

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Rainder Steenblock, Gila Altmann (Aurich), Kristin Heyne, Albert Schmidt (Hitzhofen) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
— Drucksache 13/3872 —

Interoperabilität des Transrapid

„Der Transrapid wird keine verkehrspolitische Insel. Er wird ins europäische Netz integriert. Daß inzwischen die Europäische Union entschieden hat, ihn ins transeuropäische Netz aufzunehmen, zeigt doch, daß Sie provinziell alleinstehen, wenn Sie den Transrapid immer noch ablehnen.“ Der Bundesminister für Verkehr, Matthias Wissmann, in seiner Rede zur ersten Beratung der Gesetzentwürfe und Anträge zum Transrapid im Deutschen Bundestag am 12. Oktober 1995.

Das Europäische Parlament hat bei der zweiten Lesung am 13. Dezember 1995 den Änderungsantrag des Verkehrsausschusses zu den „gemeinschaftlichen Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes“ (TEN) angenommen. Der von Verkehrsausschuß und Europäischem Parlament verabschiedete Änderungsantrag beinhaltet gegenüber dem Entwurf des Ministerrates u. a. folgende Änderungen:

- Die Magnetschwebbahnverbindung zwischen Hamburg—Berlin wird aus den TEN gestrichen und
- statt dessen wurde die Strecke Hamburg—Berlin neu als Hochgeschwindigkeitsstrecke eingestuft.

Da es sich bei den TEN um ein Mitentscheidungsverfahren handelt, soll nun ein Vermittlungsverfahren zwischen Rat und Europäischem Parlament eingeleitet werden.

Auch Intraplan geht in seiner Stellungnahme für die öffentliche Anhörung des Verkehrsausschusses zum Transrapid davon aus, daß eine ICE-Linie Hamburg—Berlin—Dresden—Prag realisiert wird (siehe Ausschußdrucksache 301, S. 1/23).

1. Wie bewertet die Bundesregierung die mit dem Beschluß des Europäischen Parlamentes offensichtlich werdende fehlende Interoperabilität des Transrapid in einem transeuropäischen Netz?

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 18. März 1996 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Für die Bundesregierung besteht hierin kein Zusammenhang.

Das Ziel der Sicherung der Interoperabilität gilt für das Netz des jeweiligen Verkehrsträgers. Für die Magnetschwebebahn wird eine optimale Verknüpfung mit dem Eisenbahnnetz sichergestellt.

2. Ist die Bundesregierung der Auffassung, daß ein deutscher Sonderweg in der Verkehrspolitik der europäischen Integration zuträglich ist?

Die Bundesregierung verfolgt keinen nationalen Sonderweg.

Der Verkehrsministerrat hat im Rahmen seines Gemeinsamen Standpunkts vom 28. September 1995 ausdrücklich den Neubau von Hochgeschwindigkeitsstrecken in gegenwärtiger oder neuer Technologie und die Ausweisung der Verbindung zwischen Hamburg und Berlin in neuer Technologie beschlossen.

3. In welcher Form sind Vertreter der Bundesregierung an dem Vermittlungsverfahren zwischen Rat und Europäischem Parlament beteiligt?
Auf welche Lösung werden Vertreter der Bundesregierung in dem Vermittlungsverfahren drängen?
Wird die Bundesregierung versuchen, auf eine Aufnahme des Transrapid in die Planung eines transeuropäischen Netzes zu drängen?

Die Besetzung des Vermittlungsausschusses, der noch nicht offiziell einberufen wurde, durch Vertreter der Mitgliedstaaten obliegt der gemeinsamen Festlegung durch die Ratspräsidentschaft und das Europäische Parlament.

Die Bundesregierung wird entsprechend der Position des Rates vom 28. September 1995 auf der Ausweisung einer Neubau-strecke für den Hochgeschwindigkeitsverkehr zwischen Hamburg und Berlin in neuer Technologie bestehen.

4. Wird die Bundesregierung versuchen, die vom Europäischen Parlament befürwortete Aufnahme der Strecke Hamburg–Berlin als Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsstrecke im Rahmen eines transeuropäischen Verkehrsnetzes zu verhindern?
Wenn ja, mit welcher Begründung?

Die Bundesregierung lehnt den Antrag des Europäischen Parlaments ab. Im Rahmen der Verwirklichung der Verkehrsprojekte „Deutsche Einheit“ wird die bestehende konventionelle Eisenbahnverbindung Hamburg–Berlin kapazitiv und qualitativ u. a. zur Anhebung der Höchstgeschwindigkeit auf bis zu 160 km/h ausgebaut.

5. Wann wird ein Ergebnis des Vermittlungsverfahrens zwischen Europäischem Parlament und Ministerrat erwartet?

Ein genauer Termin kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht benannt werden.

Der EG-Vertrag sieht gemäß Artikel 189 b Abs. 5 und 7 nach Einberufung des Vermittlungsausschusses eine Frist von sechs, ggf. acht Wochen vor.

6. Wenn sich Europäisches Parlament und Ministerrat nicht einigen können, welche Auswirkungen hat dies auf die in TEN aufgenommenen Projekte?

Der Artikel 189 b Abs. 6 sieht verschiedene Verfahrensmöglichkeiten vor, die der Verkehrsministerrat in diesem Fall zu prüfen hätte.

Ein Scheitern des derzeitigen Entwurfs der „Leitlinien“ würde zur Folge haben, daß die EG-Kommission gemäß Artikel 129 c des EG-Vertrages einen neuen Vorschlag vorlegen muß.

7. Wie wird sich die Bundesregierung verhalten, wenn im Zuge der Beschlußfindung im Vermittlungsausschuß die Änderungsvorschläge des Europäischen Parlamentes bestätigt werden?
Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung zu, daß es ein Zeichen deutscher Provinzialität wäre, in diesem Fall weiterhin auf dem Bau des Transrapid zu bestehen?
Wird die Bundesregierung also im Falle eines endgültigen Streichens des Transrapid aus den Vorhaben für ein transeuropäisches Netz auf eine öffentliche Unterstützung des Transrapid verzichten?

Die Bundesregierung wird die Ergebnisse des Vermittlungsverfahrens sehr sorgfältig prüfen und im Verkehrsministerrat ihr Votum bekunden.

Dessen ungeachtet wird die weltweit erste Anwendungsstrecke für die Magnetschwebbahn auf der Grundlage des vom deutschen Gesetzgeber beschlossenen rechtlichen Rahmens realisiert.

Eine Förderung aus EU-Mitteln ist nicht vorgesehen.

8. Gibt es bereits Planungen für den Bau einer ICE-Strecke Hamburg–Berlin sowie Dresden–Prag bzw. Dresden–polnische Grenze?
Wenn ja, für welchen Streckenverlauf?
Wenn ja, wie ist der Parallelausbau zweier spurgeführter Verkehrssysteme zu rechtfertigen?
In welcher Weise wird der Bau einer ICE-Verbindung in den bisherigen Fahrgastprognosen für den Transrapid berücksichtigt?
Wenn nein, warum nicht?

Für den Bau einer ICE-Strecke, d.h. Neubaustrecke, gibt es weder für die Relation Hamburg–Berlin noch für die Relation Dresden–polnische Grenze sowie Dresden–Prag Planungen. Im Auftrag des Freistaates Sachsen wurde eine Studie für eine Neubaustrecke erarbeitet.

Der Bedarfsplan des Bundesschienenwegeausbaugesetzes sieht bei den genannten Relationen nur den Ausbau der vorhandenen Strecken vor, wobei für den Ausbau der Strecke Dresden–Prag im Sommer 1995 eine Regierungsvereinbarung zwischen beiden Staaten getroffen wurde.

Das schließt jedoch nicht aus, daß die Deutsche Bahn AG in diesen Relationen bei entsprechendem Bedarf in eigener unternehmerischer Zuständigkeit und Verantwortung ICE-Linien einrichtet.

Es ist davon auszugehen, daß sich eine ICE-Neubaustrecke und eine Transrapid-Strecke in der gleichen Relation nicht rechnen würden.

9. Teilt die Bundesregierung die auf der öffentlichen Anhörung des Verkehrsausschusses geäußerte Einschätzung des Gutachters Prof. Dr. Wieland, daß eine Subventionierung des Transrapid gegen Artikel 92 des EWG-Vertrages (Beihilfeverbot) verstoße?

Die Frage ist für die Bundesregierung nicht relevant, da dem Transrapid keine Subventionen zufließen.

10. Ist die Bundesregierung ebenso wie die Magnetschnellbahn-Planungsgesellschaft und Thyssen Henschel der Auffassung, daß die Kosten der Anbindung der Transrapid-Haltepunkte mit öffentlichen Verkehrsmitteln und Individualverkehr von den Bundesländern bzw. der Deutschen Bahn AG getragen werden müssen?

Wenn ja, hält die Bundesregierung dann weiterhin an der im „Stand der Gesetzgebung des Bundes“ dokumentierten Auffassung fest, daß das Magnetschwebbahnbedarfsgesetz nicht zustimmungspflichtig im Bundesrat ist?

Wenn nein, in welcher Weise beabsichtigt die Bundesregierung, den offensichtlichen Konflikt mit der Magnetschnellbahn-Planungsgesellschaft beizulegen?

Welche Kosten rechnet die Bundesregierung für die Anbindungen, und welcher Teil davon fällt zusätzlich zu den im Finanzierungskonzept enthaltenen Kosten des Transrapid an?

Für den Bereich der Magnetschwebbahn gilt nach dem Magnetschwebbahnplanungsgesetz das Veranlasserprinzip. Somit sind die Kosten für die Verkehrsanbindung grundsätzlich durch das Budget des Transrapid zu finanzieren.

Die Bundesregierung bleibt im übrigen bei ihrer Auffassung, daß das Magnetschwebbahnbedarfsgesetz nicht zustimmungspflichtig durch den Bundesrat ist.

11. Was genau besagen die von Thyssen Henschel in den Unterlagen zur Transrapid-Anhörung als maßgeblich benannten „einschlägigen gesetzlichen Regelungen“ (S. 24/77 der Stellungnahme von Thyssen Henschel) zur Finanzierung der Anschlußkosten im öffentlichen und im Individualverkehr?

Geht die Bundesregierung ebenso wie Thyssen Henschel davon aus, daß bei der Finanzierung des Transrapid gemäß dem „Präzedenzfall für den Erschließungsaufwand bei Neu- und Umbauten von Bahnhöfen der Eisenbahn“, dem neuen ICE-Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe (S. 23/76), zu verfahren sei?

Welche Kosten sind für den Erschließungsaufwand beim ICE-Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe angefallen, und wie wurden diese Kosten aufgeteilt?

Auf den ersten Teil der Antwort zur Frage 10 wird verwiesen.

12. Welche Anschlüsse mit Zubringerverkehr (öffentlicher Verkehr, Individualverkehr und Parkplätze) sind an den Transrapid-Haltepunkten erforderlich, damit das erwartete Fahrgastpotential des Transrapid bewältigt werden kann?

In welcher Höhe entstehen Kosten für diese Anbindungsmaßnahmen an den Transrapid-Haltepunkten, und welche Bundesländer werden mit wie hohen Kosten belastet?

Für die Bundesregierung ist eine optimale Verknüpfung des Transrapid mit den übrigen öffentlichen Verkehrsmitteln wie auch mit dem Individualverkehr eine unabdingbare Voraussetzung für den wirtschaftlichen Erfolg des neuen Verkehrssystems. Durch die entsprechenden Stadteinführungen in Berlin und Hamburg zu bereits bestehenden wichtigen Verkehrsknoten wird dies und die verkehrliche Interoperabilität gewährleistet.

Die Planungen sind noch nicht soweit fortgeschritten, daß zu den Kosten bereits derzeit verbindliche Aussagen gemacht werden können.

