

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Große Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth),
Hans-Michael Goldmann, Dr. Karlheinz Guttmacher, weiterer Abgeordneter
und der Fraktion der F.D.P
– Drucksache 14/2734 –**

Referenzstrecke für den Transrapid

Die Bundesregierung, das Transrapid-Konsortium und die Deutsche Bahn AG haben den geplanten Bau der Transrapid-Referenzstrecke zwischen Berlin und Hamburg gestoppt. Die genauen Grundlagen für die Beschlussfassung sind dabei nicht bekannt geworden. Das gilt ebenfalls für die von der Bundesregierung angekündigte alternative Referenztrasse und die Frage, ob und in welchem Umfang die für den Bau der Strecke eingeplanten Haushaltsmittel für Infrastrukturinvestitionen des Bundes im Haushalt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen verbleiben.

1. Durch welche Maßnahmen und mit welchen Haushaltsmitteln wurden bisher die Entwicklung des Transrapid und die Planung der Referenzstrecke gefördert?

Ziel des vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) seit 1970 finanzierten Magnetbahn-Forschungs- und Entwicklungsprogramms war es, das Transrapid-System zu einem sicheren und wirtschaftlichen Verkehrsmittel zu entwickeln und vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) die notwendigen Typzulassungen für den Einsatz als Personenverkehrsmittel zu erhalten. Dieses Ziel konnte bis auf kleinere Nachlaufarbeiten und bestimmte Punkte, die nicht auf der Transrapid Versuchsanlage Emsland (TVE), sondern nur auf der späteren Anwendungsstrecke dargestellt und erprobt werden können, erreicht werden.

Seit Beginn der Magnetbahnforschung vor 30 Jahren sind insgesamt rd. 2,35 Mrd. DM an öffentlichen Geldern – davon rd. 2,25 Mrd. DM durch das BMBF – für die Entwicklung und Planung des Magnetbahnsystems bereitgestellt worden. Die Industrie und die Deutsche Bahn AG (DB AG) haben weitere ca. 470 Mio. DM an Entwicklungs- und Planungskosten aufgewendet.

Hierbei hat der Bund, beginnend mit der vom Bundesminister für Verkehr, Dr. h. c. Georg Leber, 1969 initiierten „Studie über ein Hochleistungsschnellverkehrssystem“ (HSB-Studie), die verschiedenen Entwicklungslinien der Magnet-schwebetechnik, elektrodynamisches Schweben (EDS) mit dem Erlanger

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 30. August 2000 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Erprobungsträger EET 01 und elektromagnetisches Schweben (EMS) mit Kurz- und Langstatorantrieb vom ersten Prinzipfahrzeug bis zu den ersten personentragenden Fahrzeugen (KOMET, HMB 1 und 2, Transrapid 02 und 04) gefördert. Nach dem Systemscheid 1977 für das EMS-System mit Langstatorantrieb wurde 1979 auf der Internationalen Verkehrsausstellung in Hamburg die weltweit erste für den Personenverkehr zugelassene Magnetschwebbahn mit einer 900 m langen Strecke präsentiert. Zur Erprobung und Demonstration des Bahnsystems wurde von 1984 bis 1987 die 31,5 km lange TVE in Form eines geschlossenen Kurses mit zwei Wendeschleifen und einem Versuchszentrum in Betrieb genommen, auf der 1993 der damalige Weltrekord mit 450 km/h erreicht wurde. Nach der Bauförderung beteiligt sich der Bund bis heute maßgeblich an den Instandhaltungs- und Betriebskosten. Auf der TVE wurden bis heute die Versuchsfahrzeuge TR 06 und TR 07 sowie das Vorserienfahrzeug TR 08 eingesetzt.

Nach der Feststellung der technischen Einsatzreife 1991 durch das Bundesbahnenzentralamt München und verschiedener Hochschulinstitute betrafen weitere Fördermaßnahmen Anwendungsstudien, Magnetbahntechnologie- und Systemoptimierungen, die Transrapid-Komponententechnologie sowie zuletzt das Typzulassungsprogramm für den Einsatz als Personenverkehrssystem.

Darüber hinaus hat der Bund seit 1994 einen Beitrag von rd. 172 Mio. DM für die Planung der Strecke Berlin – Hamburg geleistet.

2. Welches Datenmaterial lag den Beteiligten als Grundlage für ihre Entscheidung gegen den Bau der Referenzstrecke zwischen Berlin und Hamburg zu Grunde?

Im Rahmen der Entscheidung zur Magnetschnellbahnverbindung Berlin – Hamburg wurde insbesondere auf folgende Daten zurückgegriffen:

- Rahmenentwurfplanung (REP) der Magnetschnellbahn-Planungsgesellschaft mbH (MPG). Die darin enthaltenen Planungsergebnisse ermöglichen z. B. eine Aussage zu den Baukosten des Fahrweges. Weiterhin enthält die REP die Mengengerüste des so genannten Betriebssystems. Für das dort beschriebene Betriebssystem liegt ein von der Industrie abgeleiteter Systempreis vor.
- Über die im REP enthaltenen Ergebnisse zum voraussichtlichen Verkehrsaufkommen hinaus liegen weitere, aktuellere Gutachten des mit den Prognosen beauftragten Fachinstituts vor.
- Alternative Finanzierungs- und Realisierungsszenarien (z. B. zur Fremdfinanzierung und zu Einspurvarianten).
- Vereinbarungsentwürfe der Beteiligten, beispielsweise zur Risikoverteilung.
- Auf der Basis der Vereinbarungen im Eckpunktepapier vom April 1997 liegen Ergebnisse aus betriebswirtschaftlichen Rechenmodellen, die von unabhängigen Wirtschaftsprüfern testiert und zum Teil auch erstellt wurden, vor.

3. Wie viele Arbeitsplätze hat diese Entscheidung unmittelbar im Bereich der beteiligten Industrie gekostet und wie viele Arbeitsplätze können auf Grund der Entscheidung im Bereich der geplanten Referenzstrecke nicht realisiert werden?

Von einem unmittelbaren Verlust an Arbeitsplätzen im Bereich der beteiligten Industrie infolge der Entscheidung, die Magnetschnellbahnverbindung Berlin – Hamburg nicht zu realisieren, ist der Bundesregierung nichts bekannt. Der Bund wird zur Fortentwicklung der Transrapidtechnologie vor allem im Hinblick als schnelles Regionalverkehrsmittel einen weiterführenden Forschungs- und Entwicklungsschwerpunkt einrichten und damit auch einen entscheidenden Beitrag zur Sicherung dieser Arbeitsplätze leisten.

Hinsichtlich der im Bereich der ursprünglich geplanten Referenzstrecke prognostizierten Arbeitsplatzeffekte wird auf die Aussagen der Bundesregierung zu Arbeitsplatzeffekten des Transrapid in der Antwort auf eine Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Bundestagsdrucksache 13/9559) verwiesen.

4. Welche Folgen hat der Beschluss gegen den Bau der Referenzstrecke für den Bestand der Transrapid-Versuchsstrecke in Lathen/Emsland, sowohl mit Blick auf die EXPO 2000 wie auch darüber hinaus?

Der Weiterbetrieb der TVE ist bis zum 30. Juni 2002 gesichert. Dies ist das Ergebnis der Verhandlungen zwischen Bund, DB AG und Industrie zur Sicherung und Optimierung der deutschen Magnetschwebbahntechnik, die zu einer am 23. August 2000 unterzeichneten entsprechenden Vereinbarung führten.

5. Welche Initiativen hat die Bundesregierung bisher ergriffen, um eine alternative Referenzstrecke zu bestimmen?

Die bisherigen Partner Bund, DB AG und das Industriekonsortium waren sich bei der Entscheidung am 5. Februar 2000, das Projekt „Magnetschnellbahnverbindung Berlin – Hamburg“ weder auf der Basis des Eckpunktepapiers vom 25. April 1997 noch auf der Grundlage der danach erfolgten Prüfung alternativer Szenarien zu realisieren, einig, dass der Stellenwert der Magnetschwebbahntechnik für den Industriestandort Deutschland von so herausragender Bedeutung ist, dass sie auch in Deutschland zur Anwendung kommen soll. Die Bundesregierung hat hierzu am 28. Februar 2000 mit den Ministerpräsidenten der Länder eine Verabredung getroffen. Auswahl und Untersuchung geeigneter Alternativstrecken erfolgt gemeinsam mit den Ländern. Diese hatten bis Ende März 2000 Gelegenheit, verbindliche Streckenvorschläge einzureichen.

Auf der Grundlage der Meldungen der Länder werden derzeit fünf Projekte unter Führung der DB AG bis Oktober 2000 in einer Vorstudie geprüft und bewertet:

- Bayern:
Flughafenverbindung München Hbf – Flughafen München
- Berlin und Brandenburg:
Lehrter Bahnhof – Flughafen Berlin-Brandenburg International (BBI)
- Hessen und Rheinland-Pfalz:
Frankfurt Hbf – Flughafen Frankfurt/Main – Flughafen Hahn/Hunsrück
- Niedersachsen, Bremen und Hamburg:
Hamburg – Bremen – Oldenburg – Leer – Groningen – Amsterdam (Schiphol)
- Nordrhein-Westfalen:
„Metrorapid“ mit Ruhrachse Duisburg – Essen – Dortmund, Rhein-Achse Köln – Düsseldorf – Duisburg und Bergischer Achse Düsseldorf – Wuppertal – Dortmund (unterteilt in einen gestuften Realisierungsablauf).

Die daran anschließenden Machbarkeitsuntersuchungen für die ausgewählten und vertieft zu untersuchenden Strecken sollen so zügig durchgeführt werden, dass spätestens Anfang 2002 eine abschließende Entscheidung möglich ist.

Die Arbeiten werden von einem einmal im Monat tagenden Projektbeirat begleitet, dem Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, des Eisenbahn-Bundesamtes, der betroffenen Länder und der DB AG angehören.

6. Welche Maßnahmen beabsichtigt die Bundesregierung zu treffen, um die Abwanderung der Kompetenz und den Verkauf des technischen Wissens zu verhindern?

In der Grundsatzvereinbarung zum Transrapid vom 5. Februar 2000 gehen Bund, DB AG und das Industriekonsortium aus Siemens AG, Thyssen Krupp Industries AG und DaimlerChrysler Rail Systems (Deutschland) GmbH von einer Anwendung der Magnetschwebbahntechnik in Deutschland aus. Spätestens in zwei Jahren sollen Entscheidungen für Alternativstrecken möglich sein. Ein weiteres Element zur Zukunftssicherung der deutschen Magnetschwebbahntechnik ist deren anwendungsorientierte Weiterentwicklung. Hierzu wird die Bundesregierung einen weiterführenden Entwicklungsschwerpunkt einrichten. In diesem Zusammenhang geht es auch um eine Adaption der Magnetschwebbahntechnik zur Etablierung der Magnetschnellbahn als schnelles und leistungsfähiges Regionalverkehrssystem im Großraum von Metropolen.

Zur Sicherung der deutschen Magnetschwebebahntechnik hat die Bundesregierung am 23. August 2000 mit der DB AG und der Industrie eine Vereinbarung getroffen, in der festgehalten ist

- der Weiterbetrieb der Transrapid-Versuchsanlage in Lathen bis zum 30. Juni 2002 einschließlich der notwendigen Erhaltungs- und Instandhaltungsarbeiten und deren Finanzierung,
- der Wille der Beteiligten, in Deutschland zügig eine Anwendung der Magnetschwebebahntechnik auf ersten Strecken zu realisieren,
- die Bereitschaft der Industrieunternehmen, bis zu einer verbindlichen Entscheidung über eine alternative Anwendungsstrecke in Deutschland die entsprechenden Ressourcen im Rahmen eines Technologiesicherungsprogramms vorzuhalten bei Gewährleistungszusage des Bundes, falls eine Anwendungsstrecke wider Erwarten nicht realisiert wird.

Nach Maßgabe der bisherigen Forschungs- und Entwicklungsverträge zwischen BMBF und der Entwicklerindustrie hat der Bund am Ergebnis und den daran bestehenden in- und ausländischen Rechten ein übertragbares, unwiderrufliches, unentgeltliches und nicht ausschließliches Benutzungs- oder Nutzungsrecht. Verträge mit Dritten im Ausland außerhalb der EU zur Verwertung der Forschungsergebnisse bedürfen der vorherigen Zustimmung des BMBF, sofern dies ursprünglich nicht im Verwertungsplan genannt war.

Aus Sicht des Bundes ist eine Abwanderung von Kompetenz bzw. ein Verkauf des technischen Wissens daher nicht zu befürchten.

7. Welche Pläne hat die Bundesregierung im Hinblick auf die Verwendung der im Haushalt eingestellten Investitionen für den Bau des Transrapid-Fahrwegs zwischen Berlin und Hamburg?

Von den ursprünglich im Projekt Berlin – Hamburg veranschlagten Haushaltsmitteln wird in den kommenden Haushalten bis zu 1 Mrd. DM zum Ausbau der Schienenverbindung Hamburg – Büchen – Berlin für eine Geschwindigkeit von 200 km/h bis zu 230 km/h reserviert.

Der übrige Betrag wird – abzüglich der bereits getätigten Ausgaben – bis auf weiteres unverändert in der Planung gehalten.

8. Wie hoch wären die Kosten für die Ertüchtigung der bestehenden Schienenstrecke zwischen Berlin und Hamburg, um für dort verkehrende Züge eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h zu erreichen?

Die für die Ertüchtigung der Strecke Berlin – Hamburg für eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h bis zu 230 km/h erforderlichen Investitionen werden derzeit ermittelt. Die Bundesregierung wird dafür bis zu 1 Mrd. DM zur Verfügung stellen.

9. Welche Baumaßnahmen wären insbesondere mit Blick auf die notwendige Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge notwendig und wie schnell wären diese zu realisieren?

Hinsichtlich der erforderlichen Baumaßnahmen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU verwiesen (Bundestagsdrucksache 14/3242, Antwort auf Frage 2).

Bundesregierung und DB AG streben einen Abschluss der erforderlichen Baumaßnahmen bis 2004/2005 an.

10. Welche Zeitersparnis gegenüber der aktuellen Reisezeit wäre so zu erreichen?

Die kürzeste derzeitig erreichbare Fahrzeit zwischen Berlin Zoologischer Garten und Hamburg Hbf beträgt 2 Stunden 17 Minuten (= 137 Minuten). Die zukünftig erreichbare kürzeste Fahrzeit für durchgehende Züge hängt von den noch festzulegenden Ausbauparametern und vom Fahrzeugeinsatz ab. Angestrebt werden weniger als 100 Minuten.