

[Startseite](#) [Aktuelles & Termine](#) [Häufig gestellte Fragen](#) [Download](#) [Kontakt & Ansprechpartner](#)

Suchbegriff eingeben [»](#)

Das Projekt

[Übersicht](#)

[Situation heute](#)

[Die 2. Stammstrecke](#)

[Nutzen für München & die Region](#)

[Bahnhöfe](#)

[Tunnelbau](#)

[Baustellenlogistik](#)

[Technische Herausforderungen](#)

[Umwelt](#)

[Archäologie](#)

[Untersuchte Alternativen](#)

[Finanzierung & Zeitplan](#)

[Planfeststellungsverfahren](#)

[Projektbeteiligte](#)

Aktuelle Informationen

20.08.2014

Entwurf des Bayerischen Haushaltsgesetzes für 2015/2016: Staatsregierung soll ermächtigt werden, Erklärung zur Durchfinanzierung der 2. Stammstrecke gegenüber der Deutschen Bahn abgeben zu können

Im Entwurf für den Doppelhaushalt 2015/2016 hat die Bayerische Staatsregierung eine Ermächtigung über 1,95 Milliarden Euro vorgesehen. Damit soll die Staatsregierung in die Lage versetzt werden, gegenüber der Deutschen Bahn die "Durchfinanzierung" der 2. Stammstrecke erklären zu können. Dies ist erforderlich, damit die Bahn mit dem Bau der 2. Stammstrecke beginnen kann. Die Ermächtigung soll auf bis zu 2,1 Milliarden Euro erweitert werden können, dazu ist eine gesonderte Zustimmung des Landtages einzuholen.

Im November 2012 hatten sich Freistaat, Bund und DB auf einen Weg zur Gesamtfinanzierung der 2. Stammstrecke verständigt. Neben dem Freistaat, dem Bund, der DB wird sich auch die LH München in Höhe ihres Anteils an einem von den Gesellschaftern des Flughafens München ausgereichten Darlehens beteiligen.

Im November 2012 wurde von Projektkosten von 2,047 Milliarden Euro bei einer Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke Ende 2019 ausgegangen.

Darüber hinaus hatten Freistaat und DB bereits 2011 im Bau- und Finanzierungsvertrag zur 2. Stammstrecke ein Risikobudget in Höhe von 500 Millionen Euro vereinbart. Damit kann Unvorhergesehenes finanziell aufgefangen werden, denn Risiken lassen sich bei einem Bauvorhaben dieser Größe nie ganz ausschließen. Das Risikobudget soll von Freistaat und Bund getragen werden.

Anfang 2014 hatte eine bei der Obersten Baubehörde eingerichtete Expertengruppe die von der DB ursprünglich ermittelten Kosten für die 2. Stammstrecke auf Plausibilität geprüft und bestätigt. Die bisherige Planung hat sich als solide und belastbar erwiesen.

Auf dieser Grundlage ist im Entwurf für den Doppelhaushalt 2015/2016 von der Staatsregierung eine Haushaltsermächtigung über 1,95 Milliarden Euro vorgesehen, die im Einzelnen wie folgt begründet ist:

Bezugsgröße sind die 2,047 Milliarden Euro Kosten, die 2012 mit Blick auf eine Inbetriebnahme Ende 2019 ermittelt wurden.

Davon abzuziehen sind

Rund 200 Millionen Euro bereits verausgabter Mittel für die Planung

133 Millionen Euro Eigenmittel der Deutschen Bahn

34 Millionen Euro Anteil der Landeshauptstadt München für die "Umweltverbundröhre" in Laim

hinguzgerechnet werden rund 270 Millionen Euro so genannter Nominalisierungskosten (inflationbedingte Preissteigerungseffekte) für die von der DB angenommene spätere Inbetriebnahme der Strecke.

Das zwischen Freistaat und DB vereinbarte Risikobudget ist nicht Bestandteil der Haushaltsermächtigung, da erst mit Eintritt eines Risikos darüber zu entscheiden ist.

Um Kostenrisiken zu vermeiden, hat der Freistaat umfassend Vorsorge getroffen: Erst bei Vorliegen aller Voraussetzungen wird über die Durchfinanzierung entschieden. Zum einen müssen dazu die beiden noch ausstehenden Planfeststellungsbeschlüsse des Eisenbahn-Bundesamtes vorliegen, zum anderen erste Ausschreibungsergebnisse. Voraussichtlich im Sommer 2015 kann daher die Entscheidung getroffen werden.

Für den Fall, dass der bisher ermittelte Kostenrahmen gesprengt wird, hat der Freistaat Rücktrittsrechte von der Realisierung der 2. Stammstrecke vertraglich mit der DB vereinbart.

Aktuelle Informationen

Zum Betrachten der PDF-Datei benötigen Sie den kostenfreien Acrobat Reader. Sie können sich diesen über folgenden Link von der Herstellerseite downloaden.

Acrobat Reader: [Link zur Herstellerseite](#)



DB NETZE

Bayerisches Staatsministerium des
Innern, für Bau und Verkehr



© 2013 Deutsche Bahn AG



[Datenschutz](#) | [Impressum](#)