



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Markus Ganserer**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 02.02.2017

2. S-Bahn-Röhre Kosten, Kostenermittlung, Kostensteigerungen

Am 25.10.2016 verkündete die Staatsregierung, grünes Licht geben zu wollen für den Bau der zweiten Münchner S-Bahn-Stammstrecke. Es läge nun eine „sachgerechte Kostenermittlung“ vor und auch die Finanzierung sei gesichert. Diese Kostenermittlung der DB AG für das Gesamtprojekt, die von einer „Expertengruppe“ bei der Obersten Baubehörde beim Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr auf Plausibilität geprüft worden sei, würde auf den Ergebnissen der Ausschreibung von ersten Hauptbaumaßnahmen im westlichen Abschnitt der zweiten Münchner S-Bahn-Stammstrecke (ausgeschrieben worden waren nach Vorliegen der Planfeststellungsbeschlüsse für den mittleren und westlichen Abschnitt laut Angaben der Staatsregierung die sogenannten Vergabeeinheiten (VE) 30, Baulos Tunnel West mit Station Hauptbahnhof, und VE 41, Baulos Station Marienhof) basieren. Der von der DB ermittelte und von der Expertengruppe als „plausibel und angemessen“ bewertete Finanzbedarf würde sich auf 3,84 Milliarden Euro belaufen, wovon etwa 660 Millionen Euro auf einen Risikozuschlag entfallen würden.

Bemerkenswert am Ergebnis der europaweiten Ausschreibung ist, dass es nach Angaben von Bahn und Staatsregierung lediglich zwei bewertbare Angebote gab. Lediglich drei Bietergemeinschaften hätten überhaupt die hohen Präqualifikationsvoraussetzungen erfüllt, eine dieser Gemeinschaften hätte aufgrund eines Formfehlers ausgeschieden werden müssen. Nach Angaben von Staatsregierung und DB AG sei die geringe Zahl der Bieter den „hohen Qualifikationsanforderungen“ geschuldet, welche wiederum in der Komplexität des Projektes begründet seien. Aus Kreisen der Bauindustrie und der DB AG wurde berichtet, dass es bereits im Jahr 2013 eine Präqualifikation für Aufträge zum Projekt zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke gegeben hätte, die keine einzige Firma bestanden hätte. Und 2015 soll es Gespräche in ganz kleiner Runde gegeben haben, in denen ausgewählte Vertreter der Bauindustrie mit Vertretern der DB Netz zum Thema zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke Verhandlungen führten. Betont worden sei dabei die Absicht, das komplexe Projekt „partnerschaftlich abwickeln zu wollen“ (Stichworte: „Balance im Bau“ und „Adjudikation“). Gegenstand des Gesprächs soll auch die Initiierung einer Arbeitsgruppe zur Ausarbeitung konkreter Vorschläge gewesen sein, um der Politik „dieses Vorgehen als Pilotprojekt näher bringen zu können“.

Ich frage die Staatsregierung:

1. Wie sind die Massenmehrungen (Stahl und Beton) bei den Stationsbauwerken, die Mehrungen bei den Kosten der Wasserhaltung und bei den Baunebenkosten, mit denen die aktuelle Kostenentwicklung im Wesentlichen begründet wird, zu erklären vor dem Hintergrund, dass die jahrzehntelangen Planungen immer mehr vertieft und verfestigt worden sind?
2. Worin sieht die Staatsregierung die Gründe und Hintergründe dafür, dass der dem ursprünglichen Kostenplan der DB unterstellte Einheitspreiskatalog nicht den hohen bautechnischen Anforderungen bei der Realisierung der zweiten Münchner S-Bahn-Stammstrecke gerecht wird?
3. In welchen Gewerken, bei welchen Maßnahmen gibt es nach Einschätzung der Staatsregierung noch Kostensenkungspotenziale durch mit den Bietern zu vereinbarende technische Optimierungen?
4. Welche Mitglieder hatte die „Expertengruppe“ bei der Obersten Baubehörde beim Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr, die die Kostenermittlung der DB AG für das Gesamtprojekt auf Plausibilität geprüft hat?
5. Lässt sich das „erweiterte Angebotskonzept“, welches Grundlage für die „neue Nutzen-Kosten-Untersuchung“ auf Basis der von der DB im Juli 2016 vorgestellten Kostenermittlung war, bei Realisierung der Maßnahmen, wie sie in der am 25.10.2016 vorgelegten Konzeption enthalten sind, bereits darstellen?
6. Welche sind die Projektrisiken, die a) von der DB mit mehr als 50 Prozent Eintrittswahrscheinlichkeit bewertet werden, und b) welche sind die Risiken, deren Eintrittswahrscheinlichkeit auf weniger als 50 Prozent angegeben wird?
7. Welcher Vertreter/welche Vertreter der Bundesregierung waren bei der Vereinbarung zwischen Freistaat und Bund „zum Vorhaben 2. Stammstrecke München im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms“ (GVFG = Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) am 25.10.2016 als „Vereinbarungspartner“ zugegen?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 30.06.2017

Nach Rückfrage bei der Deutschen Bahn als Maßnahmen-trägerin für die 2. Stammstrecke kann ich die Schriftliche Anfrage wie folgt beantworten:

1. Wie sind die Massenerhöhungen (Stahl und Beton) bei den Stationsbauwerken, die Erhöhungen bei den Kosten der Wasserhaltung und bei den Baunebenkosten, mit denen die aktuelle Kostenentwicklung im Wesentlichen begründet wird, zu erklären vor dem Hintergrund, dass die jahrzehntelangen Planungen immer mehr vertieft und verfestigt worden sind?

2. Worin sieht die Staatsregierung die Gründe und Hintergründe dafür, dass der dem ursprünglichen Kostenplan der DB unterstellte Einheitspreiskatalog nicht den hohen bautechnischen Anforderungen bei der Realisierung der zweiten Münchner S-Bahn-Stammstrecke gerecht wird?

3. In welchen Gewerken, bei welchen Maßnahmen gibt es nach Einschätzung der Staatsregierung noch Kostensenkungspotenziale durch mit den Bietern zu vereinbarende technische Optimierungen?

Die Fragen beziehen sich auf ein laufendes Vergabeverfahren der Deutschen Bahn und können daher nicht beantwortet werden.

4. Welche Mitglieder hatte die „Expertengruppe“ bei der Obersten Baubehörde beim Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr, die die Kostenermittlung der DB AG für das Gesamtprojekt auf Plausibilität geprüft hat?

Die bei der Obersten Baubehörde eingerichtete Expertengruppe bestand aus ausgewiesenen Fachleuten der Autobahndirektion Südbayern (Leitung), der Technischen Universität München, des Ingenieurbüros DER sowie des Bayerischen Bauindustrieverbandes.

5. Lässt sich das „erweiterte Angebotskonzept“, welches Grundlage für die „neue Nutzen-Kosten-Untersuchung“ auf Basis der von der DB im Juli 2016 vorgestellten Kostenermittlung war, bei Realisierung der Maßnahmen, wie sie in der am 25.10.2016 vorgelegten Konzeption enthalten sind, bereits darstellen?

Die Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) ist unter www.2.stammstrecke-muenchen.de/finanzen/nutzen-

[kosten-untersuchung](#) veröffentlicht. Die Fahrbarkeit des in der NKU unterstellten Angebotskonzeptes ist nachgewiesen worden.

6. Welche sind die Projektrisiken, die a) von der DB mit mehr als 50 Prozent Eintrittswahrscheinlichkeit bewertet werden, und b) welche sind die Risiken, deren Eintrittswahrscheinlichkeit auf weniger als 50 Prozent angegeben wird?

Die von der Deutschen Bahn vorgelegte Kostenermittlung unter Beachtung von Ausschreibungsergebnissen von ersten Hauptbaumaßnahmen im westlichen Abschnitt der 2. Stammstrecke berücksichtigt ein Risikobudget in Höhe von 673 Mio. Euro nominalisiert auf den Inbetriebnahmezeitpunkt der 2. Stammstrecke. In den Angeboten der Bieter aus den ersten Ausschreibungen mussten umfangreiche Risiken wie Lohn- und Materialgleitung, Terminrisiken und Ausführungsrisiken bereits eingepreist werden und sind dadurch in den ermittelten Baukosten enthalten.

Das jetzt berücksichtigte Risikobudget setzt sich aus den von der Deutschen Bahn ermittelten Anteil an Risiken mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit größer 50 Prozent in Höhe von 73 Mio. Prozent und einem Projektpuffer in Höhe von 600 Mio. Euro mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit kleiner 50 Prozent für Unvorhergesehenes zusammen. Die Risiken mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit kleiner 50 Prozent werden pauschal mit rund 15 Prozent der Baukosten nominalisiert auf den Inbetriebnahmezeitpunkt der 2. Stammstrecke in Ansatz gebracht.

Zu den Risiken mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit größer 50 Prozent zählen:

Risikobeschreibung	Kosten
Zusätzliche Kosten Grunderwerb/Dienstbarkeiten	6,0 Mio. €
noch nicht abgeschlossene Entwurfsplanung bei den netzergänzenden Maßnahmen	67,0 Mio. €

7. Welcher Vertreter/welche Vertreter der Bundesregierung waren bei der Vereinbarung zwischen Freistaat und Bund „zum Vorhaben 2. Stammstrecke München im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms“ (GVFG = Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) am 25.10.2016 als „Vereinbarungspartner“ zugegen?

Beim Bahngipfel am 25. Oktober 2016 haben Herr Ministerpräsident Horst Seehofer und Herr Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, die Vereinbarung zum Vorhaben 2. Stammstrecke München im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms unterzeichnet. Siehe auch Pressemitteilung unter www.bayern.de.