

## 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 II (Stammstrecke 46)**

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. Um welche konkreten Bedarfsplanprojekte handelt es sich, die ausweislich der Ausführungen in den Erläuterungen zum Einzelplan 7 des Entwurfs des Doppelhaushaltes 2013/2014, nachgereicht mit der 3. Nachschubliste zum Einzelplan 7 vom 27. November 2012 („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“), bis dato vom Freistaat Bayern aus Regionalisierungsmitteln finanziert bzw. mitfinanziert werden sollten?
2. Hält es die Staatsregierung generell
  - a) für rechtlich zulässig und
  - b) für zielführend, Regionalisierungsmittel in Bedarfsplanprojekte zu stecken?
3. Wie begründet die Staatsregierung ihre plötzliche Bereitschaft, dass jetzt doch deutlich mehr an freistaatlichen Mitteln in das Projekt 2. Stammstrecke gesteckt werden, als sie noch Anfang 2012 als das maximal Darstellbare bezeichnet hatte?
4. Aus welchen Mitteln in jeweils welcher Größenordnung soll nach Auffassung der Staatsregierung der freistaatliche Finanzierungsanteil am Projekt 2. Stammstrecke bestritten werden (FAG-Mittel, Mittel nach dem Entflechtungsgesetz, angesparte Regionalisierungsmittel, reguläre Haushaltsmittel, sonstige Mittel)?
5. Bis zu welcher Größenordnung lässt sich der freistaatliche Finanzierungsanteil am Projekt 2. Stammstrecke nach Auffassung der Staatsregierung verantworten?

## Antwort

### des Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie

vom 11.03.2013

Zu 1.:

Hinsichtlich der Details zur Entlastung des Freistaats Bayern durch den Bund bei Bedarfsplanprojekten sind die Verhandlungen derzeit noch im Laufen. Vorerst geplant ist, dass eine Entlastung des Freistaats Bayern beim Ausbau der Strecke Geltendorf – Lindau (ABS 48) und beim Bahnhofprojekt Neu-Ulm 21 als Teil des Bedarfsplanvorhabens Stuttgart – München greifen soll. Für beide Projekte hat der Freistaat Bayern eine Vorfinanzierung getätigt bzw. vertraglich zugesichert.

Zu 2. a) und b):

Schienen-Bedarfsplanprojekte sind grundsätzlich aus Mitteln des Bundes auf Basis des Bundesschienenwegeausbaugesetzes zu finanzieren. Das Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs schließt die Verwendung von Regionalisierungsmitteln für Bedarfsplanprojekte nicht aus. Gleichwohl ist die Bayerische Staatsregierung nur in sehr begründeten Ausnahmefällen bereit, mit einer Vorfinanzierung durch Regionalisierungsmittel Finanzierungslücken bei Bedarfsplanprojekten des Bundes zu schließen und damit für eine beschleunigte Realisierung zu sorgen. Bei den beiden unter 1. aufgeführten Vorhaben, von denen im erheblichen Maße gerade auch der Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Bayern profitiert, waren solche Anlässe gegeben, indem eine rechtzeitige Inbetriebnahme zur Landesgartenschau bzw. eine Inanspruchnahme eines Vorfinanzierungsangebots der Schweiz erfolgen konnte.

Zu 3.:

Die 2. Stammstrecke ist zentraler Bestandteil des von der Bayerischen Staatsregierung beschlossenen Entwicklungskonzeptes für den Bahnknoten München. Sie bildet eine wesentliche Voraussetzung für eine zukunftsgerechte Weiterentwicklung des Schienenpersonenverkehrs in der Metropolregion München und ganz Südbayerns einschließlich der Verbesserung der Schienenanbindung des Flughafens München.

Zu 4.:

Der originäre Finanzierungsanteil des Freistaates Bayern an den Baukosten der 2. Stammstrecke in Höhe von 2.047 Mio. € beträgt 923 Mio. € Er setzt sich aus 652 Mio. € Regionalisierungsmitteln und 271 Mio. € FAG-Mitteln zusammen. Entsprechend der Ende November 2012 erlangten Einigung werden neben der Einbeziehung des Flughafen-Darlehens vom Freistaat Bayern ggf. aus Rücklagen weitere 100 Mio. € in die Gesamtfinanzierung der 2. Stammstrecke eingebracht.

Zu 5.:

Die 2. Stammstrecke ist zentraler Bestandteil des von der Bayerischen Staatsregierung beschlossenen Entwicklungskonzeptes für den Bahnknoten München. Der Freistaat Bayern hat zusammen mit den anderen Projektbeteiligten im

November 2012 eine Einigung über die Gesamtfinanzierung der 2. Stammstrecke erreicht. Mit dieser Einigung über die Gesamtfinanzierung wird der verkehrspolitischen Bedeutung der 2. Stammstrecke angemessen Rechnung getragen.