



18. Wahlperiode

**Bayerischer  
Landtag**

# **Schlussbericht**

**des Unterausschusses Zukunft Stammstrecke**

**Parlamentarisches Begleitgremium zum Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke München**

Landtagsbeschluss vom 14.12.2022, Drucksache 18/25776

**Inhaltsverzeichnis**

<b>1.</b>	<b>Einsetzung und Arbeitsauftrag</b>	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>Mitglieder des Unterausschusses Zukunft Stammstrecke</b>	<b>5</b>
<b>3.</b>	<b>Sitzungen des Unterausschusses Zukunft Stammstrecke</b>	<b>6</b>
<b>3.1</b>	<b>Wahlen und Verfahrensfragen</b>	<b>6</b>
<b>3.2</b>	<b>Bericht des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr</b>	<b>6</b>
<b>3.3</b>	<b>Bericht der Baubegleitung des Freistaats Bayern</b>	<b>9</b>
<b>3.4</b>	<b>Baustellenbesichtigung</b>	<b>12</b>
<b>3.5</b>	<b>Informationsgespräch mit der Deutschen Bahn und Baufirmen</b>	<b>12</b>
<b>3.6</b>	<b>Informationsgespräch mit der Landeshauptstadt München</b>	<b>17</b>
<b>3.7</b>	<b>Informationsgespräch mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr</b>	<b>19</b>
<b>4.</b>	<b>Abschluss des Arbeitsauftrags</b>	<b>25</b>

## 1. Einsetzung und Arbeitsauftrag



**Bayerischer  
Landtag**

18. Wahlperiode

14.12.2022

Drucksache **18/25776**

### **Beschluss**

**des Bayerischen Landtags**

Der Landtag hat in seiner heutigen öffentlichen Sitzung beraten und beschlossen:

**Antrag der Abgeordneten Florian Streibl, Dr. Fabian Mehring, Hans Friedl, Manfred Eibl, Prof. (Univ. Lima) Dr. Peter Bauer, Susann Enders, Dr. Hubert Faltermeier, Tobias Gotthardt, Eva Gottstein, Wolfgang Hauber, Johann Häusler, Dr. Leopold Herz, Alexander Hold, Nikolaus Kraus, Rainer Ludwig, Gerald Pittner, Bernhard Pohl, Kerstin Radler, Robert Riedl, Gabi Schmidt, Jutta Widmann, Benno Zierer und Fraktion (FREIE WÄHLER),**

**Thomas Kreuzer, Tobias Reiß, Prof. Dr. Winfried Bausback, Alexander König, Tanja Schorer-Dremel, Jürgen Baumgärtner, Jochen Kohler, Hans Ritt, Josef Schmid, Angelika Schorer, Thorsten Schwab, Klaus Stöttner, Martin Wagle und Fraktion (CSU)**

Drs. 18/25362, 18/25750

**Einsetzung eines parlamentarischen Begleitgremiums zum Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke München**

1. Der Landtag nimmt die Aussagen der projektverantwortlichen Deutschen Bahn AG zur Kenntnis, wonach sich die erwarteten Kosten für den Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke München seit Baubeginn stark erhöht haben und sich der erwartete Inbetriebnahmezeitpunkt gleichzeitig deutlich weiter in die Zukunft verschoben hat.
2. Der Landtag erachtet es für erforderlich, die weitere Realisierung der 2. S-Bahn-Stammstrecke München zu begleiten. Daher setzt er nach § 23 Abs. 3 der Geschäftsordnung des Bayerischen Landtags einen Unterausschuss zum Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr zur Begleitung des Projektfortschritts der 2. S-Bahn-Stammstrecke München ein.
3. Dem Unterausschuss gehören 11 Mitglieder entsprechend dem Stärkeverhältnis der Fraktionen an (CSU-Fraktion: 5 Mitglieder, Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: 2 Mitglieder, Fraktion FREIE WÄHLER: 1 Mitglied, SPD-Fraktion: 1 Mitglied, AfD-Fraktion: 1 Mitglied, FDP-Fraktion: 1 Mitglied).
4. Der Unterausschuss wird als parlamentarisches Begleitgremium das Gesamtprojekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München begleiten und hierzu die Staatsregierung und die Deutsche Bahn zu regelmäßigen Berichten auffordern, die sich insbesondere auf folgende Themen beziehen:
  - Stand der für Bau und spätere Inbetriebnahme erforderlichen Genehmigungsverfahren,
  - Kostenentwicklung des Projekts inklusive der Aufteilung auf Bund, Freistaat Bayern, Landeshauptstadt München und Deutsche Bahn,
  - Zeit- und Risikopläne,
  - Stand der Finanzierung,

Drucksache 18/25776

Bayerischer Landtag 18. Wahlperiode

Seite 2

- Baufortschritt.
- 5. Der Unterausschuss ist auch befugt, Sachverständige hinzuzuziehen und Ortstermine wahrzunehmen.
- 6. Der Unterausschuss legt dem Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr am Ende der Wahlperiode einen Abschlussbericht vor.

Die Präsidentin

I.V.

Karl Freller

I. Vizepräsident

## **2. Mitglieder des Unterausschusses Zukunft Stammstrecke**

Herr Jürgen Baumgärtner, Ausschussvorsitzender, MdL (CSU)

Frau Inge Aures, stellvertretende Ausschussvorsitzende, MdL (SPD)

Herr Franz Bergmüller, MdL (AfD)

Herr Dr. Markus Büchler, MdL (Bündnis 90/Die Grünen)

Herr Hans Friedl, MdL (FW)

Herr Sebastian Körber, MdL (FDP)

Herr Jürgen Mistol, MdL (Bündnis 90/Die Grünen)

Herr Hans Ritt, MdL (CSU)

Herr Josef Schmid, MdL (CSU)

Herr Klaus Stöttner, MdL (CSU)

Herr Martin Wagle, MdL (CSU)

### **3. Sitzungen des Unterausschusses Zukunft Stammstrecke**

#### **3.1 Wahlen und Verfahrensfragen**

In der Auftaktsitzung des Unterausschusses Parlamentarisches Begleitgremium zum Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke München am 31.01.2023 standen die Wahlen der/des Vorsitzenden und der/des stellvertretenden Vorsitzenden sowie die Beratung von Verfahrensfragen auf der Tagesordnung. In der vom ältesten Ausschussmitglied, Abg. Inge Aures (SPD), eröffneten Sitzung wurde nach Feststellung der Beschlussfähigkeit Abg. Jürgen Baumgärtner (CSU) für den Vorsitz des Unterausschusses vorgeschlagen und einstimmig gewählt. Dieser nahm die Wahl an und übernahm den Vorsitz. Als stellvertretende Vorsitzende wurde Abg. Aures (SPD) vorgeschlagen und einstimmig gewählt. Diese nahm ebenfalls die Wahl an. Im weiteren Verlauf wurden Verfahrensfragen beraten und beschlossen. Außerdem stimmte das Gremium zu, dem Unterausschuss zukünftig den Kurznamen „Unterausschuss Zukunft Stammstrecke“ zu geben. Abschließend skizzierte der Vorsitzende Abg. Baumgärtner (CSU) den Arbeitsauftrag des Unterausschusses entsprechend des Beschlusses des Bayerischen Landtags vom 14.12.2022 über die Einsetzung eines parlamentarischen Begleitgremiums zum Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke München.

#### **3.2 Bericht des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr**

In der zweiten Sitzung des Unterausschusses Zukunft Stammstrecke am 14.02.2023 berichtete das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) über den bisherigen Projektverlauf der 2. S-Bahn-Stammstrecke München. Leitender Ministerialrat Alexander Bonfig, Leiter der fachlich zuständigen Abteilung 5 (Schienen- und Luftverkehr) im StMB stellte das Projekt anhand einer Präsentation vor.

Zuerst erläuterte er Historie und Entwicklung der S-Bahn in München, geprägt von stark zunehmenden Fahrgastzahlen und massiv steigender Auslastung. Er zeigte größere Entwicklungsschritte auf, darunter den Baubeginn der 2. S-Bahn-Stammstrecke 2017. Er informierte über die aktuell sehr hohe Belastung im Münchner S-Bahnnetz: Auf der ersten Stammstrecke fährt alle zwei Minuten ein Zug je Richtung. Damit ist sie die am dichtesten befahrene Eisenbahnstrecke in Europa. Anhand der Präsentation wurde dargestellt, dass sich nach umfangreichen Untersuchungen eine 2. S-Bahn-Stammstrecke als beste Lösung für eine zukunftsfähige Entwicklung der S-Bahn München herauskristallisiert hat. Ziel ist ein deutlich besseres Angebot für alle Fahrgäste in der Stadt und im Umland. Anschließend ging Herr Bonfig detaillierter auf die aktuelle Planung ein.

Er zeigte die Meilensteine der Projekthistorie seit der Unterzeichnung des Bau- und Finanzierungsvertrags am 08. April 2011 auf: Von der Unterzeichnung der Durchfinanzierungserklärung mit Gesamtkosten von 3,8 Mrd. Euro und einer Inbetriebnahme im Jahr 2026 am 21. Dezember 2016 über die Entscheidung am 02. Juli 2019 für die Umplanungen „Integrierte Gesamtlösung am Hauptbahnhof (mit U9-Vorhaltebauwerk)“, „Neue Trassenführung im Ostabschnitt mit neuer Station an der Friedensstraße“ und „Änderung des Rettungskonzepts mit Erkundungs- und Rettungsstollen“ auf Grundlage der Aussagen der DB, diese seien kostenneutral und lediglich die Inbetriebnahme verschiebe sich auf 2028 bis hin zum Spitzengespräch mit Ministerpräsident Dr. Markus Söder mit Teilnahme der DB am 29. September 2022, in dem die DB erstmals offiziell neue Kosten von 7,049 Mrd. Euro (Preisstand 2021) und einen neuen Inbetriebnahmezeitraum von 2035 bis 2037 nannte und schließlich der Verankerung des bayerischen Mehrkostenanteils im Haushalt des Freistaats und damit der politischen Willenserklärung der Bayerischen Staatsregierung zur weiteren Mitfinanzierung der 2. S-Bahn-Stammstrecke München im November 2022.

Zu den Kosten äußerte sich Herr Bonfig im weiteren Verlauf der Sitzung wie folgt: Von den Kosten in Höhe von insgesamt 7,049 Mrd. Euro trage der Freistaat knapp 3,8 Mrd. Euro, der Bund ungefähr 3,1 Mrd. Euro und die DB 0,2 Mrd. Euro.<sup>1</sup> Zudem erläuterte er zur Finanzierung, dass momentan über den fünften Nachtrag zum Bau- und Finanzierungsvertrag verhandelt werde. Im Anschluss werde die neue Bau- und Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund geschlossen. Im Haushalt des Freistaats seien die Mittel eingeplant, die nach Aussagen der Bahn für das Projekt als Anteil des Freistaats gebraucht würden, also rund 3,8 Mrd. Euro.<sup>2</sup>

Des Weiteren informierte Herr Bonfig zum aktuellen Stand der Bauarbeiten in den Bauabschnitten. Im Verlauf der Sitzung berichtete er, dass es zur Projektabsicherung in der Zukunft Gespräche zwischen Staatsminister Christian Bernreiter und dem Vorstand der DB gegeben habe. Die DB habe Zusagen gemacht, die vertraglich festgeschrieben werden sollten. Darüber werde derzeit verhandelt.<sup>3</sup> Er beschrieb eine durchaus positive Entwicklung. Beispielsweise habe die DB eine bessere Projektabwicklung zugesagt. So hätten bisher bei der sehr komplexen Baumaßnahme Hauptbahnhof die DB Netz und die DB Station und Service mitgeredet. Nunmehr habe die Bahn zugesagt, dass künftig alles aus einer Hand kommen werde – die DB Netz habe den Hut auf. Dies sei bereits umgesetzt. Ferner seien alle Entscheidungen mit Auswirkungen auf Kosten und Termine im Lenkungskreis zu treffen und sehr transparent zu kommunizieren. Alle Auswirkungen etwaiger Änderungen seien vorab mitzuteilen; dann erst zu entscheiden.<sup>4</sup> Im weiteren Verlauf der Sitzung erläuterte er auf Nachfrage, der Lenkungskreis tage zweimal im Jahr. Mitglieder seien Vertreter des Bundes, des Freistaats und der Deutschen Bahn, künftig auch der Baubegleitung, um auch deren Expertise aufnehmen zu können.<sup>5</sup>

1 LMR Alexander Bonfig, Protokoll 2. Ua Zukunft Stammstrecke, 14.02.2023, S.6

2 LMR Alexander Bonfig, Protokoll 2. Ua Zukunft Stammstrecke, 14.02.2023, S.13

3 LMR Alexander Bonfig, Protokoll 2. Ua Zukunft Stammstrecke, 14.02.2023, S.4

4 LMR Alexander Bonfig, Protokoll 2. Ua Zukunft Stammstrecke, 14.02.2023, S.4

5 LMR Alexander Bonfig, Protokoll 2. Ua Zukunft Stammstrecke, 14.02.2023, S.11

Er berichtete zudem, in der Vergangenheit sei die Zusammenarbeit mit der DB zäh gewesen. Seit dem Gespräch von Staatsminister Bernreiter habe sich auch die Zusammenarbeit auf Arbeitsebene geändert. Das frühere Abblocken sei nicht mehr wahrzunehmen und es seien klarere Ansprechpartner vorhanden.<sup>6</sup>

Zudem stellte er anhand der Präsentation dar, dass auch die folgenden Punkte zur Projektabsicherung vertraglich vereinbart werden: regelmäßiger Bericht des Vorstands Infrastrukturplanung (auch im zuständigen Ausschuss des Bayerischen Landtags), mehr Transparenz der DB insbesondere in Bezug auf Kosten und Termine gegenüber dem Ministerium, dem Landtag und der Öffentlichkeit und bessere Vernetzung von DB und Baucontrolling mit DB-eigener Kosten- und Risikosteuerung.

Auf Nachfrage, ob die Staatsregierung die Absicht habe alle Beteiligten, also auch die Bundesregierung und die Landeshauptstadt München, in Zukunft zu Runden Tischen einzuladen, erklärte Herr Bonfig, dass die Schaffung von Transparenz schon in der Vergangenheit Anliegen von Spitzengesprächen oder Runden Tischen gewesen sei. Solche Veranstaltungen seien tatsächlich vorstellbar, wenn Entscheidungen zu treffen seien und wenn es neue Erkenntnisse gebe. Die Staatsregierung sei bereit, Transparenz zu schaffen.<sup>7</sup>

Des Weiteren beschäftigten den Ausschuss im Verlauf der Sitzung Fragen nach einem Verkehrskonzept, über das die Süddeutsche Zeitung kurz zuvor berichtet hatte. Herr Bonfig erklärte zu dem Konzept: Darin seien Maßnahmen zur Verbesserung des S-Bahn-Systems skizziert worden, die vor Inbetriebnahme der zweiten S-Bahn-Stammstrecke ergriffen werden könnten. Aus diesem Konzept sei die Initiative „Starke S-Bahn München – Programm 14plus“ entstanden.<sup>8</sup>

Anschließend begann Dr.-Ing. Rauscher von der Baubegleitung mit einem Bericht über die aktuellen Herausforderungen bei der 2. S-Bahn-Stammstrecke München. Da der Bericht aus Zeitgründen nicht in der zweiten Sitzung abgeschlossen werden konnte und in der dritten Sitzung fortgeführt wurde, wird wegen des inhaltlichen Zusammenhangs unter Punkt 3.3. hierzu berichtet.

### **Einschätzung des Unterausschusses Zukunft Stammstrecke**

Der Unterausschuss Zukunft Stammstrecke begrüßt die vom Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr verhandelten und auf den Weg gebrachten Maßnahmen zur weiteren Projektabsicherung, zur Verpflichtung der DB zu mehr Transparenz, zur engeren Einbindung der Baubegleitung, sowie zur Installation von zusätzlichen Einflussnahme- und Kontrollmechanismen sehr und bestärkt das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr darin diesen Weg weiter zu beschreiten.

6 LMR Alexander Bonfig, Protokoll 2. Ua Zukunft Stammstrecke, 14.02.2023, S.7

7 LMR Alexander Bonfig, Protokoll 2. Ua Zukunft Stammstrecke, 14.02.2023, S.9

8 LMR Alexander Bonfig, Protokoll 2. Ua Zukunft Stammstrecke, 14.02.2023, S.6



### 3.3 Bericht der Baubegleitung des Freistaats Bayern

In der dritten Sitzung des Unterausschusses Zukunft Stammstrecke stand die Fortsetzung des in der zweiten Sitzung begonnenen Austauschs des Ausschusses mit der Baubegleitung des Freistaats Bayern für die 2. S-Bahn-Stammstrecke auf der Tagesordnung. Als Vertreter der Baubegleitung informierte Dr.-Ing. Wolfgang Rauscher.

In der vergangenen Sitzung hatte Dr.-Ing. Rauscher begonnen anhand einer Präsentation vorzutragen. Zu Beginn seines Vortrags stellte er die Aufgaben und die Organisation der Baubegleitung dar. Er erläuterte, dass die zuständige Organisation für das Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke zunächst aus der DB Netz AG, der Projektleitung und der gesamten Projektorganisation, die die Bahn für dieses Projekt aufgebaut habe, bestehe.<sup>9</sup> Der Freistaat Bayern sei über den Bau- und Finanzierungsvertrag verbunden und werde von der Bahn mit Informationen versorgt. Er verdeutlichte, dass der Freistaat vor einiger Zeit festgestellt habe, dass er für die Beurteilung dieses Projekts zusätzlichen Sachverstand brauche. Deshalb habe er eine Expertengruppe vertraglich an sich gebunden, die vorgegebene Aufgabenstellungen in regelmäßigen Abständen erläutere, sodass er mit der Bahn spezifische technische, organisatorische und kostenrelevante Fragen diskutieren könne. Vertraglich hänge die Baubegleitung direkt am Freistaat Bayern und bekomme ihre Informationen von der DB AG. Es sei unvermeidlich, dass die Informationen, die die Baubegleitung verarbeiten könne, von der Bahn kommen müssten. Die Informationen müssten so detailliert sein, dass die Experten sie sachlich prüfen könnten und sie in der Gesamtbetrachtung mit anderen Elementen zusammensetzen könnten.<sup>10</sup>

Weiterhin verdeutlichte Dr.-Ing. Rauscher die hohe Komplexität des Projekts 2. S-Bahn-Stammstrecke: Es seien Projektkosten von 7 Milliarden zu organisieren, die Aufwand und Abläufe mit sich brächten. Viele tausend Menschen seien hier beschäftigt und interagierten miteinander. Insbesondere am Hauptbahnhof sei das eine Schwierigkeit, die es woanders in Deutschland gegenwärtig aus seiner Sicht nicht gebe und die auch weltweit in solcher Komplexität nicht so ohne Weiteres zu finden sei. Er bemerkte ergänzend, dass sich natürlich auch alle anderen großen Projekte verzögerten und Milliarden mehr kosteten – große Infrastrukturprojekte, Flugzeugprojekte wie Airbus oder der Dreamliner von Boeing, große Waffengeschäfte -, weil während der Maßnahmen Änderungen festgelegt würden, die ins Projekt integriert werden müssten.<sup>11</sup>

Im Kern fasste er die Aufgabe der Baubegleitung wie folgt zusammen: Ziel der Baubegleitung sei es, im Projekt für den Freistaat Transparenz herzustellen, die Informationen, die die Baubegleitung bekomme, auf sachliche und terminliche Richtigkeit zu prüfen. Damit wolle die Baubegleitung mehr Transparenz für den Freistaat bezüglich Terminen, Kosten und Projektorganisation schaffen.<sup>12</sup>

<sup>9</sup> Dr.-Ing. Wolfgang Rauscher, Protokoll 2. Ua Zukunft Stammstrecke, 14.02.2023, S.15

<sup>10</sup> Dr.-Ing. Wolfgang Rauscher, Protokoll 2. Ua Zukunft Stammstrecke, 14.02.2023, S.15/16

<sup>11</sup> Dr.-Ing. Wolfgang Rauscher, Protokoll 2. Ua Zukunft Stammstrecke, 14.02.2023, S.16

<sup>12</sup> Dr.-Ing. Wolfgang Rauscher, Protokoll 2. Ua Zukunft Stammstrecke, 14.02.2023, S.16

Im weiteren Verlauf erläuterte Dr.-Ing. Rauscher, die Zusammensetzung der Baubegleitung, deren Basis fünf unabhängige Verträge bilden. Für den Bauabschnitt West sind die Baubegleitungsaufgaben an das Büro LCP vergeben worden, für den Abschnitt Mitte an das Büro EDR und für den Abschnitt Ost an das Büro Turner & Townsend. Die Gesamtkoordination leisten Dr.-Ing. Rauscher und Dipl.-Ing. Steinborn von EDR. Mit dem Kostencontrolling-System ist Dr. Baumgärtner mit seinem Büro beauftragt worden.

Anhand der Präsentation verdeutlichte Dr.-Ing. Rauscher aktuelle Herausforderungen im Los West: Controlling der integrierten Gesamtlösung, höchst komplexe Großbaustelle von mehreren Vorhabenträgern im Innenstadtbereich, Gesamtprojektleitung erfordert vertragliche Einigung der Projektträger, Aufrechterhaltung des öffentlichen Verkehrs, Material An- und Abtransporte, Gewährleistung sicherer und leistungsfähiger Passagierströme in allen Bauphasen und Entwicklung eines Bauablaufkonzepts mit Schnittstellendefinitionen. Zudem zeigte er anhand einer Schnittstellenmatrix Planungsabhängigkeiten und Planungsinteraktionen.

Weiterhin erklärte er zu den aktuellen Herausforderungen im Los West: Hier hätten sich nicht die Kosten eines Produkts erhöht, vielmehr sei die Maßnahme am Hauptbahnhof eine ganz andere geworden.<sup>13</sup> Mittlerweile seien der Abbruch des kompletten Bahnhofareals, das neue Empfangsgebäude und der Bahnhof für die Vorhaltemaßnahme hinzugekommen. Das Projekt sei nach 2016 erheblich geändert worden. Insbesondere am Hauptbahnhof bestehe eine höchst komplexe Großbaustelle mit mehreren Vorhabensträgern.<sup>14</sup> Hinzugekommen sei die Vorhaltemaßnahme für die U9. Ein späterer Bau der U9 wäre nicht mehr möglich, wenn das Empfangsgebäude so wie damals geplant realisiert worden wäre. Bei einer Entscheidung gegen das Vorhaltebauwerk hätte der Bahnhof woanders platziert werden müssen, könnte die U9 hier keine Umsteigebeziehung bekommen.<sup>15</sup> Dr.-Ing. Rauscher erläuterte weiter: Durch die Tatsache, dass am Hauptbahnhof verschiedene Projektträger tätig seien, darunter auch die Landeshauptstadt München und DB Station & Service, entstehe bei einer Maßnahme, die sich über eine Größe von drei bis vier Fußballfeldern erstrecke und bei der zweieinhalb Milliarden umgesetzt würden, eine Komplexität, die mit ein paar Worten nicht zu beschreiben sei. Deshalb hätten die Experten sich für eine Änderung der Projektleitung, nämlich für eine einheitliche Projektleitung ausgesprochen, die entscheiden könne. Gleichzeitig müsse klar sein: Wenn die Projektleitung entscheidet, müssen auch die Kosten geklärt sein.<sup>16</sup>

In der Sitzung am 28.02.2023 schloss Dr.-Ing. Rauscher an seine Ausführungen an und ergänzte zum Los West: Derzeit werde eine Gesamtprojektleitung installiert, die den „Hut aufhaben“ solle.<sup>17</sup> Er beschrieb noch einmal die großen Herausforderungen am Hauptbahnhof und erklärte, es sei ein Bauablaufkonzept mit Schnittstellendefinitionen zu entwickeln.<sup>18</sup>

13 Dr.-Ing. Wolfgang Rauscher, Protokoll 2. Ua Zukunft Stammstrecke, 14.02.2023, S.19

14 Dr.-Ing. Wolfgang Rauscher, Protokoll 2. Ua Zukunft Stammstrecke, 14.02.2023, S.19

15 Dr.-Ing. Wolfgang Rauscher, Protokoll 2. Ua Zukunft Stammstrecke, 14.02.2023, S.19/20

16 Dr.-Ing. Wolfgang Rauscher, Protokoll 2. Ua Zukunft Stammstrecke, 14.02.2023, S.20

17 Dr.-Ing. Wolfgang Rauscher, Protokoll 3. Ua Zukunft Stammstrecke, 28.02.2023, S.2

18 Dr.-Ing. Wolfgang Rauscher, Protokoll 3. Ua Zukunft Stammstrecke, 28.02.2023, S.2

Zu den aktuellen Herausforderungen am Los Marienhof verdeutlichte Dr.-Ing. Rauscher anhand der Präsentation die Punkte: Controlling von Änderungen am technischen Konzept, Hebungsinjektionen zwischen den Bahnsteigtunneln und darüber liegender Bebauung sowie Konzeptänderungen für die Vortriebe der Bahnsteigtunnel unter Druckluft.

Er erklärte, dies sei eine weniger komplexe Baustelle, die aber aufgrund der innerstädtischen Lage technisch herausfordernd sei. Besonders herausfordernd sei der Tunnelbau, der sogenannte Hebungsinjektionen zwischen den Bahnsteigtunneln und der darüber liegenden Bebauung erforderlich mache. Ursprünglich sei ein anderes Konzept verfolgt worden; man habe sich aber nun in Zusammenarbeit mit der Baufirma für diese Bohrungen vom Schacht aus entschieden. Als Baubegleitung sei einerseits zu überlegen, ob dies technisch sinnvoll sei, andererseits, welche bauzeitlichen oder finanziellen Änderungen auf den Freistaat zukämen.<sup>19</sup>

Zu den aktuellen Herausforderungen in Los Ost präsentierte Dr.-Ing. Rauscher die Punkte: Controlling der Neuplanung der Streckentunnel und der Lage der Station Ostbahnhof, aktuell laufende neue Genehmigungsverfahren, Neustrukturierung von Termin- und Bauabläufen sowie Detaillierung der Planung für die Ingenieurbauwerke im Hinblick auf die Ausschreibungen.

Hierzu erläuterte er, dass die Aufträge am Ostbahnhof noch nicht vergeben seien. Der früher vorgesehene S-Bahnhof am Orleansplatz werde Richtung Osten in die Friedensstraße verlegt. Diese Verlegung erfordere andere Tunnelführungen. Am Leuchtenbergring entstünden drei neue Bahnsteige. Aktuell liefen die neuen Genehmigungsverfahren. Die Baubegleitung verfolge nicht nur die Planung, sondern auch den Ablauf der Genehmigungsverfahren.<sup>20</sup>

Des Weiteren informierte Dr.-Ing. Rauscher zu den übergeordneten Aufgaben für das Gesamtprojekt: Aktuell werde der Projektterminplan der DB hinsichtlich Struktur und Aufbau, zweitens hinsichtlich Vollständigkeit, Inhalt und Aktualität sowie drittens hinsichtlich Zeitansatz und Abhängigkeiten geprüft. In Kürze werde die Baubegleitung dem Auftraggeber über die Ergebnisse dieser Prüfung berichten.<sup>21</sup> Als weitere Aufgabe nannte er die „Schaffung einheitlicher Kostenstrukturen“. Dabei seien zum einen die Anforderungen des Freistaats zu erfüllen, Basiskosten und Risikoentwicklungen abzubilden. Zum anderen müsse das Regelwerk der DB AG, das die Datengrundlage bilde, die Anforderungen des Freistaats erfüllen, was momentan noch nicht gegeben sei. Als weiteres Ziel nannte er ein Datenmanagement und die Automatisierung des Berichtswesens.

<sup>22</sup>

<sup>19</sup> Dr.-Ing. Wolfgang Rauscher, Protokoll 3. Ua Zukunft Stammstrecke, 28.02.2023, S.3

<sup>20</sup> Dr.-Ing. Wolfgang Rauscher, Protokoll 3. Ua Zukunft Stammstrecke, 28.02.2023, S.3

<sup>21</sup> Dr.-Ing. Wolfgang Rauscher, Protokoll 3. Ua Zukunft Stammstrecke, 28.02.2023, S.3

<sup>22</sup> Dr.-Ing. Wolfgang Rauscher, Protokoll 3. Ua Zukunft Stammstrecke, 28.02.2023, S.3/4

Im weiteren Verlauf der Sitzung kam mehrfach die Frage nach einer Übersicht über Bauzeiten und Kosten der gesamten Maßnahme mit all ihren Einzelprojekten auf. Hierzu erklärte Dr.-Ing. Rauscher, er werde sich um die Erstellung eines Gesamtbildes bemühen. Derzeit werde der Bauzeitenplan der Deutschen Bahn geprüft, was aber aufgrund mehrerer tausend Vorgänge einige Zeit dauere.<sup>23</sup>

Zudem erläuterte er im weiteren Verlauf der Sitzung, dass es nach seiner Kenntnis bisher das erst Mal sei, dass die Deutsche Bahn ein Großprojekt vornehme, das vom Freistaat finanziert werde. Ferner sei es auch das erste Mal, dass der Financier hierfür eine Baubegleitung beauftragt habe. Die Baubegleitung habe keine Weisungsbefugnis. Insofern könne sie nicht die Deutsche Bahn anweisen, Unterlagen zu liefern. Hier bediene sich die Baubegleitung zwar des Freistaats, der wiederum aber auch durch seine vertraglichen Verpflichtungen eingeschränkt sei.<sup>24</sup>

### **Einschätzung des Unterausschusses Zukunft Stammstrecke**

Der Unterausschuss Zukunft Stammstrecke befürwortet die fachliche Begleitung und das Controlling des Großprojekts 2. S-Bahn-Stammstrecke München durch die Baubegleitung des Freistaats Bayern sehr. Weiterhin begrüßt der Unterausschuss, dass die Baubegleitung zukünftig im Rahmen des Lenkungskreises noch enger in das Projekt eingebunden wird. Der Ausschuss spricht sich dafür aus dies fortzusetzen und die Fachexpertise der Baubegleitung weiterhin zu nutzen und zu sichern.

### **3.4 Baustellenbesichtigung**

In der vierten Sitzung des Unterausschusses Zukunft Stammstrecke am 07.03.2023 besuchte der Ausschuss die Baustelle der 2. S-Bahn-Stammstrecke München am Marienhof sowie das Infozentrum am Marienhof, um sich vor Ort ein Bild von der Baustelle und den Bauarbeiten zu machen.

Der Konzernbevollmächtigte der Deutschen Bahn AG (DB) für den Freistaat Bayern, Klaus-Dieter Josel, begrüßte die Abgeordneten und übrigen Anwesenden und kündigte die Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke für 2035 an. Daraufhin referierte der Gesamtprojektleiter Technik für die 2. S-Bahn-Stammstrecke bei der DB, Kai Kruschinski-Wüst, zu den wichtigsten Eckdaten und Hintergründen bei der 2. S-Bahn-Stammstrecke, dem „Rückgrat des ÖPNV-Ausbaus“. Anschließend übernahm der Leiter Zentrale Aufgaben für die 2. S-Bahn-Stammstrecke München, Harald Graser, die Baustellenführung.

### **3.5 Informationsgespräch mit der Deutschen Bahn und Baufirmen**

Zur fünften Sitzung des Unterausschusses Zukunft Stammstrecke am 25.04.2023 begrüßte der Ausschussvorsitzende Abg. Jürgen Baumgärtner Vertreterinnen und Vertreter der Deutschen Bahn (DB) sowie beteiligter Baufirmen zu einem Informationsgespräch über die Herausforderungen bei der 2.-S-Bahn-Stammstrecke.

<sup>23</sup> Dr.-Ing. Wolfgang Rauscher, Protokoll 3. Ua Zukunft Stammstrecke, 28.02.2023, S.5

<sup>24</sup> Dr.-Ing. Wolfgang Rauscher, Protokoll 3. Ua Zukunft Stammstrecke, 28.02.2023, S.8

Die DB vertraten Kai Kruschinski-Wüst, der Gesamtprojektleiter Technik 2. S-Bahn-Stammstrecke und Hauptbahnhof München, Kristin Raczinski, Gesamtprojektleiterin kaufmännisches Projektmanagement 2. S-Bahn-Stammstrecke und Hauptbahnhof München, sowie Jörg-Rainer Müller, Leiter Technik 2. S-Bahn-Stammstrecke München. Von den beteiligten Baufirmen nahmen Wadim Strangfeld, Bereichsleiter - Managing Director bei Wayss & Freytag Ingenieurbau AG, Bereich Süd, Arbeitsgemeinschaft Los VE 30 Hauptbahnhof, und Thomas Fiest, Leiter Niederlassung Tunnelbau Deutschland bei der Implenia Construction GmbH, Arbeitsgemeinschaft Los VE 41 Marienhof, teil.

Ziel des Gesprächs sei eine bessere Gestaltung der Zukunft und die Erkenntnis, wo in Zukunft bei Großprojekten Verbesserungen möglich seien, leitete Abg. Baumgärtner den Gesprächsaustausch ein. Der Vorsitzende stellte die Frage in den Raum: „Wo sind die Knackpunkte, was müssten wir anders machen, wenn das Projekt noch einmal neu aufgesetzt würde?“. Das Parlament wolle aus den Herausforderungen der Vergangenheit für die Zukunft lernen.<sup>25</sup>

Der Gesamtprojektleiter Technik 2. S-Bahn-Stammstrecke München bei der DB, Herr Kruschinski-Wüst, begann daraufhin im Rahmen eines Vortrags und anhand einer Präsentation auf die vom Ausschuss im Vorfeld der Sitzung übermittelten Fragen zur 2. S-Bahn-Stammstrecke einzugehen.

Er verdeutlichte, dass die Genehmigungsverfahren schon 2020 als er das Projekt übernommen habe, der kritische Erfolgsfaktor gewesen seien.<sup>26</sup> Weiterhin erklärte er die Projektstruktur der 2. S-Bahn-Stammstrecke mit den Bauabschnitten „Oberirdisch West“, „Unterirdisch West inkl. Tunnelportal West/Hauptbahnhof“, „Marienhof“, „Unterirdisch Ost inkl. Tunnel Ost/Ostbahnhof“ und „Oberirdisch Ost“. Dabei hob der Gesamtprojektleiter Technik hervor, der Hauptbahnhof sei als Großprojekt im Großprojekt in eine gesonderte Organisationseinheit gehoben worden. Er erläuterte weiter, dass die DB davon ausgehe, den Vorhaltekörper für die U9 für die Landeshauptstadt München bauen zu dürfen. Mit der DB Station und Service habe die DB Netz AG vertraglich vereinbart, das neue Empfangsgebäude für den Hauptbahnhof zu bauen. Diese Projekte gehörten in eine einzige Projektorganisation.<sup>27</sup>

Er führte weiterhin aus, die Bauabschnitte spiegelten im Wesentlichen die großen Bauhauptvergaben wider, daneben gebe es aber auch übergreifende Themen wie die Planungsleistungen. Die Grenzen der Planfeststellungsabschnitte stimmten leider nicht mit den Bauabschnittsgrenzen überein. Er nannte die Summe von 3.266 Vergabeeinheiten.<sup>28</sup>

Anschließend gab Herr Kruschinski-Wüst einen Überblick über die Planrechtsverfahren und ihren jeweiligen Stand. Er verdeutlichte, dass die Planfeststellungsverfahren der Erfolgsfaktor Nr. 1 für das Projekt gewesen seien. Im Rahmen des Projekts sei ein Extra-Team aus vier Kollegen gegründet worden, das sich ausschließlich um die Planfeststellungsverfahren und darum kümmere, dass dem Eisenbahnbundesamt (EBA) von allen Planern schlüssige Unterlagen übermittelt würden, so dass das EBA sich ausschließlich der Würdigung der Betroffenen Dritter widmen könne.<sup>29</sup>

<sup>25</sup> Abg. Jürgen Baumgärtner, Protokoll 5. Ua Zukunft Stammstrecke, 25.04.2023, S.1

<sup>26</sup> Kai Kruschinski-Wüst, Protokoll 5. Ua Zukunft Stammstrecke, 25.04.2023, S.1

<sup>27</sup> Kai Kruschinski-Wüst, Protokoll 5. Ua Zukunft Stammstrecke, 25.04.2023, S.1/2

<sup>28</sup> Kai Kruschinski-Wüst, Protokoll 5. Ua Zukunft Stammstrecke, 25.04.2023, S.2

<sup>29</sup> Kai Kruschinski-Wüst, Protokoll 5. Ua Zukunft Stammstrecke, 25.04.2023, S.3

Der Gesamtprojektleiter Technik bezeichnete die Zusammenarbeit mit dem EBA als „relativ gut“. Selbst so komplexe Verfahren wie die Planfeststellung für die integrierte Gesamtlösung am Hauptbahnhof könnten in einem „sehr ordentlichen“ Zeitraum abgewickelt werden. Er betonte, dass am Anfang des Verfahrens in einer langen Phase habe geklärt werden müssen, welche Behörde überhaupt für diese integrierte Gesamtlösung zuständig sei.<sup>30</sup>

Anschließend zeigte der Leiter Technik 2. S-Bahn-Stammstrecke, Herr Müller, auf welche Verzögerungen im Detail zu der mittlerweile prognostizierten späteren Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke führen. Im Kern zeigte er anhand der Präsentation, die verzögerte Inbetriebnahme von 2028 auf 2035 resultiert aus der Schaffung von Projektgrundlagen und fortschreitenden Planungserkenntnissen. Herr Kruschinski-Wüst ergänzte im weiteren Verlauf, dass eine Verzögerung von ungefähr dreieinhalb Jahren durch die Schaffung von Projektgrundlagen entstanden sei; weitere dreieinhalb Jahre durch Erkenntnisse beim Planungsfortschritt und aus der Bautätigkeit.<sup>31</sup> Mit den Projektgrundlagen seien Planfeststellung und Finanzierung als Voraussetzungen für die Vergabe eines Vertrages angesprochen.<sup>32</sup>

Zum 5. Nachtrag zum Bau- und Finanzierungsvertrag bemerkte Herr Kruschinski-Wüst, dieser werde derzeit intensiv mit dem Freistaat Bayern verhandelt. Die DB gehe davon aus, diese Verhandlungen im Mai beenden zu können, um diesen Nachtrag in die entsprechenden Gremienläufe zu geben. Die Finanzierungsgrundlage für die großen Vergaben im Ostabschnitt wäre dann rechtzeitig gemäß neuem Terminplan gegeben. Beim Hauptbahnhof Tunnel West sei es ähnlich. Er beschrieb, die Planfeststellung sei ursprünglich der kritische Pfad gewesen, sei dann aber von den Verträgen zur U9 abgelöst worden. Diese seien Ende 2022 endverhandelt worden. Die Bahn gehe davon aus, dass alle Verträge zur U9 wie auch der 5. Nachtrag zum Bau- und Finanzierungsvertrag zeitgleich abgeschlossen würden – sie bedingten sich juristisch gegenseitig und müssten übereinander liegen.<sup>33</sup> Im Anschluss stellte er die aktuellen Terminpläne für die einzelnen Bauabschnitte der 2. S-Bahn-Stammstrecke und für die netzergänzenden Maßnahmen vor.

Zu Kosten und Finanzierung trug die Gesamtprojektleiterin kaufmännisches Projektmanagement 2. S-Bahn-Stammstrecke, Kristin Raczinski, vor. Sie erläuterte die Organisation des kaufmännischen Projektmanagements für die 2. S-Bahn-Stammstrecke bei der DB und informierte zu den Gründen für die prognostizierten Kostensteigerungen. Als Hauptgründe nannte sie Marktpreissteigerungen, Planungs- und Bauzeitverlängerungen, Projekterweiterungen und eine erweiterte Risikovorsorge. Sie präsentierte den neuen Kostenstand mit Preisstand 2021 in Höhe von insgesamt 7,049 Milliarden Euro - allerdings ohne Anteile der Landeshauptstadt München - sowie die Kostenentwicklung heruntergebrochen auf die Entwicklung der einzelnen Abschnitte seit 2016. Sie verdeutlichte weiterhin, dass die DB die Vorhaltemaßnahme U9 ausschließlich für die Landeshauptstadt München im Rahmen einer Geschäftsbesorgung baue. Es gebe keinerlei Integration des Vorhabens in Finanzierungsanträge. Die Stammstrecke werde komplett vom zuständigen EBA genehmigt, während für die U9 die Regierung von Oberbayern zuständig sei. Insofern könne hier keine Verquickung stattfinden.<sup>34</sup>

30 Kai Kruschinski-Wüst, Protokoll 5. Ua Zukunft Stammstrecke, 25.04.2023, S.3

31 Kai Kruschinski-Wüst, Protokoll 5. Ua Zukunft Stammstrecke, 25.04.2023, S.5

32 Kai Kruschinski-Wüst, Protokoll 5. Ua Zukunft Stammstrecke, 25.04.2023, S.6

33 Kai Kruschinski-Wüst, Protokoll 5. Ua Zukunft Stammstrecke, 25.04.2023, S.6/7

34 Kristin Raczinski, Protokoll 5. Ua Zukunft Stammstrecke, 25.04.2023, S.12

Zudem präsentierte die Gesamtprojektleiterin kaufmännisches Projektmanagement zum aktuellen Kostenstand bei der Vorhaltemaßnahme U9 den Preisstand aus dem letzten Beschluss des Stadtrates vom 30.11.2022 in Höhe von 458 Millionen Euro

Im weiteren Verlauf erläuterte sie das Dreiecksverhältnis zwischen der 2. S-Bahn-Stammstrecke als GVFG-Bundesprojekt mit öffentlich-rechtlichem Bau- und Finanzierungsvertrag mit dem Freistaat Bayern und den privatrechtlichen Verträgen mit der Landeshauptstadt München zur Vorhaltemaßnahme U9.

Außerdem ging Frau Raczinski auf die Finanzierung der 2. S-Bahn-Stammstrecke als eines der größten GVFG-Projekte ein: Das GVFG-Regime sei nicht das neueste, sondern das Vorgänger-Regime. Die 2. S-Bahn-Stammstrecke sei damals schon in die Kategorie a (endgültig aufgenommen) aufgenommen worden. Wenn das EBA einen Bescheid über die Aufnahme in die Kategorie a erteilt habe, folgten Einzelanträge für die Abschnitte.<sup>35</sup> Im weiteren Verlauf erläuterte sie detaillierter den aktuellen Finanzierungsstand für die einzelnen Abschnitte und die netzergänzenden Maßnahmen.

Zum 5. Bau- und Finanzierungsvertrag mit dem Freistaat Bayern ergänzte sie: Dabei gehe es auch um alle Optimierungslösungen. Man hoffe auf einen baldigen Abschluss. Zudem solle der Freistaat Bayern die restlichen 40 Prozent der zuwendungsfähigen Baukosten übernehmen. Der 5. Nachtrag werde auch Regelungen zu nach GVFG nicht zuwendungsfähigen Baukosten enthalten.<sup>36</sup>

Der Leiter Technik 2. S-Bahn-Stammstrecke, Herr Müller, übernahm als es um den Baufortschritt ging. Er beleuchtete die Rahmenbedingungen und Herausforderungen, wie den Bau in 40 Meter Tiefe, das innerstädtische Bauen, das Bauen unter zahlreichen hochsensiblen Bauwerken im Setzbereich, die Logistik des Abtransports von Aushubmaterial und das Bauen unter Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs. Anschließend ging er im Detail auf den Stand in den einzelnen Bauabschnitten ein.

Abschließend gab Herr Kruschinski-Wüst noch einen Überblick über die Maßnahmen des Programms „Starke S-Bahn München – Programm 14plus“ und erklärte hierzu, dass auch die DB von der Tatsache betroffen sei, dass die Verkehrsverbesserungen durch die 2.-S-Bahn-Stammstrecke noch für einige Jahre länger ausblieben. Insofern setze sie gemeinsam mit dem Freistaat Bayern, teilweise auch mit dem Bund ein Programm auf, um vorher Kapazitäts- und Qualitätsverbesserungen zu erwirken.<sup>37</sup>

Im folgenden Austausch zwischen den Vertreterinnen und Vertretern der DB und den Ausschussmitgliedern stand vor allem die Kalkulation der Gesamtkosten im Mittelpunkt. Von Seiten des Abg. Sebastian Körber (FDP) wurde bemängelt, dass die vorgestellte Kostenkalkulation sich auf den Preisstand 2021 bezieht: Unklar sei ferner der Kostenstand des Projekts für 2022 und den April 2023 bzw. mindestens für das erste Quartal 2023. Auch ein Worst-Case-Szenario müsse benannt und fortgeschrieben werden.<sup>38</sup>

35 Kristin Raczinski, Protokoll 5. Ua Zukunft Stammstrecke, 25.04.2023, S.13

36 Kristin Raczinski, Protokoll 5. Ua Zukunft Stammstrecke, 25.04.2023, S.13

37 Kai Kruschinski-Wüst, Protokoll 5. Ua Zukunft Stammstrecke, 25.04.2023, S.18

38 Abg. Sebastian Körber, Protokoll 5. Ua Zukunft Stammstrecke, 25.04.2023, S.19

Unzufrieden mit der dargestellten Kalkulation der Gesamtkosten zeigte sich auch Abg. Aures (SPD): Man müsse das gesamte Projekt im Auge behalten. Sie habe das Gefühl, dass das immer noch nicht der Fall sei.<sup>39</sup>

Die Gesamtprojektleiterin kaufmännisches Projektmanagement 2. S-Bahn-Stammstrecke, Frau Raczinski, erläuterte hierzu, die DB sei im Moment nur mit den 7 Milliarden zum heutigen Preisstand dabei, da seit 2021 keine nennenswerten Vergaben stattgefunden hätten. Mit den großen Vergaben gehe es erst demnächst weiter. Dann erst werde die DB den Kostenstand mit den konkret eingetretenen Marktpreissteigerungen fortschreiben.<sup>40</sup>

Abschließend richtete der Ausschussvorsitzende noch die Frage an die anwesenden Vertreterinnen und Vertreter der Baufirmen, was aus ihrer Sicht geändert werden müsste, um das Verfahren zu verbessern. Der Bereichsleiter der Wayss & Freytag Ingenieurbau AG, Herr Strangfeld, erläuterte hierzu, er sehe als Wiederholungsfaktor, dass der Handlungsspielraum des Auftraggebers davon abhängen, wie ein Projekt finanziert sei. Bei anderen Großprojekten wiederhole sich dieser Faktor: Je freier ein Auftraggeber sei, mit dem Auftragnehmer zu agieren, desto freier seien beide im gemeinsamen Wirken. Wenn er also zaubern könnte, gäbe es mehr Finanzierungsfreiheiten für den Auftraggeber.<sup>41</sup> Der Leiter der Niederlassung Tunnelbau Deutschland der Implenia Construction GmbH, Herr Fiest, ergänzte, das Projekt zweite Stammstrecke sei schwierig und komplex und liege in der Innenstadt, aber die Zusammenarbeit laufe sehr gut. Er lobte, wie das Team die Problembewältigung in einer offenen Diskussionskultur angehe. Er glaube, das werde eine Erfolgsgeschichte. Er sprach sich für ein Vorgehen bei Großprojekten aus, das beinhaltet, dass etwaige Schwierigkeiten schon in der Planungsphase mit dem Auftraggeber und allen Beteiligten erarbeitet werden.<sup>42</sup>

Aufgrund des beschränkten Zeitrahmens wurde beschlossen, dass noch offene Fragen schriftlich von der DB beantwortet werden, was deren Vertreterinnen und Vertreter zusagten.

### **Einschätzung des Unterausschusses Zukunft Stammstrecke**

Der Unterausschuss Zukunft Stammstrecke begrüßt die Informationsbereitschaft der Vertreterinnen und Vertreter der Deutschen Bahn (DB) und der beteiligten Baufirmen gegenüber dem Ausschuss. Der Unterausschuss fordert die DB auf, das zuständige parlamentarische Gremium des Bayerischen Landtags zukünftig regelmäßig, offen und transparent zum Stand der für Bau und die spätere Inbetriebnahme erforderlichen Genehmigungsverfahren, zur Kostenentwicklung des Projekts inklusive der Aufteilung auf Bund, Freistaat Bayern, Landeshauptstadt München und Deutsche Bahn, zu aktuellen Zeit- und Risikoplänen, zum Stand der Finanzierung und zum Baufortschritt beim Projekt „2. S-Bahn-Stammstrecke“ zu informieren. Zudem fordert der Ausschuss die DB auf die Gesamtkalkulation zu den Kostenentwicklungen beim Projekt „2. S-Bahn-Stammstrecke“ zeitnah fortzuschreiben, eine ganzheitliche und perspektivische Betrachtung zu erstellen und das Ergebnis dem zukünftig zuständigen parlamentarischen Gremium umgehend nach Erstellung vorzulegen.

39 Abg. Inge Aures, Protokoll 5. Ua Zukunft Stammstrecke, 25.04.2023, S.22/23

40 Kristin Raczinski, Protokoll 5. Ua Zukunft Stammstrecke, 25.04.2023, S.22

41 Wadim Strangfeld, Protokoll 5. Ua Zukunft Stammstrecke, 25.04.2023, S.25

42 Thomas Fiest, Protokoll 5. Ua Zukunft Stammstrecke, 25.04.2023, S.26



### 3.6 Informationsgespräch mit der Landeshauptstadt München

In der sechsten Sitzung des Unterausschusses Zukunft Stammstrecke am 09.05.2023 fand ein Informationsgespräch über die Herausforderungen der 2. S-Bahn-Stammstrecke mit der Landeshauptstadt München statt. Prof. Dr. Elisabeth Merk (Stadtbaurätin), Georg Dunkel (Mobilitätsreferent), Dr. Jeanne-Marie Ehbauer (Baureferentin), Dipl.-Ing. Ralf Wulf (Hauptabteilungsleiter Ingenieurbau) und Stephan Wolf (Leitender Verwaltungsdirektor) standen seitens der Landeshauptstadt München als Gesprächspartner zur Verfügung.

Stadtbaurätin Prof. Merk erläuterte, wie wichtig die zweite Stammstrecke für die Weiterentwicklung der Stadt ist.<sup>43</sup> Von den Zeitverzögerungen und Kostensteigerungen sei auch die Landeshauptstadt betroffen, weil sich auch dort dadurch Projekte verschieben. Zur U9 führte sie aus, dass diese aus Sicht der Stadtentwicklung ein relevantes Element der weiteren Erschließung mit dem öffentlichen Nahverkehr sei. Es sei gut gelungen, die Bürgerinnen und Bürger, insbesondere auch Anwohner, beim Projekt 2. Stammstrecke mitzunehmen, etwa durch Bürgerversammlungen.<sup>44</sup>

Eine Vereinfachung infrastruktureller Großprojekte sei sicher gewünscht, aber schwierig umzusetzen. Auch vereinfachte Verfahren müssten qualifizierte Beteiligungsprozesse ermöglichen, Transparenz und gute Kommunikation müssten gewährleistet sein.<sup>45</sup>

Mobilitätsreferent Dunkel wies darauf hin, dass die zweite Stammstrecke ein ganz zentraler Baustein zur Erreichung der beschlossenen Klimaschutzziele sei. Neben der zweiten Stammstrecke als dem zentralen Rückgrat des ÖPNV, das massiv ausgebaut werden müsse, sehe die Mobilitätsstrategie 2035 der Landeshauptstadt einen Mix aus weiteren Angeboten zur Stärkung des Umweltverbundes vor. Fazit einer Studie der Stadt war, dass die Klimaschutzziele 2030 nur mit Fertigstellung der zweiten Stammstrecke hätten erreicht werden können. Durch die Verzögerungen sei dies nun nicht mehr möglich. Durch die Zeitverschiebungen seien auch zentrale, innerstädtische Projekte zum Erliegen gekommen bzw. massiv nach hinten geschoben worden.<sup>46</sup>

Herr Dunkel sprach sich für eine deutlich frühzeitigere ausreichende Finanzausstattung (GVFG-Mittel) aus. Es müsse schnellere und eindeutige Entscheidungen zu Gunsten solcher Infrastrukturprojekte statt Zitterpartien um die Förderfähigkeit geben.<sup>47</sup>

Baureferentin Dr. Ehbauer bestätigte, dass Projekte der Landeshauptstadt wegen der Zeitverzögerungen beim Bau der 2. Stammstrecke nach hinten geschoben werden müssen. Sie plädierte für einen engen, vertrauensvollen Austausch und eine hohe Termin- und Kostentransparenz.

43 Prof. Dr. Elisabeth Merk, Protokoll 6. Ua Zukunft Stammstrecke, 09.05.2023, S.1

44 Prof. Dr. Elisabeth Merk, Protokoll 6. Ua Zukunft Stammstrecke, 09.05.2023, S.2

45 Prof. Dr. Elisabeth Merk, Protokoll 6. Ua Zukunft Stammstrecke, 09.05.2023, S.3

46 Georg Dunkel, Protokoll 6. Ua Zukunft Stammstrecke, 09.05.2023, S.4/5

47 Georg Dunkel, Protokoll 6. Ua Zukunft Stammstrecke, 09.05.2023, S.5

Hauptabteilungsleiter Wulf ergänzte, dass die Zusammenarbeit mit der Bahn aktuell sehr gut sei. Derzeit würden drei Vereinbarungen verhandelt, mit denen die integrierte Gesamtlösung am Hauptbahnhof umgesetzt werden soll. Dort sollen nun – nach den negativen Erfahrungen beim Gesamtprojekt - klare Berichtspflichten, Arbeitskreise und Zeit- und Kostenpläne festgelegt werden.<sup>48</sup>

Leitender Verwaltungsdirektor Wolf berichtete, dass das Verfahren deutlich transparenter geworden sei, seit die Zahlen im Herbst 2022 veröffentlicht wurden. Es gebe nun einen Arbeitskreis mit der Bahn, in dem vierteljährlich Zeit- und Kostenpläne vorgelegt werden.<sup>49</sup>

In der Diskussion zeigte Herr Dunkel auf Nachfrage auf, dass man derzeit für die U9 noch keine Förderfähigkeit sehe und man deshalb auf eine Fortentwicklung der standardisierten Bewertung dränge. Es müssten weitere Bausteine integriert werden, die es Großstädten möglich machten, solche Großprojekte auch in Zukunft noch stemmen zu können. Bei den Vorhaltemaßnahmen gehe die Landeshauptstadt in Vorleistung und damit auch ein Risiko ein, eine Entscheidung sei aber aus baulichen Gründen nur jetzt möglich gewesen. Neben der Fortentwicklung der standardisierten Bewertung seien auch eine höhere Finanzausstattung notwendig, da alle urbanen Räume in Deutschland derzeit Probleme hätten, verkehrlich sinnvolle Projekte förderfähig zu bekommen. Nach Angaben von Herrn Wulf habe man die Hoffnung, dass die U9 förderfähig wird, wenn der Klimabaustein künftig entsprechend in die Bewertung einfließt.<sup>50</sup>

Die standardisierte Bewertung wurde einhellig kritisiert. Sie stamme aus einer Zeit, in der alles neu war, nun agiere man aber hauptsächlich im Bestand. Zudem werden etwa Auswirkungen auf das Klima nicht berücksichtigt. Mobilitätsreferent Dunkel bedauerte, dass man in Deutschland jahrelang zu wenig Geld in Erhalt und Ausbau der öffentlichen Infrastruktur investiert habe, während in der Schweiz oder in Österreich ein Vielfaches in den öffentlichen Verkehr gesteckt wurde. Dies räche sich jetzt.<sup>51</sup>

Die Landeshauptstadt München erklärte, sie habe keine Informationen darüber, ob und wann eine Sanierung der ersten Stammstrecke ansteht bzw. welche Auswirkungen dies dann auf die zweite Stammstrecke hat. Für das Verkehrskonzept seien jedenfalls beide Trassen notwendig.<sup>52</sup>

### **Einschätzung des Unterausschusses Zukunft Stammstrecke**

Der Unterausschuss Zukunft Stammstrecke begrüßt, dass die Kommunikation zwischen Freistaat Bayern, Bahn und Landeshauptstadt München nun gut funktioniert. Die Landeshauptstadt München ist als Projektbeteiligte vom Auftraggeber Freistaat Bayern und dem Bauherrn DB künftig eng einzubinden, anders als bisher sind Zeit- und Kostenpläne frühzeitig von der DB zu kommunizieren. Zeitverschiebungen haben unmittelbare Auswirkungen auf andere Projekte der Landeshauptstadt. Die Vorhaltemaßnahmen zur U9 sind nachvollziehbar.

48 Dipl.-Ing. Ralf Wulf, Protokoll 6. Ua Zukunft Stammstrecke, 09.05.2023, S.7

49 Stephan Wolf, Protokoll 6. Ua Zukunft Stammstrecke, 09.05.2023, S.7

50 Georg Dunkel, Protokoll 6. Ua Zukunft Stammstrecke, 09.05.2023, S.10/11

51 Georg Dunkel, Protokoll 6. Ua Zukunft Stammstrecke, 09.05.2023, S.27

52 Georg Dunkel, Protokoll 6. Ua Zukunft Stammstrecke, 09.05.2023, S.20

Der Unterausschuss Zukunft Stammstrecke unterstützt den Wunsch nach einer grundlegenden Überarbeitung der standardisierten Bewertung, die insbesondere die besonderen Herausforderungen von Großprojekten in urbanen Räumen und Klimaaspekte im Blick hat. Hier sollten Bund, Länder und Kommunen gemeinsam eine Neubewertung vornehmen. Es liegt zudem auf der Hand, dass die Finanzausstattung für den öffentlichen Verkehr durch den Bund deutlich erhöht werden muss, wenn die Verkehrswende gelingen soll.

### **3.7 Informationsgespräch mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr**

In der siebten Sitzung des Unterausschusses Zukunft Stammstrecke vom 13.06.2023 berichtete das Bundesministerium für Digitales und Verkehr über die Herausforderungen der 2. S-Bahn-Stammstrecke aus Sicht des Bundes. Nach einer kurzen Einleitung über ihre Tätigkeit stellten sich Prof. Corinna Salander, Abteilungsleiterin Eisenbahnen, und Ansgar Dönges, Referatsleiter E 22 (Investitionshilfen ÖPNV, spurgebundene öffentliche Nahverkehrssysteme, SPNV, Regionalisierung), den Fragen der Ausschussmitglieder.

Prof. Salander betonte, dass der Bund von Beginn an das Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke unterstützte und wies auf seine Bedeutung für die gesamte Region hin.<sup>53</sup> Herr Dönges, seit mehr als zwei Jahren bei der Eisenbahnabteilung des Bundesministeriums, machte einleitend deutlich, dass der Bund Zuwendungsgeber sei, kein aktiver Projektbeteiligter. Dies sei ein Projekt zwischen dem Freistaat Bayern und der DB, bzw den Eisenbahnstrukturunternehmen. Der Bund sei Zuwendungsgeber und bereit, über das GVFG Mittel zur Verfügung zu stellen, wenn die Rahmenbedingungen das GVFG erfüllt sind. Dies sei in erster Linie das Wirtschaftlichkeitskriterium. Er verwies auf die neuerliche Standardisierte Bewertung, die ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis ergeben habe.<sup>54</sup> Prof. Salander erklärte zur Förderfähigkeit, diese sei damit „auf jeden Fall gesichert.“<sup>55</sup> Herr Dönges berichtete, seitens des Bundes gäbe es eine neue Verfahrensanleitung für die Nutzen-Kosten-Untersuchung (Standardisierte Bewertung).<sup>56</sup> Im weiteren Verlauf verwies der Referatsleiter zudem auf den Finanzierungsantrag, der jetzt beim EBA liege. Bei einem – „jetzt gehen wir mal davon aus“- positivem Prüfergebnis würde sich der Bund laut Herrn Dönges über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) mit geschätzt 2,6 bis 3 Mrd. Euro an den zuwendungsfähigen Kosten beteiligen.<sup>57,58</sup> „Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ist als prüfende Behörde beteiligt. Am 31.03. hat es von der DB Netz AG einen neuen Bericht über die Termin- und Kostensituation im Projektzuschnitt bekommen“, erklärte Prof. Salander hierzu<sup>59</sup>. Die exakte Höhe der Zuwendungen sei laut Herrn Dönges abhängig vom Prüfergebnis und den von der DB im Antrag veranschlagten Zahlen.<sup>60</sup>

53 Prof. Corinna Salander, Protokoll 7. Ua Zukunft Stammstrecke, 13.06.2023, S.2

54 Ansgar Dönges, Protokoll 7. Ua Zukunft Stammstrecke, 13.06.2023, S.2/3

55 Prof. Corinna Salander, Protokoll 7. Ua Zukunft Stammstrecke, 13.06.2023, S.2

56 Ansgar Dönges, Protokoll 7. Ua Zukunft Stammstrecke, 13.06.2023, S.3

57 Ansgar Dönges, Protokoll 7. Ua Zukunft Stammstrecke, 13.06.2023, S.4

58 Ansgar Dönges, Protokoll 7. Ua Zukunft Stammstrecke, 13.06.2023, S.9

59 Prof. Corinna Salander, Protokoll 7. Ua Zukunft Stammstrecke, 13.06.2023, S.2

60 Ansgar Dönges, Protokoll 7. Ua Zukunft Stammstrecke, 13.06.2023, S.9

Zudem erwähnte Herr Dönges als weitere Voraussetzung, damit Bundesmittel fließen können, müsse der Freistaat Bayern als Auftraggeber sich gemeinsam mit der Deutschen Bahn bzgl. des 5. Nachtrags des Bau- und Finanzierungsvertrages einig werden, sodass die Gesamtfinanzierung geregelt und gesichert sei.<sup>61</sup>

Zum GVFG-Bundesprogramm erläuterte Herr Dönges: Die jeweiligen Projekte im GVFG-Aufnahmeprozess ordnen sich in unterschiedliche Kategorien ein. Bei Kategorie B und C handle es sich um „Rahmenanträge oder (...) Vorhaben, die die Länder beabsichtigen, bei denen aber noch nicht klar ist, wann die so weit sind“. Die Aufnahme in Kategorie A stelle die letztendliche Bewilligung seitens des Bundes dar, also „Vorhaben, für die der Bund wirklich Mittel bereitstellt.“<sup>62</sup> Nach Aussage von Herrn Dönges werde die Summe im Gesamtbudget des GVFG im Jahre 2025 von 1 Mrd. auf 2 Mrd. Euro erweitert, „ab 2026 dynamisiert um 1,8 %“. Die Aufgabe des BMDV bei der Aufnahme solcher Projekte in die Kategorie A sei zu überblicken, dass „nicht zu viele Vorhaben“ aufgenommen würden, „sodass das Budget irgendwann nicht mehr ausreicht“. Aktuell und auf mittelfristige Sicht reiche es aus für die aktuellen Vorhaben, die in Kategorie A seien. Sollten noch mehr solch hochpreisige Vorhaben aufgenommen werden, müsse man sich irgendwann die Frage stellen, ob eine voll umfängliche Mittelzusage noch möglich sei, bzw. müsse der Bund „irgendwann priorisieren“. Aber dieser Zeitpunkt sei aktuell und eigentlich absehbar noch nicht erkennbar.<sup>63</sup>

Herr Dönges führte zur Standardisierten Bewertung weiterhin aus: Der Auftraggeber dieser neuen Wirtschaftlichkeitsbetrachtung sei nicht der Bund, sondern der Freistaat Bayern. Sie basiere im Hinblick auf Risikokosten, das Betriebskonzept oder die sonstigen Projektdetails auf den Informationen des Vorhabenträgers, der DB. Weder der Bund, das BMDV noch das EBA hätten „logischerweise“ die Möglichkeit das „in dieser Detailtiefe (...), wie es sicherlich notwendig wäre“ zu prüfen. Es würde eine cursorische Prüfung durchgeführt, „die (...) im Rahmen der Abstimmungsgespräche mit allen Beteiligten – Freistaat Bayern, EBA, DB und BMDV – insofern auch positiv gelaufen“ seien. Man habe sich auf Plausibilität und Nachvollziehbarkeit verständigt.<sup>64</sup> Man gehe seitens des Bundes davon aus, dass seitens des Vorhabenträgers „alle relevanten Kriterien und Informationen abgedeckt“ seien.<sup>65</sup>

Auf Nachfrage bezüglich der neuen Bewertungsmethodik der NKU und der Kritik des Bundesrechnungshofs (BRH) bzgl. der alten Vorgehensweise, dass bspw. Umsteigebeziehungen, Risikokosten (Miteinbeziehung aller Risikokosten), Vorfinanzierungskosten und eine Sensitivitätsprüfung mitaufgenommen hätten werden müssen, erklärte Herr Dönges, dass zwischen Bund und BRH kein Konsens herbeigeführt werden konnte. Der BRH bleibe bei seiner Haltung und der Bund bei der Seinigen, „dass die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung unbestritten ein positives Ergebnis gebracht hat und dass insofern (...) die Rahmenbedingungen des GVFG erfüllt waren.“

61 Ansgar Dönges, Protokoll 7. Ua Zukunft Stammstrecke, 13.06.2023, S.4

62 Ansgar Dönges, Protokoll 7. Ua Zukunft Stammstrecke, 13.06.2023, S.23

63 Ansgar Dönges, Protokoll 7. Ua Zukunft Stammstrecke, 13.06.2023, S.24

64 Ansgar Dönges, Protokoll 7. Ua Zukunft Stammstrecke, 13.06.2023, S.8/9

65 Ansgar Dönges, Protokoll 7. Ua Zukunft Stammstrecke, 13.06.2023, S.13

Der BRH „prüfe die unterschiedlichsten Dinge“ und entwickle hierzu „seine eigene Meinung“, die nicht immer deckungsgleich sei mit der des Bundesministeriums.<sup>66</sup> Prof. Salander gab zu verstehen, dass der BRH akzeptieren müsse „dass ‚größer 1‘ eben ‚größer 1‘ ist“.<sup>67</sup>

Im weiteren Sitzungsverlauf erklärte Herr Dönges, dass sich durch die neue Verfahrensanleitung der Standardisierten Bewertung die „Rahmenbedingungen für die Förderung von ÖPNV-Projekten deutlich verbessert“ hätten. „Die Ergebnisse, die wir inzwischen auch in anderen Bereichen – Reaktivierung, Elektrifizierung – sehen, sind teilweise doppelt, dreimal so hoch wie in der Vergangenheit.“ Wären die Rahmenbedingungen für die Förderung von ÖPNV-Projekten durch diese Verfahrensänderung nicht deutlich verbessert worden und gäbe es keine neue Standardisierte Bewertung für die 2. S-Bahn-Stammstrecke, wäre der Wert für die 2. S-Bahn-Stammstrecke „deutlich unter der 1“.<sup>68</sup>

Bezüglich der Finanzierungszusage des Bundes bei einer weiteren Erhöhung der Kosten über die geschätzten 7,049 Mrd. Euro hinaus, gab Herr Dönges an, die Ermittlung des Wirtschaftlichkeitsergebnisses basiere auf einem einheitlichen Preisstand, in der aktuellen Verfahrensanleitung Preisstand 2016. Das sei sicherlich nicht mehr brandfrisch, löse sich aber letzten Endes durch die Rückrechnungen. Alle allgemeinen Preissteigerungen und Unwägbarkeiten, die hiermit verbunden seien, die nicht auf Planänderungen zurückgehen würden, würden weiterhin übernommen werden. In diesem Zusammenhang wies Herr Dönges daraufhin, man mache bei der 2. S-Bahn-Stammstrecke ein Novum, denn im Normalfall gehe man bei der Gewährung von GVFG-Mitteln von durchgeplanten Projekten aus. Im weiteren Verlauf erläuterte er zur Historie, dass 2019 weitgehende Planänderungen zwischen den Beteiligten vereinbart worden seien und ergänzte: „Was 2019 vereinbart wurde, hat dazu geführt, dass wir eigentlich ein komplett neues Projekt haben.“ Ohne die Zustimmung des Bundes „eine neue Standardisierte Bewertung zu akzeptieren“, so Herr Dönges, würde man lediglich die ursprünglichen etwa 1,3 Mrd. Euro fördern.<sup>69</sup>

Prof. Salander verdeutlichte, auch hinsichtlich der „inflationsbedingten Kostensteigerungen“ sei „die Förderung gesichert“.<sup>70</sup> Herr Dönges gab als Prämisse für die Zukunft zu verstehen, „wenn alles gut läuft, darf es keine Änderungen mehr geben“. Weiteren „Zeitverzug durch weitergehende Umplanungen – können wir eigentlich nicht mehr mittragen.“<sup>71</sup> Er bestätigte auf Nachfrage, dass aus Sicht des Bundes bereits 2019 eine neue NKU hätte erfolgen müssen.<sup>72</sup> Bei Projektabbruch – diesen Fall gab es bis dato noch nicht – „muss der Bund die Mittel zurückfordern; denn dann ist eine zweckentsprechende Verwendung der Mittel nicht erfolgt.“<sup>73</sup>

66 Ansgar Dönges, Protokoll 7. Ua Zukunft Stammstrecke, 13.06.2023, S.8

67 Prof. Corinna Salander, Protokoll 7. Ua Zukunft Stammstrecke, 13.06.2023, S.13

68 Ansgar Dönges, Protokoll 7. Ua Zukunft Stammstrecke, 13.06.2023, S.13/14

69 Ansgar Dönges, Protokoll 7. Ua Zukunft Stammstrecke, 13.06.2023, S.9/10

70 Prof. Corinna Salander, Protokoll 7. Ua Zukunft Stammstrecke, 13.06.2023, S.2

71 Ansgar Dönges, Protokoll 7. Ua Zukunft Stammstrecke, 13.06.2023, S.11

72 Ansgar Dönges, Protokoll 7. Ua Zukunft Stammstrecke, 13.06.2023, S.29

73 Ansgar Dönges, Protokoll 7. Ua Zukunft Stammstrecke, 13.06.2023, S.18

Zur Frage der Einflussmöglichkeiten des Bundes auf die DB AG erklärte Prof. Salander der Bund habe zwar „die Eigentümerversantwortung“ aber die Deutsche Bahn sei auch eine „AG“, und damit natürlich operativ selbst verantwortlich. Eingriffs- und Steuerungsmöglichkeiten beständen nur über den Aufsichtsrat. Da die DB dem Aktienrecht unterstehe, stelle die Qualität der Zusammenarbeit eine Frage der Absprachen und der Kommunikation dar. „Es gibt die Berichtsverantwortung bezüglich der Finanzen“, die der Bund in Quartalsgesprächen und Konferenzen wahrnehme, so Prof. Salander. Quartalsmäßig fänden Abstimmungen seitens der DB AG und dem Bund über die 12 größten Projekt statt sowie einmal jährlich die „Fulda-Konferenz“, in der Infrastrukturmaßnahmen behandelt würden.<sup>74</sup> Zweitgenannte thematisiere jedoch „Bundesprojekte, Projekte im Bedarfsplan des Bundes“, keine GVFG-Projekte.<sup>75</sup> Eine direkte Einflussnahme auf die Entscheidungen der Deutschen Bahn gestalte sich jedoch schwierig. Prof. Salander verwies hierbei auf den Plan der Ampel-Regierung im Bund einer „gemeinwohlorientierten Eisenbahninfrastruktur“, um „genau diesen Steuerungseffekt zu verstärken“.<sup>76</sup> Beim Münchner Projekt sei es Sache des Freistaats Bayern, zu sehen, wie er in Zusammenarbeit mit der DB Netz AG die Projektüberwachung gestalten möchte, erklärte Prof. Salander.<sup>77</sup> Herr Dönges verwies hierbei auf den Lenkungskreis „aus Vertretern des Freistaats Bayern und Vertretern der Eisenbahnunternehmen des Bundes“. Auch in diesem sei der Bund „maximal als Gast vorgesehen“.<sup>78</sup>

Auf mehrere Nachfragen informierten Herr Dönges und Prof. Salander zu den Regionalisierungsmitteln, die der Bund zur Verfügung stellt.

Zur Historie der Regionalisierungsmittel erläuterte Herr Dönges: Sie seien entstanden im Zusammenhang mit der Bahnreform 1994/95. Im Zusammenhang mit den Reformen seien den Ländern Mittel aus dem Steueraufkommen des Bundes für die Übernahme der Aufgabe öffentlicher Personennahverkehr zur Verfügung gestellt worden. In der Sekunde, in der die Mittel aus dem Bundeshaushalt in die Landeshaushalte wandern, seien sie reine Landesmittel. Er erläuterte weiter, dass eine Zweckbindung, eine Konditionierung seitens des Bundes nicht stattfindet. In erster Linie dienten sie der Bestellung von Verkehrsleistungen, für den Angebotsausbau, die Bestellung von Fahrzeugen, inzwischen auch für Investitionen – aber wirklich nur in untergeordnetem Maß. Aber es seien Landesmittel und wie die Mittel verwendet werden, sei reine Zuständigkeit der Länder.<sup>79</sup>

Nach seinen Erfahrungen und Informationen werde in der Regel der Länderanteil bei den GVFG-Projekten über die Landesteile der Regionalisierungsmittel bestritten, was eigentlich aus Sicht des Bundes nicht im Sinne des Erfinders sei. Die Mittel würden aus Bundessicht nicht in erster Linie dafür dienen, um den Investitionsanteil von GVFG-Projekten querzufinanzieren. Er beschrieb weiter, dass im aus seiner Sicht schlimmsten Fall ein Land den Komplementäranteil von GVFG-Projekten zu 100 % aus Regionalisierungsmitteln bestreite, was hieße der Bund finanziere zu 100 % ein ÖPNV-Vorhaben.<sup>80,81</sup>

74 Prof. Corinna Salander, Protokoll 7. Ua Zukunft Stammstrecke, 13.06.2023, S.6/7

75 Prof. Corinna Salander, Protokoll 7. Ua Zukunft Stammstrecke, 13.06.2023, S.12

76 Prof. Corinna Salander, Protokoll 7. Ua Zukunft Stammstrecke, 13.06.2023, S.6/7

77 Prof. Corinna Salander, Protokoll 7. Ua Zukunft Stammstrecke, 13.06.2023, S.12

78 Ansgar Dönges, Protokoll 7. Ua Zukunft Stammstrecke, 13.06.2023, S.13

79 Ansgar Dönges, Protokoll 7. Ua Zukunft Stammstrecke, 13.06.2023, S.14/15

80 Ansgar Dönges, Protokoll 7. Ua Zukunft Stammstrecke, 13.06.2023, S.5

81 Ansgar Dönges, Protokoll 7. Ua Zukunft Stammstrecke, 13.06.2023, S.26

Prof. Salander beschrieb bezüglich der Verwendung von Regionalisierungsmitteln eine verkehrspolitische Entwicklung: Wenn man darauf schaue, woher die Regionalisierungsmittel kommen, sehe man, dass sie für das Bestellen von Verkehren gedacht waren. Die Infrastruktur sei aber als Infrastruktur des Bundes in der Hand der DB Netz AG als gegeben vorausgesetzt worden. Dann habe man festgestellt, dass viele von den für die Länder interessanten Projekten wegfallen, wenn der Bund seinen Bedarfsplan aufstellt. Deswegen wurde die GVFG-Finanzierungsmöglichkeit geschaffen. Im Bundesverkehrswegeplan und im Bedarfsplan wäre die 2. S-Bahn-Stammstrecke München nicht aufgetaucht. So könne sie auftauchen, habe dann aber mit der Ursprungsidee der Regionalisierung der Verkehre, die auf der Infrastruktur fahren und die erstmal völlig unabhängig davon sind, wie die Infrastruktur gebaut und instandgehalten wird, nichts zu tun. Sie erklärte weiterhin: Die Infrastruktur sei in der Regel Infrastruktur des Bundes und sollte dann vom Bund auch ausgebaut, instandgehalten, vorgehalten werden. Wenn das nicht ausreiche, müssten die Länder eben andere Möglichkeiten finden.<sup>82</sup>

Erfahrungswerte darüber, wie hoch die Investitionsanteile in die Infrastruktur durch Regionalisierungsmittel in anderen Bundesländern seien, gebe es nicht. Jedes Bundesland erhalte seinen Anteil und es gebe regelmäßige Berichte an den Bundestag über die insgesamten Verwendungsnachweise (aktueller Bericht: Stand 2018). Nach Einschätzung von Herrn Dönges würden „ca. 80/82 % der Regionalisierungsmittel für die Bestellung von Verkehrsleistungen ausgegeben, die restlichen 18 bis 20 % für Investitionen, für die Bestellung von Fahrzeugen, für Verwaltungsausgaben und Ähnliches.“<sup>83</sup>

Herr Dönges erläuterte weiter, dass der Bund versuche, über die Verwendungsnachweise, über die Berichte über die Verwendung der Regionalisierungsmittel und über die aktuellen Aktivitäten im Ausbau- und Modernisierungspakt Transparenz reinzukriegen, aber es gelinge nicht, weil bestimmte Länder vielleicht weniger Interesse an Transparenz haben. Denn die Regionalisierungsmittel seien, sobald sie bei den Landeshaushalten sind, Landesmittel. Es gebe keinen Überblick über die Verwendungsnachweise, über die Berichte, über die Verwendung der Regionalisierungsmittel und über die aktuellen Aktivitäten, mit dem im Ausbau- und Modernisierungspakt Transparenz hergestellt werden könne. Der Bund bliebe lediglich Fördergeber.<sup>84</sup>

Prof. Salander brachte hinsichtlich möglicher politischer Strukturreformen, mit dem Ziel zukünftig Abstimmungsprobleme mit der DB zu vermeiden, auf Nachfrage ein: „Zu den Steuerungsmöglichkeiten, die ich für Sie sehe: Sie sind als Auftraggeber im Lenkungskreis vertreten. Die Frage ist: Wie viel lässt man sich von der Bahn erzählen? – Dass die Folien sehr schön sind, sehen wir immer. Welche Möglichkeiten haben Sie?“ Sie schlug vor, man könne sich „Gutachter mit dazu holen“. Man solle außerdem die DB „mit ins Boot“ holen. Dies wäre über eine „partnerschaftliche Projektabwicklung“ denkbar. Man solle solche Projekte bzgl. der Infrastrukturunternehmen „auch ein Stück weit zu deren eigenem (...) machen“ und diese „mit in die Verantwortung“ nehmen. Die DB, so Prof. Salander, müsste selbst ein Interesse in der Form entwickeln, sodass sie kostenschonend und zeitsparend agieren würde.

82 Prof. Corinna Salander, Protokoll 7. Ua Zukunft Stammstrecke, 13.06.2023, S.25/26

83 Ansgar Dönges, Protokoll 7. Ua Zukunft Stammstrecke, 13.06.2023, S.16/17

84 Ansgar Dönges, Protokoll 7. Ua Zukunft Stammstrecke, 13.06.2023, S.26

Das ureigenste Interesse, das Projekt 2. Stammstrecke richtig gut als Prestige-  
projekt voranzubringen, liege beim Freistaat „also nicht bei der DB Netz“.<sup>85</sup>

Herr Dönges nannte für den Erfolg von Großprojekte eine „wirklich ehrliche Kos-  
tenermittlung“ als Basis, also ein durchgeplantes Projekt. Es müssten „alle Res-  
ourcen darauf fokussiert werden – seitens der Planer, seitens der Prüfbehör-  
den“ um ein Großprojekt „mit allen Kräften so schnell wie möglich“ umzusetzen.  
Das würde die Kosten senken, denn „jeder Tag mehr kostet Geld“. Außerdem  
sollte im Idealfall ein Projekt erst starten, wenn „der Rahmen klar ist“, das hieße,  
wenn „das Baurecht voll umfänglich vorliegt“. Im günstigsten Fall sogar erst  
dann, wenn die Ausschreibungen schon veröffentlicht sind, noch besser: wenn  
Vergabeergebnisse bereits vorlägen. Dann wäre am Markt im Vorhinein bereits  
eruiert worden, „inwiefern die Kostenschätzungen realistisch sind“.<sup>86</sup>

Herr Dönges schilderte „auch der Haushaltsausschuss des Bundestages“ sei  
inzwischen an der 2. Stammstrecke interessiert. Bisher würde die Aufstellung  
des GVFG-Programms und die Mittelverausgabung in reiner Zuständigkeit des  
BMDV gemacht. Zum jetzigen Zeitpunkt könne keiner mit Sicherheit sagen, ob  
das künftig so weiterläuft. Er könne sich vorstellen, dass man irgendwann zu  
dem Punkt kommt, „dass der Bund Mittel für bestimmte Projekte nur noch ge-  
deckelt ausgibt“.<sup>87</sup> Dönges nannte die Zahl von 400 Vorhaben im GVFG, wobei  
der Bund für 80 Vorhaben bereits Mittel bereitstelle (Kategorie A). Die restlichen  
320 Vorhaben „sind in den Kategorien B bzw. C“, also reine Vorhaben, bzw. „in  
einem ganz frühen Planungsstadium“.<sup>88</sup>

Auf die Nachfrage, ob man ein Großprojekt wie die 2. S-Bahn-Stammstrecke  
überhaupt unter den normalen Projekten führen können, erklärte Prof. Salan-  
der: „Das, was Sie ‚Standard‘ nennen, ist wohl eher ein Idealfall.“ Jedes Projekt  
habe seine Tücken. Was man für die Zukunft nicht nochmal machen dürfe, ist,  
in so ein Projekt mit so vielen ungeklärten Konstanten reinzugehen. Im Grunde  
sei ein komplett neues Projekt aufgesetzt worden. Sie empfahl, man solle sich  
„bei künftigen Projekten über die Prämissen von vorneherein im Klaren sein“.<sup>89</sup>

Herr Dönges beantwortete die grundsätzliche Frage ob Großprojekte nicht ge-  
sondert betrachtet werden sollten und zitierte eine Mitarbeiterin, mit Erfahrung  
bei der zweiten S-Bahn-Stammstrecke: „Das GVFG ist dafür nicht das richtige  
Konstrukt. Für solche Großprojekte müsste man eigentlich ein eigenes Maß-  
nahmengesetz machen.“ Das GVFG sei ursprünglich ein „kommunales Pro-  
gramm für kleinere Vorhaben gewesen Mit solchen Großprojekten stößt man  
sicherlich schnell an die Grenzen.“<sup>90</sup>

### **Einschätzung des Unterausschusses Zukunft Stammstrecke**

Der Unterausschuss Zukunft Stammstrecke begrüßt die Unterstützung des  
Bundes für die 2. S-Bahn-Stammstrecke. Der Ausschuss appelliert gleichzeitig  
an den Bund als GVFG-Zuwendungsgeber und Eigentümer der DB AG zukünf-  
tig ein größeres Interesse an Großprojekten wie der 2. S-Bahn-Stammstrecke  
zu zeigen.

85 Prof. Corinna Salander, Protokoll 7. Ua Zukunft Stammstrecke, 13.06.2023, S.20

86 Ansgar Dönges, Protokoll 7. Ua Zukunft Stammstrecke, 13.06.2023, S.20/21

87 Ansgar Dönges, Protokoll 7. Ua Zukunft Stammstrecke, 13.06.2023, S.15

88 Ansgar Dönges, Protokoll 7. Ua Zukunft Stammstrecke, 13.06.2023, S.28

89 Prof. Corinna Salander, Protokoll 7. Ua Zukunft Stammstrecke, 13.06.2023, S.27/28

90 Ansgar Dönges, Protokoll 7. Ua Zukunft Stammstrecke, 13.06.2023, S.28



Der Unterausschuss befürwortet zudem die Erhöhung des GVFG-Gesamtbudgets ab dem Jahre 2025. Der Unterausschuss wirbt dafür, perspektivisch ein neues Förderinstrument für infrastrukturelle Großprojekte zu schaffen, das den besonderen Herausforderungen, die derartige Projekte generell mit sich bringen, passgenauer gerecht wird. Das GVFG scheint nicht das richtige Mittel zu sein um Großprojekte zu finanzieren. Finanzielle Anforderungen für die 2. S-Bahn-Stammstrecke dürfen auch zukünftig nicht zu Lasten der ländlichen Räume gehen. Dies gilt insbesondere für die Mittelverwendung der GVFG- und Regionalisierungsmittel. Der Ausschuss regt an, schnellstmöglich den 5. Nachtrag des Bau- und Finanzierungsvertrages zwischen dem Freistaat Bayerns und der Deutschen Bahn zu unterzeichnen, um somit die Gesamtfinanzierung zu sichern. Der Unterausschuss Zukunft Stammstrecke befürwortet die Tatsache, dass über das GVFG auch bei inflationsbedingten Preissteigerungen die zwendungsfähigen Kosten weiterhin übernommen werden. Der Unterausschuss spricht sich dafür aus, keine weitreichenden Änderungen mehr an der Planung des Großprojektes durchzuführen, die eine Förderung seitens des Bundes gefährden könnten. Der Ausschuss begrüßt zudem, dass die Staatsregierung bereits Maßnahmen zur weiteren Projektabsicherung, zur Verpflichtung der DB zu mehr Transparenz sowie zur Installation von zusätzlichen Einflussnahme- und Kontrollmechanismen beim Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke auf den Weg gebracht hat und plädiert an den Bund, ebenfalls Kontrollsysteme zu schaffen, um die DB AG zukünftig dazu zu verpflichten, kostenschonend und zeitsparend zu agieren. Der Unterausschuss Zukunft Stammstrecke befürwortet weiterhin die Verbesserungsvorschläge für künftige Großprojekte.

#### **4. Abschluss des Arbeitsauftrags**

Der Unterausschuss Zukunft Stammstrecke schließt mit Blick auf das Auslaufen der 18. Wahlperiode seinen Arbeitsauftrag mit Vorlage dieses Berichts ab. Gleichzeitig sieht der Ausschuss aufgrund der weiterhin bestehenden großen Herausforderungen die Notwendigkeit das Großprojekt „2. S-Bahn-Stammstrecke München“ auch in der nächsten Wahlperiode intensiv parlamentarisch zu begleiten. Zudem war es in der kurzen Zeit der Existenz des Unterausschusses noch nicht möglich, Verbesserungsvorschläge vertieft zu diskutieren und diese anschließend ins Plenum einzubringen. Daher empfiehlt der Unterausschuss die Wiedereinsetzung eines parlamentarischen Begleitgremiums zum Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke München in der 19. Wahlperiode.

Quellenverzeichnis:

- Ausschussprotokoll, 1. Ua Zukunft Stammstrecke, 31.01.2023
- Ausschussprotokoll, 2. Ua Zukunft Stammstrecke, 14.02.2023
- Ausschussprotokoll, 3. Ua Zukunft Stammstrecke, 28.02.2023
- Ausschussprotokoll, 5. Ua Zukunft Stammstrecke, 25.04.2023
- Ausschussprotokoll, 6. Ua Zukunft Stammstrecke, 09.05.2023
- Ausschussprotokoll, 7. Ua Zukunft Stammstrecke, 13.06.2023