

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Große Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth),
Hans-Michael Goldmann, Dr. Rainer Stinner, weiterer Abgeordneter und
der Fraktion der FDP
– Drucksache 15/4217 –**

Politik der Bundesregierung zur Magnetschwebebahn-Technik (Transrapid)

Vorbemerkung der Fragesteller

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 „Erfinden 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.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Bundesregierung fördert die Magnet-Schwebebahn Transrapid als innovatives Verkehrsmittel mit einer hoch entwickelten Technologie, die ein Symbol für die Leistungsfähigkeit des Industriestandortes Deutschland darstellt. Zu den wesentlichen Vorteilen des Transrapid – dessen Entwicklung seit über 30 Jahren mit beträchtlichem Mitteleinsatz gefördert wird – gehören das berührungslose und – bei vergleichbarer Geschwindigkeit – leise und energiesparende Fahren, seine besondere Umweltverträglichkeit und nicht zuletzt seine hohe Geschwindigkeit. Dabei soll der Transrapid nicht das Rad/Schiene-System ersetzen, sondern entsprechend seiner Vorzüge und Systemeigenschaften sinnvoll ergänzen.

Die Bundesregierung ist grundsätzlich bereit, die Anwendung der Magnetschwebetechnik in Deutschland weiterhin finanziell zu fördern.

Impulse für die deutsche Systemindustrie erwartet die Bundesregierung auch aus den im Rahmen von Kooperationsabkommen unterstützten Planungen von Anwendungsstrecken in den USA und China. Die Bundesregierung ist sehr daran interessiert, dass nach der Realisierung der ersten kommerziellen Transrapid-Anwendungsstrecke in Shanghai diese Technik auch auf weiteren Strecken innerhalb der VR China zur Anwendung gelangt.

1. Mit welchen konkreten Maßnahmen und welchem Mitteleinsatz will die Bundesregierung die Magnetschwebebahnentechnologie in Deutschland voranbringen?

Die Bundesregierung hat am 5. Februar 2000 ein mehrjähriges Programm für die Zukunftssicherung der deutschen Magnetschwebebahnentechnologie aufgelegt. Mit diesem Programm soll die Magnetschwebebahnentechnologie als schnelles und leistungsfähiges Verkehrssystem weiterentwickelt und optimiert werden, insbesondere durch:

- Weiterbetrieb der Transrapid Versuchsanlage Emsland (TVE)

Der Betrieb der TVE dient für Langzeit-Tests zur Sicherstellung und Demonstration des Entwicklungsstandes und einer weitergehenden Erprobung und Optimierung für verkehrliche Anwendungen. Dies schließt auch die notwendige Instandhaltung mit ein. Hierzu werden in den Jahren 2000 bis 2006 seitens des Bundes insgesamt 55,856 Mio. Euro aufgewendet.

- Weiterentwicklungsprogramm (WEP)

Eine weltweit erfolgreiche Vermarktung der Magnetschwebebahnentechnologie ist – wie aktuelle Marktanalysen zeigen – derzeit vor allem im Bereich schneller Punkt-zu-Punkt-Verbindungen realistisch. Da das Transrapid-System jedoch als Fernverkehrsmittel entwickelt wurde, ist seine Weiterentwicklung zu einem auf allen Einsatzfeldern zukunftsweisenden Bahnsystem erforderlich, um die sich bietenden Marktchancen nutzen und um neue Absatzmärkte erschließen zu können. Diesem Ziel dient auch die durch die Weiterentwicklung der Technologie erreichbare Senkung der Investitions- und Lebenszykluskosten, die die Wirtschaftlichkeit der Magnetschwebebahnentechnologie nachhaltig verbessert.

Neben der Erweiterung der Anwendungsmöglichkeiten und einer Optimierung der Wirtschaftlichkeit trägt das WEP entscheidend zur Sicherung des Technologievorsprungs und der technologischen Kernkompetenzen bei. Damit können qualifizierte Arbeitsplätze in Deutschland gehalten werden.

Das Weiterentwicklungsprogramm konnte nach Abschluss der Konzeptphase (Phase I) im September 2004 aufgrund der Erfahrungen mit der Realisierung und dem Betrieb der ersten kommerziellen Transrapid-Strecke in Shanghai sowie den Anforderungen an das Projekt München endgültig und abschließend definiert werden. Die Bundesregierung hat angesichts des nachgewiesenen Mehrbedarfs in den Entwurf des Bundeshaushalts 2005 eine Aufstockung um 75 Mio. Euro eingebracht. Der Gesamtplafond der Jahre 2002 bis 2006 beläuft sich demnach auf insgesamt 178 Mio. Euro.

Im WEP sind folgende Bereiche zu untersuchen:

- Fahrzeug (Shuttlebetrieb, berührungslose Bordenergieversorgung),
 - Antrieb (Innovative Hardware (ARS), Umrichtereinheit, Feldsonde),
 - System (Gesamtsystemdiagnose, Anschlussfahrweg),
 - Fahrweg (Aerodynamik und Funk im Tunnel, Optimierung Träger und Lager, Spurwechseleinrichtungen, automatische Fahrwegdiagnose).
- Bau einer Anwendungsstrecke

Die Planung und Realisierung von Anwendungsstrecken für die Magnetschwebbahntechnik ist für die Bundesregierung mit Blick auf die Sicherung des Technologievorsprungs und den Erhalt der Arbeitsplätze von großem Interesse für den Industriestandort Deutschland.

Die Bundesregierung hat nach Vorlage der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie im Februar 2002 für den als Regionalverkehrsprojekt in der Verwaltungs- und Finanzierungszuständigkeit des Freistaates Bayern liegenden Transrapid München Hauptbahnhof – München Flughafen mit angenommenen Kosten von 1,6 Mrd. Euro aus übergeordneten Interessen einen Bundeszuschuss in Höhe von 550 Mio. Euro zugesagt. Mit dem Bundeshaushalt 2004 hat sie die haushaltsrechtlichen Voraussetzungen für die Bereitstellung der Mittel geschaffen. Der Freistaat Bayern ist nunmehr gefordert, die Realisierung des Projektes zügig voranzubringen und das vom Haushaltsgesetzgeber als Grundbedingung für die Finanzhilfen des Bundes geforderte Gesamtfinanzierungs- und Wirtschaftlichkeitskonzept vorzulegen.

2. In welchem Verfahrens- und Verhandlungsstand befindet sich das Referenzstrecken-Projekt „Flughafenverbindung München – München Hauptbahnhof“?

Für das in der Zuständigkeit des Freistaates Bayern geplante Transrapidprojekt in München wurde am 18. Juni 2002 das Raumordnungsverfahren mit einer landesplanerischen Beurteilung mit positivem Urteil für die Westtrasse abgeschlossen.

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?

Die Bundesregierung ist bereit, die Anwendung der Magnetbahntechnik in Deutschland zu fördern.

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?

Es bestehen keinerlei gesetzliche Regelungen, die Planung und Bau einer Magnetschwebebahnstrecke als eine öffentliche Aufgabe ausweisen.

Bau und Planung einer Magnetschwebebahnstrecke kann allerdings dann zu einer öffentlichen Aufgabe werden, wenn sie dazu dient, eine öffentliche Aufgabe, wie beispielsweise die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im Öffentlichen Personennahverkehr (§ 1 Regionalisierungsgesetz) zu erfüllen. Dann aber handelt es sich um eine Aufgabe der Länder.

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?

Nach Ansicht der Bundesregierung hat die Bundesrepublik Deutschland weiterhin eine führende Position auf dem Gebiet der spurgeführten Transporttechnologien. Sie baut ihre Position weiter aus und investiert u. a. Fördermittel zur Zukunftssicherung der deutschen Magnetschwebebahn-technik (siehe auch Antwort zu der Frage 1).

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?

Zielvorstellung der Bundesregierung ist, einen schrittweisen Transfer des Kern-Know-hows zum Schutze der deutschen Technik und des Standortes Deutschland auszuschließen. Die Bundesregierung geht davon aus, dass dies auch im Interesse der deutschen Industrie liegt.

Die deutsche Systemindustrie ist mit dem Weiterentwicklungsprogramm in der Lage, weiterhin Know-how-Vorsprung bei der Kerntechnologie zu sichern.

7. Wie beurteilt die Bundesregierung die Vor- und Nachteile der Magnetschwebebahn-Technik im Vergleich zur konventionellen Rad-Schiene-Technik im Hinblick auf folgende Kriterien: Steigungsfähigkeit in hügeligen Mittelgebirgsgebieten, Energieverbrauch, ökologischer Nutzen generell, Schallemission, elektromagnetischer Feldwirkung, Landschafts-Zerschneidung, Bodenversiegelung, Schadstoffimmission pro Passagier-Kilometer, Flächenbedarf und Grunderwerbskosten, Fahrzeugsicherheit?

Die Bundesregierung sieht im Hinblick auf den Personenverkehr in allen vorgenannten Kriterien systemtechnisch eher Vorzüge der Magnetschwebebahn-technik.

8. Soweit die Bundesregierung unter den vorgenannten Kriterien Vorteile der Magnetschwebbahntechnik gegenüber der konventionellen Rad-Schiene-Technik sieht, welche Auswirkungen haben diese Vorteile auf die zukünftigen Infrastrukturplanungen der Bundesregierung?

Neben systemtechnischen Vorteilen sind für Infrastrukturentscheidungen des Bundes auch andere Gesichtspunkte wie Nachfrage, Wirtschaftlichkeit und Kosten zu berücksichtigen.

Die Bundesregierung wird die auf der Basis der bei dem Bau einer Anwendungsstrecke gewonnenen Erkenntnisse in ihre Infrastrukturüberlegungen einbeziehen.

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?

Die Verlagerung von Güterverkehr auf frei werdende Schienenkapazitäten ist nur bei gemischt genutzten Strecken zu erwarten.

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?

Im Hinblick auf das Verhältnis zwischen möglicher Nutzlast und Energieaufwand für das Magnetfahrwerk wäre dies nur für leichte, eilbedürftige und hochwertige Güter denkbar. Notwendig wäre der Aufbau eines über eine Punkt-zu-Punkt-Verbindung hinausgehenden Netzes, der aber weder im Hinblick auf den Bedarf noch auf die Finanzierungsmöglichkeiten realistisch ist.

12. Wie ließen sich aus der Sicht der Bundesregierung die Planfeststellungsverfahren für eine Transrapid-Strecke deutlich verkürzen?

Grundsätzlich unterliegen Magnetschwebbahn-Projekte den gleichen Planungsverfahren und Prozessen wie die übrigen Verkehrsträger.

13. Welche konkreten Maßnahmen und welchen Mitteleinsatz plant die Bundesregierung, um die Transrapidtechnologie in Forschung und Entwicklung zu fördern?

Auf die Antwort zu der Frage 1 wird verwiesen.

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?

Bei der TVE handelt es sich um eine Versuchsanlage gemäß § 12 des Gesetzes über den Bau und den Betrieb von Versuchsanlagen zur Erprobung von Techniken für den spurgeführten Verkehr vom 29. Januar 1976. Der Betrieb dieser

Anlage ist vorerst von der zuständigen Aufsichtsbehörde, der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, bis zum 31. Dezember 2008 genehmigt. Die Finanzierung ist gemäß einer Vereinbarung mit der Systemindustrie und der Deutsche Bahn AG zunächst für den Zeitraum 2003 bis 2005 mit Zuschüssen des Bundes für Grundsicherung, Ertüchtigung und Nutzung von WEP-Versuchstagen in Höhe von 10,226 Mio. Euro pro Jahr gesichert worden.

Die Entscheidung über den Weiterbetrieb der TVE über das Jahr 2005 hinaus hängt davon ab, inwieweit die Anlage zur Weiterentwicklung für weitere Anwendungsstrecken benötigt wird. Zudem ist eine Aussage hierüber erst nach Abschluss der Verträge über die noch ausstehenden Leistungen des WEP-Gesamtprogramms, vorbehaltlich der Aufhebung der qualifizierten Sperre durch den Haushaltsgesetzgeber, möglich.

Die TVE dient vor allem der Erprobung der Entwicklungsergebnisse des WEP bis hin zur Zulassung der jeweiligen Komponenten durch das Eisenbahn-Bundesamt vor der Realisierung von Anwendungsstrecken sowie der Überprüfung der Funktionsfähigkeit für einen anwendungsnahen Betrieb.

