

Änderungsantrag

der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich), Gerald Häfner, Kristin Heyne, Simone Probst, Albert Schmidt (Hitzhofen), Egbert Nitsch (Rendsburg), Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

zur zweiten Beratung des Entwurfs des Haushaltsgesetzes 1997
– Drucksachen 13/5200 Anlage, 13/5836, 13/6012, 13/6025, 13/6026, 13/6027 –

hier: Einzelplan 12
Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr

Der Bundestag wolle beschließen:

In Kapitel 12 02 Titelgruppe 03 – „Magnetschwebbahnverbindung Berlin – Hamburg (TRANSRAPID)“ – werden sämtliche Mittel in Höhe von 75 Mio. DM sowie die Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von 5,323 Mrd. DM ersatzlos gestrichen.

Bonn, den 7. November 1996

Gila Altmann (Aurich)
Gerald Häfner
Kristin Heyne
Simone Probst
Albert Schmidt (Hitzhofen)
Egbert Nitsch (Rendsburg)
Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

Begründung

1. Die Planungen für die TRANSRAPID-Verbindung zwischen Hamburg und Berlin beruhen auf völlig überhöhten Fahrgastschätzungen und sind angesichts paralleler Schienenwege unrealistisch. Der Ausbau dieser Schienenwege, insbesondere der ICE-Strecke Hamburg – Uelzen – Stendal – Berlin, erfordert nur einen Bruchteil der Investitionskosten des TRANSRAPID.
2. Die Magnetschwebbahn ist ein Verkehrssystem, welches mit keinem anderen Verkehrssystem in Europa kompatibel ist. Es

erfüllt damit nicht die von der EU geforderte Interoperabilität mit dem Hochgeschwindigkeitsnetz.

3. Es ist unklar, wie der TRANSRAPID in die Innenstädte von Berlin und Hamburg geführt werden soll. Die geplanten Berliner Endpunkte, Lehrter Bahnhof oder Papestraße, sind entweder nicht finanzierbar oder liegen außerhalb der City. Bei letzterer Lösung gehen die Reisezeitvorteile des TRANSRAPID von 20 Minuten gegenüber einer ICE-Verbindung so durch zeitaufwendige Umsteigevorgänge verloren.
4. Das Finanzierungskonzept des TRANSRAPID birgt unverantwortliche Risiken für den Bundeshaushalt. Schon heute werden die Kosten für die Fertigstellung des TRANSRAPID auf bis zu 20 Mrd. DM geschätzt. Demgegenüber geht die Bundesregierung immer noch von 9 Mrd. DM aus. Weitere finanzielle Lasten für den Bund folgen, wenn er sich – wie geplant – am Betriebsrisiko der Betreibergesellschaft beteiligt.
5. Die Exportchancen des TRANSRAPID werden von der Bundesregierung überschätzt. Angesichts der systembedingten hohen Investitionskosten und des hohen Energieverbrauchs der Magnetschwebebahn werden diese von den meisten Fachleuten als gering eingestuft.
6. Die eingesparten Mittel sind zur Konsolidierung des Bundeshaushaltes einzusetzen.