



## 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 2**

Die Staatsregierung wird gefragt:

- |      |  |   |
|------|--|---|
| 1.a) | Ist im Bau- und Durchführungsvertrag zur Zweiten Stammstrecke ein Lenkungskreis vorgesehen? .....  | 3 |
| 1.b) | Gibt es einen solchen? .....   | 3 |
| 1.c) | Wer ist darin Mitglied? .....  | 3 |
| 2.a) | Wann hat sich der Lenkungskreis seit seiner Gründung getroffen? .....  | 3 |
| 2.b) | Wie kann man die Protokolle bekommen? .....  | 3 |
| 2.c) | Wann hat der Lenkungskreis zuletzt getagt? .....   | 3 |
| 3.a) | Wann wurden im Lenkungskreis erstmals Bau- und Kostensteigerungen bekannt? .....   | 3 |
| 4.a) | Welche Controlling-Gremien und -Prozesse hat die Staatsregierung mit den Projektpartnern etabliert, um die Kostenentwicklung und den Baufortschritt bei diesem Großprojekt permanent zu kontrollieren? .....   | 4 |
| 4.b) | Wann haben diese Gremien getagt? .....   | 4 |
| 4.c) | Wann wurde dort zum ersten Mal über eine Überschreitung des bisherigen Kostenrahmens und der Fertigstellung bis 2028 informiert? .....   | 4 |
| 5.a) | Von welchen Nutzen-Kosten-Koeffizienten geht die Staatsregierung bei diesem Projekt angesichts der gestiegenen Baukosten, der verlängerten Bauzeit und der zwischenzeitlich voraussichtlich fertiggestellten, parallel verlaufenden U5 bis Pasing aus? ..... | 4 |
| 5.b) | Mit welchem Kostenanteil für den Freistaat Bayern rechnet die Staatsregierung, wenn der Bund bei seinem Finanzierungsanteil bei einem NK-Wert unter 1,0 das Tragfähigkeitsprinzip anwendet, also seinen Beitrag anteilig reduziert? .....                    | 4 |
|      | Hinweise des Landtagsamts .....  | 5 |

# 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 Zweiten S-Bahn-Stammstrecke. Weder das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr 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 Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr 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 Maßnahmenträgerin und Bauherrin die Verantwortung für den Bau der Zweiten S-Bahn-Stammstrecke. Bund und Freistaat sind Fördergeber.

Im Ressortkontakt zwischen dem Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr 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 könnte. 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) Ist im Bau- und Durchführungsvertrag zur Zweiten Stammstrecke ein Lenkungskreis vorgesehen?**

Ja.

**1.b) Gibt es einen solchen?**

Ja.

**1.c) Wer ist darin Mitglied?**

Am Lenkungskreis nehmen im Regelfall teil:

- Vertreter der Deutsche Bahn Netz AG
- Vertreter des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr
- Vertreter der DB Station&Service AG
- Vertreter des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (vormalig: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur – BMVI) und des Eisenbahn-Bundesamts

**2.a) Wann hat sich der Lenkungskreis seit seiner Gründung getroffen?**

Sitzungen des Lenkungskreises fanden statt am 12.09.2017, 10.01.2018, 17.04.2018, 17.01.2019, 12.03.2020, 19.01.2021, 20.05.2021, 17.12.2021 sowie am 18.05.2022.

**2.b) Wie kann man die Protokolle bekommen?**

Der Informationsanspruch des Abgeordneten gegenüber der Staatsregierung enthält kein Recht auf Akteneinsicht.

**2.c) Wann hat der Lenkungskreis zuletzt getagt?**

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 a verwiesen.

**3.a) Wann wurden im Lenkungskreis erstmals Bau- und Kostensteigerungen bekannt?**

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. Dies hat sich auch beim Gipfelgespräch am 27.07.2022 erneut bestätigt; von der DB wurden keinerlei Zahlen und Daten vorgelegt.

**4.a) Welche Controlling-Gremien und -Prozesse hat die Staatsregierung mit den Projektpartnern etabliert, um die Kostenentwicklung und den Baufortschritt bei diesem Großprojekt permanent zu kontrollieren?**

Die Staatsregierung hat als permanentes Gremium die Baubegleitung beauftragt, um sich soweit möglich ein unabhängiges Bild vom Projektstand der Zweiten S-Bahn-Stammstrecke zu machen. Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 1 a und 1 b verwiesen.

**4.b) Wann haben diese Gremien getagt?**

Die Sachstände der Baubegleitung des Freistaates wurden dem Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr an bisher sieben Terminen präsentiert: 08.11.2019, 10.03.2020, 28.04.2020, 28.10.2020, 24.03.2021, 11.11.2021 und 07.04.2022. Im Übrigen wird auf Antwort zu Frage 2 a verwiesen.

**4.c) Wann wurde dort zum ersten Mal über eine Überschreitung des bisherigen Kostenrahmens und der Fertigstellung bis 2028 informiert?**

Es wird auf die Vorbemerkung sowie auf die Antwort zu den Fragen 8 a bis 8 c der Schriftlichen Anfrage der Abgeordneten Ludwig Hartmann und Dr. Markus Böhler (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) vom 08.07.2022 betreffend „Kostensteigerung beim Bau der Münchner S-Bahn-Stammstrecke Teil 1“ verwiesen.

**5.a) Von welchen Nutzen-Kosten-Koeffizienten geht die Staatsregierung bei diesem Projekt angesichts der gestiegenen Baukosten, der verlängerten Bauzeit und der zwischenzeitlich voraussichtlich fertiggestellten, parallel verlaufenden U5 bis Pasing aus?**

**5.b) Mit welchem Kostenanteil für den Freistaat Bayern rechnet die Staatsregierung, wenn der Bund bei seinem Finanzierungsanteil bei einem NK-Wert unter 1,0 das Tragfähigkeitsprinzip anwendet, also seinen Beitrag anteilig reduziert?**

Die Fragen 5 a und 5 b werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Um die Förderfähigkeit des Projekts zu erhalten, wurde in enger Abstimmung mit dem Bund Anfang 2022 begonnen, eine Aktualisierung der Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen, deren Ergebnis nicht vorgegriffen werden kann.

**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](http://www.bayern.landtag.de/parlament/dokumente) abrufbar.

Die aktuelle Sitzungsübersicht steht unter [www.bayern.landtag.de/aktuelles/sitzungen](http://www.bayern.landtag.de/aktuelles/sitzungen) zur Verfügung.