

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Kerstin Andreae, Alexander Bonde, Peter Hettlich, Anna Lührmann und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 16/5330 –**

Zukunft des Satellitennavigationssystem Galileo

Vorbemerkung der Fragesteller

Laut Bericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung an den Ausschuss für Wirtschaft vom 27. März 2007, endet am 10. Mai 2007 die von Bundesminister Wolfgang Tiefensee in seiner Funktion als Ratspräsident gesetzte Frist an das Bewerberkonsortium, „durch Umsetzung des sog. Van-Miert-Abkommens die Voraussetzungen für die Wiederaufnahme der Konzessionsverhandlungen zu schaffen und die Verhandlungen unverzüglich fortzuführen.“ Nach Zeitungsberichten vom 7. Mai 2007 (FAZ, Handelsblatt) wird Bundesminister Wolfgang Tiefensee den Stop der laufenden Konzessionsausschreibung vorschlagen. Die öffentlich-private Partnerschaft zur Realisierung des Milliardenprojekts dürfte damit als gescheitert gelten.

1. Welche Ziele verfolgt die Europäische Union mit dem Projekt „Galileo“?

Als Pfeiler der europäischen Weltraumpolitik ist „Galileo“ ein besonderes Beispiel für Europas Anstrengungen in Raumfahrt, Hochtechnologie und Innovation. Auf wirtschaftlichem Gebiet ergeben sich mit „Galileo“ hervorragende Chancen für europäische Raumfahrt- und Dienstleistungsunternehmen. Gleichzeitig soll mit „Galileo“ die Unabhängigkeit der Europäischen Union von den beiden weltweit bestehenden Satellitennavigationssystemen – dem amerikanischen GPS und dem russischen GLONASS, die militärisch und national kontrolliert werden – gesichert werden.

2. Wie schätzt die Bundesregierung die Marktchancen von „Galileo“ vor dem Hintergrund ein, dass das amerikanische GPS System, das weltweit in einer Basisvariante kostenlos zur Verfügung stehen soll, zeitnah ausgebaut wird und weitere Länder wie Russland und China eigene Systeme einführen wollen?

„Galileo“ bietet über einen ebenso wie das GPS-Basissignal kostenlosen Dienst hinaus weitere Dienste an. Die Unterschiede dieser kostenpflichtigen Dienste zum

kostenlosen Basissignal liegen hierbei nicht ausschließlich in der Präzision der Navigation, sondern in zusätzlichen Eigenschaften der Signale. So wird der Kommerzielle Dienst gegenüber dem Basissignal über ein höheres Leistungspotenzial verfügen und insbesondere eine Garantie der jederzeitigen Verfügbarkeit bieten. Das „Safety-of-Life“-Signal wird darüber hinaus eine Integritätsmeldung enthalten, d. h. jederzeit den Nutzer über die aktuelle Navigationsgenauigkeit informieren. Dies ist für sicherheitskritische Anwendungen von ausschlaggebender Bedeutung. Auch mit dem „Public Regulated Service“, einem besonders verschlüsselten Signal, das ausschließlich von staatlichen Institutionen des Sicherheitsbereichs genutzt werden soll, können Einnahmen erzielt werden.

3. Wann rechnet die Bundesregierung mit dem Start dieser verbesserten Version von GPS und dem Start von weiteren Systemen aus Russland und China?

Die neue Generation von GPS ist nicht vor 2015 zu erwarten. Russland hat angekündigt, ab 2009 die globale Verfügbarkeit von GLONASS mit 24 Satelliten sicherstellen zu wollen. Das chinesische System soll nach eigenen Angaben ab 2008 zumindest das Gebiet Chinas und einiger Nachbarstaaten abdecken. Die Bundesregierung verfügt derzeit über keine näheren Informationen zu diesen Startterminen.

4. Wann ist mit der Inbetriebnahme von „Galileo“ zu rechnen?

„Galileo“ wird nach aktuellen Planungen bei öffentlicher Beschaffung des Systems Ende 2012 an den Start gehen können.

5. Welche Nutzungsvorteile weist „Galileo“ gegenüber dem amerikanischen GPS auf?

„Galileo“ wird im Vergleich zu GPS über eine höhere Genauigkeit und Verlässlichkeit verfügen. Hierbei spielt das Herzstück der „Galileo“-Satelliten, die Wasserstoff-Maser-Atomuhr, eine entscheidende Rolle. Durch seine aus 30 Satelliten bestehende Konstellation erreicht „Galileo“ zum Beispiel eine Signalabdeckung auch in hohen Breitengraden oder in dicht bebauten Gebieten. Die Funktionsgarantie von „Galileo“ ermöglicht erst einen umfassenden Einsatz dieser Technologie in sicherheitskritischen Bereichen wie in der Luftfahrt oder dem Schiffsverkehr.

6. Inwieweit unterscheiden sich die Erwartungen bezüglich der Wirtschaftlichkeit des Projekts zwischen der Europäischen Union und dem Konsortium?

Das Bewerberkonsortium war nicht bereit, eine aus Sicht der öffentlichen Hand im Rahmen einer Öffentlich-Privaten Partnerschaft angemessene Verteilung der Risiken zu akzeptieren. Die wesentlichen Projektrisiken, insbesondere das Einnahmerisiko, sollten von der öffentlichen Hand übernommen werden.

7. Inwieweit hätte ein Scheitern des Konzessionsmodells Auswirkungen auf den Zeitplan für die Inbetriebnahme und die Wirtschaftlichkeit von „Galileo“?

Nach den bisherigen Darlegungen der Industrie ist bei Weiterführung der Konzessionsverhandlungen mit einer Verzögerung von etwa zwei Jahren zu rechnen. Die Inbetriebnahme von „Galileo“ würde dann erst im Jahr 2014 stattfinden. Der öffentliche Aufbau des Systems kann diesen Zeitverzug verhindern.

8. Welchen Stand haben die Verhandlungen zwischen der Europäischen Union und dem Konsortium aus acht europäischen Firmen, die Galileo aufbauen und als Konzessionär 20 Jahre betreiben sollen?

Präsidenschaft und Kommission werden dem Verkehrsministerrat im Juni vorschlagen, die Verhandlungen zu beenden und über eine alternative Realisierung von „Galileo“ zu entscheiden. Das bisherige Konzessionsmodell hat sich als nicht Erfolg versprechend erwiesen.

9. Welche Gründe wären ausschlaggebend für das Scheitern des Konzessionsmodells?

Nach heutigem Stand ist wesentlicher Grund für das Scheitern des Konzessionsmodells die Weigerung der Industrie, die Verhandlungen hierzu wieder aufzunehmen.

10. Welche Initiativen hat die Bundesregierung ergriffen, um das Scheitern der Verhandlungen zu verhindern?

Die Bundesregierung hat in der Vergangenheit darauf gedrungen, dass das Vergabeverfahren im Wettbewerb zügiger voran gebracht wird und hat die Fusion der beiden Bieter als für das wettbewerbliche Vergabeverfahren schädlich kritisiert. In ihrer Rolle als Ratspräsidenschaft hat sie unverzüglich die Kommission aufgefordert, Transparenz zum Stand der Verhandlungen zu schaffen sowie im März des Jahres eine Ratsentscheidung herbeigeführt, mit der die Kommission zur Erarbeitung von Alternativszenarien für die Organisation von Aufbau und Betrieb des Systems aufgefordert wird. Darüber hinaus hat auf Initiative der deutschen Ratspräsidenschaft der Verkehrsministerrat im März 2007 dem Konsortium ein Ultimatum zur Weiterführung der Verhandlungen gesetzt.

Nachdem die Frist für das Konsortium am 10. Mai 2007 abgelaufen ist, hat die Kommission die angeforderten Alternativvorschläge vorgelegt. Diese werden derzeit diskutiert und sollen einer Entscheidung im Rat zugeführt werden.

11. Wird die Bundesregierung an „Galileo“ auch für den Fall festhalten, dass die Ausschreibung des Konzessionsmodells scheitert?

Die Bundesregierung unterstützt das Projekt „Galileo“ auch nach dem Scheitern des bisherigen Konzessionsmodells und ist nach wie vor von dessen strategischen und wirtschaftlichen Nutzen überzeugt. Die Bundesregierung wird sich allerdings nachdrücklich dafür einsetzen, dass weitere Verzögerungen vermieden und die finanziellen Belastungen für die öffentliche Hand begrenzt werden. Darüber hinaus unterstützt die Bundesregierung die bisher getroffenen Absprachen über wesentliche Standorte und Hauptauftragnehmer.

12. Wenn ja, wie sollen Aufbau und Betrieb des Systems sichergestellt werden, und welche Rolle sollen dabei in Zukunft private Investoren spielen?

Die Entscheidungen hierzu werden derzeit im Rat vorbereitet. Nach dem Vorschlag der Kommission, der von der Ratspräsidenschaft unterstützt wird, soll für den Aufbau von „Galileo“ der Weg einer öffentlichen Beschaffung gewählt werden. Auch für den Betrieb muss ein neues Konzept entwickelt werden.

13. Mit welchen Gesamtkosten für Entwicklung und Inbetriebnahme hat die Bundesrepublik Deutschland bislang gerechnet, und welche Kosten sind dem europäischen Steuerzahler bislang für Entwicklung und Aufbau von „Galileo“ entstanden?

Die derzeitige Entwicklungsphase wird von der ESA (European Space Agency) im Auftrag der EU durchgeführt und hälftig von ESA und EU finanziert. Nach dem ESA-Programm sind für die Entwicklung des „Galileo“-Systems 1 502 Mio. Euro (Wirtschaftliche Bedingungen [WB] 2001) vorgesehen. Die Gesamt-Ist-Ausgaben in der Entwicklungsphase belaufen sich zum 31. Dezember 2006 auf ca. 727 Mio. Euro (lfd. WB). Der ESA-Anteil wird mit Beiträgen der Mitgliedstaaten finanziert. Hierfür wird Deutschland bis 2009 einen Finanzierungsanteil von insgesamt 142,32 Mio. Euro (eskaliert auf laufende WB) erbringen. Darüber hinaus wird die ESA zur Deckung von weiteren Programmkosten (ca. 104 Mio. Euro [WB 2001]) die so genannte 120-Prozent-Regel der ESA in Anspruch nehmen. Das bedeutet, dass jedes Teilnehmerland verpflichtet ist, bis zu maximal 20 Prozent der Programmkosten zusätzlich aufzubringen. Diese Regel kann von der ESA ohne Zustimmung der MS in Anspruch genommen werden. Dies bedeutet für Deutschland einen Anteil von 22,38 Mio. Euro (eskaliert auf laufende WB), sodass Deutschland insgesamt rund 165 Mio. Euro für die Entwicklung des Systems übernehmen wird.

Für den Aufbau des Projekts standen die endgültigen Kosten noch nicht fest, da sie vom Ergebnis der Konzessionsverhandlungen abhingen. Sie wurden zuletzt für Systemaufbau und Gesamtlaufzeit der Konzession (20 Jahre) von der Kommission auf rund 10 Mrd. Euro geschätzt.

14. Mit welchen Mehrkosten rechnet die Bundesregierung nun für den Fall, dass „Galileo“ ohne private Partner entwickelt und in Betrieb gesetzt wird, und welcher Kostenanteil entfällt davon auf Deutschland?

Die Europäische Kommission geht im Vergleich zum bisherigen Konzessionsmodell insgesamt von einer geringeren Gesamtbelastung für die öffentliche Hand von ca. 2 Mrd. Euro aus, da die vom Konzessionär geforderte garantierte Eigenkapitalrendite und die durch die öffentliche Seite bereitzustellenden Finanzierungskosten des privaten Fremdkapitals entfallen. Sie schätzt, dass sich die Kosten für einen öffentlichen Aufbau auf insgesamt ca. 3,4 Mrd. Euro belaufen werden.

Die Position der Bundesregierung ist dabei, dass eine Erhöhung der Obergrenzen der finanziellen Vorausschau 2007 bis 2013 der EU zur Finanzierung von „Galileo“ ausgeschlossen werden muss.

15. Welche Haftungsrisiken sieht die Bundesregierung aus der geplanten garantierten Verfügbarkeit des Satellitensignals?

Derzeit ist noch zu entscheiden, wie der Betrieb von „Galileo“ organisiert werden soll. Deshalb sind keine belastbaren Aussagen zu den Haftungsrisiken möglich.

16. Unterstützt die Bundesregierung eine militärische Nutzung des Systems?

„Galileo“ ist als ziviles System unter ziviler Kontrolle geplant, eine militärische Kontrolle ist somit ausgeschlossen.