

## **Zweite Münchner S-Bahn-Röhre im Herbst 2016 – zum von der Staatsregierung vorgetragenen Finanzierungskonzept und zur Kannibalisierung von Projekten des SPNV und des allgemeinen ÖPNV in ganz Bayern**

Am 25. Oktober 2016, nach einer Sitzung des Ministerrates und einem „Bahngipfel“ am gleichen Tag, 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.<sup>1</sup> 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 meinem Augen gleichermaßen um eine Luftnummer und um ein Schurkenstück.

Luft- bzw. Nullnummer, weil von dem von der Staatsregierung verkündeten Finanzierungsanteil des Bundes (basierend auf dem Ergebnis der Kostenermittlung ohne Risikozuschlag 1,459 Milliarden Euro) kein einziger Euro gesichert ist. So schreibt die Staatsregierung selber in ihren 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.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Im Schnitt alle zwei bis drei Jahre verbreitete die Staatsregierung Jubelmeldungen über eine gesicherte Finanzierung der zweiten Münchner-S-Bahn-Röhre. Erinnert sei hier an die Jubelchöre aus dem Oktober 2010 und dann aus dem November 2012. Das aktuelle Vorgehen ist aber von anderer Qualität, will die Staatsregierung doch mit Erklärung zur Durchfinanzierung des Projektes durch den Freistaat jetzt Tatsachen schaffen (s.u.).

<sup>2</sup> „Der Bund hat in Gesprächen zum Ausdruck gebracht, die 2. Stammstrecke „klassisch“ über das GVFG-Bundesprogramm (Bund trägt 60% der förderfähigen Baukosten; Planungskosten sind im Bundes-GVFG nicht förderfähig) zu finanzieren. Die Einigung am 14. Oktober 2016 zum Bund-Länder-Finanzausgleich und die notwendigen Gesetzesanpassungen bilden die Grundlage, dass der Bund seinen Finanzierungsanteil an den zuwendungsfähigen Kosten der zweiten Stammstrecke einschließlich der möglicherweise noch eintretenden und als förderfähig bewerteten Risiken auch nach 2019 leistet.“ (Bericht des Staatsministers des Innern für Bau und Verkehr vom 22.11.2016 an den Bayerischen Landtag – Aktueller Sachstand 2. Stammstrecke München, S. 4.)

„Dem Bund stehen im GVFG-Bundesprogramm bundesweit 333 Mio. € pro Jahr zur Verfügung. In den zurückliegenden Jahren sind Mittel aus dem GVFG-Bundesprogramm in Höhe von durchschnittlich 55 Mio. € pro Jahr in Projekte des Freistaates Bayern geflossen. Auch ein gegebenenfalls höher ausfallender Mittelzufluss (z.B. 80 Mio. € pro Jahr), was bei anderen Investitionsschwerpunkten vom Bund auch praktiziert wurde, macht im Interesse einer schnellstmöglichen Realisierung der 2. Stammstrecke eine Vorfinanzierung von Bundesmittelanteilen durch den Freistaat erforderlich. Der Bund wird die vom Freistaat vorfinanzierten Mittel über die Realisierungszeit der 2. Stammstrecke hinausgehend zurückzahlen. Eine Vorfinanzierung fehlender Bundesmittel durch den Freistaat setzt voraus, dass die erforderlichen Vorfinanzierungsbeträge im Landeshaushalt berücksichtigt werden. Zudem ist die Absicherung der Gesamtfi-

Schurkenstück, weil über das Vorgaukeln einer gesicherten Finanzierung der Landtag dazu bewegt werden soll, einer Garantieerklärung des Freistaates zur Durchfinanzierung des Projektes und der Vorfinanzierung der vom Bund zu erwartenden Gelder zuzustimmen. Bereits Mitte Dezember soll der Landtag über die entsprechenden Ansätze im Staatshaushalt befinden<sup>3</sup>, für den 21. Dezember ist dann die Unterzeichnung des Bau- und Finanzierungsvertrages durch den Freistaat, respektive die Staatsregierung, und die DB AG vorgesehen.

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 diesen Herbst verständigt hatten.<sup>4</sup> 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

---

finanzierung im Landeshaushalt notwendig, da die Mitfinanzierungszusage des Bundes nach gängiger Praxis unter Haushaltsvorbehalt steht und die DB das Ausfallrisiko nicht übernimmt. Die langjährigen Erfahrungen zeigen, dass der Bund seine Finanzierungsanteile in die Projektrealisierung immer eingebracht hat. Ich sehe daher keine unkalkulierbaren Risiken für den Freistaat.“ (ebd., S. 6)

<sup>3</sup> Formulierung zur 2. Stammstrecke aus der Nachschubliste zum Haushaltsgesetz : „Das Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr wird ermächtigt, die Durchfinanzierung der Zweiten S-Bahn-Stammstrecke München gemäß Bau- und Finanzierungsvertrag bis zu einem Betrag von 3 849 000 000 € zu erklären; der Betrag umfasst auch eine Vorfinanzierung des Finanzierungsanteils des Bundes durch den Freistaat Bayern.“

<sup>4</sup> Das Auslaufen des GVFG-Bundesprogrammes nach dem Jahr 2019 war im Zuge der Föderalismusreform maßgeblich auf Betreiben Bayerns beschlossen worden, was aber jetzt, wie oben dargestellt, wieder revidiert wurde. Seit der Bahnreform Mitte der 90er Jahre sind die Länder zuständig für den SPNV. Die Länder sind Aufgabenträger für die S-Bahn und zwar nicht nur für den Betrieb, sondern auch für Investitionen. Der Bund kann letztere ab einer bestimmten Größenordnung aus GVFG-Mitteln fördern. Die nach dem GVFG zulässige Förderung beträgt 60 % der zuwendungsfähigen Kosten, was etwa 50 % der gesamten Projektkosten ausmachen würde (die Planungskosten und die Kosten für das Genehmigungsverfahren sind bspw. nicht zuwendungsfähig). Von Seiten des Bundes wurde und wird jedoch stets darauf hingewiesen, dass die Bundesförderung stets „unter Maßgabe der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel“ erfolgt. Dieses war und ist der Staatsregierung auch bewusst. Mit Schreiben vom 30.08.2010 (LT-Drs. 16/5629) erklärte die Staatsregierung, dass für Bayern bis 2019 600 Millionen Euro aus den GVFG-Bundesmitteln zu erwarten seien, diesen Betrag korrigierte sie dann später hoch auf 700 Millionen Euro (Beantwortung der schriftlichen Anfrage *Stammstrecke 43* durch die Staatsregierung vom 26.04.2012, LT-Drs. 16/12035, und Ergebnisprotokoll einer Besprechung vom 13.01.2012 zwischen Vertretern der LH München und dem StMWIVT). Von diesen 600 bzw. 700 Millionen Euro waren und sind jedoch laut Staatsregierung 500 Millionen Euro vorgesehen („gebunden“) für andere Projekte des SPNV und des allgemeinen ÖPNV in der Region München sowie in Nürnberg, Augsburg und Würzburg (ebd.)).

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 die GVFG-Mittel aufgestockt werden und mehr Gelder nach Bayern fließen sollten und sämtliche Bayern zugedachten 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.<sup>5</sup>

**Fazit: das von der Staatsregierung vorgelegte Finanzierungskonzept ist äußerst fragwürdig – milliardenschweres Risiko für Bayern aufgrund fehlender Sicherung der Gelder vom Bund – drohende Geldverschwendung zu Lasten von Projekten in ganz Bayern**

---

<sup>5</sup> Im GVFG-Bundesprogramm für 2016 – 2020 finden sich Projekte aus Bayern mit einem Gesamtkostenvolumen von 6,3 Milliarden Euro, von denen Bayern 3,06 Milliarden Euro aus Bundesmitteln reklamiert. Hierbei handelt es sich um kommunale Projekte wie die Mobilitätsdreh-scheibe in Augsburg, die Stadt-Umland-Bahn Erlangen und zahlreiche U-Bahn-Projekte in Nürnberg und München. Des Weiteren geht es um Projekte der Nürnberger und der Münchner S-Bahn (DB-Projekte). Zu letzteren gehören beispielsweise die Verlängerung der S 7 nach Gertsried, der Erdinger Ringschluss und der Ausbau des Westarmes der S 4.