

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Elke Ferner, Annette Faße, Monika Ganseforth, Angelika Graf (Rosenheim), Klaus Hasenfratz, Monika Heubaum, Reinhold Hiller (Lübeck), Lothar Ibrügger, Konrad Kunick, Heide Mattischeck, Dr. Rolf Niese, Günter Oesinghaus, Karin Rehbock-Zureich, Siegfried Scheffler, Wieland Sorge, Dr. Peter Struck, Uta Titze-Stecher, Hans Georg Wagner, Berthold Wittich, Rudolf Scharping und der Fraktion der SPD

**zu dem Entwurf eines Gesetzes zur Feststellung des Bedarfs von Magnetschwebbahnen (Magnetschwebebahnbedarfsgesetz – MsbG)
– Drucksachen 13/2345, 13/3103, 13/4527 –**

**Entwurf eines Allgemeinen Magnetschwebbahngesetzes (AMbG)
– Drucksachen 13/2346, 13/3104, 13/4527 –**

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Magnetschwebetechnik ist eine technologische Innovation, zu deren kommerzieller Nutzung derzeit in verschiedenen Ländern Forschungs- und Entwicklungsarbeiten durchgeführt werden. Die von der deutschen Industrie entwickelte Technik ist bisher weltweit führend. Es ist deshalb grundsätzlich sinnvoll, zur Erschließung langfristiger Marktchancen der Magnetschwebetechnik und zur Sicherung der erworbenen Kenntnisse in der Transrapid-Technologie einen Dauerbetrieb unter Echtbedingungen zu erproben. Dabei ist sicherzustellen, daß die erforderlichen Aufwendungen begrenzt sind und in angemessenem Verhältnis zum Nutzen stehen. Der Bau einer kurzen Anwendungsstrecke für die Magnetschwebetechnik – unter anderem z. B. eine Flughafenanbindung –, mit der die Systemvorteile des Transrapid unter Wirtschaftlichkeitsbedingungen demonstriert werden könnten, wäre deshalb der richtige Weg. Eine solche Anwendungsstrecke, die nicht in Konkurrenz zu einer parallelen IC/ICE-Strecke stehen darf, hätte darüber hinaus den Vorteil, schon in wenigen Jahren die Betriebsfähigkeit für alle interessierten Anwender (insbesondere im Ausland) unter Beweis stellen zu können.

Der Bau der 285 km langen, mindestens 7,4 Mrd. DM teuren Referenzstrecke von Hamburg nach Berlin parallel zur Schienenverbindung ist dagegen falsch und führt zur Verschleuderung öffentlicher Mittel für ein einziges fragwürdiges, finanziell unsolides, überdimensioniertes industriepolitisches Projekt.

1. Die Transrapidstrecke Hamburg—Berlin ist eine verkehrspolitische Fehlentscheidung. Parallel zur Schienenverbindung Verkehrsprojekt „Deutsche Einheit Nr. 2“ besteht für sie kein verkehrspolitischer Bedarf: gleichwohl bindet sie langfristig Haushaltsmittel, die dann für andere wichtigere Bundesinvestitionen in die Verkehrsinfrastruktur bzw. in anderen öffentlichen Bereichen nicht mehr zur Verfügung stehen. Nach dem Willen der Bundesregierung sollen die für den Transrapid benötigten Mittel zu rd. 60 % aus dem Verkehrshaushalt erbracht werden – das ist das Aus für viele Ortsumgehungen und für wichtige Investitionen in die Schiene in allen Bundesländern; 40 % sollen die übrigen Investitionshaushalte erbringen, also zu Lasten von Wohnungsbau, Hochschulbau oder Umwelt- und Forschungsförderung gehen.

Für die Deutsche Bahn AG wird der Transrapid eine schwere Belastung für die Zukunft. Auf der (an sich lukrativen) Strecke Hamburg—Berlin wird sie ihr Angebot erheblich einschränken und Verluste hinnehmen müssen. Verkehrspolitisch wird die Magnetschwebestrecke immer eine Insellösung und damit ein Fremdkörper bleiben.

2. Die Transrapidstrecke Hamburg—Berlin ist auch eine wirtschaftspolitische Fehlentscheidung: Sie ist die falsche Strategie, um den deutschen Anteil auf dem internationalen Markt für spurgebundene Hochgeschwindigkeitssysteme zu sichern und auszubauen. Die Entscheidung für die überdimensionierte Referenzstrecke führt nun dazu, daß alle, die jetzt an Ergebnissen der Magnetschwebetechnik interessiert sind, auf einen Zeitpunkt nach dem Jahr 2010 vertröstet werden müssen; zumindest bis dahin werden sich die Exportchancen nicht verbessern können und viele Entscheidungen zugunsten anderer Systeme weltweit gefallen sein.

Die Exportchancen der Magnetschwebetechnik werden wesentlich vom wirtschaftlichen Ergebnis der Referenzstrecke abhängen. Die hohen finanziellen Risiken der Strecke Hamburg—Berlin drohen, alle Exporterwartungen zunichte zu machen.

Die Bundesregierung hat den Markt für den Hochgeschwindigkeitsschienenverkehr eklatant vernachlässigt. Dieser Markt ist milliardenschwer und um ein Vielfaches größer als der für Magnetschwebetechnik. Die Konzentration öffentlicher Gelder auf den Transrapid mindert in gleichem Umfang die Marktchancen des ICE. Die Nachteile tragen deutsche Kolleginnen und Kollegen im Schienenfahrzeugbau. Alles dies wäre bei einer kurzen Demonstrationsstrecke für die Magnetschwebetechnik vermeidbar.

Die Konzentration der Mittel auf ein einziges Projekt verhindert auch eine wünschenswerte breitere regionale Streuung.

3. Der Bau dieser Strecke ist auch eine haushaltspolitische Fehlentscheidung; siebürdet dem Steuerzahler unabsehbare Risiken auf. Alle Risiken, die durch überhöhte Fahrgastprognosen und Kostenunterschätzungen bzw. durch Planverzögerungen

entstehen, sollen vom Bundeshaushalt getragen werden. Es war ein schwerer Fehler der Bundesregierung, die im Februar vorgetragenen Bedenken des Bundesrechnungshofs nicht für eine komplette Revision der Basisdaten für die Wirtschaftlichkeitsberechnungen zu nehmen und dem Deutschen Bundestag vorzulegen. Durch das Fehlen eines Haushaltsvorbehalts im Magnetschwebbahnbedarfsgesetz wird dem Bundesminister für Verkehr eine Carte blanche ausgestellt zur vorrangigen Bedienung der Transrapidkosten vor allen übrigen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur des Bundes. Die Risiken für den Steuerzahler sind nicht zu verantworten.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. dem Deutschen Bundestag schnellstmöglich folgende Unterlagen vorzulegen:
 - die umfassende Wirtschaftlichkeitsrechnung für den Transrapid, die für Anfang 1997 angekündigt ist,
 - neueste Gutachten über die Fahrgastprognosen, die bereits seit längerem erstellt werden, aber dem Deutschen Bundestag bislang gleichwohl vorenthalten werden und
 - die Konkretisierung eines mit der Industrie abgestimmten Finanzierungskonzepts für die Strecke Hamburg–Berlin, das klare Regelungen hinsichtlich der Verantwortlichkeiten und Finanzierungsanteile mit den beteiligten Privaten enthalten muß; diese Vereinbarungen müssen dann einer gründlichen Untersuchung und Diskussion mit dem Deutschen Bundestag unterzogen werden;
2. bis zum Vorliegen der umfassenden Wirtschaftlichkeitsrechnung und der überarbeiteten Fahrgastprognose alle Vorbereitungsmaßnahmen für den Bau der Magnetschwebbahnstrecke Berlin–Hamburg einzustellen und auch keine Bundesmittel für die Transrapid-Planungsgesellschaft zur Verfügung zu stellen;
3. sicherzustellen, daß der Bau der Transrapidstrecke Hamburg–Berlin weder zu Kürzungen noch zur zeitlichen Streckung anderer Verkehrsinfrastrukturprojekte des Bundes aus dem Schienenwegeausbaugesetz führt, falls die Bundesregierung an der Realisierung dieser Strecke festhält.

Bonn, den 8. Mai 1996

Elke Ferner
Annette Faße
Monika Ganseforth
Angelika Graf (Rosenheim)
Klaus Hasenfratz
Monika Heubaum
Reinhold Hiller (Lübeck)
Lothar Ibrügger
Konrad Kunick
Heide Mattischeck

Dr. Rolf Niese
Günter Oesinghaus
Karin Rehbock-Zureich
Siegfried Scheffler
Wieland Sorge
Dr. Peter Struck
Uta Titze-Stecher
Hans Georg Wagner
Berthold Wittich
Rudolf Scharping und Fraktion

