



BAYERISCHER LANDTAG
ABGEORDNETER
DR. MARTIN RUNGE

Dr. Martin Runge · Fasanenweg 44a · 82194 Gröbenzell

Maximilianeum
81627 München
Telefon (089) 41 26-27 53
Telefax (089) 41 26-11 35

Fasanenweg 44a
82194 Gröbenzell
Telefon (08142) 59 71 52
Telefax (08142) 59 71 53

E-Mail: martin.runge@gruene-fraktion-bayern.de

München, den 21.03.2010

Schriftliche Anfrage des Abgeordneten Dr. Martin Runge, Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN
Finanzierung und Realisierung von Infrastrukturprojekten des SPNV und des Allgemeinen ÖPNV in Bayern I (Infrastrukturprojekte SPNV/ÖPNV I)

Was für die Bedarfsplanungsprojekte auf Bundesebene gilt, der Bundesverkehrswegeplan ist bekanntermaßen ausweglos unterfinanziert, gilt für Vorhaben des SPNV und des Allgemeinen ÖPNV in Bayern gleichermaßen. Zwischen dem Finanzbedarf für die als dringlich angesehenen Projekte und den hierfür zur Verfügung stehenden Finanzmitteln klafft eine riesige Lücke. Aus dem GVFG-Bundesprogramm, das der Förderung von ÖPNV-Schienenverkehrswegen in Verdichtungsräumen und den dazugehörigen Randgebieten mit zuwendungsfähigen Kosten über 50 Millionen Euro dient und das bekanntlich im Jahr 2019 ausläuft, stehen je Jahr ca. 330 Millionen Euro für Projekte in allen 16 Bundesländern zur Verfügung. Aus Bayern gibt es für die nächsten Jahre Anmeldungen für Projekte, deren Gesamtkosten auf etwa 5,4 Milliarden Euro beziffert werden (ca. 3,8 Milliarden Euro für DB-Vorhaben und ca. 1,6 Milliarden Euro für kommunale Vorhaben). Das Volumen der hierfür gewünschten Finanzhilfen des Bundes liegt bei knapp 2,6 Milliarden Euro. Von diesem Betrag ist bis 2009 erst ein sehr kleiner Teil zugewendet worden. Es steht allerdings nicht zu erwarten, dass der Bund in den nächsten Jahren zwei Drittel seiner Mittel aus dem GVFG-Bundesprogramm, welche wie gesagt der Förderung von Projekten in allen Bundesländern dienen sollen, nach Bayern gibt. Mindestens ebenso Engpassfaktor wie die Bundesmittel (für SPNV-Investitionen außerhalb von Ballungsräumen und unterhalb der zuwendungsfähigen Kosten von 50 Millionen Euro gibt es noch die BSchWAG-8/2-Mittel, in den letzten Jahren sind diese Mittel in einer Größenordnung im unteren zweistelligen Millionenbereich je Jahr nach Bayern geflossen.) sind die komplementär einzusetzenden Landesmittel. Hierbei handelt es sich um nicht konsumtiv ausgegebene (i.e.L. für die Bestellung von Zugkilometern im SPNV) und ggf. angesparte Regionalisierungsmittel, um FAG-Mittel und um Mittel aus dem GVFG-Landesprogramm. Um diese Mittel konkurrieren nicht nur die o.g. Schienenverkehrsprojekte mit Kosten über 50 Millionen Euro, sondern auch zahlreiche kleinere SPNV- und ÖPNV-Projekte und partiell auch Straßenbauvorhaben.

In diesem Zusammenhang stellen wir folgende Fragen:

1. Wann rechnet die Staatsregierung mit Beginn der Arbeiten, mit deren Fertigstellung und mit Inbetriebnahme für die nachfolgend aufgezählten Projekte, wie hoch belaufen sich die aktuell geschätzten Kosten der jeweiligen Projekte und mit welchen Mitteln, aus welchen Programmen sollen diese Projekte jeweils finanziert werden (aufgegliedert jeweils nach GVFG-

Bundesmitteln, FAG-Mitteln, Regionalisierungsmitteln, GVFG-Landesmitteln, ggf. Bahneigenmitteln und regulären HH-Mitteln):

- a) 1) S-Bahn München, Zweiter S-Bahn-Tunnel, 2) S-Bahn München, viergleisiger Ausbau Berg am Laim . Markt Schwaben (Anteil S-Bahn), 3) S-Bahn München, S7 Wolfratshausen . Geretsried, 4) S-Bahn München, Erdinger Ringschluss, 5) S-Bahn München, S4 West, Ausbau Pasing . Buchenau (bzw. Pasing . Eichenau), einschließlich Entschärfung des Engpasses Westkopf Pasing, 6) S-Bahn Nürnberg, 2. Baustufe Bamberg . Nürnberg Hbf. . Hartmannshof, 1. BA, Bamberg . Nürnberg Hbf., 7) S-Bahn Nürnberg, Nürnberg . Ansbach (-Dombühl), 8) S-Bahn Nürnberg, 2. Baustufe Bamberg . Nürnberg . Hartmannshof, 2. BA, Lauf a.d.P. . Hartmannshof, 9) S-Bahn Nürnberg, Nürnberg Hbf. . Neumarkt (Opf.) und
 - b) 1) Straßenbahn Augsburg, Mobilitätsdrehscheibe, 2) U-Bahn München, U3-Nord OEZ . Moosach, 3) U-Bahn München, U6 . Süd Planegg Klinikum Großhadern . Martinsried, 4) U-Bahn Nürnberg, BA 3.1 Stadthalle Fürth . Hardhöhe, 5) U-Bahn Nürnberg, BA 3.2 Hardhöhe . Fürth/Kiesbühl, 6) U-Bahn Nürnberg, BA 1 Gustav-Adolf-Straße . Friedrich-Ebert-Platz einschl. AGT BA 1.1, 1.2 und 1.3, 7) U-Bahn Nürnberg, U3, BA 3, Baustufe 2, Nordwestring . (Friedrich-Ebert-Platz . Gustav-Adolf-Str.) . Gerbersdorf und 8) Straßenbahn Würzburg, Linie 6, Würzburg Hbf. . Hubland?
2. Wie viele FAG-Mittel sind in den letzten zehn Jahren für wie viele Schienenverkehrsprojekte mit zuwendungsfähigen Gesamtkosten in Höhe von mehr als 50 Millionen Euro geflossen?
 3. Wie viele FAG-Mittel sind in den letzten zehn Jahren für wie viele Schienenverkehrsprojekte mit zuwendungsfähigen Gesamtkosten in Höhe von weniger als 50 Millionen Euro geflossen?
 4. Wie viele Regionalisierungsmittel sind in den letzten zehn Jahren für wie viele Schienenverkehrsprojekte mit zuwendungsfähigen Gesamtkosten in Höhe von mehr als 50 Millionen Euro geflossen?
 5. Wie viele Regionalisierungsmittel sind in den letzten zehn Jahren für wie viele Schienenverkehrsprojekte mit zuwendungsfähigen Gesamtkosten in Höhe von weniger als 50 Millionen Euro geflossen?
 6. Wie viele GVFG-Landesmittel sind in den letzten zehn Jahren für wie viele Schienenverkehrsprojekte mit zuwendungsfähigen Gesamtkosten in Höhe von mehr als 50 Millionen Euro geflossen?
 7. Wie viele GVFG-Landesmittel sind in den letzten zehn Jahren für wie viele Schienenverkehrsprojekte mit zuwendungsfähigen Gesamtkosten in Höhe von weniger als 50 Millionen Euro geflossen?

Martin Runge

Um Beantwortung innerhalb der üblichen Frist und Aufnahme in die Landtagsdrucksachen wird gebeten.