

Herrn  
Oberbürgermeister  
Dieter Reiter  
Rathaus



München, den 20.12.2016

## **Ist der U-Bahn-Bau in München am Ende – oder: was kostet der zweite S-Bahn-Tunnel die LH München wirklich?**

### **Anfrage**

Größere ÖPNV-Investitionen (über 50 Mio. EUR) wurden bislang über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) des Bundes gefördert. Der Presse war zu entnehmen, dass Bund, Land und Bahn den Bau des Münchner S-Bahn-Tieftunnels gemeinsam finanzieren wollen. Im allgemeinen Jubel ist völlig untergegangen, dass der Bund hierfür keine gesonderten Mittel zu Verfügung stellt, sondern die förderfähigen Kosten von 1,459 bis 1,552 Mrd. aus dem GVFG-Bundesprogramm (nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) finanzieren möchte, aus dem für Bayern derzeit pro Jahr 55 Mio. EUR zur Verfügung stehen. Das heißt, dass der Tunnel die Bundesmittel für den Freistaat für die nächsten rd. 30 Jahre beansprucht - weitere Kostensteigerungen nicht eingerechnet. Möglich ist dies, weil der Freistaat Bayern das Projekt vorfinanziert und der Bund seinen Kostenanteil in den nächsten Jahrzehnten „abstottern“ wird. Die Konsequenz daraus aber ist, dass in Bayern und damit auch in München und im Münchner Umland kein weiterer ÖV-Ausbau aus den Mitteln des Bundes-GVFG bezuschusst werden kann. Besonders schwierig wird damit zukünftig die Finanzierung von U-Bahnen, bei denen üblicherweise mit Kosten von 100 bis 150 Mio. EUR pro km zu rechnen ist. Aber auch Straßenbahnen mit üblichen Kosten von 10 bis 15 Mio. EUR pro km tun sich schwerer und ebenso der Ausbau des S-Bahn-Süd- und Nordringes sowie der Ausbau der S-Bahn-Außenäste. Für kleinere Investitionen waren bislang die Bundesländer zuständig. Trotz Weiterführung des Bundesprogramms bleibt die Gemeindeverkehrsfinanzierung und damit die nachholende Sanierung der Verkehrsinfrastruktur nach der Einigung zu den Bund-Länder-Finanzbeziehungen ab 2020 alleinige Angelegenheit der Länder. Die LH München bezahlt zwar für den S-Bahn-Tieftunnel lediglich ihr Flughafendarlehen in Höhe von 113 Mio. EUR sowie 42 Mio. Euro für die Umweltverbundröhre am Bhf Laim. Richtig teuer zu stehen kommen könnte die LH München jedoch eine ausbleibende Förderung von zusätzlich dringend erforderlichen ÖPNV-Projekten in den kommenden Jahrzehnten.

### **Daher fragen wir den Oberbürgermeister:**

1. Welche städtischen ÖPNV-Projekte sind derzeit beim GVFG-Bundesprogramm angemeldet?
2. Gibt es städtische ÖPNV-Projekte, die in den letzten 5 Jahren wieder aus der Liste des GVFG-Bundesprogramms gestrichen wurden? Falls Ja: Warum und auf wessen Veranlassung?

3. Ist es nach derzeitigem Erkenntnisstand wahrscheinlich, dass vor 2045 städtische ÖPNV-Projekte (z. B. U5 Pasing-Freiham, U4-Verlängerung nach Engelschalking und ggf. weiter Richtung Osten, U9 , Tram-Westtangente, Tram Nordtangente, Verlängerung der Tramlinie 23 zum Kieferngarten, Neubau einer Tangentiallinie vom Kieferngarten zum U-Bahnhof Am Hart ... ) aus dem GVFG-Bundesprogramm gefördert werden können?

4. In welchem Umfang können städtische ÖPNV-Projekte auch im Rahmen des „Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – BayGVFG“ und den „Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen des Freistaates Bayern für den öffentlichen Personennahverkehr (RZÖPNV)“ gefördert werden?

5. Gibt es verbindliche Zusagen zur Förderung städtischer Projekte durch den Freistaat angesichts dessen Belastung durch die Vorfinanzierung des Tief隧nells und der Anforderungen aus anderen Regionen Bayerns?

Wir bitten dringend um eine termingerechte Beantwortung unserer Fragen.

Initiative:

Paul Bickelbacher

Herbert Danner

Anna Hanusch

Sabine Nallinger

Mitglieder des Stadtrates