

Änderungsantrag

der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich), Kristin Heyne, Simone Probst, Albert Schmidt (Hitzhofen), Helmut Wilhelm (Amberg), Egbert Nitsch (Rendsburg) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

zur zweiten Beratung des Entwurfs des Haushaltsgesetzes 1998
– Drucksache 13/8200 Anlage, 13/8883, 13/9012, 13/9025, 13/9026, 13/9027 –

hier: Einzelplan 12
Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr

Der Bundestag wolle beschließen:

Im Kapitel 12 02 – Allgemeine Bewilligungen – Titelgruppe 03 – Magnetschwebebahnverbindung Berlin–Hamburg (TRANSRAPID) – werden sämtliche Mittel in Höhe von 100 000 TDM sowie die Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von 5 734 900 TDM gestrichen. Die Titelgruppe fällt weg.

Bonn, den 24. November 1997

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

Begründung

Die Planungen für die TRANSRAPID-Verbindung zwischen Hamburg und Berlin beruhen auf völlig überhöhten Fahrgastschätzungen und sind angesichts parallel verlaufender Schienenwege völlig unrealistisch. Die TRANSRAPID-Planer gehen davon aus, daß zwischen Hamburg und Berlin, parallel zum TRANSRAPID, nur noch einige langsame InterRegio fahren werden. Dies verstößt jedoch gegen EU-Recht. Dort ist festgelegt, daß die Eisenbahninfrastruktur optimal genutzt werden soll und Dritte einen freien Zu-

gang zur Schieneninfrastruktur haben müssen. Es wird also unmöglich sein, anderen Eisenbahngesellschaften einen schnellen Intercity-Verkehr als Konkurrenz zum Transrapid zu untersagen. Ebenfalls ist zweifelhaft, ob es mit dem EU-Recht kompatibel ist, daß die Trassenentgelte für die Nutzung des Fahrwegs nicht explizit ausgewiesen werden.

Die Kosten des Transrapids werden systematisch unterschätzt. Entgegen den Planungen der Bundesregierung wird der Fahrweg nicht 6,1 Mrd. DM, sondern erheblich mehr 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.

Die bessere Alternative zum Transrapid ist der Ausbau der vorhandenen Bahnstrecken: Zwischen Hamburg und Berlin kann durch Ausbau und Modernisierung vorhandener ICE-Strecken mit einem Bruchteil der Transrapid-Milliarden eine schnelle, wirtschaftliche Verbindung hergestellt werden. Dabei bietet sich der ICE-taugliche Ausbau der Strecke Hamburg–Uelzen–Stendal–Berlin an. Lediglich auf dem mittleren Drittel zwischen Uelzen und Stendal müßte die Strecke ICE-gerecht ausgebaut werden. Die Kosten dafür werden ca. 1 Mrd. DM betragen, die Fahrzeit Hamburg–Berlin würde so auf 90 Minuten im Jahr 2000 verkürzt.

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 Exportchancen des Transrapid werden von der Bundesregierung überschätzt. Angesichts der systembedingten hohen Investitionskosten und des hohen Energieverbrauchs der Magnetschwebebahn gibt es international bis heute kein konkretes Interesse am Transrapid.