



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 – Dauer (Röhre 2019 II)

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.

Am 09.09.2015 hatte der damals verantwortliche Projektleiter der DB Netz AG, Herr Sch., den Juli 2017 als vorgesehenen Vergabetermin für die zwei Hauptbaumaßnahmen Vergabeeinheit 30 (VE 30), Baulos Tunnel West mit Station Hauptbahnhof, und Vergabeeinheit 41 (VE 41), Rohbauarbeiten Haltepunkt Marienhof, benannt. Tatsächlich wurden die Zuschläge dann erst im Dezember 2018 erteilt.

In diesem Zusammenhang bitte ich um Beantwortung folgender Fragen:

1. Was bedeutet die Tatsache, dass die Zuschläge für die Vergabeeinheiten VE 30 und VE 41 eineinhalb Jahre später erfolgten als von der DB AG angekündigt, für die Zeitschiene der Projektabwicklung und für den immer noch verkündeten Termin zur Inbetriebnahme im Jahr 2026?
2. Wie ist zu erklären, dass die Verhandlungen mit den Bietern zu den Vergabeeinheiten VE 30 und VE 41 deutlich länger dauerten als die von der DB AG hierfür angesetzten acht Monate?

3. Stehen bis zum Zuschlag für die Leistungen der VE 47, Rohbauarbeiten Tunnel Ost mit Station Ostbahnhof, Veröffentlichung der Vergabebekanntmachung am 19.04.2016, ähnlich lange Verhandlungen wie bei den Beauftragungen der Bauleistungen für die VE 30 und die VE 41 zu erwarten?

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. Was bedeutet die Tatsache, dass die Zuschläge für die Vergabeeinheiten VE 30 und VE 41 eineinhalb Jahre später erfolgten als von der DB AG angekündigt, für die Zeitschiene der Projektabwicklung und für den immer noch verkündeten Termin zur Inbetriebnahme im Jahr 2026?**

Laut DB hat dies keine negativen Auswirkungen auf die Zeitschiene, da durch die Optimierungen ein schnellerer und stabilerer Bauablauf erarbeitet werden konnte. Durch die Optimierungen konnten einzelne Vorgänge vereinfacht werden, was während der Ausführung Zeiteinsparungen ermöglicht. Darüber hinaus wurden die geplanten Vorabmaßnahmen planmäßig durchgeführt. Erste Leistungen aus den Hauptbaumaßnahmen, wie zum Beispiel die Brunnen für die Wasserhaltung, wurden von der DB vorgezogen und separat vergeben.

- 2. Wie ist zu erklären, dass die Verhandlungen mit den Bietern zu den Vergabeeinheiten VE 30 und VE 41 deutlich länger dauerten als die von der DB AG hierfür angesetzten acht Monate?**

Das von der DB durchgeführte partnerschaftliche Verhandlungsverfahren hatte die Optimierung der Bauwerke, der Bauabläufe und somit letztlich der Zeitschiene und der Wirtschaftlichkeit zum Ziel. Die hierfür erforderlichen Änderungen in den Ausschreibungsunterlagen führten zur verlängerten Verfahrenszeit.

- 3. Stehen bis zum Zuschlag für die Leistungen der VE 47, Rohbauarbeiten Tunnel Ost mit Station Ostbahnhof, Veröffentlichung der Vergabebekanntmachung am 19.04.2016, ähnlich lange Verhandlungen wie bei den Beauftragungen der Bauleistungen für die VE 30 und die VE 41 zu erwarten?**

Für die Vergabe der Leistungen der Vergabeeinheit VE 47 geht die DB von einer zügigen Durchführung des Vergabeverfahrens aus. Zudem strebt die DB unter Einbeziehung des Bieter-Know-hows eine Optimierung insbesondere des Bauablaufs mit Zeiteinsparungen an.