

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Dr. Martin Runge**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 13.01.2012

2. Münchner S-Bahn-Röhre – voraussichtliche Kosten und mögliche Finanzierung 1 (Stammstrecke XLII)

Im Mai 2001, also vor bald elf Jahren, haben sich die Spitzen der Landeshauptstadt München und die Bayerische Staatsregierung auf die 2. Münchner S-Bahn-Stammstrecke in konkreter Form, d.h. als Röhre eng parallel geführt zur bisherigen Stammstrecke mit nur ganz wenigen Halte-/Verknüpfungspunkten, festgelegt. Seitdem kämpfen wir, die GRÜNEN im Bayerischen Landtag, wie wir meinen bei tiefer inhaltlicher Befassung und mit guten Gründen, gegen die 2. Röhre und für die Realisierung zielführender Alternativen.

In unseren Augen stünde der Nutzen des Projektes in keinem tragbaren Verhältnis zu den Kosten in Milliardenhöhe. Die Zahl der Fahrgäste, die von der Straße aufs Gleis gebracht werden könnten, hält sich in überschaubarer Größenordnung. Zur Entlastung der alten Stammstrecke gibt es deutlich günstigere und schneller realisierbare Lösungen. Für Zigtausende von Fahrgästen würde es mit der 2. Röhre aufgrund der Streckenführung und der geringen Zahl der Halte- und Verknüpfungspunkte zu massiven Verschlechterungen in Form von neuen Umsteigezwängen und Taktausdünnungen kommen. Ja, die Realisierung der 2. Röhre würde das definitive Aus für den jahrzehntelang versprochenen 10-Minuten-Takt bedeuten. Weiteres Argument gegen das Vorhaben ist, dass das Brandschutz- und das Sicherheitskonzept gravierende Mängel aufweisen.

Auch haben wir uns immer wieder erlaubt, auf gravierende Schieflagen und Widersprüchlichkeiten im Hinblick auf die Finanzierung des Projektes hinzuweisen. Bereits jetzt liegt die offizielle Kostenschätzung für die 2. S-Bahn-Röhre bei deutlich über zwei Milliarden Euro, weitere Kostensteigerungen liegen auf der Hand. Zum einen würden, im Falle einer Realisierung, die Gelder in Milliardenhöhe dann zur Finanzierung und Realisierung zahlreicher dringend notwendiger Nahverkehrsprojekte in ganz Bayern, so auch in München und der Region fehlen. Zum anderen war es seit vielen Jahren kein Geheimnis, dass das bislang vorgetragene Finanzierungskonzept alles andere als seriös und belastbar war und ist.

In diesem Zusammenhang bitten wir um Beantwortung folgender Fragen:

1. Was veranlasst die Staatsregierung zu der doch eher spekulativen Annahme, der Bund würde sich an der Finanzierung des Projektes einer zweiten Röhre für die Münchner S-Bahn mit 60 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten beteiligen, obwohl stets bekannt war, dass die bis 2019 vorgesehenen GVFG-Bundesmittel bei weitem nicht ausreichen, um all die Projekte, die beim Bund zur Mitfinanzierung angemeldet waren und sind, im o. g. Verteilschlüssel mitzufinanzieren?
2. Was veranlasst die Staatsregierung zu der Annahme, dass die noch bis zum Jahr 2019 zur Verfügung stehenden GVFG-Bundesmittel, die für Projekte in allen 16 Bundesländern vorgesehen sind, in einer Größenordnung zwischen einem Drittel und der Hälfte für Projekte in Bayern bewilligt werden?
3. Wie erklärt die Staatsregierung, dass ihre Mitglieder immer wieder die Botschaft verbreitet haben und auch weiterhin verbreiten, der Bund müsse 60 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten des Projektes einer zweiten Röhre für die Münchner S-Bahn übernehmen („Der Bund ist gefordert, seinen finanziellen Verpflichtungen bei der Realisierung notwendiger Verkehrsinfrastruktur vollumfänglich nachzukommen“), während Vertreter der Bundesregierung stets darauf hingewiesen haben, dass mögliche Zahlungen unter dem Haushaltsvorbehalt stehen („unter Maßgabe der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel“)?
4. Aus welchen Haushaltsmitteln soll nach Vorstellung der Staatsregierung die Finanzierung des „Bundesanteils“ am Projekt einer zweiten Röhre für die Münchner S-Bahn stattfinden, nachdem ab 2020 keinerlei Mittel nach dem Entflechtungsgesetz mehr zur Verfügung stehen sollen?
5. Aus welchen Haushaltsmitteln oder aus welchen sonstigen Mitteln soll nach Vorstellung der Staatsregierung das Geld für das Darlehen, welches der Freistaat dem Bund nach Vorschlag der Staatsregierung zur „Vorfinanzierung“ des „Bundesanteils“ gewähren soll, genommen werden?

6. Wie verträgt sich der Vorschlag der Staatsregierung, dass der Bund vom Freistaat Bayern und von der Landeshauptstadt München Darlehen in jeweils dreistelliger Millionenhöhe zur Finanzierung des „Bundesanteils“ am Projekt einer zweiten Röhre für die Münchner S-Bahn aufnimmt, nach Ansicht der Staatsregierung mit den Notwendigkeiten zum Schuldenabbau und zur Haushalts-sanierung und mit der verfassungsrechtlich verankerten Schuldenbremse?
7. In welchem Verhältnis würden sich DB AG, Bund und Freistaat Bayern laut der Vereinbarung zum „Risikobudget“, mit welcher im Bau- und Finanzierungsvertrag zwischen der DB AG und dem Freistaat Bayern aus dem Frühjahr 2011 die komplementäre Finanzierung von Kosten von Projektrisiken bis zu einer Höhe von weiteren 500 Millionen Euro geregelt ist, an der Finanzierung der Mehrkosten infolge von Projektrisiken beteiligen?
8. Weshalb hat die Staatsregierung nicht die Chance genutzt, von der vertraglich vereinbarten Verfristung der Vereinbarungen im Bau- und Finanzierungsvertrag mit der DB AG zum Ende des letzten Jahres Gebrauch zu machen, sondern mit Fristverlängerung bis zum 30.06.2012 weitere Risiken auf den Freistaat geladen?

Antwort

des Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur,
Verkehr und Technologie
vom 27.02.2012

Zu 1.:

Für das Projekt 2. Stammstrecke hat die DB AG beim Bund die Aufnahme in die Kategorie „a“ des GVFG-Bundesprogramms beantragt. Grundsätzlich sieht das GVFG-Bun-

desprogramm eine 60 %ige Förderung für in das Programm aufgenommene Projekte vor.

Zu 2.:

Die Angaben zu Mitteln, mit denen der Freistaat bis 2019 aus dem GVFG-Bundesprogramm rechnen kann, beruhen auf Abstimmungen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Zu 3.:

Förderzusagen des Bundes stehen grundsätzlich unter Haushaltsvorbehalt. Das ändert nichts an der verkehrspolitischen Forderung der Staatsregierung, der Bund müsse sich verstärkt für die Vorhaben der S-Bahn-Infrastruktur engagieren und die 2. Stammstrecke mit 60 % der förderfähigen Kosten bezuschussen.

Zu 4.:

Die Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke ist für das Jahr 2019 geplant.

Zu 5.:

Die Ausgestaltung der Vorfinanzierung des Bundesanteils durch den Freistaat bleibt nach einer grundsätzlichen Einigung noch zu verhandeln. Ein Darlehen an den Bund ist nach heutiger Sicht nicht vorgesehen.

Zu 6.:

Siehe Antwort zuFrage 5.

Zu 7.:

Die Finanzierung von Projektrisiken erfolgt laut Bau- und Finanzierungsvertrag im Verhältnis 60/20/20 zwischen Bund, Land und DB AG.

Zu 8.:

Wegen der Nichtvergabe der Olympischen Spiele 2018 nach München wurde der Inbetriebnahmezeitpunkt für die 2. Stammstrecke auf das Jahr 2019 verschoben. Dadurch wurden inhaltlich Korrekturen des Bau- und Finanzierungsvertrags notwendig. Diese wurden gemeinsam mit der Verlängerung der Frist vereinbart. Eine Übernahme von Risiken für den Freistaat ist damit nicht verbunden.