

Große Anfrage

der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich), Elisabeth Altmann (Pommelsbrunn), Marieluise Beck (Bremen), Volker Beck (Köln), Angelika Beer, Annelie Buntenbach, Kristin Heyne, Dr. Manuel Kiper, Steffi Lemke, Dr. Helmut Lippelt, Winfried Nachtwei, Egbert Nitsch (Rendsburg), Cem Özdemir, Simone Probst, Halo Saibold, Christine Scheel, Irmingard Schewe-Gerigk, Albert Schmidt (Hitzhofen), Ursula Schönberger, Werner Schulz (Berlin), Marina Steindor, Christian Sterzing, Dr. Antje Vollmer, Ludger Volmer, Margareta Wolf (Frankfurt) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Transrapid – Finanzierungs- und Erlös-konzept

Das vom Bundesminister für Verkehr, Matthias Wissmann, in einer Pressekonferenz am 25. April 1997 vorgestellte neue Finanzierungs- und Managementkonzept für Bau und Betrieb des Transrapid droht zu einer der größten Belastungen für die Bundesfinanzen der nächsten Jahrzehnte zu werden. Zugleich wirft es durch Verstöße gegen Bundes- wie Gemeinschaftsrecht erhebliche Probleme auf.

Das Prinzip des diskriminierungsfreien Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur wird ignoriert. Bei der Berechnung der Fahrgastprognosen wurde davon ausgegangen, daß auf den parallel zur Transrapid-Strecke verlaufenden Eisenbahnrelationen Hamburg – Berlin keine schnellen Personenzüge verkehren, sondern nur relativ langsame InterRegio-Züge eingesetzt werden. Nach EU-Recht kann der Zugang zur Infrastruktur allerdings weder aus „politischen Gründen“ noch aufgrund einer alleinigen Entscheidung des Geschäftsbereichs Fernverkehr der Deutschen Bahn AG (DB AG) beschränkt werden. Der Trassenzugang steht allen Interessenten, öffentlichen wie privaten Anbietern, offen.

Es muß daher damit gerechnet werden, daß parallel zum Transrapid schnelle und – durch den Wegfall der Bindung an die Tarifstruktur der DB AG – preiswerte Personenzüge fahren werden. In der Folge werden sich die Fahrgastprognosen für den Transrapid als völlig überhöht erweisen. Die jetzt berechnete und am 25. April 1997 der Öffentlichkeit vorgestellte Wirtschaftlichkeitsprognose ignoriert diesen Faktor völlig und ist demzufolge überhöht.

Durch Verzicht auf die Erhebung von Trassenentgelten beim Transrapid werden darüber hinaus erhebliche Wettbewerbsverzerrungen gegenüber anderen Verkehrsträgern, namentlich gegenüber dem schienengebundenen Verkehr, hervorgerufen.

Dies führt zu Verstößen gegenüber dem Gemeinschaftsrecht. Das EU-Recht fordert die Gleichbehandlung der verschiedenen Verkehrsträger. Das bedeutet, daß es nicht erlaubt ist, für Eisenbahnen Trassenentgelte zu erheben, diese der Magnetschwebebahn aber zu ersparen. Mit der rechtlich gebotenen Erhebung von Trassenentgelten für den Transrapid ist zum einen die tarifliche Konkurrenzfähigkeit zu einem parallel betriebenen Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnverkehr nicht mehr gegeben, zum anderen sind die Rückzahlungsverpflichtungen nach dem Finanzierungskonzept nicht mehr aus Betriebserlösen zu erwirtschaften.

Zusätzlich bestehen erhebliche Zweifel an der korrekten Kalkulation der Kosten für Fahrweg und Betrieb des Transrapid. Die Fahrwegkosten für die Transrapid-Strecke Hamburg – Berlin sind mit 6,1 Mrd. DM viel zu niedrig kalkuliert, da wesentliche Kostenstellen vor Abschluß der Planfeststellungsverfahren nach Aussage des Transrapid-Gutachters Prof. Rothengatter (Institut für Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsforschung) nicht „seriös angegeben“ werden konnten. Insbesondere die Einfahrten in die Städte Hamburg und Berlin sind bisher viel zu niedrig kalkuliert worden. Das Planungsbüro Rösler-Vieregg schätzt die Fahrwegkosten allein auf ca. 9,9 Mrd. DM.

Die Betriebskosten des Transrapid werden bisher pauschal mit ca. 250 Mio. DM p. a. veranschlagt. Diese Zahl ist überhaupt nicht nachvollziehbar, da eine Berechnung der Betriebskosten bis heute nicht vorliegt. Nach Argumentation externer Gutachter werden die Unterhaltungskosten von Fahrweg wie Fahrzeugen bislang gravierend unterschätzt.

Durch das neue Betreiberkonzept wurden die Betriebsrisiken vollständig auf den Bund – und mittelbar auf die Länder – abgewälzt. Die DB AG – also der Bund – als Betreiber und als Bauherr der Trasse übernimmt das volle Risiko des Betriebs und der Rückzahlung der Baukosten. Für die Verluste stehen der Bund – aber vor allem die Länder – ein. Dies ist dann der Fall, wenn die DB AG versucht, Verluste im Transrapid-Betrieb durch die Erhöhung der Trassenpreise im Bahnbereich wieder hereinzuholen. Steigende Fahrpreise wären die Folge. Die vom Gesetzgeber bei der Verabschiedung von Magnetbahnbedarfsgesetz und Magnetschwebebahnplanungsgesetz beschlossene „public-private-partnership“, bei der die Betriebsrisiken von Privaten getragen werden, besteht nicht mehr. Dies ist auch ein Verstoß gegen Magnetbahnbedarfsgesetz und Magnetschwebebahnplanungsgesetz.

Der DB AG wird in der Phase des Übergangs von der Staatsbahn zum Wirtschaftsunternehmen eine Hypothek aufgebürdet, die sie nicht tragen kann. Der Fortgang der Privatisierung der DB AG, aber auch die Anpassung der ehemaligen Bundesbahnstrukturen an geltendes Gemeinschaftsrecht, werden durch das neue Betriebskonzept konterkariert. Ein Börsengang der DB AG wird für absehbare Zeit unmöglich, der Spielraum für eigene unternehmerische Entscheidungen der Bahn schrumpft auf Null, die politische Abhängigkeit vom Bund wird festgeschrieben.

Nach dem Ausstieg der Deutschen Lufthansa und der Baukonzerne Dyckerhoff & Widmann (Dywidag), Holzmann, Hochtief und „Bilfinger + Berger“ aus dem Transrapid-Konsortium konnte mit GEC Alstom lediglich ein weiterer Fahrzeugbauer als Interessent gefunden werden. Dies bestätigt, daß unternehmerische Erfolge lediglich in der Produktion, nicht aber im Betrieb dieses Verkehrsmittels zu erwarten sind.

Der Bundesrechnungshof hat anläßlich der Sitzung des Ausschusses für Verkehr am 14. Mai 1997 angekündigt, die Kosten- und Nutzen- sowie die Wirtschaftlichkeits- und Umweltseite einer eingehenden Untersuchung zu unterziehen. Dieser Bericht liegt seit dem 19. Juni 1997 vor und offenbart gravierende Kritik an den zwischen Bund, DB AG und Industrie geschlossenen Vereinbarungen sowie dem vorgelegten Finanzierungskonzept. Nicht nur in diesem Bericht werden unzureichende und unvollständige Informationen durch Bundesregierung und Bundesministerium für Verkehr beklagt; auch die Beantwortung zahlreicher parlamentarischer Anfragen durch die Bundesregierung erweist sich als mangelhaft.

Zum Transrapid bestehen wirtschaftlich interessantere und volkswirtschaftlich sinnvollere Alternativen für eine Hochgeschwindigkeits-Schienenverbindung Hamburg – Berlin, die bis heute nicht untersucht wurden. Dies betrifft die bestehende Strecke Hamburg – Büchen – Berlin, bisher Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (VDE) Nr. 2, sowie die Ausbaustrecke Uelzen – Salzwedel – Stendal, bisher VDE Nr. 3.

Im Rahmen einer Sofortmaßnahme kann durch eine befristete Ausnahmegenehmigung unter Berücksichtigung aller Sicherheitserfordernisse die derzeit auf der Strecke Hamburg – Büchen – Wittenberge – Berlin zulässige Höchstgeschwindigkeit von 160 auf 200 km/h erhöht und mittels moderner Züge die Fahrzeit zwischen Hamburg und Berlin auf 100 Minuten reduziert werden. Die DB AG deutet diese Möglichkeiten durch den – z. Z. befristeten – Einsatz eines ICE bereits an.

Auf eine vergleichende Wirtschaftlichkeitsberechnung zwischen dem verkehrlichen wie volkswirtschaftlichen Nutzen des Baus einer Magnetschnellbahn-Verbindung Hamburg – Berlin mit der Errichtung einer Hochgeschwindigkeits-Schienenverbindung Hamburg – Berlin hat die Bundesregierung bislang wohlweislich verzichtet. Sie könnte ergeben, daß das Transrapid-Projekt keinen hinreichenden verkehrlichen und volkswirtschaftlichen Nutzen nachweisen kann und somit als – nach EU-Recht verbotene – Exporthilfe bewertet werden muß. Als weiteres Resultat wäre die Neufestlegung des optimierten Ausbauzustands für die Strecken Hamburg – Büchen – Berlin (VDE Nr. 2) und Uelzen – Salzwedel – Stendal (VDE Nr. 3) und eine Neufassung des Fünfjahresplans Schiene, nach dem beide Projekte zeitlich gestreckt werden, erforderlich.

Wir fragen die Bundesregierung:

A. Finanzierungskonzept

Rückzahlungsverpflichtungen

1. Wie begründet die Bundesregierung die nachrangige Bedienung der Rückzahlungsverpflichtungen gegenüber dem Bund im Vergleich zu den Rückzahlungsverpflichtungen gegenüber der Finanzierungsgesellschaft?
2. Wie begründet es die Bundesregierung, daß im Rahmen des gewählten Modells nach Abzug des festen Nutzungsentgelts und der Transrapid-Betriebskosten im Jahr 2030 mit 4,477 Mrd. DM erst rd. 74 % der Fahrwegkosten (veranschlagt 6,1 Mrd. DM) an den Bund zurückgezahlt sein werden, dieser Rückzahlungsquote aber Zahlungen an die Finanzierungsgesellschaft gegenüberstehen, die bereits bis 2022 für ihre Investition von 3,7 Mrd. DM eine Summe von 8,872 Mrd. DM ausmachen?
 - a) Hält die Bundesregierung in diesem Fall die Risikobeteiligung der lediglich mit Einlagen von 500 Mio. DM in die Finanzierungsgesellschaft haftenden Industrie angesichts der Größe des Vorhabens für angemessen?

Wenn ja, wie begründet sie dies?
 - b) Hält die Bundesregierung die Risikobeteiligung der kreditgebenden Geldinstitute angesichts der Größe des Vorhabens wie auch der Gewinnerwartungen der kreditgebenden Geldinstitute für angemessen?

Wenn ja, wie begründet sie dies, und welche Risiken gehen die kreditgebenden Geldinstitute ihrer Auffassung nach ein?
3. Wie rechtfertigt die Bundesregierung die mit der nachrangigen und zeitlich verzögerten Rückzahlung der Fahrwegkosten verbundene höhere Kreditaufnahme für den Bundeshaushalt und die damit verbundenen Zinsverluste bzw. Zinsmehraufwendungen?

Um welche Beträge handelt es sich hierbei gestaffelt nach Jahren bis zur voraussichtlichen Rückzahlung des Fahrwegkredits sowie insgesamt?
4. Wie sind in diesem Zusammenhang die Erläuterungen im von Bundesminister für Verkehr, Matthias Wissmann, unterzeichneten sog. Eckpunktepapier vom 25. April 1997 zu verstehen, wonach einerseits im garantierten Nutzungsentgelt die Betriebskosten enthalten sind [„Unter der Voraussetzung eines Abzuges von Betriebskosten (derzeitige Schätzung 250 Mio. DM) wird der verbleibende Rest für Zins- und Tilgungszahlungen für den Fremdkredit der Finanzierungsgesellschaft gemäß Anlage eingesetzt.“], andererseits in der bezeichneten Anlage die Beträge des garantierten Nutzungsentgeltes in voller Höhe und ausschließlich für Zins und Tilgung des Fremdkredites eingesetzt werden?

5. Wie ist in diesem Zusammenhang die Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs beim Bundesministerium für Verkehr, Dr. Norbert Lammert, vom 12. Juni 1997 an den Haushaltsausschuß auf die Fragen 6 und 7 des Abgeordneten Hans Georg Wagner zu verstehen, wonach sich das variable Nutzungsentgelt „aus den erzielten Erlösen der DB AG abzüglich der Betriebskosten und den garantierten Nutzungsentgeltzahlungen an die Finanzierungsgesellschaft“ ergibt?
6. Über welchen Genauigkeitsfaktor in Prozent verfügt der der Erlösprognose zugrundeliegende Planfall 3 F der „Aktualisierten Fernverkehrsprognose“?

Mit welcher Schwankungsbreite in Fahrgastaufkommen und Verkehrsleistung rechnen die Gutachter INTRAPLAN und Simon, Kucher & Partner?

7. Wie wurde das variable, im Erfolgsfall zu drei gleichen Teilen an DB AG, Bund und Industrie auszuschüttende Nutzungsentgelt ermittelt?
- a) Trifft es zu, daß das variable Nutzungsentgelt nach der Formel

$$\text{variables Nutzungsentgelt} = \frac{100 \% \text{ der Erlöse} - \text{Betriebskosten} - \text{garantiertes Nutzungsentgelt}}{3} \cdot 72 \%$$

berechnet wurde, wobei mit „Erlöse“ die in der Tabelle auf Seite 8 der Wirtschaftlichkeitsberechnung vom April 1997 genannten Beträge, beginnend bei 296,2 Mio. DM für 2005, mit dem „garantierten Nutzungsentgelt“ die in der genannten Tabelle aufgeführten Beträge für Kreditzinsen und Kredittilgung und mit „Betriebskosten“ die aus der Differenz zwischen der rechten Spalte „Erlöse“ und dem „garantierten Nutzungsentgelt“ (vgl. Bundesrechnungshof-Bericht, S. 18) errechneten gemeint sind?

- Wenn nein, wie lautet die zugrunde gelegte Formel zur Berechnung des variablen Nutzungsentgeltes, und welche Faktoren und Annahmen liegen ihr zugrunde?
- Wenn ja, hält die Bundesregierung den Genauigkeitsfaktor der Erlösprognose für ausreichend, die Rückzahlung des Fahrwegkredites während einer technischen Lebensdauer des Fahrweges von 30 bis 40 Jahren zu sichern?
- Wie niedrig müßten die Erlöse des Transrapid im Rahmen des vorgestellten Finanzierungskonzepts ausfallen, um
 - während der Einführungsphase (2005 bis 2010),
 - während des Betriebes vor Auslaufen des garantierten Nutzungsentgeltes (2011 bis 2022),
 - nach Auslaufen des garantierten Nutzungsentgeltes (2023 ff.)

keine Rückzahlungen des Fahrwegkredites an den Bund zu ermöglichen?

- b) Zu welchem Prozentsatz muß die Erlösprognose (100 % Erlöse der „Wirtschaftlichkeitsberechnung“) erreicht werden, damit angesichts der Korrektur des Bundesrechnungshofes bei der Betriebskostenrechnung überhaupt ein variables Nutzungsentgelt ausgeschüttet werden kann, und wie hoch wäre der Erlösbetrag in DM, beginnend im Jahr 2005?
- c) In welcher Form ist die vorrangige Bedienung der DB AG bei der Bemessung des variablen Nutzungsentgeltes für den Fall geregelt, daß die DB AG aufgrund von Erlösausfällen bei der Zahlung des garantierten Nutzungsentgeltes in Vorlage treten müßte?
8. Wie wurde das garantierte, an die von der Herstellerindustrie zu gründende Finanzierungsgesellschaft zu zahlende Nutzungsentgelt von 72 % der für den Planfall 3 F prognostizierten Erlöse ermittelt, und ist die Bundesregierung bereit, über die vom Parlamentarischen Staatssekretär beim Bundesministerium für Verkehr, Dr. Norbert Lammert, dem Haushaltsausschuß übermittelten Informationen hinaus Erläuterungen zur Berechnung zu geben?
- a) Wie lautet – angesichts der im sog. „Eckpunktepapier“ zutage getretenen Ungereimtheiten bezüglich der Zusammensetzung des garantierten Nutzungsentgeltes – die zugrunde gelegte Formel zur Berechnung des garantierten Nutzungsentgeltes, und welche Faktoren und Annahmen liegen ihr zugrunde?
- b) Wie ist die Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs beim Bundesministerium für Verkehr, Dr. Norbert Lammert, vom 12. Juni 1997 an den Haushaltsausschuß auf die Fragen des Abgeordneten Hans Georg Wagner zu verstehen, wonach sich das garantierte jährliche Nutzungsentgelt „cum grano salis“ aus dem Abzug der Betriebskosten von den 72-%-Werten der Erlöse ergäbe, wobei „die Zuteilung des garantierten Nutzungsentgeltes zur Tilgung des Betriebssystemkredits über 18 Jahre auch unter Berücksichtigung der fehlenden Erlöse der Anfangsphase angepaßt werden muß“?
- Wie lautet die entsprechende Anpassungsformel, und welchen Kurvenverlauf ergibt sie?
 - Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß die hieraus rückgerechneten Betriebskosten weder mit den Betriebskosten nach dem Konzept '94 noch nach den Angaben im Konzept '97, noch nach den Berechnungen des Bundesrechnungshofs zur Deckung zu bringen sind?
- c) Trifft es zu, daß der Prozentsatz von 72 % auf der Grundlage der von Herstellerindustrie und kreditgebenden Geldinstituten jährlich benötigten Renditeerfordernisse sowie der prognostizierten Betriebskosten ermittelt und anschließend zu den prognostizierten Erlösen des Transrapid ins Verhältnis gesetzt wurde?

Falls nein, wie wurde der genannte Prozentsatz ermittelt, und auf welche Erfahrungen mit Transrapid-Projekten stützen sich die zugrundeliegenden Annahmen?

- d) Hält die Bundesregierung es für eine in Wirtschaftskreisen anerkannte „konservative Schätzung“, wenn ein kredit-finanziertes Vorhaben wie der Bau der Transrapid-Relation Hamburg – Berlin derartig kalkuliert wird, daß lediglich die Rückzahlung eines – in diesem Fall des privaten – Kreditanteils gesichert wird, während die Rückzahlung des anderen – in diesem Fall des Bundes-Kredites – nur bei Überschreitung eines Mindestprozentsatzes der Erlöserwartungen (hier 72%) bzw. bei vollständiger Tilgung des erstgenannten Kredites begonnen wird?

Erlös-konzept

9. Wird die Bundesregierung – der Empfehlung des Bundesrechnungshofes folgend – eine unter dem Gesichtspunkt des Wegfalls des Haltepunktes Hamburg-Moorfleet aktualisierte Erlösprognose vorlegen?
- a) Wann wird diese Aktualisierung vorliegen?
- b) Von wem wird sie auf der Grundlage welcher Berechnungen erstellt werden?
- c) Wie und wann wird der Deutsche Bundestag über die Ergebnisse informiert?
10. Liegen der Ende April vorgestellten neuen Erlösprognose, die von der schrittweisen Erreichung der prognostizierten Erlöse ausgeht, Erfahrungswerte aus der Inbetriebnahme vergleichbarer Rad-/Schiene-Strecken zugrunde?
- a) Wenn ja, welche Strecken wurden zugrunde gelegt?
- b) Welchen Inhalt haben diese „Erfahrungswerte“?
- c) Wird die Bundesregierung diese Daten dem Bundesrechnungshof zur Verfügung stellen?

Datenbasis

11. Wie wurden die „potentiellen MSB-Kunden“ ermittelt, und welche Verkehrsmittel nutzten die Befragten?
12. Wo hat sich das in der aktualisierten Verkehrsprognose (INTRAPLAN) genannte, dem von der Bundesregierung unterzeichneten Erlös-konzept zugrundeliegende und 1995 publizierte „Langfristprognosemodell“ bereits bewährt?
- Wie wurde dies verifiziert?
13. Entsprechen die zurückgerechneten Fahrpreise des Jahres 1991 in der Verkehrsprognose den tatsächlichen Fahrpreisen entsprechend der Tarifstruktur der DB AG für die alten Bundesländer des Jahres 1991?
- a) Wenn nein, warum nicht?
- b) Wie hätte sich das Finanzierungskonzept verändert, wenn die tatsächlichen Fahrpreise des Jahres 1991 zugrunde gelegt worden wären?

14. Inwieweit wurde bei der Verkehrsprognose eine offensive Preisstrategie von Wettbewerbern (insbesondere Bus und andere Bahngesellschaften) berücksichtigt?
15. Wodurch ergaben sich die Angebotsdaten im Schienenpersonenverkehr im Bezugsfall für das Jahr 2010?
16. Trifft es zu, daß die Verkehrsprognose ab dem Jahr 2015 konstante Verkehrszahlen zwischen Hamburg und Berlin unterstellt?
 - a) Wenn ja, warum, und wie wird dies begründet?
 - b) Wenn nein, welche Kapazitätserweiterungen wären im Korridor Hamburg – Berlin in darauffolgenden Zeiten erforderlich?
17. Welche Kapazität wurde im Korridor Hamburg – Berlin auf der Straße unterstellt?
 - a) Ist die erwartete Beförderungsleistung von der vorhandenen oder geplanten Straßeninfrastruktur zu bewältigen?
 - b) Welche durchschnittlichen KFZ-Zahlen ergäben sich demnach auf der A 24 pro Tag?
18. Welche IC/ICE-Verbindung liegt – angesichts des Loco-Preis-Systems der DB AG – der Aussage zugrunde, der Transrapid-Regelpreis sei um 50 % höher?
19. In welchem Umfang trug die Einrichtung des Haltepunktes Schwerin – wie von Bundesminister für Verkehr, Matthias Wissmann, in seiner Pressekonferenz am 25. Februar 1997 angegeben – zur Minderung der Verkehrsleistung bei?
20. Teilt die Bundesregierung die in der INTRAPLAN-Fahrgastprognose Transrapid zugrunde gelegte Annahme, das Wirtschaftswachstum zwischen 1991 und 2010 werde in den alten Bundesländern mit Berlin-West 2,2 % p. a. und in den neuen Bundesländern 6,4 % p. a. betragen?
 - a) Falls ja, wie stellt sich die tatsächliche Entwicklung von 1991 bis 1996/97 im Vergleich dar?
 - b) Womit begründet die Bundesregierung die Annahme, es würden sich die in der Verkehrsprognose ermittelten Fahrgastzahlen ergeben, angesichts eines aktuellen Wirtschaftswachstums von 1,3 % im 1. Quartal 1997 im Vergleich zum 1. Quartal 1996 für Gesamtdeutschland?
 - c) Falls nein, welche Schlußfolgerungen zieht sie daraus für die Erlösprognose für den Transrapid, die Wirtschaftlichkeitsberechnung und das Finanzierungskonzept?
21. Liegen der Bundesregierung Informationen darüber vor, welcher Anteil der im Planfall 3 F prognostizierten Transrapid-Passagiere im Rahmen der Verkehrsverlagerung von verschiedenen Verkehrsträgern sowie des Zuwachses aus induziertem Verkehr auf den schienengebundenen Verkehr umsteigt?

22. Wie bewertet die Bundesregierung die von Simon, Kucher & Partner erstellte und gemeinsam mit der von INTRAPLAN durchgeführte Aktualisierung der Fernverkehrsprognosen als Basis des neuen Finanzierungs- und Erlösmodells dienenden Marketingstudie, bei der eine Zustimmungsquote von 45,2 %, eine Ablehnungsquote von 30,5 % und eine Unentschiedenenquote von 28,3 % zum Bau Magnetschnellbahn ermittelt worden ist, hinsichtlich der Qualität der ermittelten Ergebnisse?
- a) Wie erklärt sich die Bundesregierung die Abweichung dieser Quoten von den in den beiden bisher durchgeführten Umfragen (BUND-Umfrage, EMNID-Umfrage) zum gleichen Thema ermittelten Quoten?
- b) Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, daß Simon, Kucher & Partner im weiteren Verlauf ihrer Marketingstudie nur noch die Befürworterinnen und Befürworter und die Ablehnerinnen und Ablehner, die sie mit 59,8 % bzw. 40,2 % beziffern, berücksichtigen?
- Hält die Bundesregierung dies für ein seriöses und methodisch korrektes Vorgehen?
- c) Liegen der Bundesregierung Angaben dazu vor, wie sich die zuvor als „unentschieden“ klassifizierten Befragten zu den gestellten Fragen verhielten?
- Wenn nein, welche Informationen über die Akzeptanz des Baus der Magnetschnellbahn glaubt die Bundesregierung aus einer Umfrage ziehen zu können, die laut Ergebnisbericht, Seiten 3 bis 4, ohne ersichtlichen Grund diejenigen, die in dieser Frage unentschieden sind, „außer acht“ läßt?
 - Falls ja, wie war das Antwortverhalten der als „unentschieden“ Klassifizierten?
- Warum wurde das Antwortverhalten der als „unentschieden“ Klassifizierten „außer acht“ gelassen?
23. Liegt der Bundesregierung der von Simon, Kucher & Partner in ihrer Marketingstudie „Transrapid“ für die Intensivinterviews verwendete Interviewleitfaden vor?
- a) Falls nein, warum liegt er nicht vor?
- b) Falls ja, exakt welche Fragen wurden in welcher Reihenfolge gestellt?
24. Welche Schlußfolgerungen für die Qualität der Ergebnisse der Marketingstudie von Simon, Kucher & Partner (vgl. Ergebnisbericht, S. 4 bis 5) zieht die Bundesregierung daraus, daß Simon, Kucher & Partner einerseits richtig konstatieren, die Reisedauer sei neben dem Preis das mit Abstand wichtigste Merkmal für den Kundennutzen, andererseits aber in ihrer Befragung eine angenommene Reisedauer für den Transrapid von einer Stunde und für die Schienenverbindung von 3,5 Stunden zugrunde legen, während die derzeitig kürzeste Reisedauer mit der Bahn 2,15 Stunden beträgt?

- a) Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß die Ermittlung des Kundennutzens einer Transrapid-Verbindung zwischen Hamburg und Berlin zumindest in bezug auf die Reisedauer von einer falschen Voraussetzung ausging?
- b) Welche Bedeutung mißt die Bundesregierung einem ermittelten Kundennutzenwert zu, der offensichtlich auf Basis falscher Voraussetzungen ermittelt wurde?
- c) Ist der Bundesregierung bekannt, daß die Verkehrswissenschaft davon ausgeht, daß im Eisenbahnfernverkehr ca. 50 % der Fahrgäste reisezeit- und 50 % preissensibel sind?
Wie beurteilt die Bundesregierung vor diesem Hintergrund die Planungen für eine Transrapid-Verbindung Hamburg – Berlin?
- d) Welche Aussagekraft mißt die Bundesregierung einer Umfrage zu, die den Takt für den Transrapid mit 15 Minuten beziffert, während der von der Bundesregierung präferierte Planfall 3 F drei Transrapid-Züge pro Stunde vorsieht, davon einen Sprinter?
- e) Hält die Bundesregierung die Annahme eines Zweistundentaktes für herkömmliche Zugverbindungen, wie sie Simon, Kucher & Partner trifft, für begründet?
Wieso wurde kein kurzfristigerer Taktverkehr – ggf. aufgrund eines Angebotes durch Fremdunternehmen – untersucht?
25. Wie bewertet die Bundesregierung die von Simon, Kucher & Partner in ihrer Marketingstudie für den Transrapid (vgl. Ergebnisbericht, S. 4 bis 5) getroffene Feststellung, ein Preissystem, das durch geschickte Tarifbedingungen Peak-Pricing und sonstige Restriktionen vornimmt, existiere nicht, die für den Transrapid angesetzten Preise seien zwar realisierbar, sie erforderten jedoch noch die Konkretisierung eines solchen Preissystems?
- a) Ist der Bundesregierung bekannt, wann ein solches Preissystem in wessen Auftrag entwickelt werden soll?
- b) Entstehen durch die Entwicklung eines solchen Preissystems zusätzliche Kosten für den Bund?
- c) Wie würde sich die seit Jahren diskutierte Loco-Tarifstruktur der DB AG auf die Erlöse der Magnetschwebbahn auswirken?
26. Welche Form der Parkraumbewirtschaftung ist nach Kenntnis der Bundesregierung an den Haltepunkten des Transrapid geplant?
- a) Falls eine Bewirtschaftung vorgesehen ist:
– Wer soll diese durchführen?
– Wie hoch werden die Parkgebühren voraussichtlich sein?
- b) Falls für die Transrapid-Bahnhöfe Parkplätze ohne Gebühren geplant sind:

- Wie gedenkt die Bundesregierung die Bau- und Unterhaltskosten für Parkanlagen an und Zufahrtsstraßen zu den Transrapid-Bahnhöfen zu decken?
- Wem müssen die Kosten in Form von entgangenen Einnahmen zugerechnet werden?
- Hält die Bundesregierung eine derartige Form von indirekter Subventionierung für wettbewerbsneutral, insbesondere gegenüber den bewirtschafteten Parkplätzen an Bahnhöfen?
- Hält die Bundesregierung die von Simon, Kucher & Partner getroffene Annahme von Parkgebühren in Höhe von 20 DM pro Tag bzw. Nichterhebung von Parkgebühren für zutreffend?
- Wie würden sich nach Einschätzung der Bundesregierung die Ergebnisse der Marketingstudie darstellen, wenn eine korrekte, der Preisentwicklung angepaßte Bewirtschaftung des Parkraums durchgeführt würde?

B. Kostenentwicklung und Wirtschaftlichkeit

27. Wie beurteilt die Bundesregierung angesichts der bei der ICE-Neubaustrecke Hannover – Würzburg gemachten Erfahrungen, wonach die tatsächlichen Baukosten um den Faktor 2,4 – und ohne Verringerung der Tunnelquerschnitte sogar um den Faktor 2,7 – über den geplanten Baukosten lagen, und der Tatsache, daß auch die Bauaufträge für die geplante Transrapidstrecke von der DB AG ausgeschrieben werden, die derzeitige Angabe der Fahrwegkosten mit 6,1 Mrd. DM?
28. Wie beurteilt die Bundesregierung die Expertenaussage der Industrieanlagen Betriebsgesellschaft (IABG), wonach sich die Kosten/km Transrapid-Fahrweg auf max. 20 Mio. DM belaufen, vor dem Hintergrund, daß bei Gesamtkosten von 6,1 Mrd. DM – ohne weitere Kostensteigerungen – der Km-Preis bereits 20,89 Mio. DM beträgt?

C. Auswirkungen des neuen Betriebskonzepts

Risikoverteilung zwischen Industrie und DB AG

29. Hält die Bundesregierung auch nach dem Bericht des Bundesrechnungshofes an ihrem Konzept (Konzept '97) der Risikoverteilung zwischen Industrie und DB AG fest?
- a) Wenn ja, wie wird sie die Kostenbelastung der DB AG durch das vereinbarte feste Nutzungsentgelt für den Fall begrenzen, daß das Projekt seitens der Industrie
- vor Inbetriebnahme abgebrochen,
 - nach Inbetriebnahme, aber vor Erreichung eines kostendeckenden Betriebes,
 - nach Inbetriebnahme, aber vor vollständiger Rückzahlung der Fahrwegsinvestitionen
- abgebrochen wird?
30. Trifft die Annahme des Bundesrechnungshofes zu, daß nach dem neuen Transrapid-Konzept Mittel für die Ersatzbeschaf-

fung von Fahrzeugen und Systemteilen während der Nutzungsdauer durch die DB AG aus deren Erlösanteil angesammelt werden müssen?

- a) Für wie wahrscheinlich hält es die Bundesregierung, daß es der 100 %igen Bundestochter DB AG gelingt, Transrapid-Erlöse zu erzielen, die es ihr ermöglichen, ohne Rückgriff auf Eigenmittel oder Fremdkapital die notwendigen Mittel für Ersatzbeschaffungen beim Transrapid-System in den Jahren 2035 bis 2045 bereitzustellen?
- b) Wie hoch werden nach Kenntnisstand der Bundesregierung die während der Jahre 2005 bis 2022 sowie 2023 bis 2035 erwirtschafteten Gewinne der DB AG vor Steuern sein, die als Rückstellung für Ersatzbeschaffungen eingestellt werden können?
- c) Wie hoch werden die Kosten der notwendigen Ersatzbeschaffungsmaßnahmen während der geplanten Nutzungsdauer des Fahrweges von 80 Jahren voraussichtlich sein?
- d) Wie werden sich die notwendigen Mittel für diese Ersatzbeschaffungsmaßnahmen nach Jahren aufschlüsseln?
- e) Welchen konkreten Kapitalbedarf erwartet die Bundesregierung für die notwendigen Ersatzbeschaffungen im Zeitraum 2035 bis 2045?

31. Wie beabsichtigt die Bundesregierung einer Umlage der Reinvestitionskosten für die Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen und Systemteilen in den Bereich der Instandhaltungs- oder Wartungskosten entgegenzuwirken?

32. Liegen der Bundesregierung Modellrechnungen für Umfang und Zeitpunkt des Eintreffens der Instandhaltungs- und Wartungskosten

- an den Transrapid-Fahrzeugen,
- am Transrapid-Fahrweg,
- an Stromversorgungsanlagen und Betriebsleitstellen

vor, was besagen sie, und wie hoch werden die Kosten jeweils sein?

- a) Auf welche Erfahrungswerte stützen sich diese Modellrechnungen?
- b) Von wem wurden die Daten geliefert?
- c) Hält die Bundesregierung diese Daten für übertragbar auf das Transrapid-Vorhaben Hamburg – Berlin?
Wenn ja, wie begründet sie dies?
- d) Dienen diese Daten als Grundlage zur Formulierung des Wartungskonzeptes für das Transrapid-Vorhaben Hamburg – Berlin?
Wird die Bundesregierung an der Formulierung des Wartungskonzeptes beteiligt sein, und wenn ja, wie?

33. Hält die Bundesregierung den bereits im Konzept '94 für den Bereich der Instandhaltung und der Wartung des Fahrweges angesetzten und im jetzigen Konzept nicht neu formulierten

Ansatz von 4,4 Mio. DM p. a., entsprechend 15 068 DM jährlich pro km Fahrweg, für hinreichend?

- a) Welche Erfahrungen wurden auf der Transrapid-Versuchsstrecke in Lathen im Bereich der Instandhaltung des Fahrweges gemacht?
 - b) Wie haben sich die Kosten für mit dem geplanten Fahrweg vergleichbare Teilstücke in Lathen über den Zeitraum seit Errichtung (bitte aufgeschlüsselt nach Kosten pro Jahr) entwickelt?
34. Wann und in welcher Form wird der Deutsche Bundestag über das Wartungskonzept informiert?
35. Wie hoch werden nach dem bisherigen Kenntnisstand – aufgeschlüsselt für die Jahre 2005 bis 2030 – die Betriebskosten des Transrapid (Preisstand 1996) sein?
- a) Welche Kostenfaktoren fließen zu welchen Anteilen und in welchen absoluten Beträgen in den genannten Jahren in die Betriebskostenrechnung ein?
 - b) Wie lassen sich die in den Betriebskosten voraussichtlich enthaltenen Positionen für Wartung und Instandhaltung von Anlagen, Fahrzeugen und Fahrweg gegenüber den unabhängig hiervon anfallenden notwendigen Investitionen für den Ersatz von Anlagen, Fahrzeugen und Fahrweg abgrenzen?
 - c) Welche Energiekosten in welchen Jahren liegen der Betriebskostenrechnung zugrunde?
 - Sind in den Energiekosten die Kosten für den Bau von Zuleitungen der Energieversorgungsunternehmen enthalten?
Wenn ja, in welchem Umfang, und in welcher Umlageform?
36. Wer wird nach Rückzahlung des garantierten Nutzungsentgeltes Eigentümer des Betriebssystems?
37. Worauf bezieht sich die der DB AG eingeräumte „Call-Option“?
- a) Welche Bedingungen zur Ausübung der „Call-Option“ wurden bisher vertraglich festgelegt, und wie lauten sie?
 - b) Welche Bedingungen zur Ausübung der „Call-Option“ sollen noch vertraglich festgelegt werden?
 - Durch wen, und wann geschieht dies?
 - c) Wie weit sind die diesbezüglichen Verhandlungen zwischen Bund, DB AG und Industrie bisher gediehen?
 - d) Welche Mittel sind von der DB AG zur Ausübung der eingeräumten „Call-Option“ zu welchem Zeitpunkt voraussichtlich aufzubringen?
38. Hat die Bundesregierung Verhandlungen mit dem Ziel aufgenommen, den Bund an künftigen Ergebnissen aus der Veräußerung des Gesamtsystems zu beteiligen?
- a) Wenn ja, welchen Stand haben diese Verhandlungen, und welche Ergebnisse wurden erreicht?

- b) Ist eine Veräußerung des Gesamtsystems an bislang weder dem Industriekonsortium noch der Betreiberin (DB AG), noch dem Bund zuzurechnende Dritte ausgeschlossen?

Kostenrisiken für den Bund

39. Wie begründet die Bundesregierung die von ihr im Kabinettsbeschuß vom 28. April 1997 zugesicherte Kostenübernahme von Planungskosten und ab Baubeginn aller Realisierungskosten für den Fall, daß das Transrapid-Projekt durch den Bund aufgrund veränderter politischer Rahmenbedingungen abgebrochen wird?

- a) Wurde zwischen Bundesregierung und Industrie eine Übernahmeobergrenze vereinbart?

– Wenn nein, warum nicht?

– Wenn ja, welche, und unter welchen Bedingungen?

- b) Wie hoch werden – zu welchem Zeitpunkt, aufgeschlüsselt in Halbjahresschritten sowie aufgeteilt in Planungskosten und Realisierungskosten – die vom Bund zu tragenden Kosten sein?

– Sind hierin auch die von den Ländern getragenen Kosten enthalten?

- c) Existieren weitere Kostenübernahmeerklärungen für diesen Fall?

Wenn ja, welche?

- d) Hält es die Bundesregierung für politisch wie finanziell vertretbar, derartige Zusagen mit einer Bindungswirkung über die Dauer von mindestens acht Jahren bis zur vorgesehenen Inbetriebnahme des Transrapid zu treffen?

- e) Hält die Bundesregierung es für abwegig, aus einer derartigen Zusage den Rückschuß zu ziehen, das Transrapid-Projekt solle gegen einen eventuellen Regierungswechsel abgesichert werden?

40. Wie beabsichtigt die Bundesregierung der vom Bundesrechnungshof kritisierten Möglichkeit entgegenzuwirken, daß Risiken aus der dauerhaften zeitlichen Verfügbarkeit des Gesamtsystems auf die DB AG oder den Bund verlagert werden können?

- a) Hält sie die hierzu bisher vorliegende Garantie der Industrie für ausreichend, oder teilt sie die Bedenken des Bundesrechnungshofes, wonach es ausgeschlossen werden muß, daß durch ein entsprechend ausformuliertes Wartungskonzept die hiermit verbundenen Lasten von der Industrie auf die DB AG und damit mittelbar den Bund verlagert werden können?

- b) Teilt sie die Bedenken des Bundesrechnungshofes, daß die Industrieseite durch „die eigene Ausführung von Instandhaltungs- oder Wartungsarbeiten (. . .) sich gegenüber dem Bund und der DB AG deshalb einen Vorteil (verschaffen kann), weil sie durch Entlohnung der Arbeiten den vollen Betrag der Betriebskostensteigerung erhält, über die

dadurch eintretende Verminderung des variablen Nutzungsentgeltes aber lediglich einen Anteil von ein Drittel wieder einbüßt“, während diese Einbußen für den Bund und die DB AG nicht ausgeglichen werden können?

– Welche Schritte wird die Bundesregierung einleiten, um diese Möglichkeit auszuschließen, und reicht es aus, die DB AG lediglich in die Erstellung des Wartungskonzeptes „einzubinden“?

– Wie begründet die Bundesregierung, daß derartigen Möglichkeiten nicht schon bei Erarbeitung des Betriebskonzeptes entgegengewirkt wurde?

c) Hält die Bundesregierung vor diesem Hintergrund das gewählte Refinanzierungsmodell weiterhin für geeignet?

Wenn ja, warum?

41. Welche Kostenrisiken erwachsen nach Kenntnisstand der Bundesregierung dem Bund aus der Verlagerung der Investitionen für die Bahnhöfe und die Stromzuleitungen des Transrapid auf den Bund und die DB AG?

a) Hält die Bundesregierung es für gerechtfertigt, daß die Industrie durch die Herausnahme von 50 % der Investitionen für die Bahnhöfe sowie die Stromzuleitungen des Transrapid aus dem Finanzierungskonzept 1997 gegenüber dem Finanzierungskonzept 1994 um mehr als 445 Mio. DM (Preisstand 1993) entlastet wird?

b) Hält die Bundesregierung die der Industrie damit zugestandene – indirekte – Preiserhöhung für das Betriebssystem, das nach Abzug der Investitionen für die Bahnhöfe sowie die Stromzuleitungen eigentlich „nur“ noch 2,843 Mio. DM (Preisstand 1993, entspricht 3,107 Mio. DM, Preisstand 1996) hätte kosten dürfen, nach dem 1997er Konzept aber 3,700 Mio. DM (Stand 1996) kosten soll, für gerechtfertigt?

Wenn ja, wieso?

42. Wie hoch wird der vom Bund nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zu tragende Anteil an den Infrastrukturkosten der Anbindung des Transrapid an öffentliche Verkehrsmittel und Individualverkehr voraussichtlich sein:

a) für den Haltepunkt Hamburg-Hauptbahnhof,

b) für den Haltepunkt Hamburg-Moorfleet, sofern er trotz der ablehnenden Stellungnahme des Landes Hamburg sofort gebaut wird,

c) für den Haltepunkt Hamburg-Moorfleet, sofern er wegen der ablehnenden Stellungnahme des Landes Hamburg später gebaut wird,

d) für den Haltepunkt Schwerin-Holthusen,

e) für den Haltepunkt Berlin-Spandau,

f) für den Haltepunkt Berlin-Lehrter Bahnhof?

g) Sind nach Kenntnis der Bundesregierung zusätzliche Ländermittel nach dem GVFG vorgesehen?

- Wenn ja, in welchem Umfang, für welche Bundesländer, und in welchen Jahren?

43. Wie wirkt sich das gewählte Finanzierungs- und Erlösmodell steuerlich für die beteiligten Unternehmen und die öffentliche Hand aus?

Kostenrisiken für die Länder

44. Wie hoch wird der von den Ländern nach dem GVFG zu tragende Anteil an den Infrastrukturkosten der Anbindung des Transrapid an öffentliche Verkehrsmittel und Individualverkehr für

- a) den Haltepunkt Hamburg-Hauptbahnhof,
- b) den Haltepunkt Hamburg-Moorfleet, sofern er trotz der ablehnenden Stellungnahme des Landes Hamburg sofort gebaut wird,
- c) den Haltepunkt Hamburg-Moorfleet, sofern er wegen der ablehnenden Stellungnahme des Landes Hamburg später gebaut wird,
- d) den Haltepunkt Schwerin-Holthusen,
- e) den Haltepunkt Berlin-Spandau,
- f) den Haltepunkt Berlin-Lehrter Bahnhof

voraussichtlich sein?

45. Sind zusätzliche Mittel nach dem GVFG vorgesehen, damit die bereits bestehenden Vorhaben der Länder unbeschadet der zusätzlich notwendigen Aufwendungen für die Transrapid-Anbindungen in vollem Umfang umgesetzt werden können?

- a) Wenn ja, ist eine volle Kompensation für die betroffenen Bundesländer Hamburg, Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg und Berlin vorgesehen?
- b) Wenn keine volle Kompensation für die betroffenen Bundesländer Hamburg, Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg und Berlin vorgesehen ist, wie hoch werden jeweils die zusätzlichen GVFG-Mittel sein, und welchen Prozentsatz der Anbindungskosten werden sie decken?

D. Auswirkungen bei Verwirklichung

Exportaussichten

46. Ist der Bundesregierung bekannt, wie sich die Exportaussichten für den Transrapid seit April 1996 für die im Bericht an den Haushaltsausschuß vorgestellten Projekte entwickelt haben?

- a) Welchen Sachstandsbericht über die Verhandlungen mit Interessenten kann die Bundesregierung zu folgenden Projekten geben:

USA

- Pittsburgh International Airport – Downtown (Central Station) des High Speed Ground Transportation Center,

- (San Diego –) Los Angeles – Bakersfield – San Francisco der California Intercity Speed Rail Commission,
- New York City – Albany – Boston der Berger-Lehmann Ass. P.C.,
- (Los Angeles –) Nevada Stateline – Las Vegas der California-Nevada Bi-State-Commission,
- Baltimore – Washington,
- Anaheim – Las Vegas,
- Orlando International Airport – Grand Terminal Station der High Speed Rail des Florida Department of Transportation,
- Florida Statewide System (Tampa – Orlando – Miami) der High Speed Rail des Florida Department of Transportation;

Südamerika

- Rio de Janeiro – Sao Paolo – Campinas der Kreditanstalt für Wiederaufbau,
- Santiago de Chile – Valparaiso des Ministerio de Transportes;

Europa

- Prag – Wien – Budapest,
- Warschau – Minsk – Moskau,
- Dresden – Breslau – Kiew,
- Moskau-Zentrum – Flughafen Scheremetjevo der Stadtregierung Moskau,
- Wien Expo-Gelände – Flughafen Schwechat des Instituts für Eisenbahnwesen der Technischen Universität Wien,
- Istanbul – Adapazari der DE-Consult,
- Swissmetro des EPFL Lausanne;

Australien

- Sydney – Canberra des EAABC Pty Limited,
- Rapid Transit Link Melbourne CBD – Tullamarine Airport/Australien des Government of Victoria;

Asien

- Jakarta – (Semarang –) Surabaya/Indonesien der Kreditanstalt für Wiederaufbau,
- Kuala Lumpur/Malaysia – Singapur der MVA Consultancy SDN BHD,
- Bangkok – Pattaya – Rayong/Thailand der State Railway of Thailand,
- (Kee-Lung –) Taipeh – Taichung – Kao Hsiung/Taiwan der DE-Consult,
- (King Abdul Aziz International Airport –) Jiddah City – Makkah/Saudi-Arabien,
- Abu Dhabi – Dubai/Vereinigte Arabische Emirate der ABS Holding?

- b) Welchen Sachstandsbericht kann die Bundesregierung über Verhandlungen zu der vom Bundesminister für Verkehr, Matthias Wissmann, im August 1996 neu ins Gespräch gebrachten Verbindung Amsterdam – Hamburg geben?

Auswirkungen auf die DB AG

47. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 1992 bis 1996 die Fahrtzeiten mit der Eisenbahn und die entsprechenden Beförderungszahlen zwischen Hamburg und Berlin entwickelt?

Welche Gründe sieht die Bundesregierung für diese Entwicklung?

48. Wie wurden die durch den Einsatz des Transrapid auf der geplanten Magnetschnellbahnstrecke Hamburg – Berlin verursachten Erlösausfälle der DB AG im IC/ICE-Verkehr berücksichtigt, und wie groß werden diese Mindereinnahmen der DB AG von 2005 bis 2030 voraussichtlich sein?

49. Wie steht die Bundesregierung in diesem Zusammenhang zu dem Satz im Schreiben des Vorstandsvorsitzenden der DB AG, Heinz Dürr, vom 25. April 1997 an den Aufsichtsrat: „Die angenommene Verkehrsleistungskurve entspricht der einer alternativen ICE-Entwicklung, mit den bis zum vorgesehenen Inbetriebnahme des Gesamtsystems im Jahre 2005 zu erreichenden Werten.“?

50. Was sind nach Einschätzung der Bundesregierung die Gründe für die im Falle der Realisierung einer Magnetschnellbahnverbindung Hamburg – Berlin prognostizierten Rückgänge im Personenfernverkehr der DB AG auf Relationen nördlich von Schwerin?

- a) Besteht seitens der Bundesregierung die Absicht, diese Rückgänge durch Kompensationsmaßnahmen auszugleichen?

– Wenn ja, durch welche Maßnahmen und in welchem Umfang soll dies geschehen?

– Wenn nein, welche zusätzliche CO₂-Belastung erwartet die Bundesregierung?

51. Wie vereinbart die Bundesregierung den bei Realisierung des Transrapid zu erwartenden Energiemehrverbrauch, wie er in den Planfällen der aktualisierten Verkehrsprognose in Relation zu den entsprechenden Bezugsfällen in der Energiebilanz aller Verkehrsträger ausgewiesen ist, mit ihrem erklärten Ziel der Verminderung der CO₂-Emissionen?

E. Prüfung eines Verstoßes gegen Europäisches Gemeinschaftsrecht

52. Liegen der Bundesregierung Informationen vor, wonach die Kommission der EU einen möglichen Verstoß gegen Gemeinschaftsrecht prüft?

- a) Wenn ja, hat sich die Kommission der EU zwecks Einholung weiterer Informationen an die Bundesregierung gewandt, und welche Informationen wurden angefordert?
- Welche möglichen Verstöße überprüft die Kommission der EU nach Kenntnisstand der Bundesregierung?
 - Wie bewertet die Bundesregierung die Prüfungsabsichten der Kommission der EU?
 - Sieht die Bundesregierung Korrekturbedarf am derzeitigen Betreiber-, Finanzierungs- und Erlös-konzept?
53. Handelt es sich nach Auffassung der Bundesregierung bei einem von der DB AG mit Zuschüssen bzw. Darlehen des Bundes gebauten Fahrweg um eine Privatbahn?
- a) Wenn ja, wie rechtfertigt die Bundesregierung die Vergabe von Zuschüssen für dieses Projekt?
- Wie wird dieser Zuschuß begründet?
 - Handelt es sich nach Einschätzung der Bundesregierung um einen nach EU-Gemeinschaftsrecht zulässigen Zuschuß?
 - Sind der Bundesregierung seitens der Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft Absichten bekannt, wegen Verstoßes gegen das Beihilfeverbot Klage gegen die Bundesrepublik Deutschland zu erheben?
 - Sind der Bundesregierung seitens in der Europäischen Gemeinschaft ansässiger Unternehmen Absichten bekannt, wegen Verstoßes gegen das Beihilfeverbot Klage gegen die Bundesrepublik Deutschland zu erheben?
- b) Wenn keine Zuschüsse, sondern rückzahlbare Darlehen vergeben wurden: Zu welchem Zinssatz ist dies erfolgt?
- Wie wird dieser Zinssatz begründet?
 - Handelt es sich nach Einschätzung der Bundesregierung um einen nach EU-Gemeinschaftsrecht zulässigen Zinssatz?
 - Sind der Bundesregierung seitens der Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft Absichten bekannt, wegen Verstoßes gegen das Beihilfeverbot Klage gegen die Bundesrepublik Deutschland zu erheben?
 - Sind der Bundesregierung seitens in der Europäischen Gemeinschaft ansässiger Firmen Absichten bekannt, wegen Verstoßes gegen das Beihilfeverbot Klage gegen die Bundesrepublik Deutschland zu erheben?

F. Alternativen

54. Aus welchen Gründen wurden wirtschaftlich interessante und volkswirtschaftlich sinnvolle Alternativen für eine Hochgeschwindigkeits-Schienenverbindung Hamburg – Berlin bis heute nicht untersucht?
55. Wie beurteilt die Bundesregierung vor dem Hintergrund, daß im Eisenbahnfernverkehr ca. 50 % der Fahrgäste reisezeit- und 50 % preissensibel sind, die Chancen

- eines schnellen Eisenbahnbetriebes,
 - eines kostengünstigen Eisenbahnbetriebes,
- zwischen Hamburg und Berlin auf den vorhandenen Strecken?
56. Welche Auswirkungen würde ein solches Angebot auf die Fahrgastkalkulation der dem neuen Transrapidkonzept zugrundeliegenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen voraussichtlich haben?
57. Wurden diese Auswirkungen in der aktualisierten Verkehrsuntersuchung berücksichtigt?
- Wenn ja, wie?
- Wenn nein, warum nicht?
58. Wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeiten der Deutschen Bahn AG, einem Dritten die schnelle Durchfahrt auf den beiden in Frage kommenden Strecken unmöglich zu machen bzw. zu erschweren?
- Welche Möglichkeiten hätte ein Dritter, gegen eine solche Behinderung vorzugehen?
59. Wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeit einer Entscheidung, auf den ursprünglich vorgesehenen Ausbau der Strecke für eine Geschwindigkeit von mehr als 160 km/h zu verzichten?
- Hält sie diese für sinnvoll?
60. Plant die Bundesregierung vergleichende Wirtschaftlichkeitsberechnungen für den hochgeschwindigkeitstauglichen Ausbau der bestehenden Strecke Hamburg – Büchen – Berlin, bisher VDE Nr. 2, sowie der Ausbaustrecke Uelzen – Salzwedel – Stendal, bisher VDE Nr. 3, vorzulegen?
61. Wenn nein, aus welchen Gründen verzichtet die Bundesregierung angesichts knapper öffentlicher Mittel für Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen auf eine derartige Wirtschaftlichkeitsberechnung?
62. Durch welche Annahmen wird ein höherer Nutzen des Ausbaus der Strecke Hamburg – Büchen – Berlin, bisher VDE Nr. 2, sowie der Ausbaustrecke Uelzen – Salzwedel – Stendal ggf. bereits im Vorfeld ausgeschlossen?
63. Wäre – bei Nachweis eines höheren verkehrlichen Nutzens – ein Verzicht auf den Transrapid für die Bundesregierung denkbar?
- a) Wenn nein, aus welchen Gründen hält die Bundesregierung dennoch am Transrapid fest?
64. In welchem Stadium der Realisierung befindet sich das VDE Nr. 3?
- a) Welche Fahrgeschwindigkeiten sollen auf den einzelnen Abschnitten zwischen Uelzen und Stendal bis wann und unter welchem Mitteleinsatz realisiert werden?

b) Mit welchen Kosten für einen hochgeschwindigkeits-
tauglichen Ausbau der Strecke Uelzen – Stendal rechnet
die Bundesregierung?

65. Wie setzen sich die Investitionskosten für eine Ertüchtigung
der Strecke Hamburg – Büchen – Wittenberge – Berlin auf
eine Geschwindigkeit von 200 km/h bzw. eine höhere Ge-
schwindigkeit unter Einsatz von Neigetechnik im einzelnen
zusammen?

Bonn, den 23. Juni 1997

Gila Altmann (Aurich)

Elisabeth Altmann (Pommelsbrunn)

Marieluise Beck (Bremen)

Volker Beck (Köln)

Angelika Beer

Annelie Buntentbach

Kristin Heyne

Dr. Manuel Kiper

Steffi Lemke

Dr. Helmut Lippelt

Winfried Nachtwei

Egbert Nitsch (Rendsburg)

Cem Özdemir

Simone Probst

Halo Saibold

Christine Scheel

Irmingard Schewe-Gerigk

Albert Schmidt (Hitzhofen)

Ursula Schönberger

Werner Schulz (Berlin)

Marina Steindor

Christian Sterzing

Dr. Antje Vollmer

Ludger Volmer

Margareta Wolf (Frankfurt)

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

