



Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Ludwig Hartmann, Dr. Markus Büchler**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 08.07.2022

Kostensteigerung beim Bau der Münchner S-Bahn-Stammstrecke Teil 1

Die Staatsregierung teilte in ihrer Antwort auf die Anfrage zum Plenum des Abgeordneten Ludwig Hartmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) vom 04.07.2022 mit, dass das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) die Deutsche Bahn wiederholt zu Stellungnahmen bezüglich der Kostenentwicklung und der Bauzeit der zweiten S-Bahn-Stammstrecke in München aufgefordert hat. Ferner wird in dieser Antwort ausgeführt, dass der Freistaat seine Baubegleitung beauftragt habe, auf Basis der vorhandenen Projektkennnisse eine eigene Grobabschätzung des Inbetriebnahmetermins und der Gesamtkosten vorzunehmen.

Die Staatsregierung wird gefragt:

- 1.a) Jeweils wann exakt forderte das StMB die DB seit 2018 zu einer Stellungnahme hinsichtlich der Kostenentwicklung und der voraussichtlichen Bauzeit auf? 4
- 1.b) Auf welchem Wege geschah dies jeweils? 4
- 1.c) Welche Reaktionen gab es jeweils auf diese Anforderungen? 4
- 2.a) Welche Staatsministerien und -ministerinnen und -minister waren jeweils in die Kommunikation miteinbezogen? 4
- 2.b) War auch der ehemalige Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer jeweils in die Kommunikation miteinbezogen? 4
- 3.a) Zu welchem Zeitpunkt hat die ehemalige Staatsministerin für Wohnen, Bau und Verkehr Kerstin Schreyer das erste Mal von einer zeitlichen Verzögerung und der exorbitanten Kostensteigerung des Tunnelbaus erfahren? 4
- 3.b) Von wem wurden ihr diese Informationen übermittelt? 4
- 3.c) Welche Informationen wurden Staatsministerin a.D. Kerstin Schreyer jeweils übermittelt? 4
- 4.a) Zu welchem Zeitpunkt hat der Staatsminister für Wohnen, Bau und Verkehr Christian Bernreiter das erste Mal von einer zeitlichen Verzögerung und der exorbitanten Kostensteigerung des Tunnelbaus erfahren? 4

4.b)	Von wem wurden ihm diese Informationen übermittelt?	5
4.c)	Welche Informationen wurden Staatsminister Christian Bernreiter jeweils übermittelt?	5
5.a)	Zu welchem Zeitpunkt hat der ehemalige Staatsminister für Wohnen, Bau und Verkehr Dr. Hans Reichhart das erste Mal von einer zeitlichen Verzögerung und der exorbitanten Kostensteigerung des Tunnelbaus erfahren?	5
5.b)	Von wem wurden ihm diese Informationen übermittelt?	5
5.c)	Welche Informationen wurden Staatsminister a.D. Dr. Hans Reichhart jeweils übermittelt?	5
6.	Wann haben die unter 3 bis 5 erfragte Staatsministerin bzw. die erfragten Staatsminister Ministerpräsident Dr. Markus Söder und/oder andere Kabinettsmitglieder informiert?	5
7.a)	Falls die unter den Fragen 3 bis 5 genannten Personen keine Informationen über die zeitliche Verzögerung und/oder die Kostensteigerung des Tunnelbaus hatten, warum haben die Staatsregierung und ihre zuständigen Staatsministerien nicht auf einen regelmäßigen Informationsfluss seitens der DB bestanden?	5
7.b)	Falls die unter den Fragen 3 bis 5 genannten Personen keine Informationen über die zeitliche Verzögerung und/oder die Kostensteigerung des Tunnelbaus hatten, warum gab sich die Staatsregierung mit dem mangelhaften Informationsstand zufrieden?	5
7.c)	Falls die unter den Fragen 3 bis 5 genannten Personen keine Informationen über die zeitliche Verzögerung und/oder die Kostensteigerung des Tunnelbaus hatten, warum hat die Staatsregierung nicht den damals zuständigen Bundesminister Andreas Scheuer aufgefordert, sich für entsprechende Transparenz seitens der DB einzusetzen?	5
8.a)	Welche vorhandenen Projektkenntnisse lagen der Bauleitung des Freistaates zur Grobabschätzung des Inbetriebnahmetermins und der Gesamtkosten vor?	6
8.b)	Ab wann lagen diese Projektkenntnisse jeweils vor?	6
8.c)	Welche Ergebnisse brachte diese Grobabschätzung?	6
	Hinweise des Landtagsamts	7

Antwort

des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr

vom 31.08.2022

Vorbemerkung

Die Deutsche Bahn trägt als zuständige Projektträgerin die Verantwortung für den Bau der Zweite S-Bahn-Stammstrecke. Weder das StMB noch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr sind Bauherren des Projekts. Sowohl der Bund als auch der Freistaat sind bei der Finanzierung abhängig von gelieferten Fakten und Datenlagen der DB.

Die Basis aller Entscheidungen können ausschließlich fundierte und final geprüfte Aussagen und Informationen des Projektträgers, der DB, sein. Das letzte offizielle und verlässliche Statement der DB stammt vom Juli 2019, als die DB beim damaligen Gipfel mitteilte, es werde weder mehr Kosten noch wesentlich längere Bauzeiten geben. Die DB hat seit dem letzten Spitzengespräch 2019 bis zum heutigen Tag keine verlässlichen und offiziellen Zahlen geliefert – weder zu den Kosten noch zur Dauer des Bauprojekts.

Zwar hatte die DB in einem Gespräch mitgeteilt, dass sich die Inbetriebnahme der Zweiten S-Bahn-Stammstrecke voraussichtlich von 2028 auf 2034 verschieben werde. Auskünfte zu Kostenentwicklungen wurden nicht gegeben. DB-Vorstand Ronald Pofalla nahm in einem Schreiben vom 13.10.2020 an die damalige Hausspitze des StMB diese Aussagen jedoch wieder zurück, indem er sie lediglich als „erste Diskussionsbasis“ ansah, die weiterer intensiver Anstrengungen bedürfe, um einen Stand zu erreichen, der verlässliche Aussagen ermögliche. Diese Arbeiten würden allerdings noch längere Zeit in Anspruch nehmen. Bis zum heutigen Tag hat trotz mehrfachen Drängens von Seiten des Freistaates die DB keine verlässlichen Aussagen zu Kosten- und Terminentwicklung beim Projekt Zweite S-Bahn-Stammstrecke gemacht. Dies hat sich auch beim Gipfelgespräch am 27.07.2022 erneut bestätigt; von der DB wurden keinerlei Zahlen und Daten vorgelegt. Sie trägt als zuständige Maßnahmen-trägerin und Bauherrin die Verantwortung für den Bau der Zweiten S-Bahn-Stammstrecke. Bund und Freistaat sind Fördergeber.

Im Ressortkontakt zwischen dem StMB und der Staatskanzlei wurde am 23.12.2020 informiert, dass die dem Spitzengespräch von 2019 zugrunde gelegten Zeit- und Kostenpläne der Bahn in Frage zu stellen seien und sich die Inbetriebnahme des Projekts Zweite S-Bahn-Stammstrecke nach internen Einschätzungen der DB auf Ende 2034 verschieben könnten. Gleichzeitig wurde ausdrücklich darauf hingewiesen, dass zu den Kosten keine konsolidierte Datengrundlage vorliege und dass nach Auskunft des DB-Vorstands belastbare Aussagen erst ab Ende 2021 möglich seien. Es wurde auf eine Grobschätzung der Baubegleitung des Freistaates zu mutmaßlichen Kosten hingewiesen, wonach diese von 3,8 Mrd. Euro auf 5,2 Mrd. Euro steigen könnten.

Es wurde mit Blick auf ein weiteres mögliches Vorgehen darauf hingewiesen, dass Gespräche in jedem Fall eine belastbare Datengrundlage erfordern würden.

Der Parlamentarische Staatssekretär Michael Theurer beim Bundesminister für Digitales und Verkehr stellt diesbezüglich in seinem Schreiben vom 06.07.2022 an den Vorsitzenden des Verkehrsausschusses des Bundestags klar: „Kostensteigerungen und Bauzeitverlängerungen müssen vom Vorhabenträger der Deutschen Bahn AG vertreten und begründet werden.“

Dies vorangestellt wird die Schriftliche Anfrage wie folgt beantwortet.

1.a) Jeweils wann exakt forderte das StMB die DB seit 2018 zu einer Stellungnahme hinsichtlich der Kostenentwicklung und der voraussichtlichen Bauzeit auf?

1.b) Auf welchem Wege geschah dies jeweils?

Die Fragen 1 a und 1 b werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Staatsregierung hat die DB als Projektträgerin wiederholt aufgefordert, ihre Erkenntnisse bezüglich der Kosten- und Terminsituation darzulegen, etwa beim Spitzengespräch zur Zweiten S-Bahn-Stammstrecke am 27.07.2022 in München.

1.c) Welche Reaktionen gab es jeweils auf diese Anforderungen?

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

2.a) Welche Staatsministerien und -ministerinnen und -minister waren jeweils in die Kommunikation miteinbezogen?

Die Kommunikation gegenüber der DB erfolgte durch das StMB sowohl auf Fachebene als auch durch die jeweilige politische Spitze.

2.b) War auch der ehemalige Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer jeweils in die Kommunikation miteinbezogen?

Im Nachgang einer Zwischenmitteilung der DB wurde der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur a. D. Andreas Scheuer von der Staatsministerin für Wohnen, Bau und Verkehr a. D. Kerstin Schreyer über Informationen, die die DB dem StMB übermittelt und die diese später wieder zurückgenommen hat, informiert.

3.a) Zu welchem Zeitpunkt hat die ehemalige Staatsministerin für Wohnen, Bau und Verkehr Kerstin Schreyer das erste Mal von einer zeitlichen Verzögerung und der exorbitanten Kostensteigerung des Tunnelbaus erfahren?

3.b) Von wem wurden ihr diese Informationen übermittelt?

3.c) Welche Informationen wurden Staatsministerin a. D. Kerstin Schreyer jeweils übermittelt?

4.a) Zu welchem Zeitpunkt hat der Staatsminister für Wohnen, Bau und Verkehr Christian Bernreiter das erste Mal von einer zeitlichen Verzögerung und der exorbitanten Kostensteigerung des Tunnelbaus erfahren?

- 4.b) **Von wem wurden ihm diese Informationen übermittelt?**
- 4.c) **Welche Informationen wurden Staatsminister Christian Bernreiter jeweils übermittelt?**
- 5.a) **Zu welchem Zeitpunkt hat der ehemalige Staatsminister für Wohnen, Bau und Verkehr Dr. Hans Reichhart das erste Mal von einer zeitlichen Verzögerung und der exorbitanten Kostensteigerung des Tunnelbaus erfahren?**
- 5.b) **Von wem wurden ihm diese Informationen übermittelt?**
- 5.c) **Welche Informationen wurden Staatsminister a.D. Dr. Hans Reichhart jeweils übermittelt?**
6. **Wann haben die unter 3 bis 5 erfragte Staatsministerin bzw. die erfragten Staatsminister Ministerpräsident Dr. Markus Söder und/oder andere Kabinettsmitglieder informiert?**

Die Fragen 3a bis 6 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das StMB wurde von der Baubegleitung kontinuierlich über die aktuelle Entwicklung hinsichtlich der Grobschätzung informiert.

Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

- 7.a) **Falls die unter den Fragen 3 bis 5 genannten Personen keine Informationen über die zeitliche Verzögerung und/oder die Kostensteigerung des Tunnelbaus hatten, warum haben die Staatsregierung und ihre zuständigen Staatsministerien nicht auf einen regelmäßigen Informationsfluss seitens der DB bestanden?**
- 7.b) **Falls die unter den Fragen 3 bis 5 genannten Personen keine Informationen über die zeitliche Verzögerung und/oder die Kostensteigerung des Tunnelbaus hatten, warum gab sich die Staatsregierung mit dem mangelhaften Informationsstand zufrieden?**
- 7.c) **Falls die unter den Fragen 3 bis 5 genannten Personen keine Informationen über die zeitliche Verzögerung und/oder die Kostensteigerung des Tunnelbaus hatten, warum hat die Staatsregierung nicht den damals zuständigen Bundesminister Andreas Scheuer aufgefordert, sich für entsprechende Transparenz seitens der DB einzusetzen?**

Die Fragen 7a bis 7c werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Vorbemerkung sowie auf die Antwort zu Frage 2b verwiesen.

8.a) Welche vorhandenen Projektkennnisse lagen der Bauleitung des Freistaates zur Grobabschätzung des Inbetriebnahmetermins und der Gesamtkosten vor?

8.b) Ab wann lagen diese Projektkennnisse jeweils vor?

8.c) Welche Ergebnisse brachte diese Grobabschätzung?

Die Fragen 8a bis 8c werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Baubegleitung des StMB hat aufgrund eines Monitorings mehrere Grobabschätzungen angestellt, die zu keinem Zeitpunkt für die politische Entscheidungsfindung oder die öffentliche Kommunikation ein hinreichend belastbarer Ersatz für fehlende Daten der DB sein konnten. Dies gilt auch für die im November 2021 von der Baubegleitung vorgelegten Erkenntnisse (Kosten in Höhe von rund 7,2 Mrd. Euro und Inbetriebnahme bis 2037). Am 08.11.2019 wurde von der Baubegleitung erstmalig eine mögliche Verzögerung der Inbetriebnahme thematisiert. Am 28.04.2020 wurde erstmalig aufgrund einer Grobschätzung eine mögliche Kostenerhöhung von 3,8 Mrd. Euro auf 5,2 Mrd. Euro genannt.

Hinweise des Landtagsamts

Zitate werden weder inhaltlich noch formal überprüft. Die korrekte Zitierweise liegt in der Verantwortung der Fragestellerin bzw. des Fragestellers sowie der Staatsregierung.

—————

Zur Vereinfachung der Lesbarkeit können Internetadressen verkürzt dargestellt sein. Die vollständige Internetadresse ist als Hyperlink hinterlegt und in der digitalen Version des Dokuments direkt aufrufbar. Zusätzlich ist diese als Fußnote vollständig dargestellt.

Drucksachen, Plenarprotokolle sowie die Tagesordnungen der Vollversammlung und der Ausschüsse sind im Internet unter www.bayern.landtag.de/parlament/dokumente abrufbar.

Die aktuelle Sitzungsübersicht steht unter www.bayern.landtag.de/aktuelles/sitzungen zur Verfügung.