

Bürgerversammlung des  Stadtbezirkes am

**Betreff** (Wiederholung von Seite 1 – bitte nur 1 Thema pro Wortmeldebogen):

Zukünftige Kostenenthaltung

**Antrag** (Bitte formulieren Sie so, dass mit "ich stimme zu" oder "ich stimme nicht zu" abgestimmt werden kann) **oder Anfrage:**

Siehe Anlage

Raum für Vermerke des Direktoriums - bitte nicht beschriften -

ohne Gegenstimme angenommen

mit Mehrheit angenommen

ohne Gegenstimme abgelehnt

mit Mehrheit abgelehnt

**Antrag 1:** Ich stelle hiermit den Antrag, dass der Münchner Stadtrat beschließen möge, dass zukünftige Aufstockungen des für den Bau der zweiten Stammstrecke von der Stadt München beschlossenen Beteiligungsbetrags von 113 Millionen Euro oder etwaige Neuzuweisungen von Geldern zu diesem Zweck ausnahmslos ausgeschlossen werden.

**Begründung:** Zur Begründung sei einleitend festgehalten, dass für die Landeshauptstadt München niemals in irgendeiner Form eine Mitfinanzierungspflicht für den Bau der zweiten S-Bahn-Stammstrecke bestanden hat. Trotzdem hat die bayerische Staatsregierung im Jahr 2011 einen Vorfinanzierungsanteil in Höhe von 350 Millionen Euro aus dem Etat der Stadt München gefordert. Grund hierfür war eine Finanzierungslücke von etwa 700 Millionen Euro, deren Entstehung sich herleitet aus der Weigerung des Bundes, den von ihm laut ursprünglichem Finanzierungsplan aufzubringenden Anteil von 1 Milliarde Euro zu stemmen. Dieses Millionen-Loch hat sich indes nicht aus heiterem Himmel aufgetan, sondern ist unmittelbar zurückzuführen auf völlig überhöhte und damit von Anfang an unrealistische Forderungen der bayerischen Staatsregierung an den Bund. Die willfährig einkalkulierte Milliarde wäre nämlich aus dem durch das sog. ‚Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz‘ geschaffenen Etat zu beziehen gewesen. Bis zum Auslauf dieses Programms im Jahr 2019 waren in dessen Budgetrahmen aber insgesamt lediglich 2,5 Milliarden Euro für Projekte aus sämtlichen der 10 westlichen Bundesländer vorgesehen. Mit anderen Worten rechnete die bayerische Regierung damit, dass beinahe die Hälfte dieser Bundesmittel ausschließlich in ein einziges Münchner Projekt hätten fließen sollen. Daran illustriert sich nicht nur das grundsätzlich unsolidarische Politikverständnis der CSU, sondern es zeigt auch, dass die Kalkulation für den Bau der zweiten Stammstrecke von Beginn an auf tönernen Füßen stand. Im Juni 2012 unterbreitete dann der damalige bayerische Ministerpräsident Horst Seehofer dem damaligen Oberbürgermeister der Stadt München Christian Ude den Vorschlag, die bisher gänzlich zurecht von Münchner Seite verweigerte Forderung über 350 Millionen Euro aufzugeben. Bedingung hierfür war jedoch die Bereitschaft der Landeshauptstadt, im Gegenzug den ihr aus einer vorgezogenen Rückforderung des Gesellschafterdarlehens an die Flughafen-München-GmbH anteilig zustehenden Betrag von 113 Millionen Euro in die Finanzierung der zweiten Stammstrecke zu re-investieren. Im Herbst 2012 stimmte der Münchner Stadtrat ohne Not einem entsprechend eingebrachten Antrag zu und verzichtete damit unter anderem auf ein nicht unerhebliches Zinseinkommen aus besagtem Gesellschafterdarlehen.

Wie dargelegt resultiert diese Beteiligung jedoch ausschließlich aus kalkulatorischen Fehlern und finanzpolitischen Winkelzügen seitens der Staatsregierung. Extrapoliert man diese ungünstige Ausgangslage und nimmt sowohl die schon bisher aufgelaufene Kostenzunahme von etwa 200 Millionen Euro sowie die einschlägigen Erfahrungen aus vergleichbaren Großbauprojekten in den Blick, kann man mit einiger Wahrscheinlichkeit davon ausgehen, dass in den nächsten Jahren weitere größere Finanzierungslücken zutage treten werden. Eine über die bereits beschlossenen 113 Millionen Euro hinausgehende Mehrbelastung des Münchner Stadthaushaltes ist angesichts zahlreicher anderer anstehender Projekte im Stadtgebiet aber unbedingt auszuschließen.