

Antrag

der Abgeordneten Rainer Steenblock, Gila Altmann (Aurich), Kristin Heyne, Albert Schmidt (Hitzhofen), Elisabeth Altmann (Pommelsbrunn) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Abschließende Beratung über die Transrapid-Strecke Hamburg–Berlin nach einer Wirtschaftlichkeitsrechnung

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Eine sachgerechte, der verkehrspolitischen und finanziellen Bedeutung des Transrapid Rechnung tragende abschließende Beratung der Gesetzentwürfe der Bundesregierung ist zum heutigen Zeitpunkt aus folgenden Gründen nicht möglich:

1. Eine umfassende Wirtschaftlichkeitsrechnung für den Transrapid soll laut Auskunft der Bundesregierung erst im Herbst 1996 vorgelegt werden. Wie die Anhörung des Verkehrsausschusses gezeigt hat, bestehen erhebliche Zweifel sowohl an den bislang vorliegenden Schätzungen der Investitionskosten als auch an denen der potentiellen Fahrgastzahlen. Alle bislang vorgelegten Datengrundlagen bedürfen dringend der Korrektur und Aktualisierung. Bereits heute über den Transrapid zu beschließen würde heißen, die Katze im Sack zu kaufen. Eine fundierte Beratung und Beschlußfassung über den Transrapid ist erst auf der Grundlage einer umfassenden Wirtschaftlichkeitsrechnung möglich. Im Rahmen dieser Wirtschaftlichkeitsrechnung ist eine vergleichende Betrachtung auch des Planfalls „Verzicht auf den Transrapid und Bau einer ICE-Verbindung Hamburg–Berlin“ unerlässlich, um rational entscheiden zu können.
2. Die Herausgabe des neuen Gutachtens von Intraplan Consult im Auftrag der Magnetschnellbahn-Planungsgesellschaft, in dem zwar noch keine Wirtschaftlichkeitsrechnung, aber immerhin aktualisierte Schätzungen der Fahrgastzahlen enthalten sind, wird den Abgeordneten des Deutschen Bundestages verweigert. Zahlreiche Sachverständige haben aus diesem Gutachten bereits während der Anhörung zitiert. Jetzt reden sich Bundesregierung und Magnetschnellbahn-Planungsgesellschaft damit heraus,

daß zusätzliche Variantenüberlegungen bei der Trassenführung in dem Gutachten berücksichtigt werden sollten.

3. Die von der Bundesregierung vorgesehene abschließende Beratung der Gesetzentwürfe und Anträge zum Transrapid am 17. April 1996 im Verkehrsausschuß ist schon deshalb nicht sachgerecht, weil dann noch nicht alle Voten der mitberatenden Ausschüsse vorliegen. Insbesondere müßte der Verkehrsausschuß ohne das Votum des Haushaltsausschusses abschließend beraten, der zwar ebenfalls am 17. April 1996, jedoch erst nach dem Verkehrsausschuß tagt. Der Haushaltsausschuß hat sich im März 1996 der Kritik des Bundesrechnungshofes angeschlossen und die Bundesregierung aufgefordert, zu diesen Punkten Stellung zu nehmen.
4. Widersprüchliche Aussagen gibt es zu der Frage, wer die Anschlußkosten für Parkplätze, Straßen und öffentlichen Verkehr an den Transrapid-Haltepunkten zahlen muß. Während die betroffenen Bundesländer ihre Zustimmung zum Transrapid ausnahmslos an die Bedingung geknüpft haben, daß sie keine Erschließungskosten zahlen müssen, steht in der Stellungnahme von Thyssen Henschel zur Anhörung des Verkehrsausschusses:

„Betriebliche Anpassungen sind Aufgabe des jeweiligen Trägers des öffentlichen Nahverkehrs.“ (Ausschuß-Drucksache des Verkehrsausschusses Nr. 301, S. 5/58). „Für die MSB-Haltepunkte in Berlin und Hamburg sind keine zusätzlichen Straßeninfrastrukturen vorgesehen. . . Die Kostenübernahme für den Anbindungsaufwand für den MSB-Haltepunkt im Raum Schwerin ist im einzelnen noch nicht geklärt. Bislang wird von der Anwendbarkeit der einschlägigen gesetzlichen Regelungen ausgegangen. Es gibt Präzedenzfälle für den Erschließungsaufwand bei Neu- und Umbauten von Bahnhöfen der Eisenbahn. Zum Beispiel wurden die Aufwendungen für die Anpassung der Stadtbahn- und Straßenführungen am neuen ICE-Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe nicht von der DB AG als „Verursacherin“ getragen.“ (S. 23/76).

Demnach würden die Anschlußkosten an den Transrapid-Haltepunkten zu großen Teilen von den Ländern getragen werden müssen. Die Bundesregierung hat in der Antwort auf die Kleine Anfrage von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hingegen geantwortet:

„Für den Bereich der Magnetschwebbahn gilt nach dem Magnetschwebbahnplanungsgesetz das Veranlasserprinzip. Somit sind die Kosten für die Verkehrsanbindung durch das Budget des Transrapid zu finanzieren.“ (Drucksache 13/4177, Frage 10).

Auf jeden Fall ist also festzustellen, daß die Finanzierung der Anbindung der Transrapid-Haltepunkte mit Parkplätzen, Straßen und öffentlichen Verkehrsmitteln noch umstritten ist. Angesichts der hohen Bedeutung dieses Punk-

tes für die Bundesländer sind hier verbindliche und klare Regelungen notwendig, auf die sich Bundesregierung, die weiteren Partner in der Betriebsgesellschaft und die Bundesländer berufen können.

5. Der Ausstieg der Deutschen Lufthansa und des Baukonzerns Dyckerhoff & Widmann (Dywidag) sowie der äußerst vorsichtige Einstieg der Deutschen Bahn AG (Beteiligungssumme von 125 000 DM statt 300 Mio. DM) deuten darauf hin, daß die Projektpartner in Industrie und Verkehrswirtschaft zunehmend skeptisch hinsichtlich des möglichen wirtschaftlichen Erfolges des Transrapid werden. In einer solchen Situation abschließend über eine Beteiligung des Bundes zu beschließen, ist angesichts der desolaten Haushaltssituation und der hohen finanziellen Risiken des Transrapid für den Bundeshaushalt nicht zu verantworten.

- II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, beim weiteren Beratungs- und Beschlußverfahren über den Transrapid folgende Punkte einzuhalten:

Eine abschließende Beratung der Gesetzentwürfe der Bundesregierung zum Transrapid (Magnetschwebbahnbedarfsgesetz, Drucksache 13/3103) und (Allgemeines Magnetschwebbahngesetz, Drucksache 13/3104) in den Ausschüssen und im Deutschen Bundestag wird erst vorgenommen, nachdem

1. die Bundesregierung eine umfassende Wirtschaftlichkeitsrechnung vorgelegt hat. Die Wirtschaftlichkeitsrechnung soll neben einer realistischen Kalkulation der Kosten und der Nutzen des Transrapid auch den Planfall „Verzicht auf den Transrapid und Bau einer ICE-Verbindung Hamburg–Berlin“ beinhalten,
2. die Bundesregierung einen Gesetzentwurf vorgelegt hat, der die Eckpunkte eines mit der Industrie abgestimmten Finanzierungskonzeptes festschreibt sowie einen Haushaltsvorbehalt enthält, wie er auch sonst bei öffentlichen Investitionsprojekten üblich ist. Dabei ist das Finanzierungskonzept so zu verändern, daß die vom Bundesrechnungshof bemängelten Finanzierungsrisiken für den Bund ausgeschlossen werden und die Zahlung der Nutzungsentgelte durch die Betreibergesellschaft auch in dem Fall sichergestellt ist, daß der Transrapid nicht wirtschaftlich betrieben werden kann,
3. der Bundesrechnungshof einen erneuten Prüfbericht zu der Wirtschaftlichkeitsrechnung und der Finanzierungsvereinbarung abgegeben hat,
4. die Bundesregierung transparente und verbindliche gesetzliche Regelungen hinsichtlich der Finanzierung der Anschlußkosten an den Transrapid-Haltepunkten im Fall des Baus des Transrapid getroffen hat,
5. die Bundesregierung verbindliche gesetzliche Regelungen dahin gehend geschaffen hat, daß ein etwaiger Bau des

Transrapid weder bezüglich der Höhe der Mittel noch in zeitlicher Hinsicht zu Lasten der Schienenprojekte geht,

6. die Regelungstiefe des zu überarbeitenden Gesetzentwurfes für das Magnetschwebbahnbedarfsgesetz gemäß den Vorschlägen der Sachverständigen Prof. Dr. Rainer Wahl und Prof. Dr. Joachim Wieland so ergänzt wurde, daß die verfassungsrechtlichen Bedenken ausgeräumt werden können.

Die Bundesregierung legt die Wirtschaftlichkeitsrechnung, den überarbeiteten Gesetzentwurf für ein Magnetschwebbahnbedarfsgesetz, den Gesetzentwurf für ein Finanzierungskonzept, den Prüfbericht des Bundesrechnungshofes sowie die weiteren entscheidungsrelevanten Unterlagen dem Deutschen Bundestag und seinen Ausschüssen vor.

Der Verkehrsausschuß und die mitberatenden Ausschüsse sind zusammen mit diesen Vorlagen erneut mit den Transrapid-Vorlagen (Gesetzentwürfe der Bundesregierung und Anträge der Fraktionen) zu befassen. Bisherige Beratungen in den Ausschüssen sind insoweit als vorläufig zu bewerten.

Bonn, den 17. April 1996

Rainer Steenblock

Gila Altmann (Aurich)

Kristin Heyne

Albert Schmidt (Hitzhofen)

Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion