

Angaben von Bahn bzw. Staatsregierung zu den Kosten und zur Finanzierung der Zweiten Münchner S-Bahn-Röhre

2000 **537 Mio. Euro**

Ergänzungsuntersuchung S-Bahn.

2001 **583 Mio. Euro**

Vergleichende Untersuchung Ausbau S-Bahn-Südring/Zweiter S-Bahn-Tunnel.

2002 **899 Mio. Euro**

Vertiefende Untersuchung 2. S-Bahn-Stammstrecke.

März 2005 **1.300 Mio. Euro**

(davon 200 Mio. Euro für netzergänzende Maßnahmen)

Aussagen DB ProjektBau und BaySTMWIVT.

Sommer 2006 **1.850 Mio. Euro**

Aussage der DB AG von Mitte 2006, von Minister Huber im Juli 2007 im Landtag kundgetan.

Januar 2008 **1.640 Mio. Euro**

Nachtragshaushalt Bayern 2008.

Januar 2010 **2.050 Mio. Euro**

Nachtragshaushalt Bayern 2010 (die Verpflichtungsermächtigung für den „bayerischen Finanzierungsanteil“ (40 % der zuwendungsfähigen Baukosten zzgl. Planungskosten zzgl. der sonstigen nach GVFG nicht zuwendungsfähigen Kosten abzgl. bereits vom Freistaat gezahlter Gelder in Höhe von etwa 100 Mio. Euro) war mit diesem HH von bisher 750 Mio. Euro auf 936 Mio. Euro erhöht worden.).

August 2010 **1.518 Mio. Euro**

(einschließlich Planungskosten und netzergänzender Maßnahmen, Preisstand 2004)

Bayerische Staatsregierung in LT Drs. 16/5629 vom 30.08.2010.

Dezember 2010 und April 2011**1.770 Mio. Euro**(Preisstand 2009, dynamisiert **2.000 Mio. Euro**)**zzgl. 500 Mio. Euro Risikopuffer**

Nominal (Preisstand 2009) Kosten in Höhe von 1.769,7 Mio. Euro, davon zu tragen 827,3 Mio. Euro vom Freistaat, 809,4 Mio. Euro vom Bund (vorbehaltlich der Förderzusage) und 133 Mio. Euro von der DB AG. Bei Dynamisierung der Kosten und Finanzierungsbeiträge, gerechnet mit einer Inbetriebnahme 2017, werden aus den 1.770 Mio. Euro 2.000 Mio. Euro. „Zudem ist zwischen dem Freistaat Bayern und der DB ein Risikobudget vereinbart, mit dem Projektrisiken bis zu einer Höhe von 500 Mio. Euro finanziert werden können“. Nach Angabe der Staatsregierung hat die Finanzierung von Projektrisiken „laut Bau- und Finanzierungsvertrag im Verhältnis 60/20/20 zwischen Bund, Land und DB AG“ zu erfolgen.

Veröffentlichung zu den Vereinbarungen zu den Eckpunkten des Bau- und Finanzierungsvertrages zwischen dem Freistaat Bayern und der DB AG vom 23.12.2010, Zusammenfassung des Bau- und Finanzierungsvertrages, unterzeichnet am 08.04.2011, sowie Beantwortung der schriftlichen Anfrage „Stammstrecke 42“ durch die Staatsregierung vom 27.02.2012.

April 2011**1.799 Mio. Euro**(Preisstand 2009, hochgerechnet auf 2017 ca. **2.000 Mio. Euro**)

Presserklärung der DB AG anlässlich der Unterzeichnung des Bau- und Finanzierungsvertrages mit dem Freistaat Bayern.

Dezember 2011**2.237 Mio. Euro**

Präsentation im Aufsichtsrat der DB AG in der 50. KW 2011.

Januar 2012**2.200 Mio. Euro**

(nominalisiert, 200 Mio. Euro Risikopuffer enthalten)

Pressemeldung der DB AG vom 25.01.2012 anlässlich der neuerlichen Nutzen-Kosten-Untersuchung.

April 2012**2.400-2.600 Mio. Euro**

Horst Seehofer erklärt lt. Presseberichterstattung, der Freistaat werde maximal 1,6 Mrd. Euro (die bereits im Haushalt festgesetzten 936 Mio. Euro, 350 Mio. Euro Vorfinanzierung für den Bundesanteil und 300 Mio. Euro für Mehrkosten) übernehmen. Gleichzeitig weist er darauf hin, dass die Lücke beim Bund nicht 700 Mio. Euro, sondern 1.000 Mio. Euro betragen würde. Hinzurechnen sind die 200 Mio. Euro, die an Bundesmitteln aus dem GVFG-Topf aktuell zu erwarten wären und der Anteil der DB AG in Höhe von 133 Mio. Euro. In der Presserklärung zur Kabinettsitzung wird u.a. verkündet, dass die Beteiligung des Bundes am „vorsorglich vereinbarten Risikobudget in Höhe von 300 Mio. Euro“ nicht geklärt sei.

Presserklärung der Staatsregierung vom 25.04.2012 und Presseberichterstattung aus der 17. KW.

November 2012**2.047 Mio. Euro**

Behauptung des Bayerischen Wirtschaftsministers Zeil in einer Pressekonferenz am 27.11.2012, dabei würde es sich um „nominalisierte Kosten“ bezogen auf die Inbetriebnahme der Röhre im Jahr 2019 handeln.

Dezember 2012**2.433 Mio. Euro**

Vorlage für den Aufsichtsrat der DB AG. In einer am 07.01.2013 nachgeschobenen Pressemitteilung erklärt die DB AG die Steigerung gegenüber dem im November genannten Betrag mit a) einer einkalkulierten Inbetriebnahme erst 2022 und b) dem Ansatz „möglicher Kosten aus Risiken, die sich in der Zukunft ergeben könnten und deren Eintrittswahrscheinlichkeit mit über 50 % bewertet werden“.

Oktober 2016**3.840 Mio. Euro**

Veröffentlichung der Staatsregierung am 25. Oktober nach einer Sitzung des Ministerrates und einem „Bahngipfel“ am gleichen Tag. Von den 3,84 Mrd. Euro entfallen etwa 660 Millionen Euro auf einen „Risikozuschlag“.

Am 25. Oktober 2016 verkündete die Staatsregierung, Grünes Licht geben zu wollen für den Bau der zweiten Münchner S-Bahn-Röhre. Es läge nun eine „sachgerechte Kostenermittlung“ vor und auch die Finanzierung sei gesichert. Was Letzteres betrifft, so handelt es sich (einmal abgesehen von der Tatsache, dass die Inanspruchnahme der ins Auge gefassten Töpfe von Land und Bund zu Lasten und auf Kosten zahlreicher Nahverkehrsprojekte in Bayern gehen würde) in meinen Augen um eine Luftnummer.

Finanziert werden soll nach Verlautbarung der Staatsregierung ein erheblicher Teil der Kosten für die zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke durch den Bund (1,459 Milliarden Euro ohne Eintritt der Kostenrisiken, zuzüglich bis zu weiteren 397 Millionen Euro bei Eintritt aller skizzierten Kostenrisiken), wobei der Freistaat über seinen Staatshaushalt einen Großteil der Bundesmittelanteile vorfinanzieren soll.

Der von der Staatsregierung verkündete Finanzierungsanteil des Bundes ist allerdings keineswegs gesichert. So schreibt die Staatsregierung in ihrem Bericht an den Landtag, dass der Bund die Bereitschaft zur Mitfinanzierung über das GVFG-Bundesprogramm „in Gesprächen zum Ausdruck“ gebracht habe und sie weist auch darauf hin, dass eine Mitfinanzierung des Bundes unter Haushaltsvorbehalt steht (Bericht des Staatsministers des Innern für Bau und Verkehr vom 22.11.2016 an den Bayerischen Landtag – Aktueller Sachstand 2. Stammstrecke München, S. 4 und S. 6.).

Das Vorgaukeln einer gesicherten Finanzierung diente auch dazu, den Landtag dazu zu bewegen, einer Garantieerklärung des Freistaates zur Durchfinanzierung des Projektes und der Vorfinanzierung der vom Bund zu erwartenden Gelder zuzustimmen, was Mitte Dezember 2016 auch geschehen ist. Am 21. Dezember 2016 wurde dann der Bau- und Finanzierungsvertrag, der die Erklärung des Freistaates zur Durchfinanzierung des Projektes enthält, durch den Freistaat, respektive die Staatsregierung, und die DB AG unterzeichnet.

Abgesehen von der Tatsache, dass Bayern hier voll ins Risiko gehen soll, ist der Sinneswandel der Staatsregierung bezüglich der Vorfinanzierung bemerkenswert. Noch im Jahr 2012 klang das ganz anders: „Der Freistaat ist bereit, zusätzlich zu seinem Anteil (rund 950 Millionen Euro)

weitere 350 Millionen Euro vorzufinanzieren, sofern der Bund eine Rückzahlung rechtsverbindlich zusagt. 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 zwischen Vertretern des Bayerischen Wirtschafts- und Verkehrsministeriums mit Vertretern der Landeshauptstadt München zur Vorfinanzierung der 2. Stammstrecke in München am 13. Januar 2012). Doch 2016 redete die Staatsregierung dann plötzlich einer Vorfinanzierung in viel größerer Höhe das Wort.

Die Finanzierung bzw. Abfinanzierung des Bundesanteils soll über Mittel aus dem GVFG-Bundesprogramm erfolgen, zu dessen Fortführung über das Jahr 2019 hinaus sich Bund und Länder im Zuge der Verhandlungen zum Finanzausgleich im Herbst 2016 verständigt hatten. Aus dem GVFG-Bundesprogramm, das der Förderung von „ÖPNV-Schienenverkehrswegen in Verdichtungsräumen und den dazugehörigen Randgebieten mit zuwendungsfähigen Kosten über 50 Millionen Euro“ dient stehen aktuell je Jahr ca. 330 Millionen Euro für Projekte in allen 16 Bundesländern zur Verfügung, für Bayern waren hier bis dato ca. 55 Millionen Euro je Jahr vorgesehen. Gleichzeitig gab es aus Bayern durchgehend Anmeldungen für Projekte, deren Gesamtkosten sich auf einen Betrag in mittlerer einstelliger Milliardenhöhe bewegten, von welchem wiederum etwa die Hälfte vom Bund gefordert wurde (bezogen auf einen Programmzeitraum von fünf Jahren bei jährlicher Fortschreibung). Selbst, wenn mehr Gelder nach Bayern fließen sollten und sämtliche Bayern zugeordneten Gelder in das Projekt zweite Münchner S-Bahn-Röhre gesteckt werden, dann wäre der von der Staatsregierung verkündete Bundesanteil an der Finanzierung erst in etwa zwei Jahrzehnten abfinanziert. Gleichzeitig könnte aber kein einziger Euro in die zahlreichen anderen DB- und kommunalen ÖPNV-Schienenprojekte in Bayern gesteckt werden, deren Finanzierung zu beträchtlichen Teilen aus GVFG-Mitteln die Staatsregierung stets kundgetan hat und kundtut.

Juni 2022

7.200 Mio. Euro

In einer Pressekonferenz am 30. Juni 2022 verkündet der neue bayrische Verkehrsminister, die das Projekt Zweite Münchner S-Bahn-Röhre begleitenden Mitarbeiter seines Hauses würden nun nach „eigener Grobabschätzung“, welche wiederum auf den vorhandenen Projektkenntnissen basieren würde, davon ausgehen, dass sich die voraussichtlichen Gesamtkosten für das Projekt mittlerweile auf 7,2 Mrd. Euro belaufen würden und der Fertigstellungstermin bis ins Jahr 2037 verschoben hätte.

Bereits die Tage zuvor hatten sich Gerüchte über immense Kostensteigerungen verbreitet. Konfrontiert mit den neuen aus dem Verkehrsministerium kommunizierten Zahlen, wurde seitens der DB erklärt, hierzu noch keine Aussagen treffen zu wollen und treffen zu können, weil Überarbeitung der Termin- und Kostenplanung noch nicht abgeschlossen sei.

Die Höhe der GVFG-Bundesprogramm-Mittel war mit Beschluss im Jahr 2017 bis zum Jahr 2025 auf bundesweit 333 Millionen Euro je Jahr festgeschrieben worden (Artikel 125c GG enthielt damals eine sogenannte Versteinerungsklausel: „Eine Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes durch Bundesgesetz ist ab dem 1. Januar 2025 zulässig. Im Frühjahr 2019 war mit Änderung des Grundgesetzes die „Versteinerung der Mittel“ wieder aufgehoben worden. Mit dem Dritten Gesetz zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes, in Kraft getreten am 1. Januar 2020, wurden die jährlich verfügbaren Mittel angehoben, von 2021 bis 2024 auf eine Milliarde Euro je Jahr und ab 2025 auf zwei Milliarden Euro je Jahr (mit einer

Steigerung ab 2026 um jährlich 1,8 Prozent). Nachdem sich jetzt aber die Kosten für die „Zweite Röhre“ gegenüber dem Kostenansatz aus dem Jahr 2016 noch einmal knapp verdoppelt haben sollen, würde die Abfinanzierung des von Bayern vorfinanzierten Bundesanteils an der Finanzierung, selbst wenn Bayern hier „Verstärkungsmittel“ im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms erhalten würde, mehrere Jahrzehnte dauern. Im Übrigen findet sich die „Zweite Röhre“ selbst in der Auflistung der GVFG-Projekte zum Programm 2020 – 2024 noch mit Gesamtkosten in Höhe von 2,85 Milliarden Euro und mit zuwendungsfähigen Kosten in Höhe von 2,22 Milliarden Euro!