



**Achim Großmann, MdB**

Parlamentarischer Staatssekretär beim  
Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

HAUSANSCHRIFT Invalidenstraße 44, 10115 Berlin  
POSTANSCHRIFT 11030 Berlin

TEL 030 2008-2300  
FAX 030 2008-2319  
E-MAIL [ps-ts-g@bmvbs.bund.de](mailto:ps-ts-g@bmvbs.bund.de)

Vorsitzenden des Ausschusses  
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung  
des Deutschen Bundestages  
Herrn Dr. Klaus W. Lippold MdB  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

nachrichtlich

Vorsitzenden des Haushaltsausschuss  
des Deutschen Bundestages  
Herrn Otto Fricke MdB  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

Vorsitzende des Petitionsausschusses  
des Deutschen Bundestages  
Frau Kersten Naumann MdB  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

BETREFF **Bericht zur Entscheidung über das Ende der Planungen für die Transrapid-Strecke  
in München**

DATUM Berlin, **5.4.08**

Sehr geehrter Herr Vorsitzender, *Lieber Herr Lippold,*

anliegend übersende ich Ihnen den erbetenen Bericht des Bundesministeriums für Verkehr,  
Bau und Stadtentwicklung zum Thema „Bericht zur Entscheidung über das Ende der Planun-  
gen für die Transrapid-Strecke in München“. Für eine Weiterleitung des Berichts an die Mit-  
glieder des Ausschusses durch ihr Sekretariat wäre ich dankbar.

Mit freundlichen Grüßen

Achim Großmann

**Bericht zur „Entscheidung über das Ende der Planungen  
für die Transrapid-Strecke in München“**

Ausgangslage

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) war bereit, mittels einer eigens dafür gegründeten Tochtergesellschaft, der DB Magnetbahn GmbH (DB MB), das Projekt Transrapid München eigenwirtschaftlich zu planen, zu bauen und zu betreiben. Ziel war es, eine attraktive Anbindung des Münchner Flughafens an das Schienenfernverkehrsnetz zu gewährleisten. Als Regionalverkehrsprojekt lag der Transrapid München in der Verantwortung des Freistaates Bayern. Den Rahmen der Projektentwicklung haben die DB AG und der Freistaat Bayern am 09.08.2005 in einer Planungsvereinbarung abgesteckt.

Aufgrund der erwarteten industriepolitischen Bedeutung hatte sich der Bund bereit erklärt, dem Freistaat Bayern zur Unterstützung bei der Realisierung des Projektes eine Bundesfinanzhilfe von maximal 925 Mio. € zu gewähren. Dieser Beitrag war gedeckelt und eine Übernahme eventueller Mehrkosten ausgeschlossen. Mit der Unterzeichnung einer Realisierungsvereinbarung am 24.09.2007 durch den Freistaat Bayern, die DB AG und die Hersteller- und Lieferindustrie war die Realisierung des Projektes noch nicht gesichert, weil u. a.

- das Planfeststellungsverfahren noch nicht abgeschlossen war,
- eine Verwaltungsvereinbarung zwischen Bund und Freistaat Bayern noch ausstand,
- die Tragung möglicher Mehrkosten noch verbindlich zu regeln war und
- der Abschluss eines Vertrages zwischen Projektträger und Hersteller-/Lieferindustrie noch ausstand.

Aktuelle Entscheidungen

Der von der DB MB in einem europaweiten Teilnahmewettbewerb gefundene Gesamtsystemverantwortliche (GSV), bestehend aus einem Konsortium der Firmen Siemens AG, ThyssenKrupp AG, Hochtief AG, Bilfinger&Berger AG und Max Bögl, ist von der DB MB am 30.11.2007 aufgefordert worden, ein indikatives Angebot für das Projekt vorzulegen. Der

GSV erklärte am 27.03.2008, dass dieser Kostenrahmen mit 3,2 bis 3,4 Mrd. € erheblich überschritten werden würde und dass eine nennenswerte Reduzierung der Gesamtinvestitionssumme auch nach weiteren Optimierungen nicht zu erreichen sei. Der Freistaat Bayern war nicht zur Übernahme der voraussichtlichen Mehrkosten bereit. Der Bund blieb bei seiner zuvor erklärten Haltung, dass sein Beitrag gedeckelt sei. Damit ist die Grundlage für eine Realisierung des Projekts nicht mehr gegeben.

Die bisher bekannte Kostenschätzung aus dem Jahr 2004 in Höhe von 1,85 Mrd. € ist im Auftrag der Vorgängergesellschaft der DB MB, der Bayerischen Magnetbahnvorbereitungsgesellschaft mbH, die zu je 50% dem Freistaat Bayern und der DB AG gehörte, vorgenommen worden. Der dort ermittelte Kostenrahmen wurde von der DB MB kontinuierlich fortgeschrieben. Zweifel an dessen Belastbarkeit wurden zu keinem Zeitpunkt geäußert. Auch der GSV hatte in der Realisierungsvereinbarung vom 24.09.2007 erklärt, diesen Rahmen einhalten zu wollen, und sich zu einem Design-to-Cost-Prozess verpflichtet.

Die Systemhäuser haben erklärt, an der Magnetschwebbahntechnik festhalten zu wollen. Daher beabsichtigt das BMVBS nach Wiederaufnahme des Fahrbetriebs auf der Transrapid Versuchsanlage Emsland (TVE), das von ihm beauftragte Weiterentwicklungsprogramm (WEP) zu Ende zu führen und die praktische Nachweisführung der Einsatzreife der weiterentwickelten Technik auf der TVE erbringen zu lassen. Die Systemindustrie hat erklärt, die Versuchsanlage auch weiterhin mitzufinanzieren.

In der geltenden Finanzplanung sind für das Transrapidprojekt München Ausgabemittel in Höhe von insgesamt 195 Mio. € vorgesehen. Für das Vorhaben ist im Bundeshaushalt 2008 eine Verpflichtungsermächtigung über den Gesamtbetrag von 925 Mio. € ausgebracht.

Das Transrapidprojekt München wird jetzt aufgrund der von der Industrie geschätzten erheblichen Kostensteigerungen nicht weiterverfolgt. In diesem Zusammenhang zu klärende Haushaltsfragen werden im Rahmen der Aufstellung des Haushalts 2009 zu entscheiden sein.