

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Jerzy Montag, Dr. Anton Hofreiter, Cornelia Behm, Hans Josef Fell, Winfried Hermann, Peter Hettlich, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Undine Kurth (Quedlinburg), Dr. Reinhard Loske und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Projekt einer Magnetschwebebahn zwischen dem Münchner Hauptbahnhof und dem Flughafen München II

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

Wir fragen die Bundesregierung:

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?
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?
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?
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?

6. In welchem Maß beteiligt sich die Industrie, die die Strecke angeblich als Referenzprojekt benötigt, an den Kosten?
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?
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?
9. Gab es andere als wirtschaftliche Gründe, die zum Scheitern der Magnetschwebebahnstrecke Berlin–Hamburg geführt haben?
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?
11. Wie groß ist die wirtschaftliche Dimension (Investitionsvolumen, Arbeitsplätze, Exportanteil) der eingeführten und verlässlichen Verkehrsträger S-Bahn, U-Bahn, Tram und Bus in Deutschland?
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?

Berlin, den 7. April 2006

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion