

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (15. Ausschuss)

- 1. zu dem Antrag der Abgeordneten Georg Brunnhuber, Dirk Fischer (Hamburg), Dr.-Ing. Dietmar Kansy, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 14/2359 –**

Transrapid-Projekt zügig realisieren

- 2. zu dem Antrag der Abgeordneten Dr. Winfried Wolf, Eva-Maria Bulling-Schröter, Rolf Kutzmutz, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der PDS – Drucksache 14/2524 –**

Gesetzliche Verpflichtung zum Bau der Transrapid-Strecke Berlin–Hamburg aufheben

- 3. zu dem Antrag der Abgeordneten Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Rudolf Seiders, Dirk Fischer (Hamburg), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 14/3183 –**

Ausbau und Modernisierung der Transrapid-Versuchsanlage Emsland und Fortsetzung der Planfeststellungsverfahren für die Magnetschwebebahn-Referenzstrecke Hamburg–Berlin

A. Problem

- Zu 1. Die Antragsteller haben einen Antrag (Drucksache 14/2359) gestellt, der die Feststellung durch den Deutschen Bundestag zum Ziel hat, dass das Transrapid-Projekt auf der Verbindung Hamburg–Berlin technisch machbar ist, wirtschaftlich betrieben werden kann und einer zügigen Realisierung nichts mehr entgegen steht. Der Deutsche Bundestag soll die Bundesregierung auffordern, alle notwendigen Schritte konsequent zu verfolgen, damit der Transrapid im Jahr 2005 in Betrieb gehen kann.

- Zu 2. Mit dem Antrag Drucksache 14/2524 wollen die Antragsteller erreichen, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordert, einen Gesetzentwurf zur Aufhebung des Magnetschwebbahnbedarfsgesetzes vorzulegen.
- Zu 3. Ziel des Antrags Drucksache 14/3183 ist es vor allem, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordert, die Transrapid-Versuchsanlage Emsland als Referenz- und Demonstrationsstrecke zu modernisieren und auszubauen, die Planfeststellungsverfahren für die Referenzstrecke Hamburg–Berlin erfolgreich zum Abschluss zu bringen, die Öffentlichkeit unverzüglich über die verkehrspolitischen Konzeptionen der Bundesregierung für den Transrapid zu unterrichten, sicherzustellen, dass das Know-how wie das Patent für den Transrapid in Deutschland gesichert bleibt und noch in diesem Jahr einen Zeit- und Kostenplan für die Optimierung der Teststrecke Emsland vorzulegen.

B. Lösung

- Zu 1. Ablehnung des Antrags auf Drucksache 14/2359 mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und PDS gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU bei Enthaltung der Fraktion der F.D.P.
- Zu 2. Ablehnung des Antrags auf Drucksache 14/2524 mit den Stimmen der Fraktionen SPD, CDU/CSU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktion der PDS.
- Zu 3. Ablehnung des Antrags auf Drucksache 14/3183 mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und PDS gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P.

Mehrheit im Ausschuss

C. Alternativen

- Zu 1. Annahme des Antrags auf Drucksache 14/2359.
- Zu 2. Annahme des Antrags auf Drucksache 14/2524.
- Zu 3. Annahme des Antrags auf Drucksache 14/3183.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

1. den Antrag auf Drucksache 14/2359 abzulehnen,
2. den Antrag auf Drucksache 14/2524 abzulehnen,
3. den Antrag auf Drucksache 14/3183 abzulehnen.

Berlin, den 26. September 2000

Der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Eduard Oswald
Vorsitzender

Angelika Mertens
Berichterstatte~~r~~in

Bericht der Abgeordneten Angelika Mertens

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf Drucksache 14/2359 und den Antrag auf Drucksache 14/2524 in seiner 81. Sitzung am 20. Januar 2000 beraten und sie an den Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur federführenden Beratung sowie an den Auswärtigen Ausschuss, den Ausschuss für Wirtschaft und Technologie, den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, den Ausschuss für Angelegenheiten der neuen Länder, den Ausschuss für Bildung, Forschung und Technikfolgenabschätzung, den Ausschuss für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung, den Ausschuss für Tourismus und den Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen. Er hat den Antrag auf Drucksache 14/3183 in seiner 105. Sitzung am 18. Mai 2000 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Wirtschaft und Technologie, den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, den Ausschuss für Angelegenheiten der neuen Länder, den Ausschuss für Bildung, Forschung und Technikfolgenabschätzung, den Ausschuss für Tourismus und den Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlagen

- Zu 1. Der Antrag Drucksache 14/2359 hat die Feststellung durch den Deutschen Bundestag zum Ziel, dass das Transrapid-Projekt auf der Verbindung Hamburg–Berlin technisch machbar ist, wirtschaftlich betrieben werden kann und einer zügigen Realisierung nichts mehr entgegen steht. Der Deutsche Bundestag soll die Bundesregierung auffordern, alle jetzt notwendigen weiteren Schritte konsequent zu verfolgen, damit der Transrapid wie geplant im Jahr 2005 in Betrieb gehen kann.
- Zu 2. Mit dem Antrag Drucksache 14/2524 wollen die Antragsteller erreichen, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordert, einen Gesetzentwurf zur Aufhebung des Magnetschwebbahnbedarfsgesetzes vorzulegen.
- Zu 3. Ziel des Antrags Drucksache 14/3183 ist es vor allem, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordert, die Transrapid-Versuchsanlage Emsland als Referenz- und Demonstrationsstrecke zu modernisieren und auszubauen, die Planfeststellungsverfahren für die Referenzstrecke Hamburg–Berlin erfolgreich zum Abschluss zu bringen, die Öffentlichkeit unverzüglich über die verkehrspolitischen Konzeptionen der Bundesregierung für den Transrapid zu unterrichten, sicherzustellen, dass das Know-how wie das Patent für den Transrapid in Deutschland gesichert bleibt und noch in diesem Jahr einen Zeit- und Kostenplan für die Optimierung der Teststrecke „Emsland“ vorzulegen.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

- Zu 1. Der **Auswärtige Ausschuss** hat die Vorlage **Drucksache 14/2359** in seiner 41. Sitzung am 15. März 2000 beraten und empfiehlt den Antrag einvernehmlich für erledigt zu erklären. Der **Ausschuss für Wirtschaft und Technologie** hat die Vorlage in seiner 36. Sitzung am 5. Juli 2000 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und PDS gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P., den Antrag abzulehnen. Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** hat die Vorlage in seiner 34. Sitzung am 5. April 2000 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und PDS gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P., den Antrag abzulehnen. Der **Ausschuss für Angelegenheiten der neuen Länder** hat die Vorlage in seiner 33. Sitzung am 23. Februar 2000 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und des Vertreters der Fraktion der PDS gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU und der Stimme des Vertreters der Fraktion der F.D.P., den Antrag abzulehnen. Der **Ausschuss für Bildung, Forschung und Technikfolgenabschätzung** hat die Vorlage in seiner 30. Sitzung am 5. Juli 2000 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und PDS gegen die Fraktion der CDU/CSU bei Stimmenthaltung der Fraktion der F.D.P., den Antrag abzulehnen. Der **Ausschuss für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung** hat einstimmig von einer Beratung der Vorlage abgesehen, da er eine Zuständigkeit nicht erkennen könne. Der **Ausschuss für Tourismus** hat die Vorlage in seiner 42. Sitzung am 5. Juli 2000 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und PDS gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU bei Enthaltung der Fraktion der F.D.P., den Antrag abzulehnen. Der **Haushaltsausschuss** hat die Vorlage in seiner Sitzung am 15. März 2000 beraten und empfiehlt mehrheitlich mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und PDS gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P., den Antrag abzulehnen.
- Zu 2. Der **Auswärtige Ausschuss** hat die Vorlage Drucksache 14/2524 in seiner 41. Sitzung am 15. März 2000 beraten und empfiehlt, mit den Stimmen der Fraktionen SPD, CDU/CSU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktion der PDS, den Antrag abzulehnen. Der **Ausschuss für Wirtschaft und Technologie** hat die Vorlage in seiner 36. Sitzung am 5. Juli 2000 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD,

CDU/CSU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktion der PDS, den Antrag abzulehnen. Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** hat die Vorlage in seiner 34. Sitzung am 5. April 2000 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, CDU/CSU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktion der PDS, den Antrag abzulehnen. Der **Ausschuss für Angelegenheiten der neuen Länder** hat die Vorlage in seiner 33. Sitzung am 23. Februar 2000 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, CDU/CSU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und des Vertreters der Fraktion der F.D.P. gegen die Stimme des Vertreters der Fraktion der PDS, den Antrag abzulehnen. Der **Ausschuss für Bildung, Forschung und Technikfolgenabschätzung** hat die Vorlage in seiner 30. Sitzung am 5. Juli 2000 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, CDU/CSU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktion der PDS, den Antrag abzulehnen. Der **Ausschuss für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung** hat einstimmig von einer Beratung der Vorlage abgesehen, da er eine Zuständigkeit nicht erkennen könne. Der **Ausschuss für Tourismus** hat die Vorlage in seiner 42. Sitzung am 5. Juli 2000 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktion der PDS bei Enthaltung der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, den Antrag abzulehnen. Der **Haushaltsausschuss** hat die Vorlage in seiner Sitzung am 15. März 2000 beraten und empfiehlt mehrheitlich gegen die Stimmen der Fraktion der PDS, den Antrag abzulehnen.

- Zu 3. Der **Ausschuss für Wirtschaft und Technologie** hat die Vorlage Drucksache 14/3183 in seiner 36. Sitzung am 5. Juli 2000 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und PDS gegen die Stimmen der Fraktionen CDU/CSU und F.D.P., den Antrag abzulehnen. Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** hat die Vorlage in seiner 40. Sitzung am 5. Juli 2000 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und PDS gegen die Stimmen der Fraktionen CDU/CSU und F.D.P., den Antrag abzulehnen. Der **Ausschuss für Angelegenheiten der neuen Länder** hat die Vorlage in seiner 44. Sitzung am 28. Juni 2000 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen und des Vertreters der Fraktion der PDS gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU und des Vertreters der Fraktion der F.D.P., den Antrag abzulehnen. Der **Ausschuss für Bildung, Forschung und Technikfolgenabschätzung** hat die Vorlage in seiner 30. Sitzung am 5. Juli 2000 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und PDS gegen die Stimmen der Fraktionen CDU/CSU und F.D.P., den Antrag abzulehnen. Ihm lag darüber hinaus ein dort eingebrachter Entschließungsantrag der Fraktion der F.D.P. vor, den er mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/

DIE GRÜNEN und PDS gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. abgelehnt hat. Dieser hat folgenden Inhalt:

„Betrieb der Transrapid Forschungs- und Teststrecke in Lathen/Emsland sichern

Der Ausschuss wolle beschließen:

Aus Sicht der Forschungspolitiker muss sichergestellt werden, dass der Forschungsvorlauf Deutschlands in der Magnetschwebbahntechnologie erhalten bleibt. Der Ausschuss empfiehlt dem federführenden Verkehrsausschuss, einen Beschluss zur Sicherstellung des Betriebs der Forschungs- und Teststrecke in Lathen/Emsland – über die EXPO 2000 hinaus – zu fassen.

Der Ausschuss begrüßt ausdrücklich, dass die Bundesregierung beabsichtigt, die Finanzierung der Forschungs- und Teststrecke sicherzustellen.“

Der **Ausschuss für Tourismus** hat die Vorlage in seiner 42. Sitzung am 5. Juli 2000 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und PDS gegen die Stimmen der Fraktionen CDU/CSU und F.D.P., den Antrag abzulehnen. Der **Haushaltsausschuss** hat die Vorlage in seiner Sitzung am 28. Juni 2000 beraten und empfiehlt mehrheitlich mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und PDS gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P., den Antrag abzulehnen.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat die Vorlagen in seiner 38. Sitzung am 5. Juli 2000 beraten.

Die **Fraktion der SPD** äußerte im Ausschuss, was die Vorlage unter Drucksache 14/2359 anbelange, sei bekannt, dass sich der Bund, die DB AG und das Industriekonsortium gegen die Strecke entschieden hätten. Dies sei eine weise und überfällige Entscheidung gewesen. Die Partner seien sich aber einig gewesen, dass der Stellenwert der Magnetschwebbahntechnik von herausragender Bedeutung sei und wollten einen Standort in Deutschland suchen, wo diese Technik zur Anwendung kommen könne. Der Bund und die DB AG hätten zwischenzeitlich gemeinsam mit interessierten Bundesländern nach Alternativstrecken gesucht. Die Versuchsanlage im Emsland werde bis auf weiteres weiter betrieben. Der Bund werde zu der Entwicklung der Transrapidtechnologie einen Forschungs- und Entwicklungsschwerpunkt einrichten, mit dem Ziel, den Transrapid als regionales Verkehrsmittel zu nutzen. Bei dem Antrag auf Drucksache 14/3183 gehe es um den Ausbau und die Modernisierung der Versuchsstrecke und die Fortsetzung des Planfeststellungsverfahrens. Das Planfeststellungsverfahren sei vom Eisenbahnbundesamt als zuständige Planfeststellungsbehörde auf Antrag der DB AG zum 8. Februar 2000 eingestellt worden. Gleichwohl habe man aber erklärt, dass die Magnetschwebbahntechnik erhalten bleiben solle. Es gehe dabei um den Bau einer alternativen Anwendungsstrecke, die Sicherung der Transrapidversuchsanlage Ems-

land und die Weiterentwicklung sowohl in der bisherigen Fernverkehrskonzeption als auch im Hinblick auf die Nutzung als schnelles Regionalverkehrsmittel. Die Länder seien aufgefordert worden, ihr Interesse zu bekunden und es gebe zwischenzeitlich auch Mitteilungen, dass sich Länder den Einsatz des Transrapid vorstellen könnten, so z. B. in Bayern die Verbindung zwischen dem Flughafen München und dem Hauptbahnhof sowie in Berlin die Verbindung zwischen dem Lehrter Bahnhof und dem Flughafen Schönefeld. Hessen und Rheinland Pfalz hätten eine Verbindung zwischen dem Flughafen Frankfurt und dem Flughafen Hahn vorgeschlagen. Niedersachsen, Bremen und Hamburg hätten eine Strecke Hamburg–Bremen–Oldenburg–Leer–Amsterdam Flughafen vorgeschlagen, Nordrhein-Westfalen einen Metrorapid auf der Ruhrachse Duisburg–Essen–Dortmund. Zurzeit würden diese Vorschläge unter der Führung der DB AG bewertet. Die Bewertung solle im September 2000 abgeschlossen sein. Die Arbeiten würden von einem Projektbeirat begleitet. Dort seien das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, das Eisenbahnbundesamt, die betroffenen Bundesländer und die DB AG vertreten. Entsprechend der Grundsatzvereinbarung zu der Transrapidversuchsstrecke werde deren Betrieb zunächst bis Ende Oktober 2000 fortgeführt. Damit sei auch die Durchführung dieses dezentralen EXPO-Projektes gewährleistet. Der Bund beteilige sich daran mit 50 %, die DB AG und die Industrie mit jeweils 25 %. Die Anträge der Fraktion der CDU/CSU seien beide abzulehnen, da sie zum Teil überholt seien und zum Teil Forderungen stellten, die nicht umzusetzen seien. Was den Antrag der Fraktion der PDS anbelange, sei die Aufhebung der Gesetze in die Wege geleitet, so dass der Antrag praktisch gegenstandslos sei. Man lehne ihn jedenfalls in der vorliegenden Form ab.

Die **Fraktion der CDU/CSU** meinte, die Regierung habe mit ihrer Entscheidung gegen den Bau der Transrapid-Strecke Hamburg–Berlin einen Fehler gemacht, der Deutschland Zukunft und Arbeitsplätze koste und durch den verhindert worden sei, dass Deutschland über das modernste Verkehrsmittel überhaupt verfüge. Bei dem Besuch einer chinesischen Delegation habe der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen betont, dass die Transrapid-Technologie geradezu nach einem Einsatz in der Praxis „schreie“. Es sei nicht nachvollziehbar, wenn solche Äußerungen von einem Minister gemacht würden, der zu verantworten habe, dass eine voll durchgeplante Strecke nicht realisiert werde, weil diese der DB AG nicht ins Konzept gepasst habe. Man könne prognostizieren, dass es unter dieser Koalition eine Anwendung dieser Technologie in Deutschland nicht geben werde. Der Antrag auf Drucksache 14/2359 habe nach wie vor seine Berechtigung. Wenn man davon ausgehe, dass in den nächsten 15 Jahren irgendwo in Deutschland ein Transrapid fahren solle, werde man nicht an der Strecke Hamburg–Berlin vorbeikommen, weil dies die einzige Strecke sei, die planerisch und planungsrechtlich so weit fortgeschritten sei, dass hier eine Realisierung möglich sei. Die von der Fraktion der SPD angeführten Alternativstrecken seien bereits vor 6 bis 7 Jahren geprüft worden. Dabei sei man zu dem Ergebnis gekommen, dass diese überhaupt nicht wirtschaftlich seien, weil entweder die Kosten zu hoch seien oder es dafür keine Passagiere gebe. Wenn man jetzt die Federführung für die Prüfung von Alternativ-

strecken mit der DB AG ausgerechnet einem Unternehmen zuordne, dessen Vorstandsvorsitzender erklärt habe, dass er diese Technologie nicht haben wolle, deute dies darauf hin, dass die Prüfung durch die DB AG kein anderes Ziel habe und auch von der Politik kein anderes Ziel erwünscht sei, als zu einem negativen Ergebnis zu kommen. Die Sicherung der Finanzierung der Teststrecke im Emsland bis Oktober sei keine Lösung, denn es sei die Frage, was in der Zeit danach sein solle. Die Beschäftigten des Transrapidprojektes würden über ihre Zukunft im Unklaren gelassen. Die Koalition verhalte sich widersprüchlich, wenn sie einerseits das Transrapid-Projekt ablehne, andererseits aber den Antrag der Fraktion der PDS ablehne. Was die Kritik der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN an der Wirtschaftlichkeit des Transrapid anbelange, sei dem entgegenzuhalten, dass es in Deutschland seit vielen Jahrzehnten keine Investitionen in das Rad-Schiene-System mehr gegeben hätte, wenn man bei der Bahn solche Maßstäbe anlegen wolle und dann die DB AG die Investitionen in das Netz und auch die Betriebseinrichtung durch den Betrieb hätte verdienen müssen. Weil die Fraktion der CDU/CSU aber wisse, wie hoch die volkswirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahn, der Binnenschifffahrt und der Transrapidtechnologie für das Land sei, vertrete man diese Auffassung nicht.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** äußerte, die Probleme seien nicht dadurch begründet, dass die Koalition den Bau der Strecke Hamburg–Berlin aufgegeben habe, sondern dadurch, dass die frühere Koalition eine ungeeignete Strecke ausgewählt habe, da die Bahnstrecke Hamburg–Berlin gut in das DB-Netz eingebunden sei und man die Netzverknüpfung brauche, weil man seinerzeit falsche Fahrgastzahlen zugrunde gelegt, die Investitionskosten herunterspielt habe und man auch bei den Betriebskosten und Betriebsbedingungen alles schön gerechnet habe. Man könne der Koalition nicht vorwerfen, dass sie angesichts solcher Fehlkalkulationen ein solches Projekt nicht auf den Weg bringe. Die Verantwortung dafür falle auf die frühere Koalition zurück.

Die **Fraktion der F.D.P.** vertrat die Auffassung, es sei ein schwerer Fehler gewesen, die Planung für die Realisierung der Transrapidstrecke Hamburg–Berlin aufzugeben. Der chinesische Ministerpräsident habe sich nach der Besichtigung der Versuchsstrecke im Emsland sehr kritisch zu der Geschwindigkeit geäußert, die dort gefahren werde; er habe erklärt, die Japaner führen mit Geschwindigkeiten von über 500 h/km. Die Probleme, die man bei dem Besuch des chinesischen Ministerpräsidenten auf der Versuchsstrecke im Emsland gehabt habe, lägen nicht an der Technologie des Fahrzeugs, sondern an einem 20 Jahre alten Träger. Dieser Träger müsse verbessert werden. Man stelle fest, dass diese Versuchsstrecke nicht mehr anwendungsfähig sei, sie lasse ein Verkaufen der Transrapid-Technik nicht zu. Wenn man mit der Transrapid-Technologie Exportmöglichkeiten und eine Anwendungsstrecke schaffen wolle, müsse man die Versuchsstrecke konditionieren, müsse dafür sorgen, dass das Trageband verbessert werde, dass die Kurvenradien erweitert würden und das die Strecke in der Höchstgeschwindigkeit länger sei. Dies wisse jeder; bisher sei die Überlegung aber gewesen, dass man aus der Versuchsanlage zu der Anwendungsstrecke Hamburg–Berlin übergehe. Man müsse

jetzt gemeinsam alle Anstrengungen unternehmen, um Haushaltsmittel zur Verfügung zu stellen, damit das Projekt auch nach der EXPO 2000 fortgeführt werde. Die Fraktion der F.D.P. sei nach wie vor davon überzeugt, dass die Transrapid-Technologie eine zukunftsfähige Technologie sei. Es müsse aber ein Rahmen gesetzt werden, der dazu führe, dass diese Technologie weiter entwickelt und angewandt werde.

Die **Fraktion der PDS** erklärte, ihr Antrag sei nicht überholt. Der Antrag besage, dass die gesetzliche Bedarfsfeststellung möglichst schnell aufgehoben werden solle, um Schadensersatzansprüche zu mindern. Wenn es zutreffe, dass ein entsprechendes Gesetz in Vorbereitung sei, so sei der zeitliche Rahmen wichtig. Man gehe davon aus, dass die Regierung in der Lage sei, ein solches Gesetz schnell einzubringen. Was die Versuchsstrecke im Emsland anbelange, sei bis Ende 1998 behauptet worden, dass diese so geeignet sei, dass man von dieser Versuchsstrecke direkt in die Anwendung gehen könne. Alle Einwände im Hinblick auf Kurvenradius, Wintertauglichkeit, Gegenverkehr und Tunnels seien unter Hinweis auf Computersimulationen abgetan worden. Das sich dies jetzt ganz anders darstelle, liege offenkundig an einer Änderung der Rollenverteilung im Hinblick auf Regierung und Opposition.

Die **Bundesregierung** wies darauf hin, dass für den Weiterbetrieb der Versuchsstrecke im Emsland in den Haus-

halt 87 Mio. DM für den Transrapid eingestellt seien, davon 20 Mio. DM für den Betrieb. Es gebe Verhandlungen über die Fortführung der Versuchsstrecke nach der EXPO 2000. Es gehe darum, die anderen Beteiligten nicht aus der Verantwortung zu entlassen; diese hätten die gleiche Verantwortung für die Realisierung des Projektes. Man wolle eine Anwendung für die Transrapid-Technologie; Bundesminister Reinhard Klimmt betreibe in dieser Frage eine sehr engagierte Politik.

V. Abstimmungsergebnis im Ausschuss

1. Der Antrag Drucksache 14/2359 wurde mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und PDS gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU bei Enthaltung der Fraktion der F.D.P. abgelehnt.
2. Der Antrag Drucksache 14/2524 wurde mit den Stimmen der Fraktionen SPD, CDU/CSU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktion der PDS abgelehnt.
3. Der Antrag Drucksache 14/3183 wurde mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und PDS gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. abgelehnt.

Berlin, den 26. September 2000

Angelika Mertens
Berichterstatlerin

