

Bayerisches Staatsministerium für
Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie
Die Staatssekretärin



Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie
80525 München

Präsidentin des Bayerischen Landtags
Frau Barbara Stamm
Maximilianeum
81627 München

Telefon
089 2162-2255

Telefax
089 2162-2760

Ihr Zeichen
Ihre Nachricht vom
PI/G-4253-3/461 bis 3/463 W
24.03.2010

Bitte bei Antwort angeben
Unser Zeichen, Unsere Nachricht vom
VII/4-7050/1147/3

München,
14.07.2010

**Schriftliche Anfragen des Herrn Abgeordneten Dr. Martin Runge vom
21.03.2010 betreffend Finanzierung und Realisierung von Infrastruk-
turprojekten des SPNV und des Allgemeinen ÖPNV in Bayern I, II und
III (Infrastrukturprojekte SPNV/ÖPNV I, II und III)**

Anlagen: 5 Abdrucke dieses Schreibens

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

die drei Schriftlichen Anfragen beantworte ich wie folgt:

**Finanzierung und Realisierung von Infrastrukturprojekten des SPNV
und des Allgemeinen ÖPNV in Bayern I (Infrastrukturprojekte
SPNV/ÖPNV I)**

Zu Frage 1 a):

1. S-Bahn München, Zweiter S-Bahn-Tunnel

Investitionskosten: 1.518 Mio. € (Preisstand 2004) einschließlich der
Planungskosten und sog. „Netzergänzender Maßnahmen“ auf den
Außenästen,

Finanzierung: auf Grundlage GVFG-Bundesprogramm,

Baubeginn: 2011,

Fertigstellung: Dez. 2017.

Dienstgebäude
Prinzregentenstr. 28, 80538 München
Abteilung Landesentwicklung
Prinzregentenstr. 24, 80538 München
Öffentliche Verkehrsmittel: U4, U5 (Lehel); 17, 100 (Nationalmuseum/Haus der Kunst)

Telefon Vermittlung
089 2162-0
Telefax
089 2162-2760

E-Mail
poststelle@stmwivt.bayern.de
Internet
www.stmwivt.bayern.de



2. S-Bahn München, 4-gleisiger Ausbau der ABS 38 Berg am Laim – Markt Schwaben

Investitionskosten: rund 800 bzw. 950 Mio. € (ohne bzw. mit Messeanbindung; Stand Kostenschätzung aus der Vorplanung),

Finanzierung: auf Grundlage des BSchWAG angestrebt, noch keine belastbaren Angaben zum Baubeginn möglich, da Bundesprojekt und abhängig von der derzeit laufenden Bedarfsplanüberprüfung des Bundes,

Bauzeit: ca. 7 Jahre (Grobschätzung aus der Vorplanung).

3. S-Bahn München, S7 Wolfratshausen - Geretsried

Investitionskosten: rund 120 Mio. €,

Finanzierung: auf Grundlage GVFG-Bundesprogramm, noch keine belastbaren Angaben zum Baubeginn möglich,

Bauzeit: ca. 4 Jahre.

4. S-Bahn München, Erdinger Ringschluss

a) Baustufe 1: Anbindung Nordostbayerns an den Flughafen

Investitionskosten: rund 125 Mio. € (Stand Kostenrechnung aus der Entwurfsplanung),

Finanzierung: auf Grundlage GVFG-Bundesprogramm angestrebt,

Baubeginn: ab 2012 möglich,

Bauzeit: ca. 4,5 Jahre.

b) Baustufe 2: Lückenschluss zwischen Flughafen und Erding

Investitionskosten: bis zu rund 320 Mio. € je nach Planungsvariante (Stand Kostenschätzung aus der Vorplanung),

Finanzierung: auf Grundlage GVFG-Bundesprogramm angestrebt,

Baubeginn: abhängig von den Ergebnissen des Variantenentscheids sowie der Entwurfs- und Genehmigungsplanung,

Bauzeit: ca. 5 Jahre (Grobschätzung aus der Vorplanung).

c) Baustufe 3: Walpertskirchener Spange

Investitionskosten: bis zu rund 140 Mio. € je nach Planungsvariante (Stand Kostenschätzung aus der Vorplanung),

Finanzierung: auf Grundlage des BSchWAG angestrebt,

Baubeginn: abhängig von den Ergebnissen des Variantenentscheids sowie der Entwurfs- und Genehmigungsplanung,

Bauzeit: ca. 5 Jahre (Grobschätzung aus der Vorplanung).

5. S-Bahn München, S4 West, Ausbau Pasing - Buchenau (bzw. Pasing - Eichenau), einschließlich Entschärfung des Engpasses Westkopf Pasing

Investitionskosten (Stand Vorplanung): rund 345 Mio. € (Pasing - Eichenau),

Finanzierung: auf Grundlage GVFG-Bundesprogramm (ggf. Nachfolgeregelungen) angestrebt,

keine belastbaren Angaben zum Baubeginn möglich, da bisher nur Vorplanung vorliegt,

Bauzeit: ca. 7 Jahre (Grobschätzung aus der Vorplanung).

6. S-Bahn Nürnberg, 2. Baustufe, Bamberg – Nürnberg – Hartmannshof, 1. BA: Bamberg – Nürnberg

Gesamtkosten: 213 Mio. €, davon 155 Mio. € zuwendungsfähig

Finanzierung: im GVFG-Bundesprogramm,

Baukosten: 60% Bund, 40% Land (25% FAG, 15% Landes-GVFG)

zzgl. Planungskostenpauschale von 7% der zuwendungsfähigen (zweif.) Baukosten (FAG).

Das Projekt ist in Realisierung.

Inbetriebnahme: Ende 2010 (Hp. Fürth-Steinach, Fürth-Stadeln: nicht vor 2013; Hp. Paul-Gossen-Str.: 2013).

7. S-Bahn Nürnberg – Ansbach (– Dombühl)

a) S-Bahn Nürnberg - Ansbach

Gesamtkosten: 92 Mio. €, davon 66 Mio. € zuwendungsfähig,

Finanzierung im GVFG-Bundesprogramm,

Baukosten: 60% Bund, 40% Land (25% FAG, 15% Landes-GVFG)

zzgl. Planungskostenpauschale von 7% der zweif. Baukosten (FAG).

Das Projekt ist in Realisierung.

Inbetriebnahme: Ende 2010.

(Verzögerung bei Hp. Oberasbach, Petersaurach Nord).

b) S-Bahn-Durchbindung Ansbach – Dombühl

Investitionskosten: ca. 5 Mio. €,

Finanzierung im GVFG-Bundesprogramm (Zusatzvorhaben zu 7.a),

Baukosten: 60% Bund, 40% Land (25% FAG, 15% Landes-GVFG)

zzgl. Planungskostenpauschale von 7% der zweif. Baukosten (FAG),

Baubeginn: 2012,

Inbetriebnahme: nicht vor 2013.

8. S-Bahn Nürnberg, 2. Baustufe, Bamberg – Nürnberg – Hartmannshof, 2. BA: Lauf links der Pegnitz – Hartmannshof

Gesamtkosten: 55 Mio. €, davon 46 Mio. € zuwendungsfähig,
Übernahme in GVFG-Bundesprogramm zum 1.1.2009,
Baukosten: 60% Bund, 40% Land (25% FAG, 15% Landes-GVFG)
zzgl. Planungskostenpauschale von 7% der zwf. Baukosten (FAG).
Das Projekt ist in Realisierung.
Inbetriebnahme: Ende 2010.

9. S-Bahn Nürnberg Hbf – Neumarkt (Opf)

Gesamtkosten: 62 Mio. €, davon 52 Mio. € zuwendungsfähig,
Übernahme in GVFG-Bundesprogramm zum 1.1.2009,
Baukosten: 60% Bund, 40% Land (25% FAG, 15% Landes-GVFG)
zzgl. Planungskostenpauschale von 7% der zwf. Baukosten (FAG).
Das Projekt ist in Realisierung.
Inbetriebnahme: Ende 2010 .

Zu Frage 1 b):

1. Mobilitätsdrehscheibe Hauptbahnhof Augsburg

Gesamtkosten: 213 Mio. €, davon 158 Mio. € zuwendungsfähig,
Finanzierung: 60 % Bund, 23 % Land (20 % FAG, 3 % Landes-GVFG),
Baubeginn erstes Teilprojekt in 2007,
Inbetriebnahme letztes Teilprojekt geplant 2018.

2. U-Bahn München, U3 Nord OEZ – Moosach

Gesamtkosten: 205 Mio. €, davon 173 Mio. € zuwendungsfähig,
Finanzierung: 60 % Bund, 20 % Land (FAG),
Baubeginn ist erfolgt;
Inbetriebnahme geplant Ende 2010.

3. U-Bahn München, U6 – Süd Planegg Klinikum Großhadern – Martinsried

Gesamtkosten: 67 Mio. €, davon 60 Mio. € zuwendungsfähig,
Finanzierung: 60 % Bund, 35 % Land (15 % FAG, 15 % Landes-GVFG, 5 % Haushalt StMWFK),
Baubeginn: 2011,
Bauzeit: 4 Jahre.

- 4. U-Bahn Nürnberg - Fürth BA 3.1 Stadthalle Fürth – Fürth Hardhöhe**
Gesamtkosten: 124 Mio. €, davon zuwendungsfähig 98 Mio. €,
Finanzierung: 60 % Bund, 30 % Land (17 % FAG, 13 % Landes-GVFG),
Vorhaben ist realisiert;
Inbetriebnahme Dezember 2007.
- 5. U-Bahn Nürnberg – Fürth Hardhöhe – Fürth Kiesbühl**
Gesamtkosten: 58 Mio. €, davon zuwendungsfähig 45 Mio. €,
Finanzierung: 60 % Bund, 20 % Land (FAG),
Baubeginn: derzeit offen.
- 6. U-Bahn Nürnberg, BA 1 Gustav-Adolf-Straße – Friedrich-Ebert-Platz einschl. AGT BA 1.1, 1.2 und 1.3**
Gesamtkosten: 243 Mio. €, davon zuwendungsfähig 191 Mio. €,
Finanzierung: 60 % Bund, 25 % Land (20 % FAG, 5 % Landes-GVFG für die Strecke, 7,5 % Landes-GVFG für Ausrüstung AGT),
Baubeginn BA 1.1 und 1.2: in 2001; Baubeginn BA 1.3: in 2007,
Inbetriebnahme BA 1.1 und 1.2: in Betrieb seit 2008; BA 1.3: geplant 2011.
- 7. U-Bahn Nürnberg, U3, Baustufe 2, Nordwestring – Gebersdorf (Friedrich-Ebert-Platz – Nordwestring BA 3 und Gustav-Adolf-Str. – Gebersdorf BA 2.)**
Gesamtkosten: 227 Mio. €, davon zuwendungsfähig 200 Mio. €,
Finanzierung: 60 % Bund, 20 % Land (FAG),
Baubeginn geplant 2011,
Inbetriebnahme geplant 2019.
- 8. Straßenbahn Würzburg, Linie 6, Würzburg Hbf – Hubland**
Gesamtkosten: 110 Mio. €, davon zuwendungsfähig 90 Mio. €,
Finanzierung: 60 % Bund, 20 % Land (FAG),
Baubeginn: geplant 2014,
Inbetriebnahme: geplant 2017.

Zu Frage 2:

Für Schienenverkehrsprojekte (bundeseigene und nichtbundeseigene Eisenbahnen) mit zuwendungsfähigen Gesamtkosten in Höhe von mehr als 50 Millionen Euro wurden in den Jahren von 2000 bis 2009 Zuwendungen in Höhe von rd. 130,8 Mio. Euro aus FAG-Mitteln gewährt.

Die Zuwendungen verteilen sich auf 8 Maßnahmen.

Zu Frage 3:

Für Schienenverkehrsprojekte (bundeseigene und nichtbundeseigene Eisenbahnen) mit zuwendungsfähigen Gesamtkosten in Höhe von weniger als 50 Millionen Euro wurden in den Jahren von 2000 bis 2009 Zuwendungen in Höhe von rd. 55,2 Mio. € aus FAG-Mitteln gewährt.

Die Zuwendungen verteilen sich auf 87 Maßnahmen.

Zu Frage 4:

Für Schienenverkehrsprojekte (bundeseigene und nichtbundeseigene Eisenbahnen) mit zuwendungsfähigen Gesamtkosten in Höhe von mehr als 50 Millionen Euro wurden in den Jahren von 2000 bis 2009 Zuwendungen in Höhe von rd. 246,8 Mio. € aus Regionalisierungsmitteln gewährt.

Die Zuwendungen verteilen sich auf 8 Maßnahmen.

Zu Frage 5:

Für Schienenverkehrsprojekte (bundeseigene und nichtbundeseigene Eisenbahnen) mit zuwendungsfähigen Gesamtkosten in Höhe von weniger als 50 Millionen Euro wurden in den Jahren von 2000 bis 2009 Zuwendungen in Höhe von rd. 291,2 Mio. € aus Regionalisierungsmitteln gewährt.

Die Zuwendungen verteilen sich auf 287 Maßnahmen.

Zu Frage 6:

Für Schienenverkehrsprojekte (bundeseigene und nichtbundeseigene Eisenbahnen) mit zuwendungsfähigen Gesamtkosten in Höhe von mehr als 50 Millionen Euro wurden in den Jahren von 2000 bis 2009 keine Zuwendungen aus BayGVFG-Landesmitteln gewährt.

Zu Frage 7:

Für Schienenverkehrsprojekte (bundeseigene und nichtbundeseigene Eisenbahnen) mit zuwendungsfähigen Gesamtkosten in Höhe von weniger als 50 Millionen Euro wurden in den Jahren von 2000 bis 2009 Zuwendungen in Höhe von rd. 4,5 Mio. € aus BayGVFG-Landesmitteln gewährt.

Die Zuwendungen verteilen sich auf 47 Maßnahmen.

Finanzierung und Realisierung von Infrastrukturprojekten des SPNV und des Allgemeinen ÖPNV in Bayern II (Infrastrukturprojekte SPNV/ÖPNV II)

Zu Frage 1:

Für Investitionen in den Allgemeinen ÖPNV außerhalb der in den Fragen 2 bis 7 der Schriftlichen Anfrage Infrastrukturprojekte SPNV/ÖPNV I genannten Maßnahmen wurden in den Jahren von 2000 bis 2009 Zuwendungen in Höhe von rd. 359,0 Mio. € aus FAG-Mitteln gewährt.

Zu Frage 2:

Für Investitionen in den Allgemeinen ÖPNV außerhalb der in den Fragen 2 bis 7 der Schriftlichen Anfrage Infrastrukturprojekte SPNV/ÖPNV I genannten Maßnahmen wurden in den Jahren von 2000 bis 2009 Zuwendungen in Höhe von rd. 488,2 Mio. € aus BayGVFG-Landesmitteln gewährt.

Zu Frage 3:

Für Investitionen in den Allgemeinen ÖPNV außerhalb der in den Fragen 2 bis 7 der Schriftlichen Anfrage Infrastrukturprojekte SPNV/ÖPNV I genannten

ten Maßnahmen wurden in den Jahren von 2000 bis 2009 Zuwendungen in Höhe von rd. 674,0 Mio. € aus Regionalisierungsmitteln gewährt.

Zu Frage 4:

Da es sich bei den Mitteln nach § 8 Abs. 2 BSchwAG um Bundesmittel handelt, gibt es landesseitig keine Aufstellung zu den in den letzten zehn Jahren je Jahr daraus aufgewendeten Summen.

Zu Frage 5:

Bei den in der Antwort der Staatsregierung (Landtagsdrucksache 15/4946) genannten Ausgaberesten aus den Regionalisierungsmitteln handelt es sich um saldierte Beträge.

Zu Frage 6:

Zum Jahresende 2009 war ein Ausgabereist aus den Regionalisierungsmitteln in Höhe von 224,7 Mio. € vorhanden.

Die Ausgabereiste sind im Bereich des Kap. 07 07 für Maßnahmen des Schienenpersonennahverkehrs reserviert. Die in jedem Jahr uneingeschränkt übertragenen Ausgabereiste stellen zusammen mit den veranschlagten bzw. eingehenden Mitteln die maximale Ausgabebefugnis im Haushaltsjahr für Zwecke des SPNV im Rahmen der Vorgaben in Kap. 07 07 dar. Im Hinblick auf die anstehenden großen Investitionsmaßnahmen sind die Reste in der mittelfristigen Finanzplanung hierfür festgelegt und bewusst angespart worden.

Zu Frage 7:

Der Freistaat Bayern hat sich am Transrapid-Projekt mit 2,2 Mio. € finanziell beteiligt. Die finanzielle Beteiligung erfolgte zur Erstellung der notwendigen Planungsunterlagen. Die gesamten Planungsunterlagen wurden mit Projektabbruch vereinbarungsgemäß von der DB Magnetbahn GmbH an den Freistaat Bayern übergeben.

Finanzierung und Realisierung von Infrastrukturprojekten des SPNV und des Allgemeinen ÖPNV in Bayern III (Infrastrukturprojekte SPNV/ÖPNV III)

Zu Frage 1:

Die Staatsregierung erwartet in den nächsten zehn Jahren Mittel aus dem GVFG-Bundesprogramm in Höhe von mindestens 600 Mio. €. Weitere Verhandlungen mit dem Bundesministerium für Verkehr sind geplant.

Zu Frage 2:

Nach derzeitigem Stand stehen für Infrastrukturvorhaben im Freistaat Bayern aus Bundesmitteln nach § 8 Abs. 2 BSchwAG jährlich 24 Mio. € zur Verfügung. Diese Situation ist vertraglich in der sog. Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LUFV) zwischen Bund und Bahn bis 2013 einschließlich festgeschrieben. Sofern es entsprechende Nachfolgevereinbarungen gibt, stehen in den nächsten zehn Jahren danach insgesamt 240 Mio. € zur Verfügung.

Zu Frage 3a) und 3b):

Im Doppelhaushalt 2009/2010 sind im Haushaltsjahr 2010 für die Investitionshilfen an Gemeinden und Gemeindeverbände nach dem Bayer. ÖPNV-Gesetz 67,7 Mio. € ausgewiesen, die dem Baufortschritt entsprechend für die derzeit im Bau befindlichen Anlagen verwendet werden.

Der Doppelhaushalt 2011/2012 ist noch nicht verabschiedet, der künftige Haushaltsanschlag deshalb noch nicht bekannt.

Zu Frage 4a) und 4b):

In den nächsten zehn Jahren stehen dem Freistaat aus Regionalisierungsmitteln insgesamt rd. 11 Mrd. € zur Verfügung. Aus den Regionalisierungsmitteln sind primär die Entgelte für die bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen bestellten Verkehrsleistungen zu decken.

Der für Investitionen zur Verfügung stehende Betrag ist noch nicht konkret absehbar. Aus dem zur Verfügung stehenden Betrag sind insbesondere Schienenverkehrsprojekte, für die bereits eine Finanzierungszusage erteilt wurde, sowie die neu angemeldeten und geplanten Schienenverkehrsprojekte zu finanzieren. Die Verwendung der Mittel orientiert sich am Baufortschritt der im Bau befindlichen Anlagen und am Planungsfortschritt der angemeldeten Vorhaben. Die für die Investitionsförderung exakt zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel können deshalb in der Vorschau nicht benannt und auch nicht konkreten Vorhaben zugeordnet werden.

Zu Frage 5a) und 5b):

In den Jahren von 2010 bis 2013 stehen aus den dem Freistaat nach dem Entflechtungsgesetz zugewiesenen Mitteln für Vorhaben des Öffentlichen Personennahverkehrs vsl. Haushaltsmittel in Höhe von rd. 263 Mio. € zur Verfügung. Diese Mittel sind vollständig für Vorhaben kommunaler und sonstiger privater Vorhabensträger gebunden. Die Finanzierung von Schienenverkehrsprojekten aus den nach dem Entflechtungsgesetz zur Verfügung stehenden Mitteln ist nicht beabsichtigt.

In welcher Höhe ab 2014 Mittel nach dem Entflechtungsgesetz zur Verfügung stehen, ist derzeit noch nicht geklärt. Nach der derzeitigen Regelung im Entflechtungsgesetz entfällt auf jeden Fall die spezifische Zweckbindung für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse.

Zu Frage 6):

Wie zu Frage 3, 4 und 5 dargestellt, ist eine konkrete Vorschau derzeit nicht möglich.

Mit freundlichen Grüßen

Katja Hessel