

## Antwort

### der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, René Bochmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD  
– Drucksache 20/5775 –**

### **Verzögerungen beim Ausbauprojekt Zweite Stammstrecke München**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Das Ausbauprojekt Zweite Stammstrecke München ist ein gemeinsames Ausbauprojekt der Deutschen Bahn AG, des Freistaates Bayern, der Landeshauptstadt München, des Bundes und anderer Partner (vgl. <https://www.2.stammstrecke-muenchen.de/projektpartner.html>). Durch den Bau der Zweiten Stammstrecke soll die bestehende S-Bahn-Stammstrecke entlastet werden (<https://www.2.stammstrecke-muenchen.de/start.html>).

Vorhabenträgerin ist das Tochterunternehmen der Deutschen Bahn (DB), DB Netz AG (<https://www.2.stammstrecke-muenchen.de/planfeststellungsunterlagen-56.html>). An der Finanzierung des Projektes sind die DB AG, der Bund, das Land Bayern sowie die Landeshauptstadt München beteiligt (<https://www.br.de/nachricht/stammstrecke-s-bahn-muenchen-bahngipfel-102.html>). Seitens des Bundes findet die Finanzierung über GVFG (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz)-Mittel statt; er übernimmt insgesamt 60 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten (<https://www.sueddeutsche.de/muenchen/muenchen-zweite-stammstrecke-bund-kostenuebernahme-1.5617456>).

Ende Juni 2022 wurde bekannt, dass das Projekt Zweite Stammstrecke München statt der veranschlagten 3,85 Mrd. nun 7,2 Mrd. Euro kosten und sich der Fertigstellungstermin vom Jahr 2028 auf 2037 verschieben würde (<https://www.sueddeutsche.de/muenchen/muenchen-zweite-stammstrecke-pressekonferenz-berner-reiter-kosten-reiter-1.5612194>). Diese Erkenntnisse wurden von einer vom bayerischen Verkehrsministerium eingesetzten Monitoringgruppe im November 2021 erstellt, jedoch seitens des bayerischen Verkehrsministeriums erst im Juni 2022 bekannt gegeben (vgl. <https://www.abendzeitung-muenchen.de/muenchen/stammstrecken-streit-wusste-der-freistaat-seit-november-bescheid-art-828468>). Ein für den 30. Juni 2022 anberaumtes Treffen mit dem Bundesminister für Digitales und Verkehr, Dr. Volker Wissing, in der bayerischen Staatskanzlei konnte aufgrund terminlicher Unpässlichkeiten des Bundesministers nicht stattfinden (vgl. Antwort zu Frage 6 auf Bundestagsdrucksache 20/3139).

Jüngeren Presseberichten ist nun zu entnehmen, dass bereits im Oktober 2020 ein geplanter „Krisengipfel“ nicht zustande gekommen sein soll. Ein Dokument der DB Netz AG, in dem dargelegt sein soll, weshalb der angesetzte Zeitplan nicht eingehalten werden könne, soll die damalige bayerischen Ver-

kehrministerin Kerstin Schreyer erhalten haben. Diese soll das in Rede stehende Dokument an den damaligen Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer mit gleichzeitiger Bitte um Unterstützung weitergesandt haben. Auf Initiative der damaligen Ministerin Kerstin Schreyer sollte ein „Krisengipfel“ anberaumt werden, an dem neben dem bayerischen Ministerpräsident Dr. Markus Söder der damalige Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer, Oberbürgermeister Dieter Reiter sowie das damals für die Bahninfrastruktur zuständige DB-Vorstandsmitglied Ronald Pofalla teilnehmen sollten. Dieser soll wenig später wieder abgesagt worden sein. Ronald Pofalla soll das in Rede stehende Dokument der DB Netz AG als nicht mehr als eine „erste Diskussionsbasis“ bezeichnet haben (vgl. <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/muenchen-s-bahn-zweite-stammstrecke-andreas-scheuer-1.5663317?reduced=true>).

Das in Rede stehende Dokument erscheint den Fragestellern nicht nur aufgrund der dargelegten drohenden Verschiebung des Fertigstellungstermins brisant, sondern auch aufgrund der zu erwartenden Kostensteigerung, die Auswirkungen auf den Nachweis der Gesamtwirtschaftlichkeit des Projektes hätten; dieser müsste nach Einschätzung der Fragesteller erneut erbracht werden.

1. Gab es nach Kenntnis der Bundesregierung, nachdem die damalige bayerische Landesverkehrsministerin Kerstin Schreyer Kontakt mit dem damaligen Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer aufgenommen und auf die drohenden Projektverzögerungen hingewiesen hatte, einen Kontakt von Vertretern der Bundesregierung mit dem damaligen Vorstandsmitglied der DB AG Ronald Pofalla, und wenn ja, welche Inhalte wurden ausgetauscht (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
2. Wer hat nach Kenntnis der Bundesregierung veranlasst, dass der für Oktober 2020 anberaumte „Krisengipfel“ abgesagt wurde (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
3. Welche Maßnahmen veranlasste nach Kenntnis der Bundesregierung der damalige Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer infolge der Zusendung des in Rede stehenden Dokuments der DB AG durch die damalige bayerische Verkehrsministerin Kerstin Schreyer (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
4. Gab es nach Kenntnis der Bundesregierung seitens des damaligen Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) eine Mitteilung an den bayerischen Ministerpräsidenten Dr. Markus Söder, um diesen über die veränderte Situation des Projektes Zweite Stammstrecke München zu unterrichten (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller, bitte ausführen)?
5. Wer hat nach Kenntnis der Bundesregierung die Absage des für Oktober 2020 geplanten Treffens in München veranlasst, und mit welcher Begründung (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
6. Gab es im Oktober 2020 Bemühungen seitens des damaligen Bundesverkehrsministers, einen zeitnahen Gesprächstermin doch noch zustande zu bringen, und wenn ja, weshalb führten diese nicht zu einem Erfolg, und wenn nein, weshalb gab es keine solchen Bemühungen?

Die Fragen 1 bis 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Mitglieder der Bundesregierung pflegen im Rahmen der Aufgabenwahrnehmung Kontakte mit einer Vielzahl von Akteuren aller gesellschaftlichen Gruppen. Unter diesen regelmäßigen Austausch fallen Gespräche und auch Kommunikation in anderen Formen (schriftlich, elektronisch, telefonisch). Es ist weder rechtlich geboten, noch im Sinne einer effizienten und ressourcenschonenden öffentlichen Verwaltung leistbar, entsprechende Informationen und Daten (z. B. sämtliche Veranstaltungen, Sitzungen und Termine nebst Teilnehmerinnen und Teilnehmern) vollständig zu erfassen oder entsprechende Dokumentationen darüber zu erstellen oder zu pflegen.

Eine Verpflichtung zur Erfassung sämtlicher geführter Gespräche oder deren Ergebnisse – einschließlich Telefonate und elektronischer Kommunikation – besteht nicht. Auf der Grundlage der vorliegenden Erkenntnisse sowie vorhandener Unterlagen und Aufzeichnungen wurden keine Termine, Gespräche oder Kontakte entsprechend der Fragestellungen gefunden.

7. Würden nach Einschätzung der Bundesregierung die bekannt gewordenen Kostensteigerungen (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller) dazu führen, dass der Nachweis der Gesamtwirtschaftlichkeit des Projektes erneut zu erbringen ist?
11. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell einen Vorgang, der sich mit dem erneuten Nachweis der Gesamtwirtschaftlichkeit des Projekts Zweite Stammstrecke München beschäftigt und auf dem Kostenermittlungen der DB Netz AG beruhen?

Die Fragen 7 und 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Am Anfang des Jahres 2022 wurde im Auftrag des Freistaates Bayern mit der Erstellung einer neuen Nutzen-Kosten-Untersuchung gemäß der Verfahrensanleitung Version 2016+ zum Nachweis der Gesamtwirtschaftlichkeit begonnen.

8. Ist es nach Einschätzung der Bundesregierung zutreffend, dass Zuschüsse des Bundes, sollte ein Nachweis der Wirtschaftlichkeit aufgrund veränderter Kostenschätzungen nicht mehr erbracht werden können, seitens des Freistaats Bayern zurückgezahlt werden müssten?

Sofern der Nachweis der Gesamtwirtschaftlichkeit eines Vorhabens nicht mehr gegeben ist, sind gemäß des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes bereits ausgezahlte Bundesfinanzhilfen an den Bund zurück zu erstatten.

9. Wer trägt das Finanzierungsrisiko für weitere Kostensteigerungen: der Bund, der Freistaat Bayern, die Landeshauptstadt München oder die DB AG?

Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr hat gegenüber der DB Netz AG erklärt, die Komplementärfinanzierung der 2. S-Bahn-Stammstrecke München sicherzustellen.

10. Kam es nach Kenntnis der Bundesregierung seit Bekanntwerden möglicher Kostensteigerungen im Sommer 2022 zu neuen Anträgen im Zusammenhang mit Planfeststellungsverfahren seitens der DB Netz AG beim Eisenbahnbundesamt?

Seit 1. Juni 2022 sind beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) nachfolgend aufgeführte, neue Planfeststellungsanträge im Zusammenhang mit der 2. S-Bahn-Stammstrecke München eingegangen:

Planfeststellungsabschnitt 1 Laim – Karlsplatz:

(Planfeststellungsbeschluss vom 9. Juni 2015)

- 23. Planänderung (Verlegung Lüftungsbauwerk): Antrag vom 2. Februar 2023,
- 25. Planänderung (Temporäre Einleitung von Grundwasser ins Kanalnetz im Bereich Hauptbahnhof): Antrag vom 23. Januar 2023, Planfeststellungsbeschluss ergangen am 7. Februar 2023.

Planfeststellungsabschnitt 2 Karlsplatz – westliches Isarufer:

(Planfeststellungsbeschluss vom 24. August 2009)

- 9. Planänderung (Anpassung Wasserrecht Marienhof): Antrag vom 1. August 2022, Planfeststellungsbeschluss ergangen am 25. Oktober 2022.

Planfeststellungsabschnitt 3 neu westliches Isarufer – Leuchtenbergring:

(Planfeststellungsbeschluss vom 25. April 2016)

- 3. Planänderung (Verlegung Fernwärmeleitung Maximiliansanlagen): Antrag vom 13. Juli 2022, Planfeststellungsbeschluss ergangen am 24. Januar 2023,
- 4. Planänderung (Verlegung eines Kanals der Münchener Stadtentwässerung): Antrag vom 10. Oktober 2022.

Elektronisches Stellwerk ESTW-Ost:

(Plangenehmigung vom 18. Mai 2021)

- 1. Planänderung (verschiedene Änderungen): Antrag vom 3. Februar 2023.