

Änderungsantrag

**der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich), Elisabeth Altmann (Pommelsbrunn),
Dr. Manuel Kiper, Simone Probst, Antje Hermenau, Kristin Heyne, Oswald Metzger,
Gerald Häfner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

zur zweiten Beratung des Entwurfs des Haushaltsgesetzes 1997

— Drucksachen 13/5200 Anlage, 13/5836, 13/6021, 13/6025, 13/6026, 13/6027 —

hier: Einzelplan 30

**Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Bildung, Wissenschaft,
Forschung und Technologie**

Der Bundestag wolle beschließen:

Im Kapitel 30 06 – Informationstechnik, Biotechnologie und sonstige Technologiebereiche – wird in der Titelgruppe 34 – Forschung und Entwicklung für bodengebundenen Transport und Verkehr –

im Titel 683 40 – Forschungs- und Entwicklungsvorhaben –

- der Untertitel 1 – Bahnen für den Fernverkehr – Rad/Schiene-System – um 5 000 TDM aufgestockt,
- der Untertitel 2 – Bahnen für den Fernverkehr – Magnetbahn – um 25 000 TDM gekürzt,

im Titel 892 40 – Investitionszuschüsse –

- der Untertitel 1 – Bahnen für den Fernverkehr – Rad/Schiene-System – um 10 000 TDM aufgestockt,
- der Untertitel 2 – Bahnen für den Fernverkehr – Magnetbahn – um 65 700 TDM gekürzt.

Bonn, den 7. November 1996

Gila Altmann (Aurich)

Elisabeth Altmann (Pommelsbrunn)

Dr. Manuel Kiper

Simone Probst

Antje Hermenau

Kristin Heyne

Oswald Metzger

Gerald Häfner

Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

Begründung umseitig

Begründung**Transrapid**

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. Die Magnetschwebebahn 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. 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. 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. 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.

Eisenbahnforschung

Eine falsche Weichenstellung ist ebenfalls die drastische Kürzung der Eisenbahnforschung. Dieser Bereich ist um 15 000 TDM aufzustocken. Der Bahn kommt bei der Gewährleistung von umweltverträglicher Mobilität eine wichtigere Rolle zu als dem Kraftfahrzeug und dem Straßenverkehr. Es besteht Forschungsbedarf in den Bereichen Güterumschlag, Lärmschutz und Benutzerfreundlichkeit.