



## **Schriftliche Anfrage**

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

### **Fragen zum Projekt „Zweite Münchner S-Bahn-Röhre“ 2019 – Ungereimtheiten und Widersprüche in den Ausschreibungsunterlagen II (Röhre 2019 VIII)**

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 der Deutschen Bahn AG (DB AG) und der 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 vom Vorhaben, den 10-Minuten-Takt (zumindest zu Stoßzeiten) auf den „Mittelästen“ fahren zu können, ursprünglich das eigentliche Planungsziel des Projektes „2. 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 Planungskapazitäten wirklich wichtige Projekte des 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.

In den Unterlagen zu Ausschreibungen für Leistungen zum Projekt „Zweite Münchner S-Bahn-Röhre“, seien dies Ausschreibungen für Planungsleistungen, für Bauleistungen, für Leistungen der Bauüberwachung etc., finden sich jede Menge Ungereimtheiten und Widersprüche.

In diesem Zusammenhang frage ich die Staatsregierung:

1. a) Wann kann realistisch mit der Freigabe der ersten Ausführungsunterlagen zur VE41 gerechnet werden?
- b) Ist nach Ansicht der Staatsregierung angesichts der Komplexität der Ausführungsplanung mit deren großem Zeitbedarf für Planerstellung, Planprüfung und Planfreigabe der Beginn der Ausführung der Bauarbeiten im Mai 2019 noch zu halten?<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Nach der in der Anfrage Röhre VII genannten Terminübersicht soll der Innenausbau/Rohbau Station Hbf. zwischen dem August 2024 und dem März 2026 stattfinden. Schildmontage und Beginn des Tunnelvortriebs im Tunnel West sind für April 2025 vorgesehen.

2. Liegt bei der Nennung eines lediglich einwöchigen Probebetriebs in der Darstellung des Bauablaufs zur VE 41 ein Fehler vor?
3. Aus welchem Grund wurde die Beauftragung zum Immissionsschutzbeauftragten, VE 259, zuerst im Sommer 2018 und dann wieder Ende 2018 ausgeschrieben, also kurz hintereinander zweimal?
4. a) Sieht die Staatsregierung die Benennung des Endes der Ausführungsfrist für die Bauüberwachung mit dem 31.03.2028 in den Ausschreibungsunterlagen zur Vergabeeinheit „Bauüberwachung der unterirdischen Haltepunkte Hauptbahnhof, Marienhof und Tunnel“ als stimmig an mit dem immer noch verkündeten Termin 2026 für die Inbetriebnahme der „Zweiten Münchner-S-Bahn-Röhre“?  
b) Wenn ja, wie ist zu erklären, dass die Nachlaufzeit der Bauüberwachung deutlich mehr als ein Jahr betragen soll?
5. a) Handelt es sich bei der Nennung des 10.05.2027 als Fertigstellungstermin für die Arbeiten zum Rohbau Hauptbahnhof im aktuellen Zeit-Weg-Diagramm, das den Ausschreibungsunterlagen zur Vergabeeinheit „Bauüberwachung der unterirdischen Haltepunkte Hauptbahnhof, Marienhof und Tunnel“ beigefügt ist (Datei: VE30\_A3-1-0-1a\_Hp Hbf mit Tunnel.pdf), um einen Fehler?  
b) Weshalb ist in dem genannten Zeit-Weg-Diagramm nur der Termin für die Fertigstellung des Rohbaus wiedergegeben?
6. a) Inwieweit ergeben sich durch den vergrößerten Umgriff der Schlitzwandbaugrube für die U 9, so wie dieser jetzt im Zeit-Weg-Diagramm zur Station Hauptbahnhof enthalten ist (Datei: VE30\_A3-1-0-3a\_Hp Hbf Station.pdf), neue Betroffenheiten?  
b) Inwieweit ist die bisherige planrechtliche Genehmigung des Planfeststellungsabschnitts (PFA) 1 von der Erweiterung der Schlitzwandbox berührt?  
c) Steht die erhebliche Erweiterung der Schlitzwandbox nicht im Widerspruch zu den bisher von der DB AG gemachten Aussagen einer Planoptimierung verbunden mit Kostensenkung und Bauzeitverkürzung?
7. a) Aus welchem Grund sind die Arbeiten im Bereich der erweiterten Schlitzwandbox nicht Vertragsbestandteil der VE 30, so wie sich dies aus einem Hinweis in der o. g. Zeit-Weg-Darstellung des Bauablaufs (Datei: VE30\_A3-1-0-3a\_Hp Hbf Station.pdf) ergibt?  
b) Sieht die Staatsregierung in der getrennten Vergabe der Erweiterung der Schlitzwandbox kein Risiko für die Bauausführung?

## Antwort

**des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr auf der Grundlage einer Stellungnahme der Deutschen Bahn**  
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) Wann kann realistisch mit der Freigabe der ersten Ausführungsunterlagen zur VE 41 gerechnet werden?**

Nach Auskunft der DB erfolgt die Freigabe der Ausführungsplanung gestaffelt und orientiert sich am Bauablauf.

Die Ausführungsplanung für die ersten Bauteile der Station (z. B. Schlitzwand) befindet sich aktuell im Vorprüflauf und wird voraussichtlich im zweiten Quartal 2019 freigegeben sein. Für untergeordnete Bauteile (z. B. Leitwand) oder die ersten Bauleistungen (z. B. Kranfundamente, Baustelleneinrichtung) erwartet die DB Freigaben ebenfalls im zweiten Quartal 2019.

- b) Ist nach Ansicht der Staatsregierung angesichts der Komplexität der Ausführungsplanung mit deren großem Zeitbedarf für Planerstellung, Planprüfung und Planfreigabe der Beginn der Ausführung der Bauarbeiten im Mai 2019 noch zu halten?**

Ja.

- 2. Liegt bei der Nennung eines lediglich einwöchigen Probetriebs in der Darstellung des Bauablaufs zur VE 41 ein Fehler vor?**

Nein. Nach Auskunft der DB ist in den Bauablaufplänen zur VE 41 eine einwöchige Endabnahme der Rohbauleistung benannt. Ein vor der Inbetriebnahme erforderlicher Probetrieb der Gesamtmaßnahme 2. S-Bahn-Stammstrecke München ist nicht dargestellt.

- 3. Aus welchem Grund wurde die Beauftragung zum Immissionsschutzbeauftragten, VE 259, zuerst im Sommer 2018 und dann wieder Ende 2018 ausgeschrieben, also kurz hintereinander zweimal?**

Nach Auskunft der DB wurde in der ersten Ausschreibung für den „Immissionsschutzbeauftragten Abschnitt Oberirdisch West, Hauptbahnhof, Tunnel und Marienhof“ eine gleichzeitige Erbringung der unterschiedlichen Fachlose der Bereiche Erschütterungen und Immissionen gefordert. Hierfür meldete sich kein Bieter. In der zweiten Ausschreibung wurden die Fachlose getrennt.

- 4. a) Sieht die Staatsregierung die Benennung des Endes der Ausführungsfrist für die Bauüberwachung mit dem 31.03.2028 in der in den Ausschreibungsunterlagen zur Vergabeeinheit „Bauüberwachung der unterirdischen Haltepunkte Hauptbahnhof, Marienhof und Tunnel“ als stimmig an mit dem immer noch verkündeten Termin 2026 für die Inbetriebnahme der „Zweiten Münchner-S-Bahn-Röhre“?**

Nach Auskunft der DB muss die Bauüberwachung (BÜW) aufgrund von Restarbeiten, Nachbesserungen, Abrechnungen und Nachtragsverhandlungen länger gebunden sein als die ausführende Firma der Hauptbauleistung. Weiterhin enthält die Ausschreibung der BÜW auch Leistungen über die VE 30 hinaus, welche in anderen Vergabeeinheiten abgebildet sind.

Diese Begründung ist aus Sicht der Staatsregierung schlüssig.

- b) Wenn ja, wie ist zu erklären, dass die Nachlaufzeit der Bauüberwachung deutlich mehr als ein Jahr betragen soll?**

Laut DB ist die BÜW zentraler Teil aller dem Bau nachlaufenden Tätigkeiten wie Mängelbeseitigung, Nachtragsabwicklung, Bestandsdokumentation, Schlussabrechnung. Für nachfolgende eventuelle Restarbeiten, auch außerhalb des Leistungsumfangs der VE 30, wie auch die Nachtragsabwicklung muss die BÜW vertraglich gebunden sein.

5. a) **Handelt es sich bei der Nennung des 10.05.2027 als Fertigstellungstermin für die Arbeiten zum Rohbau Hauptbahnhof im aktuellen Zeit-Weg-Diagramm, das den Ausschreibungsunterlagen zur Vergabeeinheit „Bauüberwachung der unterirdischen Haltepunkte Hauptbahnhof, Marienhof und Tunnel“ beigefügt ist (Datei: VE30\_A3-1-0-1a\_Hp Hbf mit Tunnel.pdf), um einen Fehler?**

Nein.

- b) **Weshalb ist in dem genannten Zeit-Weg-Diagramm nur der Termin für die Fertigstellung des Rohbaus wiedergegeben?**

Nach Auskunft der DB ist das vorgenannte Weg-Zeit-Diagramm ein Rahmenterminplan der VE 30, die Bauleistungen der VE 30 enden mit diesem Vertragstermin.

6. a) **Inwieweit ergeben sich durch den vergrößerten Umgriff der Schlitzwandbaugrube für die U 9, so wie dieser jetzt im Zeit-Weg-Diagramm zur Station Hauptbahnhof enthalten ist (Datei: VE30\_A3-1-0-3a\_Hp Hbf Station.pdf), neue Betroffenheiten?**

Im Falle einer Entscheidung zur Realisierung der Vorhaltemaßnahme U9 sieht die DB vor, die Betroffenheiten in einem Planänderungsverfahren darzustellen. Hauptbetroffener ist die DB selbst.

- b) **Inwieweit ist die bisherige planrechtliche Genehmigung des Planfeststellungsabschnitts (PFA) 1 von der Erweiterung der Schlitzwandbox berührt?**

Eine erweiterte Schlitzwandbaugrube für die U9 wird von der DB erst im Falle einer Entscheidung zur Realisierung der Vorhaltemaßnahme U9 beantragt.

- c) **Steht die erhebliche Erweiterung der Schlitzwandbox nicht im Widerspruch zu den bisher von der DB AG gemachten Aussagen einer Planoptimierung verbunden mit Kostensenkung und Bauzeitverkürzung?**

Eine erweiterte Schlitzwandbox wäre für die von der Landeshauptstadt München geforderte und noch zu entscheidende Vorhaltemaßnahme für die U9 erforderlich. Bisher von der DB gemachte Aussagen zu Optimierungen berücksichtigen noch keine Vorhaltemaßnahmen für eine U9.

7. a) **Aus welchem Grund sind die Arbeiten im Bereich der erweiterten Schlitzwandbox nicht Vertragsbestandteil der VE 30, so wie sich dies aus einem Hinweis in der o. g. Zeit-Weg-Darstellung des Bauablaufs (Datei: VE30\_A3-1-0-3a\_Hp Hbf Station.pdf) ergibt?**

Die erweiterte Schlitzwandbox ist nur erforderlich, wenn die Vorhaltemaßnahme für die U9 ausgeführt werden soll.

- b) **Sieht die Staatsregierung in der getrennten Vergabe der Erweiterung der Schlitzwandbox kein Risiko für die Bauausführung?**

Nein.