

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Elke Ferner, Annette Faße, Monika Ganseforth, Angelika Graf (Rosenheim), Klaus Hasenfratz, Reinhold Hiller (Lübeck), Lothar Ibrügger, Eckart Kuhlwein, Konrad Kunick, Heide Mattischeck, Günter Oesinghaus, Karin Rehbock-Zureich, Siegfried Scheffler, Wieland Sorge, Berthold Wittich, Dr. Peter Struck, Rudolf Scharping und der Fraktion der SPD

zu der Beratung der Großen Anfragen der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich), Elisabeth Altmann (Pommelsbrunn), Marieluise Beck (Bremen), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Transrapid – Finanzielle Auswirkungen der Auflagen der Raumordnungsverfahren – Drucksachen 13/8211, 13/10537 –

Transrapid – Finanzierungs- und Erlös-konzept – Drucksachen 13/8212, 13/10538 –

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Magnetschwebetechnik ist eine hochinteressante technologische Innovation, an deren Entwicklung die deutsche Industrie weltweit führend beteiligt ist. Zur Erschließung langfristiger Marktchancen der Magnetschwebetechnik und zur Sicherung der erworbenen Kenntnisse in der Transrapid-Technologie ist es grundsätzlich sinnvoll, einen Dauerbetrieb unter Echtbedingungen zu erproben. Dabei ist sicherzustellen, daß die erforderlichen Aufwendungen begrenzt sind und in angemessenem Verhältnis zum Nutzen stehen.

Für die Realisierung eines solchen Projektes hat die privatwirtschaftliche Finanzierung höchste Priorität.

Dennoch haben sich die privaten Investoren, die ursprünglich den Transrapid-Betrieb durchführen wollten, inzwischen völlig aus dem Betriebsrisiko für diese Strecke zurückgezogen; sie sind lediglich noch als Systemhersteller tätig, jedoch nicht mehr bereit, sich am Betriebsrisiko zu beteiligen. Das Finanzierungskonzept vom April 1997 sieht deshalb vor, das gesamte Risiko aus Bau und Betrieb der Transrapid-Referenzstrecke von der Deutsche Bahn

AG (DB AG) übernehmen zu lassen. Von einer fairen Risikoverteilung im Sinne der public-private-partnership kann bei diesem Konzept keine Rede mehr sein.

Bis heute sind die folgenden Finanzierungsfragen ungelöst:

1. Haushalt des Bundesministeriums für Verkehr: Für das zinslose Darlehen des Bundes an die DB AG zur Finanzierung des Fahrwegs in Höhe von 6,1 Mrd. DM ist kein fester Rückflußplan vorgesehen – anders als bei allen anderen Schienenprojekten. Der Rückfluß der Bundesmittel soll erst nachrangig erfolgen, das heißt dann, wenn das Konsortium in voller Höhe refinanziert ist.
2. DB AG: Sie soll die Verpflichtung eingehen, an das Konsortium ein festes Nutzungsentgelt unabhängig von ihren tatsächlichen Einnahmen aus dem Transrapid-Betrieb zu zahlen. Für den Fall eines schlechten Geschäftsergebnisses trägt das Konsortium keinerlei Risiko, die Bahn dagegen in vollem Umfang. Die Bahn scheint sich derzeit noch gegen eine Reihe von weiteren Zumutungen zu wehren, durch die sie weitere Risiken aus dem Transrapid-Geschäft übernehmen soll: Verluste, die ggf. aus einem Betriebsausfall herrühren könnten (obwohl die Hersteller für die dauerhafte Verfügbarkeit des Systems garantieren sollen), Reinvestitionskosten, Festlegung von Einzelheiten bei Wartungs- und Betriebskosten.
3. Vor dem Hintergrund des schrecklichen ICE-Unglücks von Anfang Juni 1998 müssen in allen Bereichen der Verkehrstechniken – insbesondere im Bereich der Hochgeschwindigkeitstechnologie – die Sicherheits- und Notfallkonzepte überarbeitet werden. Für das auf Höchstgeschwindigkeit ausgelegte Transrapid-System muß ein geschlossenes Sicherheits- und Bergungskonzept ggf. neu in das Betriebs- und Finanzierungs-konzept einbezogen werden.

Wenn es unter den genannten Vorzeichen zum Vertragsabschluß zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, der DB AG und dem Transrapid-Konsortium kommt, so würde die DB AG – und damit der Eigentümer Bund – auf Dauer eine schwere Belastung zu tragen haben, mit langfristigen Folgen für ihre zukünftigen Investitionshaushalte.

Vorrangiges verkehrs- und industriepolitisches Ziel bleibt der Ausbau eines leistungsfähigen, voll kompatiblen, gesamteuropäischen Hochgeschwindigkeits-Schienennetzes – unter Einschluß der Strecke Berlin–Hamburg – und ein verstärkter Einsatz des ICE in diesem Netz.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. vor dem Hintergrund der Vielzahl ungelöster Finanzierungsfragen keine überstürzten Vertragsabschlüsse zum Transrapid mit dem Industrie-Konsortium und der DB AG vor der Bundestagswahl im September 1998 einzugehen, mit der Gefahr eines langfristigen Abflusses von Investitionsmitteln aus dem

- Verkehrshaushalt und mit der Gefahr erheblicher Defizite bei der DB AG durch den Betrieb des Transrapid;
2. bei allen weiteren Vertragsverhandlungen sicherzustellen, daß bei der angestrebten public-private-partnership die privaten Investoren angemessen am Transrapid-Risiko beteiligt werden;
 3. in den weiteren Vertragsverhandlungen ebenfalls sicherzustellen, daß weder die Bahn als künftige Betreiberin, noch der Bund als Finanzier des Fahrwegs Verluste tragen müssen, die ggf. aus dem Transrapid-Betrieb entstehen könnten;
 4. vor einer endgültigen Vertragsunterzeichnung den Deutschen Bundestag erneut mit einem Transrapid-Beschluß zu befassen, und dabei auch schlüssige Konzepte zu folgenden offenen Punkten vorzulegen:
 - einen festen Rückzahlungsplan für das Darlehen des Bundes an die DB AG zur Finanzierung des Fahrwegs,
 - Instandsetzungs- und Wartungskonzept einschließlich der Frage, wer für Ersatzinvestitionen zuständig ist,
 - Klärung der Frage, wie weit die Garantie der Hersteller für die dauerhafte Verfügbarkeit des Transrapid-Systems geht, und wer konsequenterweise für die Verlustübernahme zuständig ist, die ggf. aus einem kompletten Betriebsausfall herrühren könnten,
 - Risikoübernahme für den Fall mangelnder Erlöse,
 - Vorlage eines schlüssigen Sicherheits- und Notfallkonzepts.

Bonn, den 24. Juni 1998

Elke Ferner
Annette Faße
Monika Ganseforth
Angelika Graf (Rosenheim)
Klaus Hasenfratz
Reinhold Hiller (Lübeck)
Lothar Ibrügger
Eckart Kuhlwein
Konrad Kunick
Heide Mattischeck
Günter Oesinghaus
Karin Rehbock-Zureich
Siegfried Scheffler
Wieland Sorge
Berthold Wittich
Dr. Peter Struck
Rudolf Scharping und Fraktion

