

straße 2n kann vorgenommen werden, und wie beurteilt die Bundesregierung die Wirtschaftlichkeit der privaten Vorfinanzierung im Vergleich zur herkömmlichen Finanzierung von Bundesstraßen?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Achim Großmann vom 10. August 2007

Die im Straßenbauplan 2007 ausgewiesenen Gesamtkosten von 235,9 Mio. Euro teilen sich auf in 153,8 Mio. Euro Baukosten und 82,1 Mio. Euro Finanzierungskosten. Die gegenüber einer Haushaltsfinanzierung höheren Finanzierungskosten der privaten Vorfinanzierung sind grundsätzlich dann gerechtfertigt, wenn aufgrund des Zeitgewinns durch mehr Wachstum, Einkommen und Beschäftigung erhebliche volkswirtschaftliche Vorteile erreicht werden.

Aufgrund der hohen Mittelbindungen zukünftiger Haushalte und der damit verbundenen Einschränkung der politischen Handlungsfähigkeit wird jedoch die private Vorfinanzierung seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung nicht weiter angewandt.

58. Abgeordneter
Dr. Anton Hofreiter
(BÜNDNIS 90/
DIE GRÜNEN)
- In welche Höhe werden für das Transrapid-Projekt in München im Jahresprogramm TEN-Fördermittel beantragt, und wird durch diese TEN-Mittel der finanzielle Beitrag des Bundes oder des Freistaates Bayern verringert?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Achim Großmann vom 10. August 2007

Die KOM hat im Jahr 2003 auf Antrag der Bundesregierung für die Planung des Projekts Transrapid München TEN-Zuschüsse in Höhe von 7,5 Mio. Euro bewilligt. Die Bundesregierung wird sich nach Klärung der offenen Fragen zwischen dem Freistaat Bayern und dem Bund und Abschluss des Planfeststellungsverfahrens im Jahr 2008 um Zuschüsse für den Bau bemühen. Ein entsprechender Förderantrag kann daher frühestens für das Jahresprogramm 2008 gestellt werden. Über dessen Höhe lassen sich derzeit keine belastbaren Aussagen machen. Die EU-Mittel werden dem finanziellen Beitrag des Bundes zugerechnet.

59. Abgeordneter
Dr. Anton Hofreiter
(BÜNDNIS 90/
DIE GRÜNEN)
- Mit welchem Wert auf den im Rahmen der Nutzen-Kosten-Analyse der Bewertung der Projekte des Bundesverkehrswegeplans ermittelten monetären Gesamtprojektnutzen werden die Wirkungen veränderter Hinterlandan-