

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jerzy Montag, Dr. Anton Hofreiter, Cornelia Behm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 16/1216 –**

### **Projekt einer Magnetschwebbahn zwischen dem Münchner Hauptbahnhof und dem Flughafen München II**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Im Sachstandsbericht des Bundesverkehrsministeriums von 2004 wird das Fehlen eines belastbaren Finanzierungskonzeptes seitens des Freistaates Bayern bemängelt. Die Ausgaben für Anwendungsstrecken der Magnetschwebbahntechnik sind deshalb auch im Entwurf des Bundeshaushaltes 2006 gesperrt.

1. Hat die Bayerische Staatsregierung, das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie oder der Vorhabensträger für die Transrapidverbindung ein belastbares Gesamtfinanzierungs- und Wirtschaftlichkeitskonzept für die Investitionen und den Betrieb besagter Transrapidverbindung zwischen dem Hauptbahnhof München und dem Flughafen vorgelegt?
2. Falls ja, welchen Inhalt hat dieses Konzept?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ja, der Vorhabenträger DB Magnetbahn GmbH hat ein Konzept vorgelegt. Das Konzept umfasst entsprechende Aussagen zur Finanzierung und Wirtschaftlichkeit. Die Dokumente liegen auch den Haushaltsberichterstattem der im Bundestag vertretenen Fraktionen vor.

3. Falls nein, wie bewertet die Bundesregierung den Sachverhalt, dass der Freistaat Bayern ohne Vorlage einer Gesamtfinanzierungs- und Wirtschaftlichkeitsberechnung bereits mit der Durchführung des Planfeststellungsverfahrens begonnen hat?

Auf die Antwort zu den Fragen 1 und 2 wird verwiesen.

4. Hält die Bundesregierung – wie noch in den Erläuterungen zum Sperrvermerk im Bundeshaushalt 2005 festgelegt – daran fest, dass die Mittelfreigabe abgestuft in Teilbeträgen in Abhängigkeit von
  - a) der Vorlage eines Gesamtfinanzierungs- und Wirtschaftlichkeitskonzeptes für Investitionen und Betrieb vor Beginn des Planfeststellungskonzeptes für die Vorplanung und die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens,
  - b) nach Fortschreibung der Wirtschaftlichkeitsberechnung aufgrund des Ergebnisses des abgeschlossenen Planfeststellungsverfahrens,
  - c) nach Fortschreibung der Wirtschaftlichkeitsberechnung nach Vorlage der Ausschreibungsergebnisseerfolgt?

Die Bundesregierung hält an den Erläuterungen fest; sie sollten jedoch in den Haushaltsplanentwürfen 2006 und 2007 aktualisiert werden.

5. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass der Freistaat Bayern durch dieses Verhalten die im Bundeshaushalt 2005 festgelegten Bedingungen für eine Förderung einer Anwendungsstrecke verletzt hat?

Nein.

6. In welchem Maß beteiligt sich die Industrie, die die Strecke angeblich als Referenzprojekt benötigt, an den Kosten?

Aus Sicht der Bundesregierung ist es entscheidend, in welchem Maß die Industrie bereit ist, bei dem Projekt weitgehende Instandspflichten zu übernehmen, insbesondere mit Blick auf die Gestehungs- und Instandhaltungskosten sowie die Verfügbarkeit des Systems.

7. In welchem Maß beteiligt sich die Deutsche Bahn AG (DB AG) an den Planungskosten, den Kosten zum Bau und den Aufwendungen für den Betrieb und Unterhalt?

Die DB AG hat erklärt, das Projekt eigenwirtschaftlich planen, bauen und betreiben zu wollen. Sie wird nach derzeitigem Erkenntnisstand aus zu erwartenden Betriebsgewinnen 185 Mio. Euro zu den Gestehungskosten des Transrapid München beitragen. Die Aufwendungen für den Betrieb und den Unterhalt des Systems sollen vollständig aus dem Cash-Flow in der Betriebsphase dargestellt werden.

8. Ist der Bundesregierung bekannt, ob die DB AG die Beteiligung am Projekt des Transrapid München davon abhängig gemacht hat, dass der Freistaat Bayern weiterhin in einem großen Umfang Leistungen im Schienenpersonennahverkehr bei der DB AG bestellt?

Nein.

9. Gab es andere als wirtschaftliche Gründe, die zum Scheitern der Magnetschwebebahnstrecke Berlin–Hamburg geführt haben?

Dies ist – soweit der Bundesregierung bekannt – nicht der Fall.

10. Mit welchen Argumenten wurden von den Gutachtern in der Anhörung zur Strecke Berlin–Hamburg die außen- und binnenwirtschaftlichen Effekte als gering bezeichnet, und gibt es Grund zur Annahme, dass sich diese Beurteilung für das Projekt in München ändern würde?

Die Argumente, die 1996 in der Anhörung gegen nennenswerte außen- und binnenwirtschaftliche Effekte vorgebracht wurden, zielten in der Mehrzahl auf eine noch nicht nachgewiesene Einsatzreife des Systems, auf eine mangelnde Wirtschaftlichkeit des Transrapid und auf im Rad/Schiene-Bereich vorhandene und bereits erprobte Alternativen im Hochgeschwindigkeitsverkehr ab. Es wurde mit Blick auf den US-amerikanischen Markt zudem auf die Konkurrenz zum Luftverkehr sowie die mangelnde Bereitschaft der US-Regierung, staatliche Zuschüsse zu gewähren, verwiesen.

Gegenüber den damaligen Einlassungen hat sich eine Reihe von Rahmenbedingungen geändert. Die Demonstrationsstrecke in Shanghai hat ihren Betrieb im Jahr 2004 aufgenommen und weist eine Verfügbarkeit des Systems von über 99 Prozent auf. Die chinesische Regierung hat im Februar dieses Jahres den Projektantrag für eine Verlängerung der Strecke nach Hangzhou mit Anbindung des Geländes für die Weltausstellung EXPO 2010 genehmigt. Die Arbeiten zur Untersuchung der wirtschaftlichen und technischen Machbarkeit der Streckenverlängerung sollen noch vor der Sommerpause abgeschlossen sein, so dass ein Baubeginn noch in diesem Jahr erfolgen könnte.

Im Sommer dieses Jahres hat der amerikanische Kongress Planungsmittel für zwei Transrapid-Strecken bereitgestellt (für die Strecke Las Vegas–Primm als möglichem Abschnitt der Strecke Las Vegas–Los Angeles sowie für ein Ostküstenprojekt). Die Arbeiten sollen 2009 abgeschlossen sein. Zudem wurde der „Transportation Infrastructure Financial and Innovation Act“ um die Möglichkeit erweitert, auch für Transrapid-Projekte staatlich gesicherte Anleihen geben zu können.

Die Bundesregierung ist zudem davon überzeugt, dass der Transrapid wirtschaftlich betrieben werden kann. Sie sieht in ihm eine Ergänzung und keine Alternative zum bestehenden schienengebundenen Hochgeschwindigkeitsverkehr.

Die Bundesregierung hat auf Anregung des Bundesrechnungshofes ein Gutachten zum industriepolitischen Nutzen des Projektes Transrapid München in Auftrag gegeben, das in naher Zukunft fertig gestellt sein wird und anschließend veröffentlicht werden soll. Das vorläufige Ergebnis weist nennenswerte industriepolitische Auswirkungen insbesondere aufgrund der zu erwartenden Exportmöglichkeiten nach.

11. Wie groß ist die wirtschaftliche Dimension (Investitionsvolumen, Arbeitsplätze, Exportanteil) der eingeführten und verlässlichen Verkehrsträger S-Bahn, U-Bahn, Tram und Bus in Deutschland?

Im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)/Schienenpersonennahverkehr (SPNV) tragen insgesamt über 230 000 Beschäftigte in über 6 000 Unternehmen zur Sicherung der Mobilität bei. Der ÖPNV-Markt einschließlich Investitionen in Infrastruktur, Fahrzeuge und Anlagen umfasst in Deutschland ein Finanzvolumen von über 30 Mrd. Euro jährlich. Davon sind etwa die Hälfte Einnahmen aus Beförderungsleistungen. Die Finanzleistungen der öffentlichen Hand (z. B. Investitionsförderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs, Steuererleichterungen, Ausgleichsleistungen nach § 45a Personenbeförderungsgesetz und § 6a Allgemeines Eisenbahngesetz, Schülerbeförderung, Schwerbehindertenbeförderung, Betriebskostenhilfen, anteilige Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz)

setz, die für den Nahverkehr genutzt werden) sind mit über 15 Mrd. Euro anzusetzen. Die Bundesregierung ist sich der Bedeutung der Verkehrsträger S- und U-Bahn sowie Straßenbahn und Bus bewusst und fördert den ÖPNV nachhaltig.

12. Wie viele Fahrgäste fahren im Durchschnitt pro Tag, pro Fahrt, in den Spitzenstunden und zu Tagesrandzeiten mit dem Transrapid in China?
13. Sind der Bundesregierung die Gründe bekannt, warum sich die Betriebszeiten in Shanghai auf 7 bis 21 Uhr beschränken, obwohl die Betriebszeiten des dortigen Flughafens weit darüber hinaus reichen?

Die Fragen 12 und 13 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Am 1. Dezember 2005 wurde die tägliche Betriebszeit der Transrapid-Linie von 9 Stunden auf 14 Stunden verlängert. Täglich werden die Fahrgäste von 7 Uhr morgens bis 21 Uhr abends befördert; es gibt täglich 114 Fahrten in beide Richtungen. Nach dieser Verlängerung der Betriebszeit können die Fluggäste mit dem Transrapid über 70 Prozent aller am Flughafen Pudong startenden und landenden Flugzeuge erreichen (gegenüber 40 Prozent in der Vergangenheit). Laut Betreiber wird aufgrund der Entwicklung des Verkehrsaufkommens zurzeit darüber nachgedacht, die tägliche Betriebszeit zu einem geeigneten Zeitpunkt auszudehnen, um die Transportfunktion der Transrapid-Linie noch besser auszuschöpfen. Informationen über die Anzahl der Fahrgäste, die mit dem Transrapid in China fahren, liegen der Bundesregierung nicht vor.