



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Markus Ganserer**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 24.02.2015

2. S-Bahn-Tunnel VI – Projektfinanzierung und Projektrealisierung

Ich frage die Staatsregierung:

1. Welche Maßnahmen des Planfeststellungsabschnitts PFA 3A sind bereits realisiert (Auflistung der im PFA 3A realisierten Maßnahmen) und wie ist der weitere Zeitplan für die aktuell beplanten Planfeststellungsabschnitte PFA 1, PFA 2, PFA 3neu (vgl. Süddeutsche Zeitung, 24.10.2014) und PFA 3A in Jahresschritten mit Angabe des angestrebten Inbetriebnahmejahres aller Planfeststellungsabschnitte?
2. Wie hoch sind die prognostizierten Investitionskosten für das Projekt „2. S-Bahn-Tunnel München/2. S-Bahn-Stammstrecke“ ohne „netzergänzende Maßnahmen“ gemäß jüngster Kostenschätzung (mit Jahresangabe), und ist der Staatsregierung bekannt, dass bereits mit Investitionsaufwendungen von 2,8 bis 3,0 Mrd. Euro für das Projekt „2. S-Bahn-Tunnel München/2. S-Bahn-Stammstrecke“ gerechnet wird?
3. Welche Honorarsummen schätzt die Staatsregierung für die einzelnen HOAI-Leistungsphasen des Projekts „2. S-Bahn-Tunnel München/2. S-Bahn-Stammstrecke“ ohne „netzergänzende Maßnahmen“ aktuell und mit welcher Summe wird die Planungskostenpauschale berücksichtigt?
4. In welcher Höhe werden Zuschüsse aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) für das Projekt „2. S-Bahn-Tunnel München/2. S-Bahn-Stammstrecke“ ohne „netzergänzende Maßnahmen“ für die Jahre 2015, 2016, 2017, 2018, 2019 berücksichtigt und wie viel Zuschüsse würden im Falle einer Fortführung des GVFG nach 2019 noch in Anspruch genommen werden (Angabe der GVFG-Mittel in Jahresscheiben bis 2019 und Angabe weiteren GVFG-Zuschussbedarfes)?
5. In welcher Höhe werden Zuschüsse aus welchen weiteren staatlichen Finanzierungstöpfen für das Projekt „2. S-Bahn-Tunnel München/2. S-Bahn-Stammstrecke“ ohne „netzergänzende Maßnahmen“ für die Jahre 2015, 2016, 2017, 2018, 2019 berücksichtigt und wie viel Zuschüsse wären nach 2019 noch erforderlich (Angabe der GVFG-Mittel in Jahresscheiben bis 2019 und Angabe weiteren GVFG Zuschussbedarfes)?
6. In welcher Höhe beteiligen sich der Freistaat Bayern, die Bundesrepublik Deutschland, die Deutsche Bahn, die Landeshauptstadt München (vgl. Abendzeitung, 14.11.2014), der Flughafen München und ggf. weitere (zu nennende) Projektpartner an den Investitionskosten des Projekts „2. S-Bahn-Tunnel München/2. S-Bahn-Stammstrecke“ ohne „netzergänzende Maßnahmen“ (Angabe der Höhe der finanziellen Beteiligung der aufgeführten Beteiligten einzeln und insgesamt)?
7. Werden für das Projekt „2. S-Bahn-Tunnel München/2. S-Bahn-Stammstrecke“ ohne „netzergänzende Maßnahmen“ Regionalisierungsmittel und/oder SPNV-Pönalgelder verwendet, und wenn ja, in welcher Höhe (Angabe der Höhe der Regionalisierungsmittel/SPNV-Pönalgelder für dieses Projekt)?
8. Wie hoch ist der berücksichtigte finanzielle Risikopuffer des Investitionsprojekts „2. S-Bahn-Tunnel München/2. S-Bahn-Stammstrecke“ ohne „netzergänzende Maßnahmen“ und welche Risiken berücksichtigt dieser (Angabe der finanziellen Höhe des Risikopuffers und Nennung der darin berücksichtigten Risiken)?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 14.08.2015

Die Schriftliche Anfrage wird unter Hinzuziehung einer Stellungnahme der Deutschen Bahn wie folgt beantwortet:

1. **Welche Maßnahmen des Planfeststellungsabschnitts PFA 3A sind bereits realisiert (Auflistung der im PFA 3A realisierten Maßnahmen) und wie ist der weitere Zeitplan für die aktuell beplanten Planfeststellungsabschnitte PFA 1, PFA 2, PFA 3neu (vgl. Süddeutsche Zeitung, 24.10.2014) und PFA 3A in Jahresschritten mit Angabe des angestrebten Inbetriebnahmejahres aller Planfeststellungsabschnitte?**

Die Deutsche Bahn als Vorhabenträgerin hat im Rahmen des für den Planfeststellungsabschnitt 3A vorliegenden Baurechts in den Jahren 2005/2006 die folgenden Teilmaßnahmen realisiert:

- Neubau Weichenverbindung Weiche 71 – Weiche 70,
- Neubau Weichenverbindung Weiche 43 – Weiche 44 mit Rückbau Weiche 57 und Anschwenkung an Gleis 5,
- entsprechende Entwässerung.

Belastbare Aussagen zu Zeitplänen für Maßnahmen in den übrigen Planfeststellungsabschnitten können erst im Zusammenhang mit der Entscheidung der

Staatsregierung über die endgültige Realisierung der 2. Stammstrecke erwartet werden. Die Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke zwischen Laim und Leuchtenbergring wird als Ganzes erfolgen, sodass hier nicht zwischen den Planfeststellungsabschnitten zu differenzieren ist.

2. Wie hoch sind die prognostizierten Investitionskosten für das Projekt „2. S-Bahn-Tunnel München/2. S-Bahn-Stammstrecke“ ohne „netzergänzende Maßnahmen“ gemäß jüngster Kostenschätzung (mit Jahresangabe), und ist der Staatsregierung bekannt, dass bereits mit Investitionsaufwendungen von 2,8 bis 3,0 Mrd. Euro für das Projekt „2. S-Bahn-Tunnel München/2. S-Bahn-Stammstrecke“ gerechnet wird?

Im Spitzengespräch vom November 2012 wurde für die 2. Stammstrecke ohne netzergänzende Maßnahmen auf Grundlage einer unterstellten Inbetriebnahme bis 2019 von Investitionskosten in Höhe von rund 1.930 Mio. € ausgegangen.

Abschließende Aussagen zur Finanzierung können erst auf Grundlage der zwischen Deutscher Bahn und Freistaat vereinbarten sachgerechten Kostenermittlung im Zusammenhang mit der Entscheidung der Staatsregierung über die endgültige Realisierung der 2. Stammstrecke erwartet werden.

3. Welche Honorarsummen schätzt die Staatsregierung für die einzelnen HOAI-Leistungsphasen des Projekts „2. S-Bahn-Tunnel München/2. S-Bahn-Stammstrecke“ ohne „netzergänzende Maßnahmen“ aktuell und mit welcher Summe wird die Planungskostenpauschale berücksichtigt?

Die Staatsregierung geht derzeit von folgenden Honorarsummen nach Leistungsphasen (Lph) gemäß der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure für die 2. Stammstrecke ohne netzergänzende Maßnahmen aus:

- Lph 1–4: 145 Mio. €,
- Lph 6–7: 24 Mio. €,
- Lph 8: 303 Mio. €,
- Lph 9: 23 Mio. €.

4. In welcher Höhe werden Zuschüsse aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) für das Projekt „2. S-Bahn-Tunnel München/2. S-Bahn-Stammstrecke“ ohne „netzergänzende Maßnahmen“ für die Jahre 2015, 2016, 2017, 2018, 2019 berücksichtigt und wie viel Zuschüsse würden im Falle einer Fortführung des GVFG nach 2019 noch in Anspruch genommen werden (Angabe der GVFG-Mittel in Jahresscheiben bis 2019 und Angabe weiteren GVFG-Zuschussbedarfes)?

Belastbare Aussagen zur Finanzierung können erst auf Grundlage der zwischen Deutscher Bahn und Freistaat vereinbarten sachgerechten Kostenermittlung im Zusammenhang mit der Entscheidung der Staatsregierung über die endgültige Realisierung der 2. Stammstrecke erwartet werden.

5. In welcher Höhe werden Zuschüsse aus welchen weiteren staatlichen Finanzierungsstöpfen für das Projekt „2. S-Bahn-Tunnel München/2. S-Bahn-Stammstrecke“ ohne „netzergänzende Maßnahmen“ für die Jahre 2015, 2016, 2017, 2018, 2019 berücksichtigt und wie viel Zuschüsse wären nach 2019 noch erforderlich (Angabe der GVFG-Mittel in Jahresscheiben bis 2019 und Angabe weiteren GVFG Zuschussbedarfes)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

6. In welcher Höhe beteiligen sich der Freistaat Bayern, die Bundesrepublik Deutschland, die Deutsche Bahn, die Landeshauptstadt München (vgl. Abendzeitung, 14.11.2014), der Flughafen München und ggf. weitere (zu nennende) Projektpartner an den Investitionskosten des Projekts „2. S-Bahn-Tunnel München/2. S-Bahn-Stammstrecke“ ohne „netzergänzende Maßnahmen“ (Angabe der Höhe der finanziellen Beteiligung der aufgeführten Beteiligten einzeln und insgesamt)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

7. Werden für das Projekt „2. S-Bahn-Tunnel München/2. S-Bahn-Stammstrecke“ ohne „netzergänzende Maßnahmen“ Regionalisierungsmittel und/oder SPNV-Pönalegelder verwendet, und wenn ja, in welcher Höhe (Angabe der Höhe der Regionalisierungsmittel/SPNV-Pönalegelder für dieses Projekt)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

8. Wie hoch ist der berücksichtigte finanzielle Risikopuffer des Investitionsprojekts „2. S-Bahn-Tunnel München/2. S-Bahn-Stammstrecke“ ohne „netzergänzende Maßnahmen“ und welche Risiken berücksichtigt dieser (Angabe der finanziellen Höhe des Risikopuffers und Nennung der darin berücksichtigten Risiken)?

Für mögliche Risiken im Gesamtprojekt der 2. Stammstrecke haben Freistaat und Deutsche Bahn ein Risikobudget in Höhe von 500 Mio. € vereinbart. Da mögliche Risiken und deren Bewertung im Rahmen des Planungsfortgangs Veränderungen unterliegen, kann davon ausgegangen werden, dass ein Anteil von etwa 85 % bis 95 % des Risikobudgets für den Stammstreckenbereich und der übrige Anteil für die netzergänzenden Maßnahmen vorgehalten wird.

Beispielhaft zählen die Grundwasserhaltung an den Stationen, die Schlitzwandherstellung am Marienhof, Änderungen von Richtlinien und Vorschriften, Umbaumaßnahmen im Bestand des Hauptbahnhofs zu möglichen Baurisiken im Stammstreckenbereich.