



Schriftliche Anfrage

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

Fragen zum Projekt „Zweite Münchner S-Bahn-Röhre“ 2019, Vergabeverfahren – Vergabeart II (Röhre 2019 IV)

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.

Die Zuschläge für die Vergabeeinheiten 30, Baulos Tunnel West mit Station Hauptbahnhof (VE 30), und 41, Rohbauarbeiten Haltepunkt Marienhof (VE 41), erfolgten nach einem „Verhandlungsverfahren“/„Wettbewerblichen Dialog“, so wie im Endbericht der Reformkommission Bau von Großprojekten aus dem Juni 2015 skizziert. Von der Staatsregierung wurde das Verfahren als „vergaberechtliches Dialogverfahren“ und von der DB Netz AG als „partnerschaftliches Verhandlungsverfahren“ bezeichnet. Als Ziele des Verfahrens nennt die DB Netz AG „Kostensenkung, Bauzeitverkürzung und Risikominimierung für die Bauausführung“.

Artikel 49 der RL 2014/25/EU, „Innovationspartnerschaft“, erlaubt bei „innovativen Bauleistungen“ Verhandlungen über eingereichte Erstangebote und Folgeangebote. Nach einschlägiger Kommentierung und Rechtsprechung dürfen aber Mindestanforderungen und Zuschlagskriterien nicht Gegenstand von Verhandlungen sein.

In diesem Zusammenhang frage ich die Staatsregierung:

1. a) Gab es Mindestanforderungen an die Erstangebote zur VE 30?
b) Wenn ja, welcher Art waren diese Mindestanforderungen?
c) War gewährleistet, dass Mindestanforderungen und Zuschlagskriterien nicht Gegenstand von Verhandlungen waren?
2. a) Gab es Mindestanforderungen an die Erstangebote zur VE 41?
b) Wenn ja, welcher Art waren diese Mindestanforderungen?
c) War gewährleistet, dass Mindestanforderungen und Zuschlagskriterien nicht Gegenstand von Verhandlungen waren?
3. a) Ist bis zur Erteilung des Zuschlags für die VE 30 mit den Bietern über verbindliche Vorgaben der Leistungsbeschreibung verhandelt worden?
b) Wenn ja, über welche?
4. a) Ist bis zur Erteilung des Zuschlags für die VE 41 mit den Bietern über verbindliche Vorgaben der Leistungsbeschreibung verhandelt worden?
b) Wenn ja, über welche?
5. a) Wie hat die DB AG als Auftraggeberin dafür Sorge getragen, dass es im Vergabeverfahren zur VE 30 zu keinerlei Diskriminierung gekommen ist?
b) Wie hat die DB AG als Auftraggeberin dafür Sorge getragen, dass es im Vergabeverfahren zur VE 41 zu keinerlei Diskriminierung gekommen ist?
6. Worin bestand konkret der Formfehler, der zum Ausschluss einer Bietergemeinschaft im Vergabegeschehen der ersten Hauptbaumaßnahmen im westlichen Abschnitt der 2. Münchner S-Bahn-Stammstrecke führte?
7. Wie viele Bieter/Bietergemeinschaften sind im Zuge der Ausschreibung von ersten Hauptbaumaßnahmen im westlichen Abschnitt der 2. Münchner S-Bahn-Stammstrecke wegen Nichterfüllung der Präqualifikationsvoraussetzungen gescheitert?
8. a) Wer hat die Präqualifikationsvoraussetzungen definiert?
b) Sind die Präqualifikationsvoraussetzungen mittlerweile der Staatsregierung bekannt?
c) Wenn ja, seit wann?

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) Gab es Mindestanforderungen an die Erstangebote zur VE 30?

Ja.

b) Wenn ja, welcher Art waren diese Mindestanforderungen?

Die angebotsbezogenen Mindestanforderungen sind von der DB in den Ausschreibungsunterlagen nach Maßgabe der vergaberechtlichen Vorgaben formuliert und beziehen sich u. a. auf zwingende vertragliche Festlegungen, Nebenangebote sowie wertungsrelevante Gesichtspunkte.

c) War gewährleistet, dass Mindestanforderungen und Zuschlagskriterien nicht Gegenstand von Verhandlungen waren?

Ja.

2. a) Gab es Mindestanforderungen an die Erstangebote zur VE 41?

Ja.

b) Wenn ja, welcher Art waren diese Mindestanforderungen?

Die angebotsbezogenen Mindestanforderungen sind in den Ausschreibungsunterlagen nach Maßgabe der vergaberechtlichen Vorgaben formuliert und beziehen sich u. a. auf zwingende vertragliche Festlegungen, Nebenangebote sowie wertungsrelevante Gesichtspunkte.

c) War gewährleistet, dass Mindestanforderungen und Zuschlagskriterien nicht Gegenstand von Verhandlungen waren?

Ja.

3. a) Ist bis zur Erteilung des Zuschlags für die VE 30 mit den Bietern über verbindliche Vorgaben der Leistungsbeschreibung verhandelt worden?**b) Wenn ja, über welche?****4. a) Ist bis zur Erteilung des Zuschlags für die VE 41 mit den Bietern über verbindliche Vorgaben der Leistungsbeschreibung verhandelt worden?****b) Wenn ja, über welche?**

Die durchgeführten Verhandlungen erfolgten laut DB nach Maßgabe und im Rahmen des vergaberechtlich im Verhandlungsverfahren Zulässigen. Die Einhaltung der vergaberechtlichen Bestimmungen ist im Rahmen des Förderverfahrens gegenüber dem Zuwendungsgeber nachzuweisen. Prüfbehörde ist das Eisenbahn-Bundesamt.

5. a) Wie hat die DB AG als Auftraggeberin dafür Sorge getragen, dass es im Vergabeverfahren zur VE 30 zu keinerlei Diskriminierung gekommen ist?**b) Wie hat die DB AG als Auftraggeberin dafür Sorge getragen, dass es im Vergabeverfahren zur VE 41 zu keinerlei Diskriminierung gekommen ist?**

Nach Auskunft der DB wurden die geltenden Gesetze, Normen und Richtlinien eingehalten. Die Einhaltung der vergaberechtlichen Bestimmungen ist im Rahmen des Förderverfahrens gegenüber dem Zuwendungsgeber nachzuweisen. Prüfbehörde ist das Eisenbahn-Bundesamt.

6. Worin bestand konkret der Formfehler, der zum Ausschluss einer Bietergemeinschaft im Vergabegeschehen der ersten Hauptbaumaßnahmen im westlichen Abschnitt der 2. Münchner S-Bahn-Stammstrecke führte?

Im Vergabeverfahren der VE 30 wurde ein Verhandlungsverfahren mit vorgeschaltetem, EU-weit öffentlich bekannt gemachtem Teilnahmewettbewerb gemäß § 101 Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) in der damals gültigen Fassung durchgeführt. In diesem Teilnahmewettbewerb stellten drei Bewerbergemeinschaften jeweils einen Teilnahmeantrag:

- Bewerbergemeinschaft Nr. 1: Hochtief Infrastructure GmbH, Implenia Construction GmbH und Implenia Spezialtiefbau GmbH;
- Bewerbergemeinschaft Nr. 2: Wayss & Freytag Ingenieurbau AG, Max Bögl Stiftung & Co. KG, Ed. Züblin AG, Bauer Spezialtiefbau GmbH;
- Bewerbergemeinschaft Nr. 3: Porr Deutschland GmbH, Alfred Kunz Untertagebau, BeMo Tunneling GmbH, Schälerbau Berlin.

Im Ergebnis wurden die Bewerbergemeinschaften Nr. 1 und Nr. 2 aufgrund der vollständigen Erfüllung der bekannt gemachten Anforderungen zur Teilnahme am Verfahren zugelassen. Bewerbergemeinschaft Nr. 3 wurde nicht zum weiteren Verfahren zugelassen, weil sie gemäß § 6 EU VOB/A die Anforderungen nicht erfüllt hatte. Dies blieb von der betroffenen Bietergemeinschaft unwidersprochen.

Eine Nachbesserung dieser Defizite kam nach Auskunft der DB vergaberechtlich nicht in Betracht.

7. Wie viele Bieter/Bietergemeinschaften sind im Zuge der Ausschreibung von ersten Hauptbaumaßnahmen im westlichen Abschnitt der 2. Münchner S-Bahn-Stammstrecke wegen Nichterfüllung der Präqualifikationsvoraussetzungen gescheitert?

Im Vergabeverfahren der VE 30 wurde die in der Antwort zu Frage 6 genannte Bewerbergemeinschaft Nr. 3 vom Verfahren ausgeschlossen.

8. a) Wer hat die Präqualifikationsvoraussetzungen definiert?

Die im öffentlichen Teilnahmewettbewerb der VE 30 bekannt gemachten Eignungsanforderungen wurden durch die DB Netz AG auf Basis der spezifischen Ausschreibungsinhalte definiert.

b) Sind die Präqualifikationsvoraussetzungen mittlerweile der Staatsregierung bekannt?

Ja.

c) Wenn ja, seit wann?

Die im Verfahren für den vorgeschalteten Teilnahmewettbewerb geltenden unternehmensbezogenen Anforderungen konnten der Veröffentlichung im Supplement zum Amtsblatt der Europäischen Union vom 02.09.2015 entnommen werden.