

Änderungsantrag

**der Abgeordneten Dr. Winfried Wolf, Christine Ostrowski, Dr. Christa Luft,
Dr. Gregor Gysi und der Fraktion der PDS**

**zur zweiten Beratung des Entwurfs des Haushaltsgesetzes 1999
– Drucksachen 14/300 Anlage, 14/760, 14/612, 14/622, 14/623, 14/624 –**

hier: Einzelplan 12

**Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und
Wohnungswesen**

Keine Mittel für Transrapid

Der Bundestag wolle beschließen:

In Kapitel 1202 Titelgruppe 03 – „Magnetschwebbahnverbindung Berlin–Hamburg (TRANSRAPID)“ – werden die Titel

532 32-172 „Gutachten und Untersuchungen im Zusammenhang mit wirtschaftlichen und technischen Fragen zur Anwendungsstrecke Berlin–Hamburg“,

861 31-839 „Darlehen an die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft für Investitionen in den Fahrweg der Magnetschnellbahn Berlin–Hamburg“

ersatzlos gestrichen.

Außerdem wird die Bundesregierung aufgefordert, die Voraussetzungen für eine Aufhebung des Magnetschwebbahnbedarfsgesetzes zu schaffen.

Gesamteinsparungen: 250 000 TDM.

Entfallende Verpflichtungsermächtigungen: 5 530 900 TDM.

Bonn, den 28. April 1999

**Dr. Winfried Wolf
Christine Ostrowski
Dr. Christa Luft
Dr. Gregor Gysi und Fraktion**

Begründung

1. 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 und ist zudem wesentlich schneller zu bewerkstelligen.
2. 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.
3. Es ist unklar, wie die Endbahnhöfe des Transrapid in Berlin und Hamburg gebaut werden sollen. Neueste Meldungen sprechen von einem „Anflanschen“ der Magnetbahnstation an den im Bau befindlichen Lehrter Bahnhof in Berlin. Hierfür gibt es weder Baurecht noch ein technisch ausgereiftes Konzept.
4. 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 Fahrwegkosten in Höhe von 6,1 Mrd. DM zuzüglich der Fahrzeugkosten aus. Aktuelle Presseberichte bestätigen dagegen Mehrkosten von mindestens 1,3 Mrd. DM allein für den Fahrweg (vgl. Hannoversche Allgemeine vom 11. März 1999 und Kölner Stadt-Anzeiger vom 12. März 1999), wovon allein 433 Mio. DM auf den Bund entfallen sollen. Weitere finanzielle Lasten für den Bund folgen, wie der Bundesrechnungshof in mehreren Berichten moniert hat. Eine Deckelung der Ausgaben, wie von der Regierung beabsichtigt, wird nicht funktionieren. Selbst wenn über die veranschlagten Kosten von 6,1 Mrd. DM hinaus keine weiteren Zahlungen geleistet würden, wäre damit nur eine Investitionsruine finanziert.
5. Die Exportchancen des Transrapid werden überschätzt. Angesichts der systembedingten hohen Investitionskosten und des hohen Energieverbrauchs der Magnetschwebebahn werden diese von den meisten Fachleuten als gering eingestuft.
6. Nur eine rasche Aufhebung des Magnetschwebebahnbedarfsgesetzes vom 19. Juli 1996 schützt vor milliardenschweren Schadenersatzforderungen der Industrie, die bei einem Scheitern des Projektes fällig würden.
7. Die eingesparten Mittel sind für Programme im Sinne einer „sozialen Stadt“ zu verwenden.