

Antrag

der Abgeordneten Georg Brunnhuber, Dirk Fischer (Hamburg), Dr.-Ing. Dietmar Kansy, Eduard Oswald, Ilse Aigner, Renate Blank, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Klaus Brähmig, Hubert Deittert, Axel E. Fischer (Karlsruhe-Land), Dr. Gerhard Friedrich (Erlangen), Peter Götz, Norbert Hauser (Bonn), Manfred Heise, Dr.-Ing. Rainer Jork, Norbert Königshofen, Werner Lensing, Peter Letzgus, Eduard Lintner, Erich Maaß (Wilhelmshaven), Dr. Martin Mayer (Siegertsbrunn), Dr. Michael Meister, Norbert Otto (Erfurt), Thomas Rachel, Hannelore Rönsch (Wiesbaden), Dr.-Ing. Joachim Schmidt (Halsbrücke), Dr. Erika Schuchardt, Wilhelm Josef Sebastian, Bärbel Sothmann, Gunnar Uldall, Angelika Volquartz, Heinz Wiese (Ehingen), Gert Willner, Dagmar Wöhrl und der Fraktion der CDU/CSU

Transrapid-Projekt zügig realisieren

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Das Transrapid-Projekt auf der Verbindung Hamburg–Berlin ist technisch machbar und kann wirtschaftlich betrieben werden. Einer zügigen Realisierung steht nichts mehr entgegen.

In der Koalitionsvereinbarung von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ist festgehalten: „Die Magnet-Schwebebahn Transrapid ist eine hochentwickelte Technologie. Grundlage für die Realisierung des Projekts sind die Vereinbarungen im Eckpunktepapier zwischen dem Bund, der Deutschen Bahn AG und der Industrie vom April 1997. Darüber hinausgehende Kosten hinsichtlich Investition und Betrieb wird der Bund nicht übernehmen. Unabhängig von der Strecke Hamburg–Berlin soll die Perspektive hinsichtlich der Weiterentwicklung und Anwendung der Magnetschwebetechnik in Deutschland gegebenenfalls über eine andere Referenzstrecke offengehalten werden.“

Die jetzigen Kostenansätze für den Bau des Fahrwegs erfüllen die Vorgabe der von der Bundesregierung und den Koalitionspartnern genannten Obergrenze von 6,1 Mrd. DM und liegen damit noch deutlich unter den Vereinbarungen im Eckpunktepapier, die bei der Angabe 6,1 Mrd. DM von einem Preisstand 1996 ausgehen, also selbstverständlich gemäß Preisentwicklung fortzuschreiben sind.

Die Fahrwegkosten des Transrapid zwischen Hamburg und Berlin gestalten sich auch im Vergleich mit ICE-Neubaustrecken erheblich günstiger. Während

für die Transrapid-Verbindung Hamburg–Berlin spezifische Kilometerkosten von rd. 21 Mio. DM pro km bei einstreifiger und rd. 29 Mio. DM pro km bei zweistreifiger Ausführung anfallen, betragen sie bei den ICE-Strecken Hannover–Berlin 34 Mio. DM/km, Hannover–Würzburg 36 Mio. DM/km, Mannheim–Stuttgart 42 Mio. DM/km und Köln–Frankfurt 47 Mio. DM/km.

Dieses Projekt hat über die Anwendungsstrecke Hamburg–Berlin hinaus Bedeutung als ein weltweit wirkendes Signal für die Durchsetzungsfähigkeit der deutschen Politik und für die Leistungsfähigkeit der Industrie in Deutschland. Dies gilt insbesondere auf der Schwelle zum Expo-Jahr 2000. Die Magnetschwebetechnik ist ein innovatives deutsches High-Tech-Produkt mit guten Exportchancen und entsprechenden positiven Auswirkungen für den deutschen Arbeitsmarkt. Die Niederlande, Australien, Thailand, China und die USA sehen bereits heute in der Magnetschwebetechnik des Transrapid eine mögliche Antwort auf die globalen Herausforderungen des Massenverkehrs im kommenden 21. Jahrhundert. Die USA haben mit dem zur Errichtung eines US-Magnetschnellbahnnetzes erlassenen Gesetz „TEA 21“ die erforderlichen Planungsmittel für die Untersuchung potentieller Anwendungsstrecken bereit gestellt und inzwischen 6 Strecken ausgewählt. China hat jüngst beim Besuch von Bundeskanzler Gerhard Schröder seine Präferenz für den Transrapid zum Ausdruck gebracht und den Einsatz der Magnetschnellbahn erstmals auf hoher Ebene erörtert. Dabei ist es für die Exportchancen deutscher Technologie von maßgeblicher Bedeutung, dass eine in Deutschland entwickelte vorzügliche, weltweit bislang einzigartige Technologie auch im Ursprungsland selbst angewendet wird. Die Anwendung dieser innovativen Technologie dient dem Ansehen und der Sicherung des Industriestandortes Deutschland und ist deshalb ein wichtiges Zukunftsthema für unser Land und unsere Arbeitsplätze. Insbesondere in den Bundesländern Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg und Berlin wird die Transrapid-Verbindung Hamburg–Berlin erhebliche positive Effekte auf dem Arbeitsmarkt bewirken.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,
alle jetzt notwendigen weiteren Schritte konsequent zu verfolgen,

- damit der Transrapid wie geplant im Jahr 2005 in Betrieb gehen kann und die beiden größten deutschen Städte Berlin und Hamburg auf dem Landweg in einer Zeit von ca. einer Stunde verbinden wird.
- damit innovative deutsche Technik insbesondere auch im Rahmen der Expo 2000 demonstriert werden kann, um die Exportchancen zu nutzen und zu verbessern und so die positiven Auswirkungen der Anwendung der Magnetschwebetechnik auf dem deutschen Arbeitsmarkt zur Geltung zu bringen.

Berlin, den 14. Dezember 1999

Dr. Wolfgang Schäuble, Michael Glos und Fraktion