

Bericht

**des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zum
„Stand der Verhandlungen über die Finanzierung des Transrapid in München“**

Die Gesamtinvestitionskosten des Projekts Transrapid München belaufen sich auf nominal 1,85 Mrd. Euro. Die Kostenangaben beruhen auf der im Jahre 2001 erstellten Machbarkeitsstudie und sind im Rahmen der Entwurfsplanung des Projektes München im Sommer 2004 bestätigt worden.

Seit geraumer Zeit hat es immer wieder Anläufe und Bemühungen gegeben, eingangs genannte Gesamtinvestitionskosten aufzubringen.

Bundesminister Tiefensee hat bereits im Gespräch mit dem damaligen Staatsminister für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie, Herrn Erwin Huber, am 10.09.2007 die Bereitschaft des Bundes erklärt, seinen Finanzierungsanteil - vorbehaltlich der Zustimmung des Deutschen Bundestages - auf maximal 925 Mio. Euro erhöhen zu wollen, aber nur, wenn der Bund im Gegenzug von jeglichen Kostensteigerungsrisiken freigestellt wird. Der Freistaat Bayern hat dies akzeptiert.

Auf Initiative des damaligen Ministerpräsidenten Stoiber und des damaligen bayerischen Wirtschaftsministers Huber kam am 24.09.2007 ein Gespräch mit den Vorständen der Deutsche Bahn AG (DB AG) und des Herstellerkonsortium zustande. Im Ergebnis des Gesprächs vom 24.09.2007 hat Ministerpräsident Stoiber folgende Finanzierungsbeteiligung dargestellt: Freistaat Bayern 490 Mio. Euro, DB AG 235 Mio. Euro, Siemens 25 Mio. Euro, ThyssenKrupp 25 Mio. Euro, Flughafen München GmbH 100 Mio. Euro, Europäische Kommission 50 Mio. Euro. Mit dem Betrag des Bundes in Höhe von 925 Mio. Euro wäre damit die Finanzierungslücke geschlossen, wobei alle Beträge noch unter Gremien- bzw. Haushaltsvorbehalt stehen.

Gleichwohl kann aus Sicht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung die Realisierung des Projektes Transrapid München noch nicht als gesichert gelten, da neben der ausstehenden Absicherung der Finanzierung durch die Haushaltsgesetzgeber das Planfeststellungsverfahren noch nicht abgeschlossen ist, eine Verwaltungsvereinbarung zwischen Bund und

Freistaat Bayern noch abzuschließen ist, die Tragung des Kostensteigerungsrisikos noch verbindlich geregelt werden muss, gegebenenfalls in Form eines Zielkostenprojekts, sowie der Abschluss eines Vertrages zwischen Projektträger und Gesamtsystemverantwortlichen (GSV) noch aussteht.

Die Beantragung eines Zuschusses für transeuropäische Netze (TEN-Zuschusses) für den Bau des Projektes könnte angesichts des Planungsstandes frühestens mit dem Jahresprogramm 2008 erfolgen. Die Bundesregierung hat ihre Bereitschaft erklärt, einen entsprechenden Antrag des Projektträgers bei der Europäischen Kommission einzureichen. Die Anträge von Mitteln aus dem Jahresprogramm erfolgen regelmäßig zu Beginn eines Programmjahres, die Entscheidung trifft die Kommission regelmäßig im Herbst des Programmjahres. Die grundsätzliche Förderfähigkeit des Projektes ergibt sich daraus, dass der Transrapid zu den Bestandteilen des transeuropäischen Verkehrsnetzes zählt (Gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, Art. 10, Abs. 2). Die Transrapidstrecke ist daher auch im Anhang I (Leitschema 3.4) dieser Leitlinie dargestellt. Auf Grund dieser Voraussetzungen wurde dem Projekt bereits ein Zuschuss für die Durchführung der Planungsphase in Höhe von 7,5 Mio. Euro gewährt.

Der Beitrag der Flughafen München GmbH bedarf einer entsprechenden Beschlussfassung der Gesellschafter.