

Antrag

der Abgeordneten Elke Ferner, Dr. Ulrich Böhme (Unna), Hans Büttner (Ingolstadt), Edelgard Bulmahn, Dr. Marliese Dobberthien, Annette Faße, Monika Ganseforth, Angelika Graf (Rosenheim), Klaus Hasenfratz, Reinhold Hiller (Lübeck), Lothar Ibrügger, Siegrun Klemmer, Eckart Kuhlwein, Konrad Kunick, Heide Mattischeck, Günter Oesinghaus, Karin Rehbock-Zureich, Siegfried Scheffler, Wieland Sorge, Berthold Wittich, Dr. Peter Struck, Uta Titze-Stecher, Lydia Westrich, Rudolf Scharping und der Fraktion der SPD

Hochgeschwindigkeitsschienenverbindung und Transrapid-Referenzstrecke Berlin–Hamburg

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf:

1. Es ist sicherzustellen, daß die Schienenverbindung Hamburg-Berlin spätestens bis zum Jahr 2005 in das europäische ICE-Hochgeschwindigkeitsnetz eingebunden wird. Eine Bedienung dieser Strecke nach Maßstäben des Regionalverkehrs kann eine solche Einbindung nicht ersetzen.
2. Bis zum Vorliegen einer vergleichenden Kosten-Nutzen-Analyse sind alle Vorbereitungsmaßnahmen für den Bau der Magnetschwebbahnstrecke Berlin-Hamburg einschließlich der Bundesmittel für die Transrapid-Planungsgesellschaft einzustellen.
3. Zur Erschließung langfristiger Marktchancen der Magnetschwebetechnik ist eine Erprobung unter Echt-Bedingungen im Dauerbetrieb sinnvoll. Die Größe der von der Bundesregierung geplanten Transrapidanwendungsstrecke zwischen Hamburg und Berlin ist jedoch industrie- und technologiepolitisch nicht notwendig. Als Demonstrationsstrecke ist deshalb eine deutlich kürzere Anwendungsstrecke zu wählen, die nicht in Konkurrenz zu einer ICE-Strecke steht. Darüber hinaus ist die Anwendungsmöglichkeit der Magnetschwebetechnik im Nah- oder Regionalverkehr zu prüfen.
4. Für den Fall, daß die Bundesregierung am schienenparallelen Ausbau einer Fernverkehrsstrecke für den Transrapid festhält, besteht der Deutsche Bundestag auf der Einhaltung der folgenden Bedingungen:
 - a) Die privatwirtschaftliche Finanzierung hat höchste Priorität.

Für den Fall, daß die Bundesregierung eine privatwirtschaftliche Finanzierung nicht sicherstellen will, darf es keine Privilegierung der Transrapid-Investitionen vor den übrigen Verkehrsinfrastrukturinvestitionen geben. Die Mittel für den Transrapidausbau sind dann gesetzlich ebenso wie auch die Mittel für Schienen- oder Straßenausbau an die „zur Verfügung stehenden Mittel“ zu binden. Eine Finanzierungsvereinbarung muß gesetzlich die Zahlungsleistungen der Betreibergesellschaft an den Bund in Höhe der jährlichen Abschreibungen regeln, wie es § 10 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes für die Eisenbahn vorsieht. Sollte die Betriebsgesellschaft zu Zahlungsverpflichtungen in Höhe der Abschreibung nicht bereit sein, so hat die Bundesregierung darzulegen, wie sie die Einnahmeausfälle ausgleichen wird, ohne die Schieneninvestitionen zu kürzen.

- b) Die Deutsche Bahn AG und der Bundeshaushalt sind aus allen Kosten- und Marktrisiken der Transrapid-Referenzstrecke herauszuhalten; Abweichungen von den Planannahmen bezüglich Fahrgastzahlen, Verzögerungen im Planfeststellungsverfahren oder ähnlichem dürfen nicht zu Lasten des Bundes oder seiner Unternehmen gehen.
5. Vorrangiges verkehrs- und industriepolitisches Ziel bleibt der Ausbau eines leistungsfähigen, voll kompatiblen, gesamt-europäischen Hochgeschwindigkeits-Schienennetzes – unter Einschluß der Strecke Berlin-Hamburg – und ein verstärkter Einsatz des ICE in diesem Netz. Dazu gehören:
- die Weiterentwicklung der Rad/Schiene-Technik mit dem Ziel der Erschließung höchster Geschwindigkeiten,
 - der Einsatz von Elektronik und neuester Technik zur Optimierung des Rad/Schiene-Systems,
 - die Kompatibilität innerhalb des europäischen Netzes, u. a. bei Signal-Leitsystemen.

Ein sinnvolles, auch die Fragen der Finanzierung umfassendes, weltweites Vermarktungskonzept für den ICE, an dem die Bundesregierung gemeinsam mit der herstellenden Industrie und den Banken mitwirken muß, ist überfällig.

Bonn, den 22. November 1995

Elke Ferner
Dr. Ulrich Böhme (Unna)
Hans Büttner (Ingolstadt)
Edelgard Bulmahn
Dr. Marliese Dobberthien
Annette Faße
Monika Ganseforth
Angelika Graf (Rosenheim)
Klaus Hasenfratz
Reinhold Hiller (Lübeck)
Lothar Ibrügger
Siegrun Klemmer

Eckart Kuhlwein
Konrad Kunick
Heide Mattischeck
Günter Oesinghaus
Karin Rehbock-Zureich
Siegfried Scheffler
Wieland Sorge
Berthold Wittich
Dr. Peter Struck
Uta Titze-Stecher
Lydia Westrich
Rudolf Scharping und Fraktion

Begründung

Die Entscheidung über den Bau der von der Bundesregierung befürworteten 285 km langen, 5,6 Mrd. DM teuren Referenzstrecke von Hamburg nach Berlin, parallel zur geplanten Schienenverbindung ist von erheblicher verkehrspolitischer, industrie-technologiepolitischer sowie finanzpolitischer Tragweite.

Zu Nummer 1

Verkehrspolitisch besteht für die Transrapidstrecke Hamburg-Berlin kein Bedarf. Er wäre auf Dauer im europäischen Hochgeschwindigkeitsschienennetz eine inkompatible Insellösung und damit ein Fremdkörper.

Verkehrspolitisches Ziel ist, die Gesamtfahrzeit im System zu optimieren. Geschwindigkeitsmaximierung auf einer Einzelrelation schafft noch keine Umstiegsanreize, sondern erst dann, wenn Fahrzeitverkürzungen über die passenden Verknüpfungspunkte ins Netz getragen werden können.

Zur effizienten Ausnutzung des Hochgeschwindigkeitsnetzes in allen europäischen Staaten gehört, dieses System auch für den Gütertransport nutzen zu können. Diese Möglichkeit scheidet beim Transrapid aus.

Für die Deutsche Bahn AG wäre der Transrapid eine große Belastung. Bei der Anhörung des Verkehrsausschusses zum Transrapid am 18. Mai 1994 wurde dazu vorgetragen:

- Nach dem Willen der Bundesregierung und der zukünftigen privaten Betreiber soll sich die Deutsche Bahn AG an der Betriebsgesellschaft mit 300 Mio. DM beteiligen. Die Deutsche Bahn AG hat jedoch diesen Schritt an die Bedingung einer ausreichenden finanziellen Kompensation in Höhe der erwarteten Erlöseinbußen von 200 bis 300 Mio. DM geknüpft. Dies ist notwendig, da sie lt. „Finanzierungskonzept“ den größten Teil ihrer Passagiere auf der Relation Hamburg-Berlin an den Transrapid verlieren soll.
- Die Deutsche Bahn AG soll auf dieser Strecke an die Leine gelegt und von einem attraktiven Angebot abgehalten werden. Gegenwärtig gibt es auf der Strecke 1,4 Millionen Fahrgäste (im IC 1,3 Millionen). Ab 1997/1998 ist der Stundentakt im IC geplant, bei ca. 4,2 Millionen Fahrgästen; Transrapid-Fahrgastprognose und Finanzierungskonzept unterstellen dagegen, daß die Deutsche Bahn AG ihre Pläne bei Realisierung des Transrapid abseckt auf einen Inter-Regio-Verkehr im Zweistundentakt. Eine durchgehende IC-Verbindung Kiel-Dresden oder Hamburg-Prag oder Hamburg-Warschau wird es dann bei Realisierung des Transrapid nicht geben.
- Damit stellt sich die Frage der Konkurrenz auf der Schienenstrecke Hamburg-Berlin durch ausländische Anbieter. Beachtliche Marktchancen könnten sich auf dieser Strecke insbesondere durch dänische oder schwedische Anbieter ergeben. Diese Gefahr ist um so größer, je unattraktiver das Angebot der Deutschen Bahn AG ist – z.B. durch den verordneten Zwei-

studentakt im Inter-Regio-Angebot. In diesem Falle wäre dann die Deutsche Bahn AG die doppelte Verliererin.

Zu Nummer 2

Die Bundesregierung hat bis jetzt weder eine Kosten-Nutzen-Analyse für den Transrapid noch eine vergleichende Kosten-Nutzen-Analyse für alle Optionen einer spurgebundenen Hochgeschwindigkeitsverbindung Hamburg–Berlin vorgelegt. Die Bundesregierung befürchtet offenbar, daß der Transrapid dabei keine Chance hätte, als gesamtwirtschaftlich vernünftigste Lösung definiert zu werden.

Dem Deutschen Bundestag liegt bis zur Stunde allein das Finanzierungskonzept (Drucksache 12/6964) mit Zahlenmaterial von 1993 vor. Diese Zahlen dürften inzwischen längst überholt sein.

Die Bereitstellung von Haushaltsmitteln für vorbereitende Maßnahmen, die geeignet sind, vorzeitig Fakten für den Bau der Referenzstrecke Hamburg-Berlin zu schaffen, sind deshalb nicht vertretbar.

Zu Nummer 3

Die deutsche Magnetschwebetechnik ist im internationalen Vergleich am weitesten fortgeschritten. F- und E-Arbeiten werden in Südkorea und in den USA vorgenommen. In Japan wird für die nächsten Jahre der Bau einer ca. 18 km langen Erprobungsstrecke geplant, auf der die technische Einsatzreife demonstriert werden soll.

Um die Marktchancen der Magnetschwebetechnik mittel- bzw. langfristig auszuloten, wäre deshalb der Bau einer kurzen Anwendungsstrecke von Vorteil.

Zu Nummer 4 Buchstabe a

Vom ursprünglichen Konzept, den Transrapid insgesamt privat zu finanzieren, einschließlich der damit verbundenen privaten Risikoübernahme, ist im Finanzierungskonzept der Bundesregierung wenig übrig geblieben:

Vielmehr weigern sich die Vertreter der Wirtschaft, an der Transrapid-Strecke Hamburg-Berlin ein eindeutiges unternehmerisches Interesse festzustellen. Bei der Anhörung des Verkehrsausschusses am 18. Mai 1994 machten sie vielmehr deutlich, daß die Strecke Hamburg-Berlin nicht „ihre“ Strecke sei; diese sei vielmehr durch die Bundesregierung „identifiziert“.

Der Entwurf der Bundesregierung für ein Magnetschwebebahnbedarfsgesetz (Drucksache 13/2345) sieht im Vergleich mit anderen Verkehrsinfrastruktur-Ausbaugesetzen eine Reihe von Privilegierungen der Transrapidinvestitionen gegenüber den Investitionen in die übrigen Verkehrsinfrastrukturen vor:

- keine Verpflichtung zur Abstimmung mit den übrigen Verkehrs-Infrastrukturplanungen. Diese Verpflichtung findet sich in übereinstimmenden Formulierungen im Schienenwegeaus-

baugesetz und im Entwurf für das Wasserstraßenausbaugesetz;

- keine Bindung der Transrapid-Investitionsmittel an die „zur Verfügung stehenden Mittel“. Eine solche Restriktion findet sich im Schienenwegeausbaugesetz, im Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen und im geplanten Wasserstraßenausbaugesetz;
- keine nähere Präzisierungen der noch zu schließenden Finanzierungsvereinbarung wie in § 9 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes;
- keine Verpflichtung zu Zahlungsleistungen an den Bund in Höhe der jährlichen Abschreibungen: § 10 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes schreibt die Zahlungen in dieser Höhe ausdrücklich fest;
- keine Instrumente der Kontrolle des Ausbaufortschritts.

Solche Privilegierungen bedeuten: Die Transrapid-Investitionen sollen ohne Rücksicht auf die Situation des Bundeshaushalts durchgesetzt werden – 60 % zu Lasten der Verkehrsinvestitionen, 40 % zu Lasten der übrigen Investitionshaushalte. Die Durchsetzung des Transrapid bedeutet also gleichzeitig Kürzungen bei Ortsumgehungen, beim Schienenbau, im Wohnungs- und Hochschulbau, bei Forschungs- und Umweltinvestitionen.

Zu Nummer 4 Buchstabe b

Das Finanzierungskonzept der Bundesregierungbürdet alle Risiken, die sich aus Abweichungen von den Planannahmen bezüglich Fahrwegkosten, Fahrgastzahlen oder Planungsverzögerungen ergeben, dem Steuerzahler bzw. der Deutschen Bahn AG auf. Dazu gehören auch mit hohem Gewicht die bisher nur unzureichend berücksichtigten Kosten der Einfädelung und Verknüpfung in die Städte.

Auch die Länder Hamburg und Berlin, die von allen Ländern bisher das größte Interesse am Transrapid bekundet haben, mißtrauen den vorgelegten Finanzierungsrechnungen. Beide Länder haben Beschlüsse gefaßt, daß ihre Landeshaushalte durch die Transrapidplanungs- und Verknüpfungskosten in keiner Weise belastet werden dürfen. Das Land Berlin will darüber hinaus Kosten, die „durch Verzögerungen bei den planrechtlichen Verfahren entstehen“ vom Bund tragen lassen. Das gleiche gilt für die „notwendigen Anbindungen an den Fern-, Regional- und Nahverkehr“. Alles dies sind Risiken und Kostenfaktoren, die im Finanzierungskonzept der Bundesregierung nicht berücksichtigt sind und später als Kostensteigerung unvermeidlich dem Bundeshaushalt und damit dem Steuerzahler zufallen werden.

Zu Nummer 5

Vorrangiges verkehrs- und industriepolitisches Ziel bleibt der Ausbau eines leistungsfähigen, voll kompatiblen, gesamteuropäischen Hochgeschwindigkeits-Schienennetzes – unter Einschluß der Strecke Berlin-Hamburg – und ein verstärkter Einsatz des ICE in diesem Netz.

- a) ICE und Transrapid sind zwei deutsche Systeme, die auf ein und demselben internationalen Markt für spurgebundene Hochgeschwindigkeitssysteme miteinander konkurrieren. Dabei ist der Markt für internationalen Hochgeschwindigkeitsschienenverkehr um ein vielfaches größer. Der ICE ist zusammen mit dem TGV ein europäisches Spitzenprodukt (übereinstimmend wird konstatiert, die Verkaufsvorteile des TGV seien auf massive Einwirkungen der französischen Regierung zurückzuführen, weniger auf technische Unzulänglichkeiten des ICE). Demgegenüber ist der Transrapid eine technische Insellösung. Die Konzentration öffentlicher Gelder auf den Transrapid mindert im gleichen Umfang die Marktchancen des ICE – zum Vorteil des TGV.
- b) Der Transrapid ist rein national entwickelt; es fehlt deshalb innerhalb der europäischen Industrie an Unterstützung und Kooperation. Damit konzentriert sich die Verkäuflichkeit des Transrapid auf Länder ohne Schieneninfrastruktur mit mittleren Entfernungen – für weite Entfernungen ist das Flugzeug unschlagbar kostengünstig. Kostenintensität und mangelnde Kompatibilität lassen den Export in ärmere Weltregionen schwierig erscheinen. Allenfalls auf längere Frist ist der Einsatz der Magnetschwebetechnik denkbar. Es kann deshalb Sinn machen, die erworbenen Kenntnisse in der Transrapid-Technologie zu sichern und Erfahrungen im Praxiseinsatz zu sammeln, wenn die dafür erforderlichen Aufwendungen begrenzt sind und in angemessenem Verhältnis zum Nutzen stehen.
- c) Bei der Abschätzung zukünftiger industriepolitischer Erfolge zählt nicht in erster Linie das technische Faszinosum; es zählen nur die milliardenschweren Weltmärkte. Im Bereich der Hochgeschwindigkeiten ist nicht entscheidend, daß Höchstgeschwindigkeiten technisch realisiert werden, sondern daß sie auch wirtschaftlich machbar sind.

