

## **Änderungsantrag**

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

**zur zweiten Beratung des Entwurfs des Haushaltsgesetzes 1998  
– Drucksachen 13/8200 Anlage, 13/8883, 13/9021, 13/9025, 13/9026, 13/9027 –**

**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 – werden in der Titelgruppe 34 – Forschung und Entwicklung für den bodengebundenen Transport und Verkehr –

- im Titel 683 40 – Bodengebundener Transport und Verkehr – Forschungs- und Entwicklungsvorhaben –
  - der Untertitel 1 – Mobilität in Ballungsräumen – um Mittel in Höhe von 2 000 TDM aufgestockt,
  - im Untertitel 2 – Personenverkehr – die Mittel für den Transrapid in Höhe von 30 000 TDM gekürzt und statt dessen 2 000 TDM für andere Projekte des öffentlichen Personenverkehrs umgeschichtet,
  - der Untertitel 3 – Güterverkehr – um Mittel in Höhe von 2 500 TDM zugunsten des Schienenverkehrs aufgestockt,
  - der Untertitel 6 – Mobilität und Verkehr besser verstehen – um Mittel in Höhe von 1 000 TDM aufgestockt und
- im Titel 892 40 – Bodengebundener Transport und Verkehr – Investitionszuschüsse –
  - im Untertitel 2 – Personenverkehr – die Mittel für den Transrapid in Höhe von 65 000 TDM gekürzt und statt dessen 3 500 TDM für andere Projekte des öffentlichen Personenverkehrs umgeschichtet,

- der Untertitel 3 – Güterverkehr – um Mittel in Höhe von 4 000 TDM aufgestockt.

Bonn, den 24. November 1997

**Gila Altmann (Aurich)**

**Elisabeth Altmann (Pommelsbrunn)**

**Dr. Manuel Kiper**

**Simone Probst**

**Antje Hermenau**

**Kristin Heyne**

**Oswald Metzger**

**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 parallel verlaufender Schienenwege unrealistisch. Sie beruhen auf mehreren Annahmen, die gegen EU-Recht verstoßen. So soll dem Transrapid quasi ein Hochgeschwindigkeitsmonopol für die Strecke Hamburg–Berlin eingeräumt werden, was gar nicht geht, da anderen Anbietern von Hochgeschwindigkeitszügen gleichberechtigter Zugang zum Schienennetz ermöglicht werden muß. Ebenfalls gegen EU-Recht verstoßen die Planungen, für den Transrapid keine Trassenentgelte zu erheben, da dies eine Wettbewerbsverzerrung zuungunsten der Eisenbahn darstellen würde. Trassenentgelte sind in der aktuellen Wirtschaftlichkeitsberechnung nicht enthalten und lassen den Transrapid tief in die roten Zahlen fahren. Auch die Kosten des Transrapids selbst werden systematisch unterschätzt. Entgegen den Planungen der Bundesregierung wird der Fahrweg nicht 6,1 Mrd. DM, sondern mindestens 10 Mrd. DM kosten. Noch nicht geregelt ist, wer für die Mehrkosten aufkommt. Auch die Höhe der Betriebskosten ist noch vollkommen unklar.

Durch die im April 1997 vorgestellte neue Finanzkonstruktion werden die Finanzrisiken des Transrapid einseitig der Deutschen Bahn AG und dem Bund aufgebürdet, wie auch der Bundesrechnungshof kritisiert. Sollten die prognostizierten Fahrgastzahlen nicht erreicht werden, erhält der Bund seine Investitionen in den Fahrweg nicht zurück. Dagegen läßt sich die Industrie ihren Finanzeinsatz durch ein garantiertes Nutzungsentgelt, das auch gezahlt wird, wenn der Transrapid ein wirtschaftlicher Flop wird, gut verzinsen.

Von einer „Umweltfreundlichkeit“ des Transrapid kann keine Rede sein. Ab Tempo 300 km/h steigen Energieverbrauch und Lärm überproportional an. Vorteile der Magnetschwebetechnik, die sie bei niedrigen Geschwindigkeiten gegenüber der Rad-Schiene-Technik hat, werden so aufgehoben.

Die Mittel für den Transrapid in Höhe von 95 Mio. DM sind deshalb zu streichen.

2. Durch eine Aufstockung in Höhe von 15 Mio. DM sind statt dessen die Bereiche Eisenbahntechnik, Güterumschlag und Mobilität in Ballungsräumen zu verstärken, um den öffentlichen Schienenverkehr fit zu machen für die Zweite Bahnrevolution im Nah- und Fernverkehr.

