

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Jan Mücke, Patrick Döring, Joachim Günther (Plauen), Dr. Karl Addicks, Christian Ahrendt, Uwe Barth, Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Mechthild Dyckmans, Ulrike Flach, Otto Fricke, Paul K. Friedhoff, Dr. Edmund Peter Geisen, Hans-Michael Goldmann, Miriam Gruß, Heinz-Peter Haustein, Elke Hoff, Michael Kauch, Hellmut Königshaus, Gudrun Kopp, Heinz Lanfermann, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Patrick Meinhardt, Burkhardt Müller-Sönksen, Dirk Niebel, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Cornelia Pieper, Jörg Rohde, Frank Schäffler, Dr. Hermann Otto Solms, Dr. Max Stadler, Dr. Rainer Stinner, Florian Toncar, Christoph Waitz, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Hartfrid Wolff (Rems-Murr), Martin Zeil, Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP**

### **Finanzierung des Transrapid-Projektes zur Anbindung des Flughafen München an den Münchner Hauptbahnhof und das Fernbahnschnellnetz**

Die Fraktionen der CDU, CSU und SPD haben in ihrem Koalitionsvertrag vom 11. November 2005 ausdrücklich zur Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit des Technologiestandorts Deutschland vereinbart, dass verschiedene so genannte innovative Leuchtturmprojekte verwirklicht werden sollen. Der Koalitionsvertrag führt den Ausbau von Bahnschnellsystemen explizit aus und nennt dabei als Ziel der Verwirklichung mindestens einer Transrapid-Referenzstrecke in Deutschland.

Am 23. August 2000 vereinbarten die Bundesregierung und die für den Bau des Transrapids zuständige Systemindustrie sowie die Deutsche Bahn AG die Realisierung einer Referenzstrecke des Transrapids in Deutschland. In der „Vereinbarung über die weitere Behandlung der deutschen Magnetschwebbahntechnik“ zwischen dem Bundesministerium für Bau- und Wohnungswesen und der Siemens Aktiengesellschaft, der Thyssen Transrapid System GmbH und der Transrapid International GmbH & Co. KG wird unter Nummer 1c Folgendes ausgeführt:

„[...] Das Bundesministerium für Bau- und Wohnungswesen beabsichtigt, spätestens am 30. Juni 2002 gemeinsam mit den jeweiligen Bundesländern [...] die Finanzierung für die veranschlagten Kosten zu sichern. (Der Bund ist bereit, sich mit bis zu 6,1 Milliarden DM – abzüglich der bereits verausgabten bzw. zum Ausbau der Eisenbahnstrecke Hamburg–Berlin vorgesehenen Mittel bis zu eine Milliarde DM – an der Zukunftssicherung und Projektrealisierung der deutschen Magnetschwebbahntechnik zu beteiligen.) [...]“

Mit der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens im Jahr 2003 für eine Transrapidstrecke zwischen dem Flughafen München und dem Hauptbahnhof München, wurden die Voraussetzungen aus der zitierten Vereinbarung erfüllt.

Das Bundesministerium der Finanzen teilte am 7. November 2007 auf eine Anfrage der Fraktion der CSU des Stadtrates München mit:

„[...] Die in der Finanzplanung für das Transrapid-Projekt Flughafenanbindung München bisher vorgesehenen Mittel sind innerhalb des Verkehrshaushaltes bereitgestellt worden. Das sachlich zuständige Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat hierfür die Realisierung anderer Projekte im Bereich der Bundesfern- und Bundeswasserstraßen sowie der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes zurückstellen müssen. Sofern das Transrapid-Projekt nicht realisiert werden sollte, werden die Mittel den Investitionen in die klassischen Verkehrsträger wieder zugeführt. [...]“

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Misst die Bundesregierung der „Vereinbarung über die weitere Behandlung der deutschen Magnetschwebbahntechnik“ zwischen dem Bundesministerium für Bau- und Wohnungswesen und der Siemens Aktiengesellschaft, der Thyssen Transrapid System GmbH und der Transrapid International GmbH & Co. KG noch Gültigkeit zu, und wenn ja, welche Schlüsse werden daraus gezogen?
2. Falls es zutreffend ist, dass das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wegen der in der Finanzplanung eingestellten Mittel im Verkehrshaushalt, andere Projekte im Bereich der Bundesfern- und Bundeswasserstraßen sowie der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes zurückstellen musste, wie die in der Vorbemerkung zitierte Antwort des Bundesministeriums der Finanzen ausführt, um welche Projekte handelt es sich konkret?
3. Wie ist die Zurückstellung mit der Tatsache zu vereinbaren, dass die Mittel für die Flughafenanbindung aus einer eigenständigen Titelgruppe (Titelgruppe 03 Zukunftssicherung der deutschen Magnetschwebetechnik) des Verkehrshaushaltes geleistet werden?
4. Wie ist die Zurückstellung mit der Tatsache zu vereinbaren, dass diese Titelgruppe in der Legislaturperiode 1994 bis 1998 aus einem Abzug bei allen Ressorts (Tellersammlung) gebildet wurde?
5. Ist es zutreffend, dass bei einem Scheitern des Transrapid-Projektes die eingeplanten Mittel für alternative Projekte verwendet werden?
6. Falls dies der Fall ist, um welche Alternativen handelt es sich dabei konkret, und wie hoch ist ihre Finanzierung jeweils veranschlagt?
7. Ließe sich mit diesen Mitteln auch eine „Express-S-Bahn-Verbindung“ vom Hauptbahnhof München zum Flughafen München finanzieren?
8. Wann könnte eine „Express-S-Bahn-Verbindung“ frühestens fertig gestellt werden?

Berlin, den 8. Februar 2008

**Dr. Guido Westerwelle und Fraktion**