

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Eckart Kuhlwein, Elke Ferner, Hans Georg Wagner, Reinhold Hiller (Lübeck), Anke Fuchs (Köln), Ingrid Matthäus-Maier, Klaus Barthel, Rudolf Bindig, Dr. Michael Bürsch, Edelgard Bulmahn, Christel Deichmann, Dr. Marliese Dobberthien, Peter Dreßen, Ludwig Eich, Petra Ernstberger, Monika Ganseforth, Iris Gleicke, Günter Gloser, Günter Graf (Friesoythe), Angelika Graf (Rosenheim), Klaus Hagemann, Klaus Hasenfratz, Reinhold Hemker, Dr. Barbara Hendricks, Uwe Hirsch, Stephan Hilsberg, Brunhilde Irber, Ilse Janz, Susanne Kastner, Siegrun Klemmer, Horst Kubatschka, Brigitte Lange, Dr. Christine Lucyga, Winfried Mante, Heide Mattischeck, Ulrike Mehl, Jutta Müller (Völklingen), Doris Odendahl, Günter Oesinghaus, Adolf Ostertag, Georg Pfannenstein, Dr. Eckhart Pick, Joachim Poß, Margot von Renesse, Dr. Hansjörg Schäfer, Siegfried Scheffler, Horst Schmidbauer (Nürnberg), Dietmar Schütz (Oldenburg), Ilse Schumann, Dr. Angelica Schwall-Düren, Lisa Seuster, Erika Simm, Dr. Cornelia Sonntag-Wolgast, Wolfgang Spanier, Antje-Marie Steen, Dr. Bodo Teichmann, Franz Thönnies, Dr. Konstanze Wegner, Matthias Weisheit, Hildegard Wester, Lydia Westrich, Heidemarie Wieczorek-Zeul, Berthold Wittich, Heidemarie Wright, Uta Zapf
— Drucksache 13/9939 —

Transrapid-Planungen und betroffene Gemeinden

In den von der Planung der Transrapidverbindung Hamburg – Berlin betroffenen Gemeinden mehrten sich Fragen und Befürchtungen über die tatsächlichen finanziellen und verkehrlichen Auswirkungen beim Bau und Betrieb dieser Maßnahme. Auch die widersprüchlichen Äußerungen zum Zeitplan des Planfeststellungsverfahrens und des Baubeginns führen zu Erklärungsbedarf; insbesondere die Auffassung des Bundesministers für Verkehr, noch im Sommer 1998 mit den Baumaßnahmen beginnen zu können, lassen Zweifel an der Seriosität der Planung aufkommen.

1. Wann wird die für die 1. Hälfte 1998 angekündigte abschließende Entscheidung aller Beteiligten auf der Basis endgültiger Investitions- und Betriebskosten getroffen, und wie verhält sich diese

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 17. März 1998 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Ankündigung mit der Erklärung des Bundesministers für Verkehr vom 24./25. Januar 1998 im Hessischen Rundfunk (Lübecker Nachrichten vom 27. Januar 1998), daß noch im Sommer 1998 mit den ersten Baumaßnahmen begonnen werden könne?

Die Realisierungsentscheidung wird, wie vorgesehen, nach der Kostenüberprüfung getroffen. Erste Baumaßnahmen für die Magnetschnellbahnstrecke sind im Sommer dieses Jahres an einem Trassenzwangspunkt vorgesehen.

2. Ist es rechtlich zulässig, vor Abschluß der insgesamt 19 Planfeststellungsverfahren mit dem Bau der Trasse noch im Sommer 1998 zu beginnen – wie es der Bundesminister für Verkehr laut Zeitungsberichten vorgesehen hat –, und wie stellt die Bundesregierung sicher, daß dadurch keine Fehlplanung – etwa an den Schnittstellen der Planfeststellungsabschnitte – und damit auch ggf. zusätzliche Kosten entstehen?

Ja, nach Vorliegen eines Planfeststellungsbeschlusses ist es zulässig, mit dem Bau zu beginnen.

Umfangreiche Bauarbeiten an der Trasse kommen jedoch nur bei einer hinreichenden Wahrscheinlichkeit für das Baurecht der Gesamtstrecke in Betracht. Auf diese Weise und durch die Wahl geeigneter Schnittstellen werden Probleme an den Trassenübergabepunkten der Planfeststellungsabschnitte und damit auch gegebenenfalls zusätzliche Kosten vermieden.

Im übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

3. Wie hoch werden die gesamten Bau- und Betriebskosten gegenwärtig veranschlagt?

Das Investitionsvolumen für den vom Bund zu finanzierenden Fahrweg ist mit 6,1 Mrd. DM angesetzt. Für das vom Industriekonsortium zu liefernde Betriebssystem ist ein Preis von 3,7 Mrd. DM kalkuliert.

Die Betriebskosten sind mit 250 Mio. DM pro Jahr angenommen.

4. Sind bei der alternativen Bauweise der Fahrwegträger (Stahl und/oder Beton) amtliche oder technische Zulassungsvoraussetzungen zu erfüllen, und welche Mehrkosten würden bei überwiegender Verwendung von Stahl für den Fahrweg entstehen?

Der Betrieb darf nur nach Erteilung einer Betriebserlaubnis nach § 4 der Magnetschwebbahn-Bau- und Betriebsordnung (MbBO) aufgenommen werden. Dies setzt sowohl eine technische Zulassung der Fahrwegträgerbauart als auch eine technische Abnahme der Betriebsanlagen und damit auch des Fahrwegs durch das Eisenbahn-Bundesamt voraus.

Detaillierte Angaben zu den Kosten der Fahrwegträger können erst nach erfolgter Ausschreibung gemacht werden, wobei dann

insbesondere auch ein Überblick über eventuelle Minderkosten einer Bauweise bei höheren Stückzahlen gegeben ist.

5. Ist beabsichtigt, vor den erforderlichen Genehmigungen, z.B. für den Fahrweg, das Planfeststellungsverfahren bereits einzuleiten, und wäre dies rechtlich zweifelsfrei möglich?

Die Antragstellung für die einzelnen Planfeststellungsverfahren ist – auch rechtlich – unabhängig von der technischen Zulassung einzelner Komponenten. Es ist beabsichtigt, die ersten Planfeststellungsverfahren in Kürze einzuleiten.

6. Welche während der Bauphase notwendigen Einschränkungen öffentlicher Straßen, insbesondere auch der A 24, sind zu erwarten, und welche Vorkehrungen sollen getroffen werden, um die zu erwartenden Verkehrsprobleme zu lösen bzw. zu reduzieren?

Ob und ggf. welche Einschränkungen während der Bauphase für öffentliche Straßen zu erwarten sind und welche Vorkehrungen zur Lösung eventuell entstehender Verkehrsprobleme getroffen werden sollen, sind Gegenstand des derzeit in Erarbeitung befindlichen Baulogistikkonzeptes.

7. Wo werden die beabsichtigten Materialdepots eingerichtet, und welche Verkehrsbelastungen entstehen
 - a) während der Bauphase und
 - b) im laufenden Betriebdadurch für den örtlichen Verkehr im Bereich Hamburg und Schleswig-Holstein?

Nach derzeitigem Planungsstand sind zentrale Materialdepots für die Bauphase nicht vorgesehen. Eine vorübergehende Lagerung von Baumaterial und -teilen sowie von Bodenmassen für eine Wiederverfüllung ist in Zwischenlagern und an den Fertigungsstätten vorgesehen. Deren Standorte und die damit verbundenen Verkehre sind originäre Bestandteile des derzeit in Erarbeitung befindlichen Baulogistikkonzeptes.

In der Betriebsphase ist eine Materialvorhaltung bei der Instandhaltungszentrale in Perleberg vorgesehen. Im Bereich Hamburg und Schleswig-Holstein ist für die Betriebsphase lediglich bei Elmenhorst in der Nähe der Anschlußstelle Talkau ein sogenannter Basisstandort vorgesehen. Wesentliche Verkehrsbelastungen gehen hiervon nicht aus.

8. Entstehen direkte bzw. indirekte Finanzbelastungen durch die notwendigen Anpassungen der örtlichen Infrastruktur für die betroffenen Länder und Kommunen, und wenn ja, wie hoch werden diese gegenwärtig veranschlagt?

Alle durch den Neubau der Trasse verursachten Änderungen der örtlichen Infrastruktur werden nach den geltenden gesetzlichen

Bestimmungen geregelt und sind dem Grunde nach vom jeweiligen Vorhabenträger zu tragen, sofern in jedem Einzelfall keine weitergehende Beteiligungspflicht gegeben ist. Über die Kostentragung bzw. -teilung wird im jeweiligen Planfeststellungsbeschluß oder in gesonderten Vereinbarungen dem Grunde nach entschieden.

9. Können die betroffenen Länder bzw. Kommunen gezwungen werden, die für den Betrieb erforderliche Infrastruktur zu schaffen bzw. vorzuhalten, und wenn ja, aufgrund welcher Rechtsgrundlage?

Im Regelfall nicht, da die betriebsnotwendige Infrastruktur vom Vorhabenträger geschaffen und vorgehalten wird.

10. Wie wird die Bundesregierung sicherstellen, daß die durch die bisherigen Planungen entstehenden ökologisch und wirtschaftlich entwerteten Verschnittflächen nicht als Ausgleichsflächen herangezogen werden können?

Die Magnetschnellbahn-Planungsgesellschaft mbH erstellt für die einzelnen Planfeststellungsverfahren jeweils auch einen Landschaftspflegerischen Begleitplan, bei dem grundsätzlich nach den geltenden Regelungen zunächst ein trassennaher Ausgleich von erforderlichen Eingriffen vorgesehen wird. Im Einzelfall entstehende Sichelflächen sind hierzu nicht von vornherein ungeeignet; vielmehr weisen sie wegen ihrer eingeschränkten Eignung zur landwirtschaftlichen Nutzung häufig ein höheres Potential für Extensivierungsmaßnahmen und damit für eine ökologische Aufwertung auf.

11. In welcher Höhe sind bereits Kosten für die Öffentlichkeitsarbeit entstanden, und welche weiteren Ausgaben dafür sind noch beabsichtigt?

Bei der Magnetschnellbahn-Planungsgesellschaft mbH sind bisher rd. 6 Mio. DM an Kosten für die Öffentlichkeitsarbeit entstanden; die weiteren Ausgaben sind Gegenstand der vom Aufsichtsrat zu genehmigenden Budgetplanung. Für eine Informationsbroschüre des Bundesministeriums für Verkehr über den Transrapid werden 1998 Ausgaben des Bundes voraussichtlich in Höhe von etwa 35 000 DM entstehen.

12. Welche Einzelpläne und welche Haushaltstitel mußten bisher in welcher Höhe zur Finanzierung des Transrapid beitragen, und in welcher Höhe müssen welche anderen Einzelpläne in Zukunft herangezogen werden?

Die Ausgaben für den Bau der Magnetschnellbahnstrecke Berlin – Hamburg werden ressortübergreifend getragen. Auf die Antwort der Bundesregierung zu der Kleinen Anfrage betreffend

„Finanzierung des Transrapid-Projekts aus dem Bundeshaushalt“ (Drucksache 13/4432) wird verwiesen.

Bisher wurden aus den Einzelplänen 12 und 30 Mittel für die Planung der Magnetschnellbahnstrecke Berlin – Hamburg in Höhe von 88,6 Mio. DM verausgabt (Stand 31. Dezember 1997).

13. Sind zwischen dem Bund bzw. der Deutschen Bahn AG (DB AG) und der beteiligten Industrie Verträge abgeschlossen worden, die bereits irreversible finanzielle Bindungen beinhalten, und wenn ja, welche Verträge sind dies und in welcher Höhe sind diese finanziellen Bindungen zu beziffern?

An Verträgen liegt bisher der am 13. Oktober 1994 zwischen dem Bund und der Industrie geschlossene Vertrag über die Gründung der Magnetschnellbahn-Planungsgesellschaft vor, in dem sich der Bund verpflichtet hat, die hälftigen Planungskosten mit bis zu 245 Mio. DM zu tragen. Die übrigen Verträge werden derzeit auf der Basis des Eckpunktepapiers vom 25. April 1997 verhandelt.

14. Wann werden die letzten erforderlichen Zulassungen (z.B. des Fahrwegs, der Erlangung der Serienreife) vorliegen?

Die Einsatzreife des Systems ist bereits seit 1991 vom seinerzeitigen Bundesbahn-Zentralamt bestätigt. Nach derzeitiger Planung sollen das Zulassungsprogramm auf der Testanlage im Emsland im Jahre 1999 abgeschlossen werden und die letzten Typzulassungen für die Magnetschnellbahn Mitte 2000 vorliegen.

15. Liegen der Bundesregierung Berechnungen vor über die finanzielle Gesamtbelastung und ihre Aufteilung zwischen der öffentlichen Hand und der DB AG einerseits und den privaten Investoren andererseits?

Die Kosten der Magnetschnellbahn Berlin – Hamburg und die finanziellen Verantwortlichkeiten der drei Partner Bund, DB AG und Industrie sind im Eckpunktepapier vom 25. April 1997 beschrieben.

16. Liegen der Bundesregierung Berechnungen vor über die Aufschlüsselung des betriebswirtschaftlichen Gesamtrisikos der Maßnahme und ihre Verteilung auf die öffentliche Hand und die DB AG einerseits und die Privatinvestoren andererseits?

Die vom Bund, der DB AG und dem Industriekonsortium zu übernehmenden Garantien und Risiken sind ebenfalls im Eckpunktepapier vom 25. April 1997 geregelt. Einzelheiten werden derzeit in Verträgen zwischen den Beteiligten festgelegt.

17. Wer trägt die Verluste, die ggf. durch organisatorische oder technische Verzögerungen der Inbetriebnahme bzw. durch technisch bedingte Einnahmeausfälle und/oder Ausgabensteigerungen im laufenden Betrieb entstehen?

Die Industrie hat sich verpflichtet, die dauerhafte Verfügbarkeit des Gesamtsystems zu garantieren.

18. Welche ökonomische Risikoverlagerung ergibt sich durch die Regelung der Projektstruktur, nach der die DB AG nunmehr als Bestellerin des Fahrweges und als Betreiberin des Gesamtsystems fungiert?

Die Deutsche Bahn AG geht als künftiger Bauherr und Betreiber des Transrapid ein kalkuliertes und beherrschbares Risiko ein, wie es sich bei jeder Neubaustrecke stellt. Die DB AG leistet gegenüber der früheren Projektstruktur keinen haftenden Eigenkapitalbeitrag mehr für die Bestellung und den Betrieb des Betriebssystems. Sie übernimmt eine zentrale Rolle bei der Realisierung und kann hierbei auch ihre Erfahrungen bei Ausschreibung und Vergabe kostensenkend nutzen. Die Industrie übernimmt die Verantwortung für die technische Machbarkeit und die dauerhafte zeitliche Verfügbarkeit des Gesamtsystems sowie das zentrale Fahrwegrisiko unter der Voraussetzung einer ordnungsgemäßen Bauausführung.

