



## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Dr. Martin Runge BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**  
vom 25.01.2019

### Fragen zum Projekt „Zweite Münchner S-Bahn-Röhre“ 2019, Brüche im Planungsgeschehen (Röhre 2019 I)

Wie bei anderen Großprojekten der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland kommt es auch beim Projekt „Zweite Münchner S-Bahn-Röhre“ zu immensen Kostensteigerungen und zu fortlaufenden Terminverschiebungen gegenüber den ursprünglichen Ansätzen und Ankündigungen. So verkündeten bis ins Jahr 2004 hinein die Protagonisten der „Zweiten Röhre“ deren Fertigstellung und Inbetriebnahme für das Jahr 2010. 2010 und 2011 wurde dann von DB AG und Staatsregierung die Fertigstellung für 2018 versprochen. Seit mehreren Jahren ist jetzt von Fertigstellung und Inbetriebnahme 2026 die Rede.

Die Kosten des Projektes werden seit Ende 2016 von Staatsregierung und DB AG auf 3,18 Mrd. Euro, mit Risikopuffer auf 3,84 Mrd. Euro beziffert. 2001 war die Rede von weniger als 600 Mio. Euro gewesen. Im Kontext mit der Kostenentwicklung ist bemerkenswert, dass das Projekt laufend gestutzt und für die Fahrgäste und Steuerzahler immer noch unattraktiver und schlechter gemacht wurde und wird. Zuerst wurden mit dem Arnulfpark, dem Maxmonument und dem Max-Weber-Platz drei von sechs ursprünglich eingeplanten Haltepunkten (und damit auch Verknüpfungspunkten) gestrichen. Dann wurde der Südast (Abzweig ab der Isar in Richtung Giesing) gekappt. Mitten im laufenden Planungs- und Genehmigungsverfahren verabschiedete man sich schließlich von dem Vorhaben, den 10-Minuten-Takt (zumindest zu Stoßzeiten) auf den „Mittelästen“ fahren zu können, ursprünglich das eigentliche Planungsziel des Projektes „Zweite Stammstrecke“.

Neben den eben genannten „Misslichkeiten“ werden in Fachwelt und Öffentlichkeit folgende Kritikfelder am Projekt „Zweite Münchner S-Bahn-Röhre“ thematisiert: a) die Kosten in Milliardenhöhe stehen in keinem vertretbaren Verhältnis zum Nutzen, b) das Vorhaben kannibalisiert durch seine Kosten, aber auch durch die Bindung von Planungs-kapazitäten wirklich wichtige Projekte des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in ganz Bayern, c) mit Inbetriebnahme der „Zweiten Röhre“ käme es durch neue Umsteigezwänge bzw. Taktausdünnungen zu Stoßzeiten für tagtäglich zigtausende von Fahrgästen zu massiven Verschlechterungen und d) das Projekt weist, so wie geplant, gravierende Mängel bezüglich des Brandschutzes und sonstiger Sicherheitsaspekte auf.

Seit Sommer 2018 werden in der Fachwelt die Fragen diskutiert, ob sich die DB AG als Projektträgerin für das Vorhaben „Zweite Münchner S-Bahn-Röhre“ von der Planungsgesellschaft O. getrennt hat und was ggf. die Gründe für die Trennung waren.

In diesem Zusammenhang frage ich die Staatsregierung:

1. a) Stimmt es, dass sich die DB AG als Projektträgerin für das Vorhaben „Zweite Münchner S-Bahn-Röhre“ von der Planungsgesellschaft O., die auf ihrer Homepage in der Rubrik Referenzprojekte „Grundlagenermittlung, Vorplanung, Entwurf, Genehmigungsplanung, Gesamtkoordinierung der Planer“ als Leistungen bei der 2. S-Bahn-Stammstrecke in München benennt, getrennt hat?  
b) Wenn Frage 1 a mit Ja zu beantworten ist, wann erfolgte nach Kenntnis der Staatsregierung die Trennung?  
c) Was waren die Gründe für die Trennung von der Planungsgesellschaft O.?
2. Gibt es einen Auflösungsvertrag mit der Planungsgesellschaft O.?

3. Wie beurteilt die Staatsregierung die Tatsache, dass die Planungen für die Hauptbaumaßnahmen, Baulos Tunnel West mit Station Hauptbahnhof (u. a.: Neubau zweier eingleisiger Streckentunnel zwischen dem Tunnelportal westlich der Donnersbergerbrücke und dem Haltepunkt Marienhof, überwiegend im Schildvortrieb; Neubau des unterirdischen Haltepunktes Hauptbahnhof (zwei Gleise, drei Bahnsteige, vier Bahnsteigkanten); Neubau des Zentralen Aufganggebäudes), Vergabeeinheit (VE) 30, und Rohbauarbeiten Haltepunkt Marienhof, Vergabeeinheit (VE) 41, nun bereits seit vielen Monaten bei den Bietergemeinschaften für die genannten Hauptbaumaßnahmen liegen, obwohl die Beauftragung für die beiden Vergabeeinheiten VE 30 und VE 41 erst Ende 2018 erfolgte?
4. Aus welchen Planungsbüros bzw. Unternehmen setzt sich die „Planungsgemeinschaft 2. S-Bahn-Stammstrecke München“, die 2018 mit der Gesamtplanung Los 2 beauftragt war, zusammen?

## Antwort

**des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr**  
vom 03.04.2019

Vorbemerkung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft in weiten Teilen den Verantwortungsbereich der Deutschen Bahn (DB) als das für die 2. Stammstrecke verantwortliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Zur Beantwortung der Fragen wurden daher Stellungnahmen der DB eingeholt.

1. a) **Stimmt es, dass sich die DB AG als Projektträgerin für das Vorhaben „Zweite Münchner S-Bahn-Röhre“ von der Planungsgesellschaft O., die auf ihrer Homepage in der Rubrik Referenzprojekte „Grundlagenermittlung, Vorplanung, Entwurf, Genehmigungsplanung, Gesamtkoordinierung der Planer“ als Leistungen bei der 2. S-Bahn-Stammstrecke in München benennt, getrennt hat?**
- b) **Wenn Frage 1 a mit Ja zu beantworten ist, wann erfolgte nach Kenntnis der Staatsregierung die Trennung?**

Die Zusammenarbeit mit der Obermeyer Planen + Beraten GmbH hat die DB im Jahr 2017 beendet.

### **c) Was waren die Gründe für die Trennung von der Planungsgesellschaft O.?**

Für die umfangreichen Planungsanpassungen aus den Optimierungen, die aus den partnerschaftlichen Verhandlungsverfahren zwischen DB und Bietern resultierten, konnte das Planungsbüro Obermeyer nicht die nötigen Kapazitäten zur Verfügung stellen.

### **2. Gibt es einen Auflösungsvertrag mit der Planungsgesellschaft O.?**

Nach Aussage der DB waren die ursprünglichen Leistungen des Hauptauftrages zum Zeitpunkt der Beendigung der Zusammenarbeit bereits abgeschlossen. Für die in der Antwort zu Frage 1 c genannten umfangreichen Planungsanpassungen wäre demnach eine Auftragserweiterung notwendig gewesen. Die Schlussrechnungssumme des Vertrags wurde zwischen der DB und der Planungsgesellschaft am 01.08.2017 endverhandelt.

- 3. Wie beurteilt die Staatsregierung die Tatsache, dass die Planungen für die Hauptbaumaßnahmen, Baulos Tunnel West mit Station Hauptbahnhof (u. a.: Neubau zweier eingleisiger Streckentunnel zwischen dem Tunnelportal westlich der Donnersbergerbrücke und dem Haltepunkt Marienhof, überwiegend im Schildvortrieb; Neubau des unterirdischen Haltepunktes Hauptbahnhof (zwei Gleise, drei Bahnsteige, vier Bahnsteigkanten); Neubau des Zentralen Aufganggebäudes), Vergabeeinheit (VE) 30, und Rohbauarbeiten Haltepunkt Marienhof, Vergabeeinheit (VE) 41, nun bereits seit vielen Monaten bei den Bietergemeinschaften für die genannten Hauptbaumaßnahmen liegen, obwohl die Beauftragung für die beiden Vergabeeinheiten VE 30 und VE 41 erst Ende 2018 erfolgte?**

Der Sachverhalt wird als nicht kritisch bewertet. Die von der DB den Bietern zur Verfügung gestellten Planunterlagen wurden sofern erforderlich im Zuge der verschiedenen Angebotsläufe aktualisiert.

- 4. Aus welchen Planungsbüros bzw. Unternehmen setzt sich die „Planungsgemeinschaft 2. S-Bahn-Stammstrecke München“, die 2018 mit der Gesamtplanung Los 2 beauftragt war, zusammen?**

Die „Ingenieurgemeinschaft 2. S-Bahn-Stammstrecke München – Optimierung Planung“ wurde von der DB am 12./13.10.2017 für die Anpassung der Planungen aus den Optimierungen beauftragt. Die Ingenieurgemeinschaft besteht aus den folgenden Ingenieurbüros:

- SSF Ingenieure AG,
- ILF Consulting Engineers Austria GmbH,
- atelier 4D Architekten PartGmbH,
- Dipl.-Ing. H. Vössing GmbH
- BPR Dr. Schäpertöns Consult GmbH & Co. KG,
- Sweco GmbH.