



Landeshauptstadt
München
Oberbürgermeister

Landeshauptstadt München, Oberbürgermeister, 80313 München

Dieter Reiter

per E-Mail

Deutsche Bahn AG
Herrn Vorstandsvorsitzenden

Datum
04.10.2022

Verzögerungen bei der 2. Stammstrecke

Ihr Schreiben vom 29.09.2022

Unser Zeichen:

Sehr geehrter Herr Dr.

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 29.09.2022, mit dem Sie mir sowohl den neuen Fertigstellungstermin samt Zeitplan, als auch die zu erwartenden Kosten mitgeteilt haben. Es wäre dringend notwendig gewesen, dass die Landeshauptstadt München diese Informationen deutlich früher erhält. Das hatte ich in meinem Schreiben vom 16.09.2022 bereits ausführlich dargelegt. Nach unserem konstruktiven Telefonat von letzter Woche hoffe ich, dass es bei der Kommunikation zukünftig deutliche Verbesserungen geben wird.

Ich sehe nun die Deutsche Bahn, aber auch den Freistaat Bayern und schließlich auch den Bund gemeinsam in der Pflicht, alle Maßnahmen zu ergreifen, die doch noch zu einer Beschleunigung des Projektes führen bzw. zumindest sicherstellen, dass die 2. Stammstrecke im nun genannten Zeit- und Kostenrahmen erstellt wird. Die Landeshauptstadt München vertritt hier auch die Interessen der bis zu 800.000 Pendlerinnen und Pendler, die in München ihren Arbeitsplatz haben und täglich darauf angewiesen sind, diesen in zumutbarer Zeit und mit vertretbarem Aufwand zu erreichen.

So gesehen begrüße ich es grundsätzlich, wenn mit der DB-Initiative „Starke S-Bahn München“ im Zeitraum bis zur Fertigstellung der 2. Stammstrecke die von Ihnen aufgeführten und von Herrn Staatsminister Bernreiter in der Pressekonferenz vom 29.09.2022 angekündigten Maßnahmen zügig umgesetzt werden. Da es sich bei den meisten Projekten nicht um neue, sondern zum Teil bereits bekannte und schon in der Umsetzung befindliche Vorhaben handelt, wird es vor allem darum gehen, dass eine zeitgerechte Umsetzung erfolgt und hierfür ein deutlich strengeres Zeit- und Kostencontrolling vorgesehen wird.

Rathaus, Marienplatz 8
80331 München
Telefon:
Telefax

Zusätzlich ist es aus Sicht der Landeshauptstadt München notwendig, weitere im Programm „Bahnausbau Region München“ enthaltene Projekte, wie z. B. die Anbindung des BMW-FIZ und des Euro-Industrieparks über den DB-Nordring, beschleunigt zu realisieren, um die verkehrlichen Folgen der verspäteten Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke zumindest in Teilen abfangen zu können.

Was die mit Ihrem Schreiben zugesandten Folien zu den Fertigstellungsterminen und Kosten anbelangt, kann dies nur ein erster Schritt gewesen sein. So ist im Terminplan keine Aussage über den Westabschnitt enthalten (nur über den „Hauptbahnhof & Tunnel West“), sodass unklar bleibt, ob bzw. welche Verzögerungen es beim S-Bahnhof Laim geben wird. Hier sind noch zusätzliche Informationen nötig.

Notwendig ist darüber hinaus, dass die Stadt aufgegliederte Zeitpläne zu den weiteren Einzelbausteinen Hauptbahnhof, Marienhof und Ostbahnhof in der erforderlichen Detaillierung erhält, um die Folgen für städtische Projekte und die Auswirkungen der Baustellen auf die Münchner*innen prüfen und beurteilen zu können. Hierzu wird meine Verwaltung auf die DB Netz AG zugehen.

Auch bei den genannten Kosten von 7,0 Mrd. Euro bleiben für mich noch Fragen offen, da ich der Presse entnehmen konnte, dass in der Vorlage für den Aufsichtsrat von 7,8 Mrd. Euro die Rede war und bei den zusätzlichen 0,8 Mrd. Euro auch Maßnahmen für die Stadt München enthalten seien. Hier sehe ich noch Aufklärungsbedarf.

Zudem stellt sich die generelle Frage, von welchen Kosten gegenwärtig auszugehen ist, da bei den mir vorgelegten Folien auf einen Preisstand 2021 abgestellt wird. Die erheblichen Steigerungen der Baupreise im Jahr 2022 wurden damit scheinbar nicht berücksichtigt.

Darüber hinaus halte ich es für notwendig, dass möglichst bald eine Gremienstruktur für das Gesamtprojekt geschaffen wird, bei der auch die Landeshauptstadt München vertreten ist und die für die städtischen Projekte und Schnittstellen nötigen Informationen erhält. Dies kann gegebenenfalls auch durch eine Umgestaltung bestehender Gremien geschehen. Ich habe insofern die Verwaltung gebeten, auf Herrn Josel und Herrn Kruschinski sowie auf die Kolleg*innen des Staatsministeriums zuzugehen, um gemeinsam Lösungen zu entwickeln.

Weiter darf ich bereits heute ankündigen, dass das Referat für Stadtplanung und Bauordnung für den November 2022 eine Stadtratsbefassung zur 2. Stammstrecke anstrebt. Dabei soll zum neuen Zeitplan und zu den bereits aufgeworfenen Fragen der letzten Sitzung vom 27.07.2022 und schließlich auch zu einer künftigen Informationskultur Stellung genommen werden. Ich halte es für notwendig, dass die Deutsche Bahn sowie Vertreter*innen des Freistaats Bayern an der Sitzung teilnehmen, um für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung zu stehen. So sollte insbesondere auch das von Ihnen dargestellte „Drei-Säulen-Modell“ samt konkreter Umsetzungszeitpunkte näher erläutert werden.

Abschließend möchte ich betonen, dass die 2. Stammstrecke ein unabdingbarer Baustein der Verkehrswende ist. Es handelt sich tatsächlich um ein Jahrhundertprojekt, das für die weitere Entwicklung der Region München über viele Generationen hinaus absolut unerlässlich ist. Es muss daher darum gehen, nach vorne zu schauen und gemeinsam die vor uns stehenden Herausforderungen zu bewältigen.

Herr Bundesminister Dr. Wissing, Herr Staatsminister Bernreiter, Herr Josel und Herr Kruschinski erhalten einen Abdruck dieses Schreibens.

Mit freundlichen Grüßen



Dieter Reiter

II. Ab

III



Fif

Dieter
Konzernbevollmächtigter
für den Freistaat Bayern

Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt München
Herrn Dieter Reiter
Rathaus
Marienplatz 8
80331 München

7. November 2022

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

Lieber Herr Reiter,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 4. Oktober an den Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG bezüglich der Verzögerungen bei der 2. S-Bahn-Stammstrecke. Herr Dr. Lutz hat mich gebeten, Ihnen zu antworten.

Das von Ihnen angesprochene „Programm 14 plus“ als Bestandteil der DB Initiative „Starke S Bahn München“ ist mit einem Umsetzungshorizont bis 2030 geplant und bringt somit deutlich vor der Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke Kapazitätsverbesserungen im hochausgelasteten S-Bahn-Netz in und um München. Dafür wurden vorwiegend bereits in Planung befindliche Maßnahmen ausgewählt, dies auch vor dem Hintergrund der langen Planfeststellungsverfahren. Zur Umsetzung der Maßnahmen der DB Initiative "Starke S-Bahn München" stringent zu realisieren, wird derzeit eine neue Organisationsstruktur DB-intern erarbeitet. Zur Einbeziehung der politischen Stakeholder soll ein Gesprächsformat eingeführt werden. Wir sind aktuell in der Ausgestaltung und kommen zur Abstimmung auf Sie zu.

Umgekehrt bedeutet das natürlich nicht, dass bereits laufende Planungen anderer Projekte mit einem - nach derzeitigem Kenntnisstand - abweichenden Umsetzungshorizont eingestellt werden. Im Gegenteil, diese werden in Abstimmung mit dem Freistaat Bayern weiter vorangetrieben. Hierzu zählt auch die von Ihnen angesprochene Anbindung des BMW-FIZ und des Euro-Industrieparks über den Nordring. Hier laufen die entsprechenden Planungen weiter.

Neben den von uns bereits übergebenen Unterlagen zu Termin- und Kostenplänen sollen in weiteren Runden die Auswirkungen der späteren Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke auf die Schnittstellenprojekte der Landeshauptstadt München erörtert werden. Im Vorfeld zum geplanten Termin am 15.09.22 wurden hierzu bereits Gespräche mit den Referaten der Landeshauptstadt München geführt. Für die Stadtverwaltung wurde am 25. Oktober 2022 ein Sonderkoordinierungsrat anberaumt, in dem der Terminplan mit Fokus auf die Auswirkungen auf die städtischen Projekte vorgestellt wurde. Die Inbetriebnahmeverzögerung des Bahnhofs Laim auf 12/2026 und die Auswirkungen auf das städtische Projekt „Tram Westtangente“ wurden bereits in diversen Gesprächen zwischen den Projektverantwortlichen erörtert. Wir stehen weiterhin mit der SWM in Kontakt, um durch detaillierte Projektabstimmung die Verschiebungen zur Tram Westtangente zu begrenzen.

Unser Anliegen:





2/2

Ihre Fragstellung bezüglich der Differenz der öffentlich genannten 7,0 Mrd. EUR und den 7,8 Mrd. EUR aus der Aufsichtsratsunterlage kann ich Ihnen wie folgt beantworten: Die 7,0 Mrd. EUR beziehen sich auf den von Freistaat Bayern und Bund finanzierten Anteil der 2. S-Bahn-Stammstrecke. Hierin sind alle Risiken, jedoch keine Preisentwicklung in die Zukunft enthalten. Die Maßnahmen, die darüber hinaus durch die Landeshauptstadt München finanziert werden, sind in den 7,0 Mrd. EUR nicht enthalten.

Die 7,8 Mrd. EUR umfassen das gesamte Projekt inklusive der Anteile der Landeshauptstadt München sowie angenommener Teuerungsraten und Risikokosten. Verlässliche Prognosen zur Entwicklung der Preise sind allerdings derzeit kaum möglich. Auf die Landeshauptstadt München entfallen nach aktuellem Stand voraussichtlich ca. 0,3 Mrd. EUR mit Preisstand 2021. Hierin enthalten sind im Wesentlichen Bau- und Planungskosten sowie Risiken für die Umweltverbundröhre in Laim und die sogenannte Zusammenhangsmaßnahmen zur Integrierten Gesamtlösung am Hauptbahnhof München.

Wir möchten zukünftig die Zusammenarbeit mit der Landeshauptstadt München deutlich intensivieren. Hierzu werden wir das Format des bestehenden Koordinierungskreises für Infrastrukturmaßnahmen mit Ihrer Verwaltung intensivieren und haben eine Sondersitzung zum neuen Terminplan der 2. Stammstrecke vorgeschlagen, der bereits am 25.10.2022 stattfand. Zudem werden wir mit Ihren Referent:innen zukünftig regelmäßig in den Austausch treten. Für uns ist auch eine koordinierende Stelle seitens der Landeshauptstadt München weiterhin wünschenswert.

Die Befassung im Planungsausschuss zum Thema 2. Stammstrecke wurde unseres Wissens vom November auf Januar 2023 verschoben. Selbstverständlich stehen wir für eine Teilnahme sehr gerne zur Verfügung. Die von Ihnen angesprochene Initiative „Starke S-Bahn München - Programm 14 plus“ könnte ebenfalls vorgestellt werden.

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, ich freue mich, dass die Landeshauptstadt die hohe Relevanz und den Stellenwert des Projekts ebenso anerkennt wie die DB. Wir freuen uns auf eine zukünftig deutlich engere Zusammenarbeit. Gerne können wir alles Weitere in gemeinsamen Gesprächen vertiefen.

Freundliche Grüße

Bundesministerium für Digitales und Verkehr • 11030 Berlin

Oberbürgermeister der
Landeshauptstadt München
Herrn Dieter Reiter
80313 München

Sofort	Eilt	Über Reg.	
OB	2. BM	3. BM	Dir.
BOB-SE Büro des Oberbürgermeisters 26. SEP. 2022			
Az.	zB	W	K R E
	OB		AN Vorg. Inf.

✓ Verh. h
26.09.22

Parlamentarischer Staatssekretär
Beauftragter der Bundesregierung
für den Schienenverkehr

Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Postanschrift:
11030 Berlin

Tel.
Fax

psts-t@bmdv.bund.de

www.bmdv.bund.de

Betreff: U-Bahn-Linie U9

Bezug: Ihre Schreiben vom 01.06.2022 und 05.07.2022 (Az. BOB-SE-8512.2-18-0002 / 8512.5-2-0070)

Aktenzeichen: E 22/5152.5/3-09/3725287

Datum: Berlin, 15.09.2022

Seite 1 von 3

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

Herr Bundesminister Dr. Volker Wissing MdB dankt Ihnen für Ihre Schreiben vom 01.06.2022 und 05.07.2022 zur U-Bahn-Linie U9 im Zusammenhang mit der 2. S-Bahn-Stammstrecke. Er hat mich gebeten, Ihnen zu antworten.

Wie Ihnen bekannt ist, sind die einzelnen Länder und Kommunen bzw. die von ihnen benannten Aufgabenträger für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zuständig. Dies umfasst Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV sowie auch die Ausgestaltung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV). Dabei unterstützt der Bund die Länder bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben vielfältig in finanzieller Hinsicht, insbesondere über das Regionalisierungsgesetz und das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), in diesem Jahr mit mehr als 10 Milliarden Euro.

Mit der Novellierung des GVFG im Jahr 2020 haben die Länder zudem wesentlich bessere Möglichkeiten erhalten, Vorhaben des schienengebundenen ÖPNV bzw. SPNV anteilig mit Bundesfinanzhilfen finanzieren zu können. In diesem Rahmen kann ein neues Vorhaben wie der Neubau der U-Bahn-Linie U9 mit bis zu 75 % der zuwendungsfähigen Kosten durch den Bund gefördert werden, sofern die gesetzlichen Voraussetzungen dafür gegeben sind. Darüber hinaus werden einheitlich Planungskosten in Höhe von 10 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten



Seite 2 von 3

des jeweiligen Vorhabens als zuwendungsfähig zum Zeitpunkt der endgültigen Aufnahme ins GVFG-Bundesprogramm einmalig anerkannt.

Für Vorhaben, die im Rahmen des GVFG anteilig mit Bundesfinanzhilfen gefördert werden sollen, ist ein Nachweis der gesamtwirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit nach dem Verfahren der Standardisierten Bewertung erforderlich. Die dazugehörige Verfahrensanleitung wurde, wie Sie zutreffend anmerken, auch unter Beteiligung der Landeshauptstadt München überarbeitet und steht seit dem 01.07.2022 als neue Version 2016+ zur Verfügung. Diese erleichtert die umfassende Darstellung der gesellschaftlichen, verkehrlichen und gesamtwirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit von schienengebundenen ÖPNV-Vorhaben, wodurch die Länder und Kommunen in die Lage versetzt werden, den ÖPNV bzw. SPNV noch umfassender zu verbessern und attraktiv zu gestalten. Die Faktoren Klima- und Umweltschutz, Verkehrsverlagerung sowie Aspekte der Daseinsvorsorge erfahren insgesamt eine stärkere Gewichtung als bisher.

Die Rahmenbedingungen für die Förderung nach dem GVFG sind dadurch insgesamt erheblich verbessert worden und werden sich auch in Zukunft im Zuge der in regelmäßigen Abständen erfolgenden Fortschreibung der Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung weiterentwickeln. Es ist bereits absehbar, dass die aktuelle Version 2016+ auf der Grundlage des gegenwärtig in Erstellung befindlichen Bundesverkehrswegeplans 2040 erneut fortgeschrieben werden wird. Somit können sich neue Chancen insbesondere für zukünftige Schienenvorhaben, auch in Großstädten und Ballungsräumen, eröffnen.

Der Bund ist gern bereit, die Möglichkeiten einer finanziellen Unterstützung für den konkreten Fall des Neubaus der U-Bahn-Linie U9 in München im Rahmen des Bundesprogramms nach dem GVFG zu prüfen. Wie Sie wissen, erfordert die Standardisierte Bewertung von Einzelvorhaben umfassende formale Abstimmungen zwischen dem jeweiligen Vorhabenträger und den Zuwendungsgebern, welche für die U-Bahn-Linie U9 in München noch nicht aufgenommen worden sind. Die Initiative hierfür muss vom Freistaat Bayern ausgehen, der die Aufnahme des Vorhabens in das GVFG-Bundesprogramm befürworten muss. Im Zuge der nach dem Verfahren der Standardisierten Bewertung vorgesehenen Abstimmungen besteht die Möglichkeit, auf Besonderheiten des Vorhabens einzugehen und daraus resultierende Optionen für seine Realisierung zu erörtern. In diesem Kontext kann auch die Tragfähigkeit von Investitionen in den Neubau der U-Bahn-Linie U9 geprüft werden.



Seite 3 von 3

Das könnte grundsätzlich dann erforderlich sein, wenn verkehrlich sinnvolle Schienenvorhaben im Rahmen der Standardisierten Bewertung kein ausreichendes Nutzen-Kosten-Verhältnis erzielen. Voraussetzung für eine solche Prüfung ist, dass das jeweilige Land das damit verbundene Finanzierungsmuster befürwortet und mitträgt und die notwendige höhere Komplementärfinanzierung durch Länder, Kommunen oder Dritte gesichert ist.

Mit freundlichen Grüßen



Bayerischer Staatsminister für Wohnen, Bau und Verkehr



Christian Bernreiter

Sofort	Eilt	über Reg.	
OB	2. BM	3. BM	Dir.
303-2V Direktorium Büro des Oberbürgermeisters 27. SEP. 2022			
AZ:	zB	zV	zK
	03		
	R	E	Vw. Abt. Vorg. Ust.

Oberbürgermeister der Landeshauptstadt
München
Herrn Dieter Reiter
Marienplatz 8
80331 München

München, 19. September 2022

Integrierte Gesamtlösung; Finanzierung Vorhaltemaßnahme U9

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,
lieber Dieter,

ich bedanke mich für Dein Antwortschreiben vom 22. August 2022 zum Thema Vorhaltemaßnahme U9, in dem Du ein tatkräftiges Mitwirken der Landeshauptstadt München an Lösungen im Sinne aller Projekte bekräftigst.

Die Deutsche Bahn (DB) hat angekündigt, Ende September über die Entwicklungen zu Zeit und Kosten beim Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke offiziell zu informieren. Dies wird dann die Grundlage bilden, dass sich Anfang Oktober der Ministerrat mit dem Projekt und den geänderten Rahmenbedingungen befasst. Vor diesem Hintergrund begrüße ich, dass die Landeshauptstadt München (LHM) noch im Oktober 2022 eine Stadtratsbefassung zur U9-Vorhaltemaßnahme vorsieht. Damit sehe ich – wie in meinem Schreiben vom 27. Juli 2022 erbeten – die Voraussetzungen gegeben, bis zum 31. Oktober 2022 von Seiten der LHM eine klare Positionierung zur U9-Vorhaltemaßnahme nebst den Zusammenhangsmaßnahmen und den sog. zusätzlichen Maßnahmen zu erhalten.

Dies vorangestellt möchte ich noch auf ein paar Ausführungen aus Deinem Schreiben eingehen:

Der Wunsch der LHM im Jahr 2019, im Rahmen der von der DB empfohlenen Umplanungen beim Projekt 2. Stammstrecke auch eine U9-Vorhaltemaßnahme vorzusehen, hat dazu beigetragen, dass sich die von der DB in Aussicht gestellte Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke bereits um zwei Jahre auf Ende 2028 verändert hat. Insoweit prägt die U9-Vorhaltemaßnahme mit den Zusammenhangsmaßnahmen und den sog. zusätzlichen Maßnahmen die zeitlichen Entwicklungen bei der 2. Stammstrecke mit. Dies wird umso deutlicher, da mittlerweile Baurecht vorliegt und ohne Entscheidung über die U9-Vorhaltemaßnahme nachteilige Auswirkungen auf den Projektfortgang der 2. Stammstrecke unvermeidbar sind.

Die LHM ist als Aufgabenträger des allgemeinen ÖPNV für den geplanten Neubau der U9-Entlastungsspanne zuständig und kann für das Projekt grundsätzlich eine Komplementärförderung nach Art. 13c Abs. 2 BayFAG erhalten, sofern das Vorhaben vom Bund als förderfähig nach GVFG anerkannt wird. Gemäß den maßgeblichen Regelungen im Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) gelten die Kosten in dem Umfang als nach Art. 13c Abs. 2 BayFAG förderfähig, als sie nach dem Bundes-GVFG zuwendungsfähig sind. Die Höhe der Gesamtförderung nach GVFG und Landesmitteln wie z. B. nach BayFAG oder BayGVFG ist u. a. abhängig von der überörtlichen und verkehrspolitischen Bedeutung des Vorhabens, der finanziellen Leistungsfähigkeit des Vorhabenträgers, einem besonderen staatlichen Interesse am Vorhaben und der Höhe der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel.

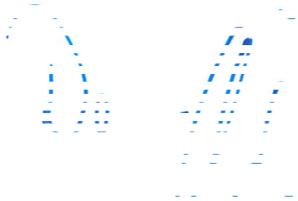
Derzeit liegen dem Freistaat weder nähere Angaben zu den Kosten des Neubaus der U9 noch belastbare Aussagen darüber vor, ob und in welcher Form bzw. Höhe der Bund beabsichtigt, den Neubau der U9 nach GVFG zu fördern. Vor diesem Hintergrund kann auf der Grundlage der geltenden Fördervoraussetzungen und -grundsätze eine Komplementärfinanzierung des Neubaus der U9 aus Mitteln des Art. 13c Abs. 2 BayFAG in Höhe des derzeit für Großvorhaben üblichen BayFAG-Fördersatzes von bis zu 10 % der nach GVFG zuwendungsfähigen Kosten grundsätzlich in Aussicht gestellt werden.

Ob und inwieweit eine höhere BayFAG-Förderung bewilligt werden könnte, kann erst nach Vorliegen genauer Angaben zur GVFG-Förderung durch den Bund und prüffähiger Antragsunterlagen unter Berücksichtigung der dann maßgeblichen Haushaltslage des Freistaates Bayern entschieden werden.

Für die Gesamtentwicklung des Öffentlichen Verkehrs kann die U9 einen wichtigen Beitrag leisten. Die aufgezeigten Fördermöglichkeiten bieten eine gute Grundlage für eine Realisierungsperspektive. Dieses gemeinsame Verständnis vorausgesetzt, gehe ich davon aus, dass der Stadtrat entsprechend die Weiterverfolgung der jetzt erforderlichen U9-Vorhaltemaßnahme und die Übernahme der mit dem Projekt zusammenhängenden Vorfinanzierung beschließt.

Dem Bayerischen Staatsminister der Finanzen und für Heimat lasse ich einen Abdruck meines Schreibens zukommen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized 'M' followed by a series of vertical lines and a final flourish.



Christian Bernreiter

Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt München
Herr Dieter Reiter
Marienplatz 8
80331 München

München, 10. November 2022

Förderung der U-Bahnlinie 9

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, lieber Dieter,

vielen Dank für das konstruktive Gespräch vom 7. November 2022, in dem wir unter anderem über die Förderung der U-Bahnlinie 9 gesprochen haben.

Die U9-Entlastungsspanne kann einen wichtigen Beitrag zur Entwicklung des öffentlichen Personenverkehrs in München leisten. Daher unterstützt der Freistaat die Landeshauptstadt München bestmöglich dabei, eine Förderung durch den Bund zu erhalten.

Wie in unserem Gespräch erläutert, kann ich zum jetzigen Zeitpunkt eine Komplementärförderung nach dem Bayerischen Finanzausgleichsgesetz (BayFAG) in üblicher Höhe von 10 % der vom Bund anerkannten zuwendungsfähigen Kosten in Aussicht stellen. Eine endgültige Entscheidung über die Höhe der Komplementärförderung ist erst bei Vorliegen genauer Angaben zur GVFG-Förderung durch den

Bund und prüffähiger Antragsunterlagen unter Berücksichtigung der dann maßgeblichen Haushaltslage möglich. Bei der Festlegung der Höhe der Komplementärförderung wird die besondere Bedeutung des Projekts berücksichtigt.

In diesem Zusammenhang möchte ich ausdrücklich darauf hinweisen, dass eine Komplementärförderung durch den Freistaat nach BayFAG auch dann möglich ist, wenn eine anteilige Förderung des Bundes auf Grundlage des Tragfähigkeitsprinzips erfolgen sollte.

Darüber hinaus biete ich gerne an, dass mein Haus das Projekt U9 zur Aufnahme in das GVFG-Bundesprogramm anmeldet. Die nächste Möglichkeit zur Anmeldung besteht bereits im Februar des kommenden Jahres. Derzeit kommt die Aufnahme in Kategorie C des Programms in Betracht. Damit wir die Anmeldung vornehmen können, benötigen wir geeignete Unterlagen zu den groben Eckpunkten des Projekts, insbesondere eine Gesamtkostenschätzung und die voraussichtliche Aufteilung des Mittelabflusses auf die einzelnen Jahre. Zur Klärung der Ausgestaltung dieser Unterlagen und den entsprechenden Einreichungsfristen bitte ich darum, dass die Landeshauptstadt auf die Regierung von Oberbayern zugeht, die dieses Schreiben in Kopie erhält.

Mit freundlichen Grüßen

Datum: 16.11.2022

Landeshauptstadt
München
Stadtkämmerei**V08143 Vorhaltemaßnahme (VHM) für die U9 Entlastungsspanne**

Änderung des Mehrjahresinvestitionsprogrammes 2022 bis 2026

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08143**Beschlussvorlage für die Vollversammlung am 30.11.2022**

Öffentliche Sitzung

I. An das Mobilitätsreferat

Die Stadtkämmerei stimmt der o. g. Beschlussvorlage in der vorliegenden Fassung nicht zu.

Wir empfehlen aus der Vorhaltemaßnahme (VHM) aus den im Folgenden genannten Gründen auszusteigen. Dies hat, wie in der Beschlussvorlage ausgeführt, die weitere Konsequenz, dass auch die Planung und Realisierung der Gesamtlinie U 9 beendet wird, da die VHM hierfür die verkehrliche Voraussetzung ist.

1. Die Kosten für die VHM belaufen sich nach jetziger Schätzung auf 562,6 Mio. € inkl. der jetzt zusätzlich beantragten Finanzmittel. Es bestehen jedoch weitere Risiken in erheblicher Millionenhöhe durch mögliche Nachforderungen der Deutschen Bahn (DB).
2. Gegen mögliche Zahlungsforderungen der DB bei einem Ausstieg der Landeshauptstadt München (LHM) aus der VHM (derzeit von der DB auf rd. 700 Mio. € beziffert) bestehen laut einem Rechtsgutachten überzeugende Gegenargumente.
3. Die Baukosten für das Gesamtvorhaben U9 sind in der Beschlussvorlage mit 4 Mrd. € angesetzt (Preisstand 2022). Indiziert auf den voraussichtlichen Fertigstellungstermin, voraussichtlich Ende der 2030er Jahre, ist von rd. 9 bis 10 Mrd. € Baukosten (inkl. VHM) auszugehen.
4. Für eine Förderung der U 9 durch Bund und Land bestehen derzeit keine konkreten Förderzusagen, da die möglichen Fördervoraussetzungen noch unklar sind. Trotz der jüngsten Rückmeldung des Bayerischen Bauministeriums sich bei der Förderung kooperativ und unterstützend zu zeigen, siehe Anlage 5 der Beschlussvorlage, ist zu befürchten, dass voraussichtlich nur eine geringe Förderung erfolgt.

Selbst wenn eine Förderung mit dem Kosten-Nutzen-Faktor 0,5 erfolgen sollte, müsste die LHM ca. 69 % der geschätzten Baukosten tragen, was bei Baukosten von 9 bis 10 Mrd. € rd. 6,2 bis 6,7 Mrd. € ausmachen würde.

5. Die Kosten der U 9 summieren sich mit anderen ÖPNV-Maßnahmen in München (Verlängerung der U5 nach Pasing bzw. nach Freiham Nord, viergleisiger Ausbau der S8 zwischen Daglfing und Johanneskirchen, verschiedene Tramneubaustrecken sowie die 2. S-Bahn-Stammstrecke) bis 2040 geschätzt und indiziert auf insgesamt rd. 30 bis 32 Mrd. €.

Bei einer sehr guten Förderquote würden Bund und Land etwa 17 bis 18 Mrd. € tragen, der Eigenanteil der LHM betrüge aber trotzdem noch immer 13 bis 14 Mrd. €. Diese Summe ist angesichts der schon jetzt stark ansteigenden Verschuldung der LHM nicht finanzierbar.

6. Eine gute Förderquote ist bei den derzeitigen dafür jährlich bereit gestellten Bundes- und Landesmitteln schon deshalb unrealistisch, weil durch die hohe Gesamtsumme viele Jahre die komplette zur Verfügung stehende Fördersumme des Bundes nach München fließen würde. Bei einer realistischen - niedrigeren - Förderquote würde sich der Eigenanteil der LHM über die 13 bis 14 Mrd. € hinaus noch deutlich erhöhen.

Im Lichte dieser Erkenntnisse und vor dem Hintergrund, dass die LHM auch noch andere Verpflichtungen, z. B. im Bereich des Schul- und Wohnungsbaus, zu erfüllen hat, ist eine Fortführung der VHM und damit des Gesamtvorhabens U 9 nicht finanzierbar.

Die Stadtkämmerei bittet darum, die Stellungnahme in die Beschlussvorlage einzuarbeiten oder als Anlage beizufügen.

Gezeichnet