



## **Schriftliche Anfrage**

des Abgeordneten **Rene Dierkes AfD**  
vom 11.04.2025

### **2. Stammstrecke**

Die sogenannte 2. Stammstrecke in München wird seit Jahren als infrastrukturelles Prestigeprojekt propagiert, dessen Nutzen, Kosten-Nutzen-Verhältnis sowie Bauverlauf zunehmend in Zweifel gezogen werden. Ursprünglich mit rund 3,8 Mrd. Euro kalkuliert, explodieren die Kosten Berichten zufolge inzwischen auf über 7 Mrd. Euro – ein Betrag, der in keiner Weise durch realistische Fahrgastprognosen gedeckt erscheint. Auch der Zeitplan scheint immer weiter aus dem Ruder zu laufen, während die Staatsregierung und die Deutsche Bahn offenkundig keine Kontrolle mehr über das Vorhaben besitzen. Gleichzeitig häufen sich Hinweise, dass es durch Bauarbeiten oder Umplanungen zu massiven Einschränkungen im regulären S-Bahn-Verkehr kommen könnte.

Die Staatsregierung wird gefragt:

- |     |  |   |
|-----|--|---|
| 1.1 | Wie hoch sind die aktuell veranschlagten Gesamtkosten für die 2. Stammstrecke (inklusive aller bislang bekannten Nachträge)? .....           | 3 |
| 1.2 | Welche konkreten Gründe nennt die Staatsregierung für die Kostensteigerung gegenüber der ursprünglichen Planung? .....                       | 3 |
| 1.3 | Welche Bundes- und Landesmittel wurden bislang für das Projekt verausgabt und welche sind für die kommenden Haushaltsjahre eingeplant? ..... | 3 |
| 2.1 | Welcher konkrete Zeitplan wird derzeit für die Fertigstellung der 2. Stammstrecke verfolgt? .....  | 3 |
| 2.2 | Welche Bauabschnitte sind bereits abgeschlossen, welche befinden sich im Verzug? .....   | 3 |
| 2.3 | Welche Maßnahmen trifft die Staatsregierung, um weitere Verzögerungen zu vermeiden? .....  | 3 |
| 3.1 | Welche konkreten Auswirkungen auf den laufenden S-Bahn-Betrieb in München sind während der Bauzeit der 2. Stammstrecke zu erwarten? .....    | 4 |
| 3.2 | Welche Linien, Taktungen oder Haltestellen sind von temporären Ausfällen oder Einschränkungen betroffen? .....                               | 4 |
| 3.3 | Wie werden die Fahrgäste über geplante Einschränkungen informiert? .....   | 4 |

---

4.1	Wie bewertet die Staatsregierung rückblickend die ursprüngliche Projektplanung hinsichtlich Machbarkeit, Kostenprognose und Risikomanagement? .....	4
4.2	Welche externen Gutachter oder Prüfstellen wurden mit der Begleitung oder Kontrolle des Projekts beauftragt? .....	4
4.3	Welche konkreten Empfehlungen dieser Gutachter wurden umgesetzt, welche verworfen? .....	4
5.1	Wie hoch ist der aktuelle Anteil nicht verbauter Planungskosten (z. B. durch Umplanungen, Gutachten, Ausschreibungsfehlschläge etc.) am Gesamtvolumen? .....	5
5.2	Welche finanziellen Risiken bestehen derzeit durch Klagen, Nachträge oder Vertragsstrafen? .....	5
5.3	Welche Rolle spielt die Deutsche Bahn bei der aktuellen Kostenentwicklung und inwieweit haftet sie für Fehlkalkulationen? .....	5
6.1	Welche Maßnahmen trifft die Staatsregierung, um das Projekt gegenüber der Öffentlichkeit transparent zu kommunizieren? .....	5
6.2	In welchem Umfang wurden Informationsveranstaltungen, Bürgerbeteiligungen oder öffentliche Debatten durchgeführt? .....	5
6.3	In welcher Form wurden dabei kritische Hinweise oder Bedenken seitens der Bürger oder Fachleute berücksichtigt? .....	5
7.1	Welche Alternativen zur 2. Stammstrecke wurden ursprünglich geprüft und aus welchen Gründen verworfen? .....	5
7.2	Inwiefern erscheint rückblickend der Ausbau des bestehenden S-Bahn-Netzes oder oberirdischer Streckenverbindungen als effizientere Lösung? .....	5
7.3	Welche realistischen Alternativen sieht die Staatsregierung heute im Falle eines Scheiterns des Projekts? .....	6
8.1	Welche Konsequenzen zieht die Staatsregierung aus der offensichtlichen Planungs- und Umsetzungsmisere für künftige Infrastrukturprojekte? .....	6
8.2	Welche konkreten personellen, strukturellen oder rechtlichen Änderungen plant die Staatsregierung in der Aufsicht über Großprojekte? .....	6
8.3	Wie bewertet die Staatsregierung den Schaden für das Vertrauen der Bürger in staatliche Infrastrukturplanung durch das Projekt 2. Stammstrecke? .....	6
	Hinweise des Landtagsamts .....	7

# Antwort

**des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr**

vom 14.05.2025

- 1.1 Wie hoch sind die aktuell veranschlagten Gesamtkosten für die 2. Stammstrecke (inklusive aller bislang bekannten Nachträge)?**
- 1.2 Welche konkreten Gründe nennt die Staatsregierung für die Kostensteigerung gegenüber der ursprünglichen Planung?**
- 1.3 Welche Bundes- und Landesmittel wurden bislang für das Projekt verausgabt und welche sind für die kommenden Haushaltsjahre eingeplant?**

Die Fragen 1.1 bis 1.3 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Deutsche Bahn (DB) trägt als zuständige Projektträgerin die Verantwortung für die Planung und den Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke.

Im Sonderlenkungsreis am 17. März 2025 wurde der Freistaat von der DB über die aktuelle Kosten- und Terminsituation im Projekt informiert. Das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) hat darüber im Unterausschuss Zukunft Stammstrecke des Landtags am 8. April 2025 berichtet. Es wird auf das Ausschussprotokoll verwiesen, in dem die Fragen 1.1 bis 1.2 beantwortet werden.

Bislang wurden Bundes- und Landesmittel in Höhe von insgesamt ca. 1,7 Mrd. Euro verausgabt.

- 2.1 Welcher konkrete Zeitplan wird derzeit für die Fertigstellung der 2. Stammstrecke verfolgt?**
- 2.2 Welche Bauabschnitte sind bereits abgeschlossen, welche befinden sich im Verzug?**
- 2.3 Welche Maßnahmen trifft die Staatsregierung, um weitere Verzögerungen zu vermeiden?**

Die Fragen 2.1 bis 2.3 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf das Protokoll der Sitzung des Unterausschusses Zukunft Stammstrecke vom 8. April 2025 verwiesen.

- 3.1 Welche konkreten Auswirkungen auf den laufenden S-Bahn-Betrieb in München sind während der Bauzeit der 2. Stammstrecke zu erwarten?**
- 3.2 Welche Linien, Taktungen oder Haltestellen sind von temporären Ausfällen oder Einschränkungen betroffen?**
- 3.3 Wie werden die Fahrgäste über geplante Einschränkungen informiert?**

Die Fragen 3.1 bis 3.3 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die DB trägt als zuständige Projektträgerin die Verantwortung für die Planung und den Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke. Konkrete Detailfragen zur Planung und Umsetzung einzelner Bauphasen und deren Auswirkungen auf die betrieblichen Abläufe des S-Bahn-Systems kann nur die DB beantworten. Es ist Aufgabe der DB, die Fahrgäste rechtzeitig über anstehende Einschränkungen zu informieren.

- 4.1 Wie bewertet die Staatsregierung rückblickend die ursprüngliche Projektplanung hinsichtlich Machbarkeit, Kostenprognose und Risikomanagement?**
- 4.2 Welche externen Gutachter oder Prüfstellen wurden mit der Begleitung oder Kontrolle des Projekts beauftragt?**
- 4.3 Welche konkreten Empfehlungen dieser Gutachter wurden umgesetzt, welche verworfen?**

Die Fragen 4.1 bis 4.3 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die DB trägt als zuständige Projektträgerin die Verantwortung für die Planung und den Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke.

Der 5. Nachtrag zum Bau- und Finanzierungsvertrag für das Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke sieht eine ganze Reihe von Kontrollmechanismen zur Überwachung von Kosten, Terminen und Qualität vor. So sieht der Vertrag eine halbjährliche detaillierte Berichtspflicht der DB gegenüber dem Freistaat zu Kosten, Terminen und Projektfortschritt im Lenkungsreis vor.

Das Projekt wird durchgehend durch die externe Baubegleitung des Freistaates begleitet. Dadurch erhält der Freistaat ein unabhängiges und jeweils aktuelles Bild zum Projektstand. Diese externe Kontrolle auch in den Details des Projekts zwingt die DB, realistische Zahlen/Termine zu nennen. Die organisatorische Zusammenlegung aller Aktivitäten am Hauptbahnhof innerhalb des DB-Konzerns ist eine konkrete Empfehlung der Baubegleitung, die von der DB auf Forderung des Freistaates hin umgesetzt wurde. Ebenso wurde die Umsetzung der Kostenberichterstattung zur besseren Nachvollziehbarkeit nach dem sog. Schweizer Modell mit getrennter Darstellung und Verfolgung von Basiskosten, Risiken und Teuerung sowie Änderungen auf Anregung der Baubegleitung im 5. Nachtrag festgeschrieben.

- 5.1 Wie hoch ist der aktuelle Anteil nicht verbauter Planungskosten (z. B. durch Umplanungen, Gutachten, Ausschreibungsfehlschläge etc.) am Gesamtvolumen?**
- 5.2 Welche finanziellen Risiken bestehen derzeit durch Klagen, Nachträge oder Vertragsstrafen?**
- 5.3 Welche Rolle spielt die Deutsche Bahn bei der aktuellen Kostenentwicklung und inwieweit haftet sie für Fehlkalkulationen?**

Die Fragen 5.1 bis 5.3 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die DB trägt als zuständige Projektträgerin die Verantwortung für die Planung und den Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke. Sie sieht ein finanzielles Projektrisiko von aktuell 2,001 Mrd. Euro, in dem alle Klagen, Nachträge und Vertragsstrafen enthalten sind.

Gemäß dem 5. Nachtrag werden Kosten, die durch vorsätzliche oder grob fahrlässige Pflichtverletzung der DB verursacht werden, nicht vom Freistaat finanziert. Außerdem ist der Freistaat im Rahmen der Verwendungsnachweisprüfung auch in Bezug auf die Planungskosten berechtigt, im Falle von Verstößen gegen die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit betroffene Beträge aus der Förderung zu nehmen.

- 6.1 Welche Maßnahmen trifft die Staatsregierung, um das Projekt gegenüber der Öffentlichkeit transparent zu kommunizieren?**
- 6.2 In welchem Umfang wurden Informationsveranstaltungen, Bürgerbeteiligungen oder öffentliche Debatten durchgeführt?**
- 6.3 In welcher Form wurden dabei kritische Hinweise oder Bedenken seitens der Bürger oder Fachleute berücksichtigt?**

Die Fragen 6.1 bis 6.3 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die DB trägt als zuständige Projektträgerin die Verantwortung für die Planung und den Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke. Dazu gehört auch die Kommunikation in der Öffentlichkeit. Das StMB hat mit der DB eine Kommunikationsvereinbarung abgeschlossen, in der die öffentlichkeitswirksame Kommunikation durch die DB sowie deren Finanzierung geregelt ist.

Das StMB berichtet regelmäßig im Unterausschuss Zukunft Stammstrecke (Unterausschuss) des Landtags über die aktuelle Entwicklung des Projekts.

- 7.1 Welche Alternativen zur 2. Stammstrecke wurden ursprünglich geprüft und aus welchen Gründen verworfen?**
- 7.2 Inwiefern erscheint rückblickend der Ausbau des bestehenden S-Bahn-Netzes oder oberirdischer Streckenverbindungen als effizientere Lösung?**

### **7.3 Welche realistischen Alternativen sieht die Staatsregierung heute im Falle eines Scheiterns des Projekts?**

Die Fragen 7.1 bis 7.3 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die 2. S-Bahn-Stammstrecke ist Teil des Programms Bahnausbau Region München und zwingende Voraussetzung für eine zukunftsgerichtete Entwicklung des S-Bahn-Systems. In umfassenden Untersuchungen im Rahmen des Programms wurden einzelne Ausbaumaßnahmen bezüglich ihrer betrieblichen Wirkung, ihrer Kosten und ihres Nutzens einheitlich bewertet. Nur mit einer 2. S-Bahn-Stammstrecke können die Maßnahmen ihre vollen verkehrlichen Wirkungen entfalten und somit ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis erlangen. Bereits in den Jahren 2001 und 2010 wurden vergleichende Untersuchungen 2. S-Bahn-Tunnel versus S-Bahn-Südring durchgeführt. Die Ergebnisse zeigten auf, dass ein S-Bahn-Südring kein auskömmliches Nutzen-Kosten-Verhältnis erreicht, was somit eine Förderung mit öffentlichen Mitteln ausschließt.

### **8.1 Welche Konsequenzen zieht die Staatsregierung aus der offensichtlichen Planungs- und Umsetzungsmisere für künftige Infrastrukturprojekte?**

### **8.2 Welche konkreten personellen, strukturellen oder rechtlichen Änderungen plant die Staatsregierung in der Aufsicht über Großprojekte?**

### **8.3 Wie bewertet die Staatsregierung den Schaden für das Vertrauen der Bürger in staatliche Infrastrukturplanung durch das Projekt 2. Stammstrecke?**

Die Fragen 8.1 bis 8.3 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit dem Abschluss des 5. Nachtrags am 17. Mai 2024 wurde die Fortführung des Projekts gesichert und die Rechte und Kontrollmöglichkeiten des Freistaates als Fördergeber deutlich gestärkt. Das Projekt hat ein vorbildliches und bundesweit einzigartiges Baucontrolling.

**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.