



## **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 I (Röhre 2019 VII)**

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. Weshalb fehlen in der in der Ausschreibungsunterlage „Rahmenterminplan VE 30 Hbf. und Tunnel West“ enthaltenen Terminübersicht Angaben zur Zeitschiene des Ausbaus der Streckentunnel und des Probetriebs sowie zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme?

2. Hält die Staatsregierung die Fristen des Bauablaufs, wie sie dem den Ausschreibungsunterlagen zur Vergabeeinheit 30c, „Abbruchleistung am Hauptbahnhof“, beigefügten Rahmenterminplan zu entnehmen sind, unter den gegebenen Randbedingungen für realistisch?<sup>1</sup>
3. a) Sind die Randbedingungen des Brandschutzkonzeptes der STUVAtec GmbH, Anlage 3.12. – BSK Zwischenbauzustände auch bei den Umplanungen am Haltepunkt Hauptbahnhof berücksichtigt worden?  
b) Weshalb fehlt in den Planunterlagen der Ausschreibung die südliche Rampe, die in dem o. g. genehmigten Brandschutzkonzept als eine von insgesamt drei Baustellenrampen ausgewiesen ist?
4. a) Weshalb liegt der Arbeits- und Sicherheitsplan (A+S-Plan), der Vertragsbestandteil und somit Ausschreibungsbestandteil sein sollte, den Unterlagen zur VE 30c – für den Bestand ist mit asbesthaltigem Abbruchmaterial zu rechnen – nicht bei?<sup>2</sup>  
b) Wer hat den Arbeits- und Sicherheitsplan erstellt?
5. a) Wem gegenüber muss eine Stillschweigerklärung abgegeben werden als Voraussetzung, um weitere Ausschreibungsunterlagen, z. B. zum aktuellen Bauablauf, zu erhalten, so wie dies in den Ausschreibungsunterlagen zur VE 550, Ausführungsplanung zum Haltepunkt Hauptbahnhof und Marienhof, festgehalten ist?  
b) Aus welchem Grund muss die eben genannte Stillschweigerklärung abgegeben werden?
6. a) Sind bei den engen Fristen, wie sie in der Terminübersicht in der Ausschreibungsunterlage „Rahmenterminplan VE 30 Hbf. und Tunnel West“ aufgelistet sind, auch Abhängigkeiten aus dem Tunnelvortrieb für den Rohbau und den Innenausbau des Haltepunktes Hauptbahnhof berücksichtigt?<sup>3</sup>  
b) Warum sind in dem genannten Rahmenterminplan keine Aussagen zur Tunnelausrüstung und zu einem Probetrieb wiedergegeben?
7. a) Wird Building Information Modeling (BIM) im Projekt „Zweite Münchner S-Bahn-Röhre“ eingesetzt?  
b) Wenn ja, sind die für den Haltepunkt Hauptbahnhof vorgenommenen Umplanungen hier bereits enthalten?

---

<sup>1</sup> Nach dem Rahmenterminplan, Anlage 3-1 der Ausschreibungsunterlagen zur VE 30c Abbruchleistungen am Hauptbahnhof (Datei: Terminplan VE 30c Abbruchleistungen am Hauptbahnhof.pdf) soll mit der Planung Ende 2018 begonnen werden, die eigentliche Ausführung soll am 01.03.2019 starten. Für Entkernung und vorbereitende Arbeiten sind drei Monate vorgesehen (bis zum 31.05.2019). Danach schließt der Abbruch Schalterhalle mit knapp vier Monaten (bis 23.09.2019) an. Bereits einen Monat früher soll der Abbruch des Ostbaus beginnen, für den vier Monate vorgesehen sind. Eine Kanalverlegung, DN 500, muss parallel zum Abbruch der Tiefgaragenabfahrt binnen zweier Monate erfolgen und soll mit dem Ende des Abbruchs Schalterhalle abschließen.

<sup>2</sup> Im Leistungsverzeichnis der Ausschreibung VE 30c Abbruchleistungen am Hbf (Datei: VE30.4\_LV4.pdf) wird darauf hingewiesen, dass für den Bestand mit asbesthaltigem Abbruchmaterial zu rechnen ist. Für die Planung und Ausführung der Arbeiten zur Gebäudeschadstoffsanierung ist im Hinblick auf den Arbeits- und Gesundheitsschutz ein Arbeits- und Sicherheitsplan (A+S-Plan) nach DGUV Regel 101-004 (ehem. BGR 128, Arbeiten in kontaminierten Bereichen) bauphaseorientiert zu erstellen. Dieser konkretisiert, definiert, legt fest und ergänzt ggf. als Bestandteil eines notwendigen SiGe-Planes (Sicherheits- und Gesundheitsschutz-Plan) nach der Baustellenverordnung (BaustellV) den Umgang mit den gefährlichen Gefahrstoffen inkl. deren Entsorgung.

<sup>3</sup> Nach der 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.

## 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. Weshalb fehlen in der in der Ausschreibungsunterlage „Rahmenterminplan VE 30 Hbf. und Tunnel West“ enthaltenen Terminübersicht Angaben zur Zeitschiene des Ausbaus der Streckentunnel und des Probebetriebs sowie zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme?**

Nach Auskunft der DB sind alle für die Bieter notwendigen Leistungsinhalte in dem Rahmenterminplan enthalten. Leistungen, die nicht durch den Auftragnehmer auszuführen sind, sind nicht dargestellt.

- 2. Hält die Staatsregierung die Fristen des Bauablaufs, wie sie dem den Ausschreibungsunterlagen zur Vergabeeinheit 30c, „Abbruchleistung am Hauptbahnhof“, beigefügten Rahmenterminplan zu entnehmen sind, unter den gegebenen Randbedingungen für realistisch?**

Ja. Die Abbruchleistungen am Hauptbahnhof starten nach Aussage der DB im August 2019.

- 3. a) Sind die Randbedingungen des Brandschutzkonzeptes der STUVAtec GmbH, Anlage 3.12. – BSK Zwischenbauzustände auch bei den Umplanungen am Haltepunkt Hauptbahnhof berücksichtigt worden?**

Nach Auskunft der DB wurde das Brandschutzkonzept der STUVAtec auf Basis der Optimierungen fortgeschrieben und Rückschlüsse in die Planunterlagen eingearbeitet.

- b) Weshalb fehlt in den Planunterlagen der Ausschreibung die südliche Rampe, die in dem o.g. genehmigten Brandschutzkonzept als eine von insgesamt drei Baustellenrampen ausgewiesen ist?**

Eine Rampe Süd-Ost war laut DB für den Baustellenverkehr nicht mehr notwendig.

- 4. a) Weshalb liegt der Arbeits- und Sicherheitsplan (A+S-Plan), der Vertragsbestandteil und somit Ausschreibungsbestandteil sein sollte, den Unterlagen zur VE 30c – für den Bestand ist mit asbesthaltigem Abbruchmaterial zu rechnen – nicht bei?**

Nach Auskunft der DB muss für die VE 30c im Rahmen der weiteren Planung ein für die Leistungen der VE 30c entsprechend reduzierter Plan aufgestellt werden. Für den Umgang mit asbesthaltigem Material sind entsprechende Regelungen in der VE 30c – TVB 36 sowie in der Anlage 3.12.17 (Schadstoffsicherung und Entsorgung) enthalten.

- b) Wer hat den Arbeits- und Sicherheitsplan erstellt?**

Die Staatsregierung geht davon aus, dass der Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan (SiGe-Plan) gemeint ist. Nach Auskunft der DB liegt den Ausschreibungsunterlagen ein

SiGe-Plan bei, der von der Planungsgemeinschaft Los 2-4 erstellt wurde. Der detaillierte SiGe-Plan ist Vertragsbestandteil der Bauüberwachung und somit in der VE 99 enthalten.

**5. a) Wem gegenüber muss eine Stillschweigerklärung abgegeben werden als Voraussetzung, um weitere Ausschreibungsunterlagen, z. B. zum aktuellen Bauablauf, zu erhalten, so wie dies in den Ausschreibungsunterlagen zur VE 550, Ausführungsplanung zum Haltepunkt Hauptbahnhof und Marienhof, festgehalten ist?**

Im Supplement zum Amtsblatt der Europäischen Union vom 25.10.2018 (2018/S 206-471318) ist unter Ziffer I.3 folgende Kontaktstelle angegeben:

Richelstraße 3

München 80634

Deutschland

Kontaktstelle(n): Garbe, Markus

Telefon: +49 89130872593

E-Mail: markus.garbe@deutschebahn.com

Fax: +49 69260913730“

Weiterhin wurde im Veröffentlichungstext auf Folgendes hingewiesen:

„Teile der Anfrageunterlagen sind per gesondertem Bezug über die Kontaktstelle gemäß Ziffer I.3 erhältlich.

Da diese Unterlagen geheimhaltungsbedürftige Informationen enthalten, werden sie erst nach Zugang der verbindlich unterzeichneten sowie mit Firmenstempel(n) versehenen Stillschweigensvereinbarung bei der Vergabestelle gesondert übersandt, sofern keine Bedenken gegen die Wahrung der Vertraulichkeit durch den Empfänger bestehen. Das Formblatt für die Vertraulichkeitserklärung ist Bestandteil des Teilnahmeantrages 18FEI34469 des Auftraggebers und erhältlich unter <http://www.deutschebahn.com/bieterportal>. Das Formblatt ist nach der unter Ziffer II.2.14 beschriebenen Registrierung unter ‚Nachrichten‘ im eVergabe Bieterassistenten einzureichen.“

**b) Aus welchem Grund muss die eben genannte Stillschweigerklärung abgegeben werden?**

Die Stillschweigensvereinbarung war Anlage des frei verfügbaren Teilnahmeantrages zur Vergabe VE 550. Begründung für diese besondere Maßnahme war, dass in den vertraulichen Unterlagen Informationen enthalten waren, welche u. a. den Wettbewerb der zum Zeitpunkt der Veröffentlichung noch laufenden Vergaben zu den VE 30 und VE 41 hätten stören können. Die VE 30 und VE 41 standen zum Zeitpunkt der Versendung der Bekanntmachung (23.10.2018) unmittelbar vor den Endverhandlungen.

**6. a) Sind bei den engen Fristen, wie sie in der Terminübersicht in der Ausschreibungsunterlage „Rahmenterminplan VE 30 Hbf. und Tunnel West“ aufgelistet sind, auch Abhängigkeiten aus dem Tunnelvortrieb für den Rohbau und den Innenausbau des Haltepunktes Hauptbahnhof berücksichtigt?**

Ja.

**b) Warum sind in dem genannten Rahmenterminplan keine Aussagen zur Tunnelausrüstung und zu einem Probetrieb wiedergegeben?**

Nach Auskunft der DB sind alle für die Bieter notwendigen Leistungsinhalte in dem Rahmenterminplan der VE 30 enthalten. Leistungen, die nicht durch den Auftragnehmer auszuführen sind, sind nicht dargestellt.

**7. a) Wird Building Information Modeling (BIM) im Projekt „Zweite Münchner S-Bahn-Röhre“ eingesetzt?**

Ja.

**b) Wenn ja, sind die für den Haltepunkt Hauptbahnhof vorgenommenen Umplanungen hier bereits enthalten?**

Ja.