

Sebastian Niedermayer

85598 Baldham

Eisenbahnbaurecht

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 24.04.2008 abschließend beraten und beschlossen:

Das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen entsprochen werden konnte.

Begründung

Mit der öffentlichen Petition wird der Ausstieg des Bundes aus der Förderung des Projektes Transrapid München gefordert.

Dem Petitionsausschuss liegen hierzu 5.808 Mitzeichnung und 39 Diskussionsbeiträge vor.

Zur Begründung des Anliegens wird im Wesentlichen angeführt, das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) schätze die Gesamtinvestitionskosten für das Projekt Transrapid München zum Zeitpunkt des Einreichens der Petition auf 1,6 Mrd. Euro. Die FDP fordere Subventionen in Höhe von 2,3 Mrd. Euro. Teilweise werde bereits von Investitionskosten in Höhe von 3 Mrd. Euro gesprochen. In den Haushalt 2006 seien für die Realisierung von Transrapid-Anwendungsstrecken ein Ansatz in Höhe von 50 Mio. Euro sowie eine Verpflichtungsermächtigung für die Jahre 2007 ff. in Höhe von 445 Mio. Euro eingestellt worden. Bei diesen Berechnungen seien die anfallenden Betriebskosten noch nicht berücksichtigt.

Die Organisationen Pro Bahn, Bund Naturschutz, Verkehrsclub Deutschland und Green City gingen von großen Defiziten durch Investitionen und den Betrieb der Magnetschwebebahn für die Etats des öffentlichen Nahverkehrs aus. Insgesamt subventionierten die Steuerzahler und die Nutzer des öffentlichen Personennahverkehrs in München die komfortable Beförderung der Flughafengäste in der Magnetschwebebahn.

Das häufigste Argument der Befürworter des Transrapids, das Projekt fördere die deutsche Forschung, sei aufgrund der sehr kurzen Transrapidverbindung München Hauptbahnhof – Flughafen München nicht überzeugend.

Man solle die Investitionssumme stattdessen der direkten Förderung von Forschung, Bildung und der Förderung des öffentlichen Nahverkehrs zukommen lassen. Forschungsförderung solle einzig international vermarktungsfähigen Technologien zukommen, beispielsweise im Bereich Umwelttechnologie, Entwicklung von Strategien und Medikamenten zur Bekämpfung von Krankheiten. Hier lägen die Exportchancen der deutschen Wirtschaft.

Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung stellt sich unter Berücksichtigung der eingeholten Stellungnahme des BMVBS wie folgt dar:

Das Transrapidprojekt München wird aufgrund des neuerlich geschätzten Kostenrahmens und den darin enthaltenen erheblichen Kostensteigerungen insgesamt nicht weiterverfolgt.

Der Bund hatte sich aufgrund der von dem Projekt erwarteten industriepolitischen Bedeutung bereit erklärt, den Freistaat Bayern anhand einer Bundesfinanzhilfe in Höhe von maximal 925 Mio. Euro bei der Realisierung des Projekts zu unterstützen. Die Übernahme von Mehrkosten wurde durch den Bund von Anfang an ausgeschlossen, der Betrag war gedeckelt.

Zu diesem Zeitpunkt war die Realisierung des Projekts noch nicht gesichert. Auch zum Zeitpunkt des Abschlusses der Realisierungsvereinbarung zwischen dem Freistaat Bayern, der Deutschen Bahn AG (DB AG) und der Hersteller- und Lieferindustrie war die Realisierung aufgrund des noch abzuschließenden Planfeststellungsverfahrens, der ausstehenden Verwaltungsvereinbarung zwischen

Land und Bund, dem ausstehenden Vertrag zwischen Projektträger und Hersteller- bzw. Lieferindustrie und der ausstehenden Regelung über die Tragung etwaiger Mehrkosten noch nicht gesichert.

Die jüngste Entscheidung des Bundes und des Freistaats Bayern, das Transrapid-Projekt München nicht weiter zu verfolgen, beruht auf einer aktuellen Kostenschätzung durch die Gesamtsystemverantwortlichen (GSV), bestehend aus einem Konsortium der Unternehmen Siemens AG, ThyssenKrupp AG, Hochtief AG, Bilfinger&Berger AG und Max Bögl. Am 27.03.2008 erklärte die GSV, dass der bisher geschätzte Kostenrahmen von 1,85 Mrd. Euro mit 3,2 bis 3,4 Mrd. Euro erheblich überschritten werde.

Die bisherige Kostenschätzung aus dem Jahr 2004 (1,85 Mrd. Euro) ist im Auftrag der Bayerischen Magnetbahnvorbereitungsgesellschaft mbH vorgenommen worden. Der dort entwickelte Kostenrahmen wurde durch ihre Nachfolgegesellschaft, die DB Magnetbahn GmbH, kontinuierlich fortgeschrieben. Zweifel an der Belastbarkeit der Schätzungen wurden durch die Gesellschaft zu keinem Zeitpunkt gegenüber dem Bund geäußert. Auch die GSV hatte sich im Rahmen der Realisierungsvereinbarung vom 24.09.2007 dazu bereit erklärt, diesen Rahmen einhalten zu wollen, und sich einem Design-to-Cost-Prozess verpflichtet.

Der Bund ist zu einer Aufstockung der Förderungsbeträge nicht bereit. Das Projekt wird insgesamt nicht weiterverfolgt. Dem Anliegen der Petition ist damit entsprochen worden.

Der Petitionsausschuss empfiehlt, das Petitionsverfahren abzuschließen.