

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Dr. Martin Runge**  
**BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**  
vom 12.12.2012

### 2. Münchner S-Bahn-Röhre – Die Röhre und der Staatshaushalt sowie das Finanzierungskonzept aus dem November 2012 I (Stammstrecke 45)

Am 27. November 2012 verkündeten Bayerns Ministerpräsident Seehofer und Staatsminister Zeil den Durchbruch bei der Frage der Finanzierung der 2. Münchner S-Bahn-Stammstrecke. (Seehofer: „Der entscheidende Durchbruch ist gelungen.“ Zeil: „Der Weg für die 2. Stammstrecke ist frei.“) Minister Zeil präsentierte in einer Pressekonferenz folgende Eckpunkte des neuen Finanzierungskonzeptes: Als Projektkosten, „nominalisiert“ bis zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme, wurden 2,047 Milliarden Euro angegeben. Dies ist ein deutlich niedrigerer Betrag, als zuvor von DB AG wie auch von der Staatsregierung selber genannt. (Im Dezember 2011 hatte beispielsweise das Bayerische Wirtschaftsministerium eine Kostenhöhe von 2,2 Milliarden Euro verkündet.) Finanziert werden sollten/sollen diese Kosten laut Staatsregierung durch a) 923 Millionen Euro freistaatlicher Mittel, b) 257 Millionen Euro GVFG-Bundesmittel, c) 492 Millionen Euro aus dem letztverbliebenen FMG-Darlehen (251 Millionen Euro Freistaat, 113 Millionen Euro LH München, 128 Millionen Euro Bund), d) weitere 34 Millionen Euro LH München (für Maßnahmen beim Bau der Umweltverbundröhre Laim), e) 133 Millionen von der DB AG, f) zusätzliche 100 Millionen Euro vom Freistaat aus dessen Rücklagen und g) einem weiteren vom Freistaat gewährten Zuschlag in Höhe von 108 Millionen Euro aus Regionalisierungsmitteln, welche bisher angeblich/anscheinend zur Finanzierung von Bedarfsplanprojekten eingeplant waren (s. u.).

Im Nachtragshaushalt 2008 des Freistaates Bayern, fortgeführt dann im Doppelhaushalt 2009/2010, findet sich eine Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 750 Millionen Euro zur Deckung des bayerischen Finanzierungsanteiles für die 2. Münchner S-Bahn-Stammstrecke. Bestritten werden sollten die dann für die Folgejahre anstehenden Ausgaben aus GVFG-Landesmitteln, aus FAG-Mitteln und aus Regionalisierungsmitteln. Die Kosten des Projektes wurden auf 1,64 Milliarden Euro geschätzt, wobei davon ausgegangen wurde, dass vom Bund 792 Millionen Euro und vom Freistaat Bayern 848 Millionen Euro zu tragen seien. Von Letzteren wiederum seien knapp 100 Millionen Euro bereits aus Landesmitteln finanziert worden. („Unter Berücksichtigung der bereits teilweise vereinbarten und insoweit durchfinanzierten Planungen ergeben sich durch den Bau- und Finan-

zierungsvertrag noch Verpflichtungen von rund 750 Millionen Euro.“) Mit dem Nachtragshaushalt 2010 wurde dann die Verpflichtungsermächtigung für die vom Freistaat noch zu tragenden Kosten auf 936 Millionen Euro aufgestockt. Die Erhöhung um 186 Millionen Euro wurde begründet mit „Berücksichtigung der einzukalkulierenden Baukostensteigerungen“. Ausgegangen wurde Ende 2010 demzufolge von Projektkosten in Höhe von gut zwei Milliarden Euro.

Im März 2012 wurde dann anlässlich des Nachtragshaushaltes 2012 ein neuer Titel für die „Vorfinanzierung von Zuschüssen aus dem GVFG-Bundesprogramm für den Neubau der 2. Stammstrecke der S-Bahn München“ beschlossen und mit 350 Millionen Euro dotiert („zur Vorfinanzierung derzeit fehlender Bundesmittel“. „Weitere 350 Millionen Euro müssen anderweitig vorfinanziert werden.“). Von Vertretern der Staatsregierung wie auch der CSU-Landtagsfraktion kam zu diesem Zeitpunkt die Ansage, dass mit der Verpflichtungsermächtigung über 936 Millionen Euro zur Bestreitung des bayerischen Finanzierungsanteiles und mit der weiteren Verpflichtungsermächtigung über 350 Millionen Euro zur hälftigen Vorfinanzierung fehlender Bundesmittel die Grenze des vom Freistaat Leistbaren erreicht sei. (Z. B.: „Der Freistaat hat Verantwortung für ganz Bayern. Weiter als die zusätzliche Vorfinanzierung von 350 Millionen Euro kann der Freistaat deshalb nicht gehen“, Ergebnisprotokoll einer Besprechung am 13.01.2012 zur Thematik Vorfinanzierung der 2. Stammstrecke zwischen Vertretern der LH München und des STMWIVT in den Räumen eben dieses Ministeriums, S. 4)

Ende November 2012 waren diese Aussagen und die vorgenannten Haushaltsansätze bereits wieder Makulatur. Neben der Verpflichtungsermächtigung über 936 Millionen Euro soll es nun im Haushalt 2013/2014 eine weitere Verpflichtungsermächtigung über 459 Millionen Euro geben. Dieser Betrag setzt sich wie oben bereits ausgeführt zusammen aus a) dem Anteil des Freistaates am FMG-Darlehen in Höhe von 251 Millionen Euro, b) weiteren 100 Millionen Euro, die Bayern aus „Rücklagen“ in das Projekt zweite Stammstrecke stecken will/soll, und c) einem weiteren Zuschlag in Höhe von 108 Millionen Euro aus Regionalisierungsmitteln, welche bisher angeblich/anscheinend zur Finanzierung von Bedarfsplanprojekten eingeplant waren. („Entlastung des Freistaates Bayern durch den Bund bei Bedarfsplanprojekten 108 Mio. €; die bisher hierfür eingeplanten Regionalisierungsmittel werden zur Finanzierung der 2. Stammstrecke eingesetzt unter der Voraussetzung, dass der Bund diese Bedarfsplanprojekte weiterhin zeitgerecht umsetzt.“)

Im Ergebnis heißt dies, dass der Freistaat Bayern jetzt knapp 1,5 Milliarden Euro zum Projekt 2. Münchner S-Bahn-Stammstrecke beisteuern will/soll, was sehr bemerkenswert

ist, waren doch noch Anfang dieses Jahres 936 Millionen Euro (zuzüglich der 350 Millionen zur Vorfinanzierung) die von der Staatsregierung genannte Obergrenze. Ausgegangen werden muss zudem davon, dass der Finanzierungsbeitrag, den die Staatsregierung aktuell vom Bund erwartet (257 Millionen Euro aus dem GVFG-Bundesprogramm und 128 Millionen Euro Anteil des Bundes am FMG-Darlehen), noch gar nicht gesichert ist und dass vor allem die Gesamtkosten des Projektes deutlich über den von der Staatsregierung aktuell angesetzten 2,047 Milliarden Euro liegen dürften. Das bedeutet, dass das finanzielle Risiko des Freistaates immens hoch ist. („Zur Realisierung der 2. Stammstrecke ist vom Freistaat Bayern gegenüber der DB AG anzuzeigen, dass die Durchfinanzierung der Maßnahme gesichert ist. In diesem Fall haftet der Freistaat für den Bundesanteil.“)

In diesem Zusammenhang bitten wir um Beantwortung folgender Fragen:

1. Welcher Planungsstand und welcher Preisstand lagen jeweils den Kostenansätzen, die Basis für die Meldungen für die GVFG-Bundesprogramme 2012–2016, 2013–2017 und 2014–2018 waren, zugrunde?
2. Was sind die zuletzt ermittelten Kostenansätze für die 2. Münchner S-Bahn-Röhre und für die netzergänzenden Maßnahmen und welcher Preisstand liegt diesen Kostenansätzen jeweils zugrunde?
3. Mit welcher Kostenhöhe wird aktuell für die Planung des Projektes gerechnet, in welcher Größenordnung sind die Planungs- und Genehmigungsverfahren bereits durchfinanziert?
4. Von wem und aus welchen Programmen wurden die Kosten für die bereits durchfinanzierten Planungen getragen?
5. Wie passt zusammen, dass die Staatsregierung die bisherigen Aufwendungen für die Planung der 2. Stammstrecke (einschließlich der Kosten für Studien und „Gutachten“ sowie der Kosten im Kontext mit den Genehmigungsverfahren) in Beantwortung parlamentarischer Anfragen mit Schreiben vom 23. März 2010 mit 65 Millionen Euro und mit Schreiben vom 10. Mai 2012 mit 74 Millionen Euro bezifferte, gleichzeitig jedoch ausweislich der Ausführungen in den Erläuterungen bereits zum Nachtragshaushalt 2008 98 Millionen Euro aus freistaatlichen Mitteln in die Planungen des Projektes geflossen sein sollen? („Unter Berücksichtigung der bereits teilweise vereinbarten und insoweit durchfinanzierten Planungen ergeben sich durch den Bau- und Finanzierungsvertrag noch Verpflichtungen von rund 750 Millionen Euro.“)
6. Sind die 257 Millionen Euro aus dem GVFG-Bundesprogramm, die Staatsminister Zeil seinem am 27. November 2012 präsentierten Finanzierungskonzept zugrunde gelegt hat, jetzt gesichert, und wenn ja, wann gab es den entsprechenden Beschluss des zuständigen Ausschusses im Bundestag bzw. die entsprechende Zusage seitens der Exekutive des Bundes?
7. Wie ist zu erklären, dass Staatsminister Zeil auf seiner Pressekonferenz am 27. November 2012 die bis zum Zeitpunkt der vermeintlichen Inbetriebnahme „nominalisierten“ Kosten des Projektes 2. Stammstrecke auf 2,047 Milliarden Euro bezifferte, obwohl zuvor sowohl seitens der DB AG wie auch der Bayerischen Staatsregierung von deutlich höheren Kosten ausgegangen worden war?
8. Hält die Staatsregierung die ihrer Angabe der „nominalisierten“ Kosten zugrunde gelegte Preissteigerungsrate von zwei Prozent im Jahr für angemessen und von welchem Jahr der Inbetriebnahme geht die Staatsregierung aktuell aus?

## Antwort

**des Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie**  
vom 27.02.2013

Zu 1.:

Die 2. Stammstrecke wurde vom Freistaat im Januar 2012 für die Fortschreibung des Bundesprogramms für Vorhaben des öffentlichen Personennahverkehrs (GVFG-Bundesprogramm) in den Jahren 2012–2016 gemäß dem Planungs- und Realkostenstand des von der Bahn in 2011 beim Bund eingereichten GVFG-a-Antrags angemeldet.

Für das GVFG-Bundesprogramm 2013–2017 hat der Freistaat Bayern die 2. Stammstrecke gemäß dem Planungs- und Realkostenstand des von der Bahn in 2011 beim Bund eingereichten GVFG-a-Antrags angemeldet.

Die Anmeldung zur Fortschreibung des GVFG-Bundesprogramms 2014–2018 erfolgt erst zu einem späteren Zeitpunkt.

Zu 2.:

Der letzte Kostenstand der Bahn für die 2. Stammstrecke entspricht dem von ihr in 2011 beim Bund eingereichten GVFG-a-Antrag. Die Kostenermittlung für die 2. Stammstrecke basiert auf einem Preisstand 2009, welche mit jährlich 2 % Kostensteigerung bis zum Inbetriebnahmezeitpunkt berechnet wurde. Dies entspricht nominalisierten Gesamtkosten von 2.047 Mio. €

Zu 3.:

Die Planungen für die 2. Stammstrecke zählen zu den vom Bund nichtzuwendungsfähigen Kosten. Von den nominalisierten Gesamtkosten für die 2. Stammstrecke von 2.047 Mio. € entfallen 418 Mio. € auf die nichtzuwendungsfähigen Kosten.

Die Planungen für die 2. Stammstrecke wurden zwischen Freistaat Bayern und Bahn im Rahmen einer Planungsvereinbarung bzw. dem Bau- und Finanzierungsvertrag geregelt. Der vom Freistaat zu tragende Finanzierungsanteil an den Gesamtkosten der 2. Stammstrecke ist haushaltsrechtlich gesichert.

Zu 4.:

Die Planungen werden vom Freistaat Bayern zusammen mit der Bahn getragen. Der auf den Freistaat entfallende Planungskostenanteil wird aus den dafür zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmitteln finanziert.

Zu 5.:

Die Ansätze für den Nachtragshaushalt 2008 beruhen noch auf einem grundlegend anderen Projektzuschnitt der 2. Stammstrecke. Nach dem Aus für das Transrapid-Projekt musste das Projekt 2. Stammstrecke an die neuen Rahmenbedingungen für eine schnelle Flughafenanbindung im klassischen Rad-Schiene-System angepasst werden. Hieraus ergaben sich auch Anpassungen im Planungsmittelbedarf.

Zu 6.:

Entsprechende Beschlüsse des zuständigen Ausschusses im Bundestag sind nicht erforderlich. Mit der Aufnahme der

2. Stammstrecke in die Kategorie a des GVFG-Bundesprogramms erkennt der Bund unter Haushaltsvorbehalt seine Finanzierungsbeteiligung an.

Zu 7.:

Die 2.047 Mio. € entsprechen den am 26. November 2012 unter Beteiligung von DB-Vertretern zugrunde gelegten nominalisierten Gesamtkosten (ohne Risiken) für die 2. Stammstrecke. Angebliche vorherige Aussagen über höhere Kosten für die 2. Stammstrecke seitens der Bahn können nicht nachvollzogen werden.

Zu 8.:

Mit der im Rahmen der Verhandlungen zum Bau- und Finanzierungsvertrag für die 2. Stammstrecke zwischen Bahn und Freistaat vereinbarten nominalisierten Kostendarstellung wird eine hohe Transparenz über die Kostenentwicklungen bis zur Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke ermöglicht. Die Höhe der vereinbarten Nominalisierung von jährlich 2 % orientiert sich dabei an den Erfahrungen der Bahn bei den Baupreisentwicklungen.

Belastbare Aussagen zur Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke sind erst dann möglich, wenn Baurecht vorliegt.