



An den Oberbürgermeister  
der Landeshauptstadt München  
Herrn Dieter Reiter  
Rathaus, Marienplatz 8  
80331 München

München, 12.09.2023

### **Antrag: 2. Stammstrecke – Stopp: CO2-Bilanz? Kosten?**

Der Oberbürgermeister wird aufgefordert dafür zu sorgen, dass die Deutsche Bahn und der Freistaat Bayern ihn und uns als Stadträte nicht länger an der Nase herumführen können.

Dazu werden die Arbeiten am Projekt 2. Stammstrecke ruhend gestellt, bis

- a) eine bau- und verkehrstechnisch einwandfreie Planung unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit vorliegt, die nicht von der Deutschen Bahn allein stammt, sondern wissenschaftlich und neutral überprüft worden ist,
- b) eine neue belastbare, fundierte Kosten- und Terminplanung erarbeitet ist, ebenfalls entsprechend überprüft,
- c) die Finanzierung des Projekts durch Bund und Freistaat Bayern auch nach der aktuellen massiven Kostensteigerung gesichert ist. Der Finanzierungsvertrag von 2016 zwischen Bund und Freistaat Bayern sieht vor, dass der Bund die förderfähigen Kosten in Höhe von 60 Prozent trägt. Der Freistaat Bayern übernimmt 40 Prozent. Seit 2016 sind die geplanten Kosten von 3,2 Milliarden auf ca. 8 Milliarden Euro gestiegen; wahrscheinlich werden es sogar 14 Milliarden. Zu Planungsbeginn waren es nur 537 Millionen.
- d) klar ist, wieviel die Landeshauptstadt München tatsächlich bezahlen muss, deren Haushaltslage sehr angespannt ist,
- e) ein wissenschaftliches Gutachten über die CO2-Bilanz des Projekts vorliegt (Bilanzierung inklusive der Materialien und Dienstleistungen, die von außerhalb der Stadtgrenzen kommen, z.B. Rohstoffe, Fahrten etc., sowie Einbeziehung der entgangenen CO2-Ersparnis durch Bahnprojekte in Bayern, die nicht umgesetzt werden, weil die nötigen Mittel von der 2. Stammstrecke aufgesaugt werden, siehe diverse Berichte der Süddeutschen Zeitung),
- f) klar ist, ob die Münchner Klimaschutzziele trotz des CO2-intensiven Mega-Bauprojekts bis 2030/2035 erreicht werden und wenn nicht, wann dann – also wie viele Jahre die 2. Stammstrecke in Betrieb sein muss, bis ihre CO2-Bilanz positiv wird. München wollte eigentlich 2035 **klimaneutral** sein, die Stadtverwaltung schon 2030.

Gleichzeitig sollen die längst bekannten, aber ignorierten Alternativen zur 2. Stammstrecke wissenschaftlich untersucht und hinsichtlich der oben genannten Punkte bewertet werden.

## **Begründung:**

Die Berichte zum Untersuchungsausschuss zur 2. Stammstrecke im Bayerischen Landtag legen eindrucksvoll dar, dass die Planer des im Jahr 2001 beschlossenen Vorhabens weit davon entfernt sind, verlässliche aktuelle Daten zu den Kosten, zur Laufzeit und zum Leistungsumfang liefern zu können.

Der Leiter des Mobilitätsreferats Herr Dunkel führte im Landtags-Untersuchungsausschuss zur 2. Stammstrecke aus, dass das Fazit einer Studie der Stadt war, dass die Klimaschutzziele 2030 nur mit Fertigstellung der zweiten Stammstrecke hätten erreicht werden können. Durch die Verzögerungen sei dies nun nicht mehr möglich. Durch die Zeitverschiebungen seien nun auch zentrale, innerstädtische Projekte zum Erliegen gekommen bzw. massiv nach hinten geschoben worden.

Zudem bestätigte Herr Dunkel auf Nachfrage im Untersuchungsausschuss, dass man derzeit für die U9 noch keine Förderfähigkeit sehe.

Was das für die Kostenbeteiligung der Stadt München bedeutet, ist völlig unklar.

Die Finanzierung aller Bauprojekte im Münchner Nahverkehr steht somit auf wackligen Füßen. Nicht realisierbar wären auf Grund von fehlenden Fördermittelzusagen u.a. die U9, U5 Verlängerung West, U5 Verlängerung Taufkirchen/Ottobrunn, U6 Verlängerung Süd, Tram-West-Tangente, Tram 23/24, Regionalzughalt Poccistraße, S4 Ausbau Pasing-Buchenau, Ausbau der Haltestelle Heimeranplatz, Strecke von Wolfratshausen nach Geretsried und die Elektrifizierung München-Wasserburg.

Die Grünen im Bayerischen Landtag plädieren für einen Projektabbruch der 2. Stammstrecke und sprechen sich seit 2001 gegen diese aus.

## **Initiative:**

Dirk Höpner  
Stadtrat