



Dr. Anton Hofreiter

Mitglied des Deutschen Bundestages
Bündnis 90/Die Grünen

Zweiter Tunnel: Stand der Finanzierung (zuletzt aktualisiert am 15.05.2012)

Wer soll das bezahlen?	Wo steht das?	Betrag
Freistaat Bayern	Haushalt 2011/12, Kap. 07 07, Titel 892 05 Finanzierungsanteil Bayern für den 2. Tunnel	936 Mio. EUR
Freistaat Bayern	Nachtragshaushalt 2012, Kap. 07 07, Titel 861 03 „Vorfinanzierung von GVFG-Zuschüssen 2. Tunnel“	350 Mio. EUR
„Anderweitig“???	„Vorfinanzierung von GVFG-Zuschüssen 2. Tunnel“	350 Mio. EUR
Deutsche Bahn	laut Bau- und Finanzierungsvertrag vom 8.04.2011	133 Mio. EUR
Zwischensumme		1.769 Mio. EUR
Aktueller Kostenstand	2,0 Mrd. + 200 Mio. Risikopuffer (sicher benötigt)	2.200 Mio. EUR
Fehlbetrag		431 Mio. EUR
Bund???	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)- Bundesprogramm - noch keine Aufnahme in die tat- sächliche Förderung!! Maximaler Betrag laut Ram- sauer:	200 Mio. EUR
Fehlbetrag		231 Mio. EUR

Erläuterungen zur Tabelle:

- Der Betrag von 1.769 Mio. EUR ist deswegen wichtig, weil dies die Summe ist, die dem Bau- und Finanzierungsvertrag zugrunde liegt (Preisstand 2009).
- Gegenwärtig wird versucht, wenigstens die 1.769 Mio. EUR zusammenzubekommen, damit der Bau- und Finanzierungsvertrag aufrecht erhalten werden kann.
- Baurecht für den zweiten Tunnel besteht noch nicht, da erst der Planfeststellungsbeschluss für den mittleren Abschnitt vorliegt und beklagt wird. Die Planfeststellungsverfahren für die Abschnitte West und Ost laufen noch.
- Der Bau- und Finanzierungsvertrag steht unter dem Vorbehalt, dass der Freistaat Bayern die Durchfinanzierung des Projekts garantiert.
- Geht man vom aktuellen Kostenstand von 2,2 Mrd. EUR aus, fehlen neben den oft genannten 700 Mio. EUR, für die eine „Vorfinanzierung“ gesucht wird (2 x 350 Mio. EUR), weitere 431 Mio. EUR. Unter der Annahme, dass der Bund 200 Mio. EUR aus dem GVFG-Bundesprogramm beisteuert, fehlen immer noch 231 Mio. EUR, trotz „Vorfinanzierung“. Intern werden auch schon Gesamtkosten von 2,5 Mrd. EUR genannt.
- Bei Kosten von 2,2 Mrd. EUR hat der zweite Tunnel ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,04 (offiziell DB, siehe <http://www.2.stammstrecke-muenchen.de/das-projekt/finanzierung-zeitplan/>) (Das ist sehr nahe an der kritischen Grenze der Förderwürdigkeit von 1,0 – da fragt man sich, weshalb der Tunnel so wichtig sein soll!?)
- Der Bund hat bis heute den zweiten Tunnel NICHT in die Kategorie „a“ (= „aufgrund geprüften Finanzantrags endgültig aufgenommen“) des GVFG-Bundesprogramms aufgenommen; erst dann könnten überhaupt Bundesfinanzhilfen fließen. Das Projekt ist in Kategorie „c“ (= „aufgrund Anmeldung bedingt aufgenommen“). Mündlich hat der Bund von maximal 200 Mio. EUR gesprochen.
- Der Bund hat nicht nur vorübergehend kein Geld, sondern dauerhaft. Das bedeutet: jede sog. „Vorfinanzierung“ ist eine Kostenübernahme.
- Im GVFG-Bundesprogramm steht von 2012-2019 eine Fördersumme in Höhe von 2,0 Mrd. EUR für alle alten Bundesländer zur Verfügung. Die alten Bundesländer haben aber Förderwünsche in Höhe von 5,8 Mrd. EUR angemeldet – Differenz: 3,8 Mrd. EUR.
- Das GVFG-Bundesprogramm endet 2019 (Grundgesetz Art. 125c Abs. 2). Dies ist ein Ergebnis der Föderalismusreform 2006, wonach der ÖPNV keine Gemeinschaftsaufgabe von Bund und Ländern mehr sein sollte.