

## **Antrag**

**der Abgeordneten Dr. Winfried Wolf, Monika Balt, Dr. Dietmar Bartsch, Petra Bläss, Maritta Böttcher, Eva-Maria Bulling-Schröter, Roland Claus, Heidemarie Ehlert, Dr. Heinrich Fink, Dr. Ruth Fuchs, Fred Gebhardt, Wolfgang Gehrcke-Reymann, Dr. Klaus Grehn, Dr. Gregor Gysi, Dr. Barbara Höll, Carsten Hübner, Ulla Jelpke, Sabine Jünger, Gerhard Jüttemann, Dr. Evelyn Kenzler, Dr. Heidi Knake-Werner, Rolf Kutzmutz, Heidi Lippmann-Kasten, Ursula Lötzer, Heidemarie Lüth, Dr. Christa Luft, Angela Marquardt, Manfred Müller (Berlin), Kersten Naumann, Rosel Neuhäuser, Christine Ostrowski, Petra Pau, Dr. Uwe-Jens Rössel, Christina Schenk, Gustav-Adolf Schur, Dr. Ilja Seifert, und der Fraktion der PDS**

### **Kein Bau einer Magnetschwebebahn Hamburg–Berlin – Transrapid-Förderung einstellen**

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

1. Die Bundesregierung und besonders der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen haben sich wiederholt positiv zu der Magnetschwebebahn als „hochentwickelter Technologie“ bekannt.
2. Der Koalitionsvertrag enthält keine klare Aussage zur Strecke Hamburg–Berlin, für deren Bau der Deutsche Bundestag in der vorausgegangenen 13. Legislaturperiode mit dem Magnetschwebebahnbedarfsgesetz (MbG) vom 19. Juli 1996 (BGBl. I S. 1018) die gesetzlichen Voraussetzungen schuf.  
  
SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN haben lediglich – und wie zuvor die vorausgegangene Bundesregierung – festgelegt, nicht mehr als die vereinbarten 6,1 Mrd. DM Steuergelder für den Bau der Verbindung Hamburg–Berlin auszugeben.
3. Das Transrapid-Konsortium hat auf die Aussagen des Koalitionsvertrages zur Magnetschwebebahn „befriedigt“ reagiert und erklärt, die dem Steuerzahler anzulastenden maximalen Baukosten von 6,1 Mrd. DM einzuhalten und ggf. die Strecke teilweise eingleisig zu bauen.
4. Ungeklärt bleibt weiterhin die Einbeziehung der EU-rechtlich vorgeschriebenen Trassenpreise (Richtlinie 95/19/EG vom 19. Juni 1995) in das Finanzierungskonzept. Nach Berechnungen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN belaufen sich die dafür zu berücksichtigenden Zahlungen auf 4,2 Mrd. DM in den ersten 20 Betriebsjahren.

5. Die Magnetschwebbahntechnologie wurde in der Vergangenheit gezielt als Konkurrenz zur Schienentechnologie aufgebaut und ausgegeben; das Projekt einer Transrapid-Verbindung Hamburg–Berlin steht auch in direkter Konkurrenz zur bereits bestehenden Schienenverbindung Hamburg–Berlin, in deren Ausbau seit 1990 als Teil der „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ bereits 4 Mrd. DM investiert wurden. Die Deutsche Bahn AG, die bis 1995 dem Transrapid-Projekt kritisch gegenüberstand, wurde veranlaßt, als zukünftige Betreibergesellschaft des Transrapids die eigene Konkurrenz zu einer bereits bestehenden Schienenverbindung zu fördern und anzukündigen, nach Fertigstellung keine IC-Züge, sondern nur noch Regional- und Nahverkehrszüge einzusetzen und somit zu einem massenhaften Wechsel von Bahnfahrern zum Transrapid beizutragen.
6. Die Transrapid-Technik und insbesondere der Bau einer Magnetschwebbahnverbindung Hamburg–Berlin stößt wie zuvor nur die Großprojekte „Schneller Brüder Kalkar“, „Wiederaufbereitungsanlage Wackersdorf“, „Garzweiler II“ und „Eurofighter“ auf breite Kritik in der Bevölkerung. In Brandenburg wurden im Rahmen eines Bürgerbegehrens 80000 Unterschriften gegen den Bau der Transrapid-Strecke gesammelt; in Berlin wurde mit 133000 Unterschriften gegen den Transrapid das erforderliche Quorum für eine Volksinitiative deutlich überschritten.

Die Bundesregierung wird aufgefordert, die gesetzlichen Voraussetzungen für die folgenden Ziele zu schaffen:

1. Das Magnetschwebbahnbedarfsgesetz (MbG) vom 19. Juli 1996 (BGBl. I S. 1018) wird aufgehoben.
2. Alle Planungs- und Vorbereitungsarbeiten für die Transrapid-Strecke Hamburg–Berlin werden eingestellt, die entsprechenden Mittel aus dem Haushalt 1999 (und die Verpflichtungsermächtigungen für folgende Haushalte) werden gestrichen.
3. Es ist sicherzustellen, daß keine weiteren öffentlichen Gelder in das Projekt Transrapid fließen. Der Bau einer anderen Referenzstrecke der Magnetschwebbahn wird nur gestattet, wenn diese nicht in Konkurrenz zu bestehenden Schienenverbindungen steht, wenn dafür keine weiteren öffentlichen Mittel erforderlich sind und wenn das Risiko für Bau und Betrieb einer solchen Verbindung bei der privaten Industrie bzw. den Betreibern, soweit es sich nicht um die Deutsche Bahn AG handelt, liegt.
4. Die freiwerdenden Mittel werden für den Ausbau des bestehenden Schienennetzes verwandt, zunächst für eine Ertüchtigung bzw. den Ausbau der Schienenverbindung Hamburg–Berlin für maximale Geschwindigkeiten von 200 Stundenkilometern.

Bonn, den 17. November 1998

**Dr. Winfried Wolf**  
**Monika Balt**  
**Dr. Dietmar Bartsch**

**Petra Bläss**  
**Maritta Böttcher**  
**Eva-Maria Bulling-Schröter**

**Roland Claus**  
**Heidmarie Ehlert**  
**Dr. Heinrich Fink**  
**Dr. Ruth Fuchs**  
**Fred Gebhardt**  
**Wolfgang Gehrcke-Reymann**  
**Dr. Klaus Grehn**  
**Dr. Barbara Höll**  
**Carsten Hübner**  
**Ulla Jelpke**  
**Sabine Jünger**  
**Gerhard Jüttemann**  
**Dr. Evelyn Kenzler**  
**Dr. Heidi Knake-Werner**  
**Rolf Kutzmutz**

**Heidi Lippmann-Kasten**  
**Ursula Lötzer**  
**Heidmarie Lüth**  
**Dr. Christa Luft**  
**Angela Marquardt**  
**Manfred Müller (Berlin)**  
**Kersten Naumann**  
**Rosel Neuhäuser**  
**Christine Ostrowski**  
**Petra Pau**  
**Dr. Uwe-Jens Rössel**  
**Christina Schenk**  
**Gustav-Adolf Schur**  
**Dr. Ilja Seifert**  
**Dr. Gregor Gysi und Fraktion**

## **Begründung**

### **A. Allgemeines**

Entgegen den Erkenntnissen und Beschlüssen der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SPD wird im Koalitionsvertrag festgehalten: „Die Magnet-Schwebebahn Transrapid ist eine hochentwickelte Technologie.“ Dieser Vertrag nimmt auch positiv Bezug auf die Vereinbarungen zum Bau der Strecke Hamburg–Berlin und – indirekt – auf das diesem zugrundeliegende Magnetschwebebahnbedarfsgesetz (MbG) vom 19. Juli 1996, so wenn es in dieser Vereinbarung weiter heißt:

„Grundlage für die Realisierung des Projekts sind die Vereinbarungen im Eckpunktepapier zwischen dem Bund, der Deutschen Bahn AG und der Industrie vom April 1997.“

Der positive Bezug auf die Magnetbahn bezieht sich damit explizit nicht auf eine allgemeine Magnetbahn-Technologie, sondern auf den seit zwei Jahrzehnten in Erprobung befindlichen „Transrapid“.

Im Koalitionsvertrag wird auch festgehalten: „Die Bahnreform muß zum Erfolg geführt werden.“ Dies läuft darauf hinaus, daß ab 1999 die Deutsche Bahn AG in mehrere getrennte Aktiengesellschaften aufgeteilt, Teile davon privatisiert werden und damit der Schienenverkehr qualitativ geschwächt wird. Vor diesem Hintergrund erst gewinnt die jahrzehntelange Fehlinvestition in den Transrapid und das erneute Festhalten der neuen Koalition an dieser Technologie seine Bedeutung. Und es sind die Transrapid-Betreiber selbst, die die Magnetbahn-Technologie als Ersatz für die herkömmliche Schienentechnologie anpriesen und dabei wiederholt Parallelen zur Eisenbahn-Gründerzeit zogen und den Eisenbahnpionier Friedrich List ins Feld führten.

Daß solche Parallelen nicht zutreffen, wird gerade dann deutlich, wenn Lists Aussagen in seiner zentralen Schrift aus dem Jahr 1833 „Über ein sächsisches Eisenbahn-System als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahnsystems“ mit dem Transrapid-Projekt konfrontiert werden. List postulierte:

„Der wohlfeile, schnelle, sichere und regelmäßige Transport von Personen und Gütern ist einer der mächtigsten Hebel des Nationalwohlstands und der Zivilisation.“

### 1. Kosten

Tatsächlich ist der Transrapid nicht „wohlfeil“, sondern extrem teuer. Während die – zunächst rein privat gekauften und betriebenen – Eisenbahnen eine Preisrevolution mit sich brachten, sollen die offiziellen Preise im Transrapid den heutigen – hohen – Tarifen im ICE-Verkehr entsprechen. Werden die massiven Subventionen und die offenen Risiken eingerechnet, dann liegen die tatsächlichen Kosten bei einem Vielfachen derjenigen im konventionellen Schienenverkehr. Bisher flossen mehr als 2 Mrd. DM an staatlichen Fördergeldern in die Transrapid-Technologie.

### 2. Zeitgewinne

Während die Eisenbahntechnik, wie List vorhersagte, eine Reduktion der benötigten Transportzeiten auf einen Bruchteil der bisher aufgewandten Zeit mit sich brachte, ist die Zeitersparnis einer Transrapid-Verbindung im Vergleich zu einer möglichen ICE-Verbindung minimal. Wird das Erfordernis größerer Umsteigehäufigkeit eingerechnet, dann gibt es keinerlei Zeitersparnisse. Darüber hinaus sind Zeitersparnisse, die heute noch im Verkehrssektor erzielt werden können, meist mit einem unvermeidbar hohen Aufwand verbunden. Dies gilt im besonderen Maß für den Transrapid mit seinem hohen Energieverbrauch und seinen enormen Lärmemissionen.

### 3. Sicherheit

Während die Eisenbahntechnik die Sicherheit im Transport erheblich erhöhte und eine Betriebssicherheit des Schienenverkehrs heute dann umfassend vorhanden ist, wenn die vorhandene Technik eingesetzt und im Sicherheitsbereich nicht „gespart“ wird, ist bei der Magnetschwebbahntechnik eine generelle Betriebssicherheit nicht gewährleistet. Trotz jahrzehntelanger Forschung und mehr als zehn Jahre andauerndem Probetrieb auf einer Versuchsstrecke konnten technische Schwächen und gravierende Sicherheitsmängel nicht beseitigt werden. Noch im Mai 1997 mußte ein Transrapid-Befürworter wie folgt berichten: „Mit dem Auftrag, einen neuen, besseren Fahrweg für den Transrapid zu entwickeln, hatte unser Team die Möglichkeit, eine Probefahrt auf der Versuchsstrecke mitzumachen. Die Fahrt . . . mußte bei Tempo 220 km/h abgebrochen werden, da am Fahrweg Probleme aufgetreten waren. . . . Ein großes Problem sind z. B. Berührungen des schwebenden Fahrzeugs mit dem Fahrweg, die bei hoher Geschwindigkeit zu Katastrophen führen. Wir konnten aber Berührungsspuren beobachten, die u.a. durch große Verformungen der Betonbalken bei Sonneneinstrahlung zustande kamen.“ (Frankfurter Rundschau vom 17. Mai 1997).

Die Unreife des Systems gerade hinsichtlich der Betriebssicherheit ist zumindest bei Teilen der neuen Regierung durchaus bekannt. So argumentierte die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN noch im Juni 1998 in einem Änderungsantrag:

„(Wir) fordern die Bundesregierung auf, ... das Eisenbahn-Bundesamt unverzüglich mit einer detaillierten Überprüfung der bisherigen Sicherheits-, Wartungs-, Notfall- und Evakuierungskonzepte für den Transrapid zu beauftragen.“ (Drucksache 13/11150).

#### 4. Inkompatibilität Schiene/Magnetbahn

List's Plädoyer für ein System, das „Personen und Güter“ transportiert, widerspricht einem Transrapid, der ausschließlich Personen befördern soll. Die Magnetschwebbahntechnik erfordert Parallelverkehre für Personen und Güter mit nicht miteinander kompatiblen Systemen.

Damit ist eine grundsätzliche Kritik an der Magnetschwebetechnik ausgesprochen. Die Befürworter der Magnetschwebebahn stellen mit ihren historischen Verweisen gewissermaßen List auf den Kopf: Dieser plädierte in der Zeit, als alle Transporte zu Fuß, mit der Postkutsche oder mit dem Lastkarren erfolgten, für die Schaffung eines neuen, einmaligen und einheitlichen Systems. Heute existiert dieses Transportsystem für Personen und Güter in Gestalt des Schienenverkehrssystems. Dieses System birgt ein erhebliches Innovations- und Expansionspotential, wie jüngere Entwicklungen (z. B. Neigetechnik) und die Diskussion um die Flächenbahn gezeigt haben. Der Schienenverkehr gilt heute weltweit und gerade auch in der EU als dasjenige Verkehrssystem, das ökologisch vertretbar und ökonomisch weit günstiger als der Flug- und der Straßenverkehr ist. Offiziell gilt daher in der EU-Verkehrsplanung der „Vorrang Schiene“. Die Versuche der vorausgegangenen Bundesregierung, die Transrapid-Technik in Europäische Verkehrsplanungen – etwa in die „Transeuropäische Netze – TEN“ – zu integrieren, sind kläglich gescheitert.

Unter diesen Bedingungen die Transrapid-Technologie fördern und einsetzen zu wollen, widerspricht ökologischen, ökonomischen und grundsätzlichen verkehrspolitischen Abwägungen und Orientierung auf eine einheitliche europäische Verkehrspolitik.

#### 5. Arbeitsplätze

Mit dem Bau der Eisenbahnen war die Schaffung vieler hunderttausender Arbeitsplätze verbunden. Heute wird – so bei der führenden Regierungspartei SPD und in den besonders betroffenen Unternehmen Siemens, Adtranz und Thyssen – für den Transrapid ebenfalls mit dem Verweis auf Arbeitsplätze argumentiert. Die rot-grüne Landesregierung in Hessen stimmte im Bundesrat für das Magnetschwebebahn-Gesetz und begründete dies u.a. mit Arbeitsplätzen in Kassel. Ähnlich wird vielfach in Mecklenburg-Vorpommern argumentiert, wo erhofft wird, der Bau der Strecke und der Transrapid-Betrieb würden Arbeitsplätze schaffen.

Das Bundesministerium für Verkehr behauptete bis 1998, der Bau der Transrapid-Strecke Hamburg–Berlin schaffe 18000 Arbeitsplätze. Tatsächlich entsteht die Hälfte dieser Jobs durch den Bau der Strecke, die andere Hälfte wurde aus dem Konsum der Transrapid-Arbeiter errechnet. Im Klartext: Diese Arbeitsplätze würden bei jeder anderen Verausgabung der vorgesehenen Mittel – etwa beim Bau neuer Schienenwege – ebenfalls entstehen. Teilweise hätte der Einsatz dieser Mittel in anderen Verkehrsbereichen noch

einen wesentliche höheren Beschäftigungseffekt. Vergleichbares gilt für den Betrieb einer Transrapid-Strecke. Dabei stehen möglichen neuen Arbeitsplätzen beim Transrapid die durch denselben herbeigeführten Verluste von Arbeitsplätzen gegenüber. Allein bei der Bahn ist aufgrund des Baus der Magnetbahnstrecke Berlin–Hamburg mit einem Abbau von mehr als 1000 Arbeitsplätzen und mit einem jährlichen finanziellen Verlust von 300 Mio. DM zu rechnen.

Wird die erwähnte Inkompatibilität des Transrapids mit der Schienentechnologie und damit die zerstörende Wirkung, die der Transrapid auf das gesamte Bahnsystem haben muß, in die Überlegungen mit einbezogen, dann ist der Beschäftigungseffekt beim Bau einer Transrapid-Strecke Hamburg–Berlin in jedem Fall negativ.

## B. Zu einzelnen Aspekten

### 1. Magnetschwebebahnbedarfsgesetz

Der Koalitionsvertrag bezieht sich ausdrücklich positiv auf das „Eckpunkte-Papier“, das zum Bau der Strecke Berlin–Hamburg zwischen dem Bund, der Deutschen Bahn AG und der Industrie im April 1997 verabschiedet wurde. Damit bezieht er sich indirekt positiv auf das Magnetschwebebahnbedarfsgesetz. Indem die Regierungsparteien sich hierzu nicht äußern, soll dieses offensichtlich weiter Gesetzeskraft haben. Damit bleibt jedoch ein Gesetz in Kraft, das ausdrücklich den Bau einer Transrapid-Strecke Berlin–Hamburg für erforderlich erklärt.

Damit gelten weiterhin „Eckpunkte“ als vereinbart, mit denen das finanzielle Risiko zum Bau und Betrieb einer Transrapid-Strecke dem Bund und der Deutschen Bahn AG übertragen wurde – wogegen vor der Bundestagswahl die Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zu Recht massive Einwände erhoben.

### 2. Definition des Bedarfs

Das nach bisheriger Festlegung der Regierungsparteien SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN weiter geltende Magnetschwebebahnbedarfsgesetz stellt in § 1 fest:

„Es besteht Bedarf für den Neubau einer Magnetschwebebahnstrecke von Berlin nach Hamburg über Schwerin. Die Feststellung des Bedarfs ist für die Planfeststellung nach § 2 des Magnetschwebebahnplanungsgesetzes verbindlich.“

Einmal abgesehen von der Einmaligkeit, daß ein Gesetzgeber einen „Bedarf“ dekretiert, der sich explizit einer wissenschaftlichen Überprüfung entzieht, muß festgehalten werden: Die Voraussetzungen für die „Bedarf“ besagen, daß

- die Hälfte des Fahrgastaufkommens der Magnetschwebebahn Hamburg–Berlin aus einer Verlagerung von der Schiene auf die Stelzen kommen soll, daß also die umweltfreundliche Schiene geschwächt wird
- zum selben Zeitpunkt 1,4 bis 1,6 Millionen Personen mit dem Transrapid befördert werden sollen, die zuvor „zu Hause geblieben“ wären.

Diese Prognosen für einen Bedarf sind entweder unhaltbar oder verkehrspolitisch und ökologisch unververtretbar. Bei Beibehaltung der gesetzlichen Grundlagen wird gerade dieser behauptete Bedarf von der neuen Bundesregierung erneut bestätigt.

### 3. Risiko

In der Öffentlichkeit wird der Eindruck erweckt, als werde die neue Bundesregierung keine „zusätzlichen Kosten“ für den Transrapid einsetzen und damit kein weiteres Risiko eingehen. So heißt es im Koalitionsvertrag:

„Darüber hinaus (über das Eckpunkte-Papier hinaus; d. Verf.) gehende Kosten hinsichtlich Investition und Betrieb wird der Bund nicht übernehmen.“

Explizit ist mit dem Verweis und der Zustimmung zum Eckpunkte-Papier akzeptiert, daß 6,1 Mrd. DM für den Bau der Strecke ausgegeben werden können. Entsprechend hat das Transrapid-Konsortium zustimmend auf die Koalitionsaussage reagiert. Darüber hinaus legt gerade dieses Eckpunkte-Papier fest, „egal was passiert: Die Rechnung begleicht immer Bonn. Nicht nur der Fahrweg geht auf Staatskosten. Auch die absehbare Steigerung der Preise für Züge und Technik – Prognose: 4 bis 5 Mrd. DM – ist letztlich Bonner Risiko.“ (Der Spiegel 42/1998).

Der Bundesrechnungshof schreibt in seinem Bericht vom 16. Juni 1997 zum Eckpunkte-Papier: „Aus der Sicht des Bundes wird das Konzept 1997 zu einer weiteren Verschlechterung seiner Finanzlage führen können“ (Seite 9), „... wird sich der Bund in einer ungleich ungünstigeren Verhandlungsposition wiederfinden“ (Seite 17/18), spricht von „Risikoverlagerungen zu Lasten des Bundes“ (Seite 18) und stellt fest, das Industriekonsortium habe „die Möglichkeit, sich über eine geschickte Ausformulierung eines entsprechenden Wartungskonzepts aus der Sicht der DB AG und des Bundes vermeidbare Vorteile zu verschaffen“ (Seite 20).

Wenn die neue Regierung es bei den bestehenden Gesetzesgrundlagen für den Transrapid beläßt, dann geht sie ein unabsehbares Risiko hinsichtlich wachsender Schadenersatzansprüche ein. Das Eckpunktepapier stellt ausdrücklich fest: „Bei Abbruch des Projektes aufgrund veränderter politischer Rahmenbedingungen (...) ersetzt der Bund ab 1. Mai 1997 die dann angefallenen Planungskosten und ab Baubeginn alle Realisierungskosten“. Nur eine Kündigung des Eckpunktepapiers kann solche Schäden begrenzen.

Daß solches im Prinzip möglich ist, belegt auch der Koalitionsvertrag. Anders als im Fall Transrapid ist darin für zwei umstrittene Schienenstrecken festgelegt, daß „Alternativen zu bisherigen Verkehrsplanungen wie der ‚Mitte-Deutschland-Bahn‘ (Kassel–Erfurt–Chemnitz–Dresden–Görlitz) und der ‚Sachsen-Magistrale‘ (Chemnitz–Plauen–Nürnberg)“ erfolgen sollen. Dabei wurden bei diesen Schienenprojekten bereits Bauarbeiten im Wert von vielen Millionen Mark realisiert und konkrete Verträge für den weiteren Bau abgeschlossen.

Wenn in diesen Fällen ein Baustopp als möglich vereinbart wird, dann muß dies auch im Fall des Transrapids möglich sein.

Dies ist auch deshalb dringend erforderlich, weil nach der Bundestagswahl offensichtlich die Planungen für den Bau der Strecke ungebremst fortgesetzt

werden. So werden die Planfeststellungsverfahren für die Strecke Hamburg–Berlin weiter betrieben; im „Bundesausschreibungsblatt“ vom 2. November 1998 wurden Transport und Einbau der Überbauten für den Fahrweg dieser Magnetbahnstrecke ausgeschrieben. In letzterer Publikation wird als „Beginn vorbereitender Maßnahmen“ der Termin „5/1998“ genannt.

#### 4. Transrapid-Streckenbau nicht mehr Sache des Parlaments

Das zitierte „Magnetschwebbahnbedarfsgesetz“ bestimmt auch:

„Die Durchführung der in dieses Gesetz aufgenommenen Maßnahme und deren Finanzierung bedürfen einer Vereinbarung zwischen dem Bund und den privaten Projektträgern ...“ (§ 2).

Notwendig ist also nach geltendem Gesetzestext nicht mehr ein neuer parlamentarischer Beschluß, sondern lediglich eine „Vereinbarung“ zwischen der Bundesregierung bzw. dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und dem Transrapid-Konsortium. Im Fall veränderter politischer Konstellationen oder gar einer anderen Regierungszusammensetzung kann also jederzeit, unter Verweis auf bestehendes Recht und Gesetz, der Bau der Magnetschwebbahn-Strecke Hamburg–Berlin mit einer entsprechenden „Vereinbarung“ begonnen werden. Diese Möglichkeit ist gerade dann nicht von der Hand zu weisen, nachdem sich der neue Bundeskanzler und der neue Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen auch nach der Wahl als Anhänger des Transrapids und Befürworter einer Transrapid-Verbindung Hamburg–Berlin erklärten. Umgekehrt hätte die neue Bundesregierung mit ihren Mehrheiten im Deutschen Bundestag und im Bundesrat jetzt die Möglichkeit, diese gesetzlichen Grundlagen aufzuheben und damit konkret einen Ausstieg aus dieser bahnfeindlichen Technologie einzuleiten.

#### 5. Ertüchtigung der Schienenverbindung Hamburg–Berlin

Es gibt vielfältige Planungen für eine schienengebundene Alternative zur Transrapid-Strecke Hamburg–Berlin. Welche dieser Planungen umgesetzt werden soll, bedarf der genaueren Abwägung. Zur Debatte stehen:

- der Ausbau der bestehenden Strecke über Wittenberge für Tempo 200 km/h (Fahrzeit: 1 Stunde, 55 Minuten, Kosten max. 200 Mio. DM),
- die Tauglichmachung dieser Strecke für Neigetechnikzüge (Fahrzeit: 1 Stunde, 40 Minuten; Kosten für Umbau und Fahrzeuge max. 450 Mio. DM),
- der Bau einer Verbindung Stendal–Uelzen und damit die Verknüpfung der bereits bestehenden ICE-Strecken Berlin–Hannover und Hannover–Hamburg (Fahrzeit: 90 Minuten; Kosten rd. 1 Mrd. DM).

Bei der Entscheidung, wie die Schienenverbindung Hamburg–Berlin optimal entwickelt werden soll, ist als generelle Orientierung im Schienenverkehr zu berücksichtigen: Erforderlich ist eine Politik, die möglichst vielen Menschen einen möglichst bequemen und preislich vertretbaren Zugang zum Schienenverkehr eröffnet bzw. erhält. Dies ist die Definition des Prinzips einer „Flächenbahn“. Diese Orientierung widerspricht der Politik, primär große Zentren mit maximalen Geschwindigkeiten miteinander zu



vernetzen. Hinsichtlich der Geschwindigkeit steht nicht die Reisezeit von Zentrum zu Zentrum, sondern die „Netzgeschwindigkeit“ im Mittelpunkt.

Die genannten Kosten und Fahrzeitgewinne auf der Strecke Hamburg–Berlin sprechen dafür, die bestehende Verbindung über Wittenberge umgehend zu optimieren. Dies wäre bereits binnen eines Jahres möglich. Damit würden im übrigen die 4 Mrd. DM, die seit 1990 im Rahmen der „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ in den Ausbau dieser Strecke investiert wurden, wirksam werden. Bereits die Umsetzung dieser Maßnahme und der stündliche Taktverkehr mit einer Reisezeit von weniger als zwei Stunden würde den Flugverkehr zwischen Hamburg und Berlin massiv reduzieren und eine Transrapid-Verbindung auf dieser Strecke illusionär machen.

## 6. Referenzstrecke

Der Koalitionsvertrag enthält mit der Formulierung

„Unabhängig von der Strecke Hamburg–Berlin soll die Perspektive hinsichtlich der Weiterentwicklung und Anwendung der Magnetschwebetechnik in Deutschland – ggf. über eine andere Referenzstrecke – offengehalten werden“

die Option für den Bau einer anderen Transrapid-Strecke. Zumindest nach dem Wortlaut des Koalitionsvertrags ist eine solche Referenzstrecke sogar als zusätzliche Transrapid-Verbindung zur Strecke Hamburg–Berlin denkbar. Auch wenn es ausschließlich um den Bau einer neuen Referenzstrecke geht, ist der Einsatz weiterer öffentlicher Mittel für diese nicht zu verantworten. Dies gilt auch mit Blick auf den absehbaren Charakter einer solchen alternativen Transrapid-Strecke: Die bisher diskutierten Strecken verlaufen zu einem größeren Teil durch Stadtgebiete, gleichzeitig sind sie relativ kurz. Der Transrapid, der über 300 km/h schnell sein soll, macht für solche Verbindungen keinen Sinn, schon gar nicht als „Referenzstrecke“, mit der potentielle Käufer aus dem Ausland gewonnen werden sollen. Das gilt insbesondere für die von der nordrhein-westfälischen Landesregierung jüngst erneut angebotene Strecke Düsseldorf-Lohausen–Köln-Wahn, die bereits Anfang der neunziger Jahre als ungeeignet verworfen wurde.