

Große Anfrage

der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Hans-Michael Goldmann, Dr. Rainer Stinner, Dr. Karl Addicks, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Otto Fricke, Rainer Funke, Joachim Günther (Plauen), Dr. Karlheinz Gutmacher, Dr. Christel Happach-Kasan, Klaus Haupt, Ulrich Heinrich, Birgit Homburger, Dr. Werner Hoyer, Michael Kauch, Hellmut Königshaus, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Harald Leibrecht, Dirk Niebel, Eberhard Otto (Godern), Detlef Parr, Cornelia Pieper, Gisela Piltz, Dr. Andreas Pinkwart, Dr. Hermann Otto Solms, Dr. Max Stadler, Carl-Ludwig Thiele, Jürgen Türk, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der FDP

Politik der Bundesregierung zur Magnetschwebebahn-Technik (Transrapid)

Die Politik der Bundesregierung zur Magnetschwebebahn-Technik (Transrapid) bietet ein diffuses Bild. Einerseits haben sich bisher die Bundesregierung und zumindest die Koalitions-Partei SPD grundsätzlich zur Magnetschwebebahn bekannt. Der heutige Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Dr. Manfred Stolpe, hat beispielsweise am 31. Januar 2003 erklärt, die deutsche Magnetschwebetechnologie habe durch die Politik der Bundesregierung wieder an Bewegung gewonnen. Er erwähnte dabei ein „vom Bund initiiertes Zukunftsprogramm für die deutsche Magnetschwebebahn-Technik“, bei dem es um die Sicherung und Optimierung des vorhandenen Know-how und die Weiterentwicklung der Magnetschwebebahn-Technik als schnelles, umweltfreundliches Regionalverkehrsmittel gehe. Deutlicher hatte sich zuvor der damalige Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Kurt Bodewig, für den Transrapid ausgesprochen. Am 26. Februar 2002 erklärte er anlässlich des Programmforums „Mobilität für Deutschland“ Folgendes: „Wir fördern die Anwendung der Magnetschwebebahn-Technologie in Deutschland. Die Fortentwicklung dieser Technologie in den letzten Jahren hat hochinteressante Ergebnisse gebracht: Wir können heute sagen, dass diese Technologie nicht nur schnell ist. Sie ist in höchstem Maße energieeffizient. Durch neue Brems- und Beschleunigungsverfahren ist diese Technologie auch geeignet auf kurzen Strecken seine Überlegenheit auszuspielen. Und die Technologie hat deutlich bessere Steigungsfähigkeiten als die Rad-Schiene-Technik. [...] Aber wir wollen in Deutschland auch den Mut haben, eine Spitzentechnologie zur Anwendung zu bringen und nicht nur die Blaupausen ins Ausland zu exportieren.“

Der Partei- und Fraktionsvorsitzende der SPD, Franz Müntefering, hat sich hingegen am 14. Juli 2004 auf dem Innovationskongress-Mobilität zur Magnetschwebebahn deutlich weniger begeistert gezeigt und die Ansicht vertreten, dass diese Technik „gar nicht so schlecht“ sei. Immerhin hat er hinzugefügt: „Wir haben die Magnetschwebebahn zwei Jahre lang im Emsland im Kreis fahren lassen. Dann kamen die Chinesen und haben gesagt, wir können auch geradeaus fahren. Darauf hätten wir in Europa oder sogar in Deutschland auch

selbst kommen können“. Längst nicht so zurückhaltend wie es der Parteivorsitzende tut, wird in der Homepage der SPD zum Thema „Transrapid“ geschrieben: „Die Magnetschwebbahntechnik ist eine Verkehrstechnologie, für die es keine Konkurrenz in der Welt gibt. Sie ist sicher, schnell, sauber und lärmarm, sie ist hervorragend geeignet, im In- und Ausland zu einem Symbol für die Leistungsfähigkeit des Industrie- und Technologiestandortes Deutschland zu werden.“

Die Aussagen in der Koalitionsvereinbarung zwischen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 16. Oktober 2002 zum Transrapid fallen spärlich aus. Ein grundsätzliches Bekenntnis zu dieser Technologie fehlt. Festgehalten ist lediglich, dass die finanzielle Unterstützung in Bau von Anwendungsstrecken für die Magnetschwebbahntechnik in der zugesagten Gesamthöhe bis zu 2,3 Mrd. Euro erhalten bleiben soll.

Bundeskanzler Gerhard Schröder wiederum positionierte sich viel deutlicher pro Transrapid, als er in seiner Neujahrsansprache 2003 erklärte: „Am heutigen Silvestertag haben wir in Shanghai den ‚Transrapid‘ eingeweiht; eine bei uns in Deutschland entwickelte Zukunftstechnologie, die eine vorzügliche Lösung der Mobilitätsprobleme bietet. Auch das zeigt deutlich: Wir in Deutschland haben alles, was zum Erfolg notwendig ist. Wir müssen ihn aber tatsächlich wollen. Niemand darf blockieren oder behindern.“

Ganz anders hören sich die Aussagen von Vertretern des Koalitionspartners BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zum Thema Magnetschwebbahn an. So erklärte der Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, Jürgen Trittin, am 3. Februar 2004 in der Berliner Humboldt-Universität: „Eine Bahn ohne Räder mit hoher Geschwindigkeit über einen Fahrweg schweben zu lassen, mag faszinierend sein. Wenn diese Technik aber selbst in einer Region ohne Eisenbahnnetz nicht mit modernen Rad-Schiene-Techniken konkurrieren kann, wie sollte sie dann in einem dichten Netz von Verkehrswegen den Marktdurchbruch schaffen? Sich von einer solchen Technik zu verabschieden, ist kein Ausdruck von Technikfeindlichkeit. Der Abschied ist die verspätete Konsequenz der Tatsache, dass der Transrapid in 20 Jahren trotz massiver staatlicher Hilfe den Sprung von der Erfindung zur Innovation nicht geschafft hat.“

All diese widersprüchlichen Aussagen zur Zukunft der Magnetbahntechnologie in Deutschland werfen zahlreiche Fragen zur diesbezüglichen Politik der Bundesregierung auf.

Die Magnetschnellbahn Transrapid ist die erste grundlegende Innovation im Bereich der Bahntechnik seit dem Bau der ersten Eisenbahn. Die berührungsfreie Technik des Transrapid, bei der Elektronik an die Stelle von Mechanik tritt, überwindet die systembedingten technischen und wirtschaftlichen Grenzen, die Rad und Schiene gesetzt sind. Der Transrapid ist leiser, energiesparender und wirtschaftlicher im Betrieb als alle anderen Bahnsysteme. Er ist komfortabel in allen Geschwindigkeitsbereichen und darüber hinaus entgleisungssicher. Der Transrapid-Fahrweg lässt sich flexibel trassieren und verbraucht weniger Landschaft. Diese Verkehrstechnik der Zukunft steht bereits heute einsatzreif zur Verfügung. Mit seinen vorteilhaften Systemeigenschaften nimmt diese neue Bahntechnik weltweit eine Spitzenposition unter allen Verkehrssystemen der Zukunft ein.

Im Vergleich zu anderen Verkehrssystemen ist der Transrapid außerordentlich leise. Er entwickelt keine Roll- und Antriebsgeräusche. Bei Geschwindigkeiten von bis zu ungefähr 250 km/h schwebt der Transrapid nahezu lautlos durch Städte und Ballungsräume. Verglichen mit anderen Verkehrssystemen hat der Transrapid für seinen Fahrweg und die sonstigen erforderlichen Einrichtungen den geringsten Bedarf an Grund und Boden.

Deutschland hat im Bereich der Magnetschwebetechnik einen Technologievorsprung. Mit dieser Zukunftstechnologie könnte die industrielle Führerschaft in der Verkehrstechnik wieder erreicht werden. Voraussetzung hierzu ist allerdings eine entschiedene Industrie- und Verkehrspolitik. Daran hat es die Bundesregierung in ihrer bisherigen Politik aber deutlich mangeln lassen. Die Industriepolitik der Bundesregierung darf dem Standort-Image „Erfunden in Deutschland, vermarktet woanders“ keinen weiteren Vorschub leisten. Bereits heute besteht die Gefahr, dass der Standort Deutschland erheblichen Schaden nimmt, wenn keine Transrapid-Strecke in Deutschland gebaut wird.

Es stellt sich die Frage, ob die Bundesregierung unverändert bereit ist, ein grundlegendes Bekenntnis zugunsten des Transrapid abzulegen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Mit welchen konkreten Maßnahmen und welchem Mitteleinsatz will die Bundesregierung die Magnetschwebetechnik in Deutschland voranbringen?
2. In welchem Verfahrens- und Verhandlungsstand befindet sich das Referenzstrecken-Projekt „Flughafenverbindung München – München Hauptbahnhof“?
3. Verfolgt die Bundesregierung das Ziel, ein Transrapidnetz als „viertes Verkehrssystem“ neben Schienen-, Straßen- und Luftverkehr aufzubauen, und welche langfristigen Überlegungen hat die Bundesregierung diesbezüglich für Deutschland und Europa?
4. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass bei den Transrapid-Planungen die Strecke als eine öffentliche Aufgabe analog zum Straßenbau, Wasserstraßen und Schienenverkehr gesehen werden sollte?
5. Ist die Bundesregierung weiterhin der Ansicht, dass mit der Transrapid-Technologie die Bundesrepublik Deutschland wieder eine führende Position weltweit auf dem Gebiet der spurgeführten Transporttechnologien einnehmen könnte?
6. Teilt die Bundesregierung die Ansicht, dass ein weiterer Ausbau des Transrapid-Netzes in China ohne nennenswerte Transrapid-Strecken in Deutschland zu einem Technologieexodus für diese Technik führen könnte, und wie will sie dieser Gefahr vorbeugen?
7. Wie beurteilt die Bundesregierung die Vor- und Nachteile der Magnetschwebetechnik im Vergleich zur konventionellen Rad-Schiene-Technik im Hinblick auf folgende Kriterien: Steigungsfähigkeit in hügeligen Mittelgebirgsgeländen, Energieverbrauch, ökologischer Nutzen generell, Schallemission, elektromagnetischer Feldwirkung, Landschafts-Zerschneidung, Bodenversiegelung, Schadstoffimmission pro Passagier-Kilometer, Flächenbedarf und Grunderwerbskosten, Fahrzeugsicherheit?
8. Soweit die Bundesregierung unter den vorgenannten Kriterien Vorteile der Magnetschwebetechnik gegenüber der konventionellen Rad-Schiene-Technik sieht, welche Auswirkungen haben diese Vorteile auf die zukünftigen Infrastrukturplanungen der Bundesregierung?
9. Welche Chancen sieht die Bundesregierung zur Verlagerung von Personenverkehr von der Straße und dem Rad-Schiene-System auf den Transrapid bei gleichzeitiger deutlicher Verlagerung des Güterverkehrs auf die damit frei werdenden Schienenkapazitäten?
10. Welches Potenzial räumt die Bundesregierung der Verlagerung von Güterverkehr auf den Transrapid allgemein ein?

11. Wie bewertet die Bundesregierung die Möglichkeit, Luftfrachtcontainer direkt in den Transrapid umzuladen?
12. Wie ließen sich aus der Sicht der Bundesregierung die Planfeststellungsverfahren für eine Transrapid-Strecke deutlich verkürzen?
13. Welche konkreten Maßnahmen und welchen Mitteleinsatz plant die Bundesregierung, um die Transrapidtechnologie in Forschung und Entwicklung zu fördern?
14. Was soll nach den Planungen der Bundesregierung zukünftig mit der Transrapid-Versuchsanlage im Emsland geschehen?

Bis zu welchem Zeitpunkt und in welcher Höhe ist die Förderung der Teststrecke vorgesehen und welche Testvorhaben sollen in den nächsten Jahren durchgeführt werden?

Berlin, den 4. November 2004

Horst Friedrich (Bayreuth)

Hans-Michael Goldmann

Dr. Rainer Stinner

Dr. Karl Addicks

Angelika Brunkhorst

Ernst Burgbacher

Jörg van Essen

Ulrike Flach

Otto Fricke

Rainer Funke

Joachim Günther (Plauen)

Dr. Karlheinz Gutmacher

Dr. Christel Happach-Kasan

Klaus Haupt

Ulrich Heinrich

Birgit Homburger

Dr. Werner Hoyer

Michael Kauch

Hellmut Königshaus

Gudrun Kopp

Jürgen Koppelin

Harald Leibrecht

Dirk Niebel

Eberhard Otto (Godern)

Detlef Parr

Cornelia Pieper

Gisela Piltz

Dr. Andreas Pinkwart

Dr. Hermann Otto Solms

Dr. Max Stadler

Carl-Ludwig Thiele

Jürgen Türk

Dr. Claudia Winterstein

Dr. Volker Wissing

Dr. Wolfgang Gerhardt und Fraktion