

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Dr. Günter Rexrodt, Dr. Werner Hoyer, Jürgen Koppelin, Hildebrecht Braun (Augsburg), Rainer Brüderle, Ernst Burgbacher, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Horst Friedrich (Bayreuth), Rainer Funke, Hans-Michael Goldmann, Dr. Karlheinz Gutmacher, Walter Hirche, Ulrich Irmer, Gudrun Kopp, Ina Lenke, Günther Friedrich Nolting, Cornelia Pieper, Dr. Edzard Schmidt-Jortzig, Gerhard Schüßler, Dr. Irmgard Schwaetzer, Marita Sehn, Dr. Hermann Otto Solms, Carl-Ludwig Thiele, Dr. Dieter Thomae, Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der F.D.P.

**zu der dritten Beratung des Entwurfs des Haushaltsgesetzes 2000
– Drucksachen 14/1400, 14/1912, 14/1922, 14/1923, 14/1924 –**

**hier: Einzelplan 12
Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und
Wohnungswesen**

Der Bundestag wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird aufgefordert, sich für den Bau der Transrapid-Referenzstrecke zwischen Berlin und Hamburg einzusetzen.

Berlin, den 22. November 1999

**Dr. Günter Rexrodt
Dr. Werner Hoyer
Jürgen Koppelin
Hildebrecht Braun (Augsburg)
Rainer Brüderle
Ernst Burgbacher
Jörg van Essen
Ulrike Flach
Horst Friedrich (Bayreuth)
Rainer Funke
Hans-Michael Goldmann
Dr. Karlheinz Gutmacher
Walter Hirche**

**Ulrich Irmer
Gudrun Kopp
Ina Lenke
Günther Friedrich Nolting
Cornelia Pieper
Dr. Edzard Schmidt-Jortzig
Gerhard Schüßler
Dr. Irmgard Schwaetzer
Marita Sehn
Dr. Hermann Otto Solms
Carl-Ludwig Thiele
Dr. Dieter Thomae
Dr. Wolfgang Gerhardt und Fraktion**

Begründung

Die Realisierung der Transrapid-Referenzstrecke zwischen Berlin und Hamburg wäre ein positives Signal für den Technologie- und Industriestandort Deutschland.

Die Magnetschwebetechnik ist ein gutes Beispiel für exportfähige deutsche Hochtechnologie.

Bau und Betrieb der Referenzstrecke sind Voraussetzung für die globale Wettbewerbsfähigkeit des Produkts und die damit verbundene Schaffung tausender zukunftsfähiger Arbeitsplätze.

Die Transrapid-Referenzstrecke ist ein gutes Beispiel für eine solide finanzierte Partnerschaft zwischen öffentlicher Hand und privaten Unternehmen.

In der Finanzierungsvereinbarung ist festgelegt, dass der Bund seine Investitionen in den Fahrweg, in Abhängigkeit von wirtschaftlichem Erfolg der Strecke, zurück erhält.

Die Bundesregierung hat im vergangenen Jahr das Transrapid-Projekt eher halbherzig vorangetrieben und damit zu einer eher ungünstigen Stimmungslage beigetragen. Der Transrapid braucht jedoch in der jetzigen entscheidenden Phase keine Kleingeister, Bedenkenträger und technologiefeindlichen Ideologen, sondern Visionen, Mut und Risikobereitschaft.