

Das Projekt „Zweite Münchner S-Bahn-Röhre“ – ein milliardenteurer Rohrkrepiierer mit Ansage

Wohl niemand mehr kann wohl ernsthaft in Abrede stellen, dass das Projekt „Zweite Münchner S-Bahn-Röhre“ ein milliardenteures Verdrussprojekt ist. Meine Auffassung ist und war schon immer seit gut 20 Jahren, dass es sich bei dem Projekt um ein „Armleuchterprojekt“ handelt, diese Bezeichnung in Erwiderung auf die von Verfechtern der „Zweiten Röhre“ gerne gewählte Begrifflichkeit „Leuchtturmprojekt“.

Bereits Ende 2002 habe ich mir erlaubt, das Vorhaben kritisch zu hinterfragen und Fehlstellen und Fehlentwicklungen zu benennen. Die „Zweiten Röhre“ als weitere Stammstrecke würde keine Neuerschließungen und keine direkteren Verbindungen schaffen, die Radiallastigkeit des Münchner Schnellbahnsystems würde verfestigt werden. Für werktäglich zigtausende Fahrgäste käme es bei Inbetriebnahme zu massiven Verschlechterungen in der Bedienungsqualität, konkret zu Taktausdünnungen gerade in den Hauptverkehrszeiten und zu neuen Umsteigezwängen. Wirklich wichtige Verkehrsprojekte im Großraum München und in ganz Bayern würden durch Inanspruchnahme eh schon begrenzter Planungskapazitäten und insbesondere den Mittelabfluss in die „Zweite Röhre“ kannibalisiert. Brandschutz- und sonstige Sicherheitsvorkehrungen wären völlig ungenügend. Es gäbe weitaus bessere Varianten zur Entlastung der bisherigen Stammstrecke wie zur Kapazitätsausweitung und damit zur Attraktivitätssteigerung des Münchner S-Bahnnetzes insgesamt. Dies waren meine Kernargumente in mehreren Dutzend Arbeits- und Pressepapieren ab Vorlage der konkretisierten Planungen im Jahr 2003. Vor allem aber habe ich immer wieder darauf hingewiesen, dass die von Staatsregierung und DB AG verkündeten Kostenprognosen und Kostenberechnungen wie auch die Versprechungen für die Realisierungszeit absurd falsch sind.

Fakten/Gründe/Hintergründe zum/für das Desaster

Falsche Behauptungen und auch sonst wohl bewusst gesetzte Fehler in mehreren der Röhrenplanung zugrunde liegenden Untersuchungen zur Beförderung dieses Projekts.

Geschönte, teils absurd falsche Kostenprognosen und Kostenberechnungen.

Völlig unrealistische Bauzeitenpläne, grotesk falsche Vorhersagen und Versprechungen zu Zeitpunkten/Zeiträumen der Fertigstellung und Inbetriebnahme.

Krachende Planungsfehler mit der Konsequenz immer wieder neuer Zwänge zu Umplanungen.

Intransparenz und Mauseheleien im Ausschreibungs- und Vergabeverfahren, Brüche und Rückschläge sowie massive Verzögerungen bei den Auftragsvergaben.

Immer und immer wieder neue Lügenmärchen.

Kurz zur Chronologie der Kostenentwicklung und der Zeitplanung/der Termin-treue bzw. zu den Ansagen hierzu

Das Projekt „Zweite Münchner S-Bahn-Röhre“, deren Bau im Mai 2001 die Bayerische Staatsregierung – die Länder sind seit der Bahnreform Aufgabenträger für den SPNV – und die Spitzen der Landeshauptstadt München – klar muss die Landeshauptstadt als Trägerin der Planungshoheit mitsprechen dürfen, was innerhalb ihrer Gemarkung geschieht – vereinbart hatten, hat schon lange die Projekte Stuttgart 21 und Flughafen Berlin-Schönefeld getoppt, was Kostensteigerungen und Terminverschiebungen anbelangt. Bis ins Jahr 2005, damals liefen die ersten Planfeststellungsverfahren, verkündeten die Protagonisten der „Zweiten Röhre“ deren Fertigstellung und Inbetriebnahme für das Jahr 2010. In Folge wurde dann so ungefähr alle zwei Jahre erklärt, die Fertigstellung des Vorhabens würde sich um ebenfalls etwa zwei weitere Jahre verzögern. Ab 2010 bis Mitte 2011, damals träumte man noch von den Olympischen Winterspielen 2018 in München, wurde beispielsweise die Inbetriebnahme für 2018 anvisiert. 2019 wurde seitens DB AG und Staatsregierung die Fertigstellung im Jahr 2028 in Aussicht gestellt. Aktuell ist jetzt von 2037 die Rede.

Was die von Staatsregierung und DB AG verkündeten Bauzeiten anbelangt, so wurde bis 2005 von gerade einmal fünf Jahren gesprochen. Im Jahr 2008 war dann von einer Bauzeit von acht bzw. zwölf Jahren, je nach Ast, die Rede. Nach der letzten Ankündigung, jetzt im Juni 2022, wird nun mit einer Bauzeit von 20 Jahren gerechnet (am 5. April 2017 wurde der Baubeginn feierlich begangen, bereits ab Oktober 2016 gab es kleinere Baumaßnahmen wie etwa Spartenverlegungen, als Fertigstellungstermin wurde jetzt das Jahr 2037 benannt.). Nochmals zur Erinnerung: Beschlussfassung zum Projekt: Mai 2001, die Planfeststellungsverfahren für die erste Planungsvariante waren 2005/2006 bereits in vollem Gange, die Anhörungsverfahren für die damals drei Planfeststellungsabschnitte waren im Februar 2006 bereits abgeschlossen!

Gleichermaßen absurd wie bei den Versprechungen zum Zeitpunkt der Fertigstellung und Inbetriebnahme verhält es sich bei den Ansagen zu Kostenschätzungen und Kostenberechnungen: Anfangs waren von DB und Staatsregierung weniger als eine Milliarde Euro benannt worden (z.B.: 2000, *Ergänzungsuntersuchung S-Bahn*: 537 Mio. Euro, 2001, *Vergleichende Untersuchung Ausbau S-Bahn-Südring/Zweiter S-Bahn-Tunnel*: 583 Mio. Euro, 2002, *Vertiefende Untersuchung 2. S-Bahn-Stammstrecke*: 899 Mio. Euro). Fortan gab es dann in schöner Regelmäßigkeit weitere satte Steigerungen bei den Kostenansätzen zu vermelden. Ende 2016 bezifferten Staatsregierung und DB AG die Kosten (mit Risikozuschlag) beispielsweise auf 3,84 Milliarden Euro (wir hatten damals darauf hingewiesen, dass auch dieser Ansatz niemals zu halten sein wird!) und dann ab Juni 2022 wurden 7,2 Milliarden Euro verkündet. Die Kostenexplosion ist auch deshalb besonders bemerkenswert, weil das Projekt laufend gestutzt und für die Fahrgäste und SteuerzahlerInnen immer 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 Genehmigungs-

verfahren 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 „Zweite Stammstrecke“.

Die Verantwortung für das Desaster liegt im Kern bei der Bayerischen Staatsregierung, beim Bayerischen Landtag und bei der DB AG – und eben nicht beim Bund!

Gesamtkosten maximal 3,8 Milliarden Euro, Fertigstellungstermin 2028, das waren 2016 (zu den Kosten) bzw. 2019 (zum Fertigstellungstermin) die letzten offiziellen Verlautbarungen zum Fortgang des Projektes „Zweite Münchner S-Bahn-Röhre“. In den Jahren, ja Jahrzehnten zuvor hatte es bekanntlich in den Verkündigungen zu den einschlägigen Kerndaten eine kontinuierliche Aufwärtsbewegung gegeben, wohlgemerkt lagen die ersten Ansagen zu den Kosten bei 537 bzw. 583 Millionen Euro (2000 und 2001), und noch 2005 wurden Fertigstellung und Inbetriebnahme der „Zweiten Röhre“ für das Jahr 2010 zugesagt. Und jetzt dann die neuen Horrorzahlen: in einer Pressekonferenz am 30. Juni 2022 verkündete der neue Bayerische Verkehrsminister Bernreiter eine Kostensteigerung auf bis zu 7,2 Milliarden Euro und als Fertigstellungstermin das Jahr 2037.

Jetzt die Zuständigkeit und vor allem die Verantwortung dem Bund zuzuweisen und hier den neuen Bundesverkehrsminister Volker Wissing vorführen zu wollen, so wie das insbesondere die Bayerische Staatsregierung tut, ist nichts anderes als ein gleichermaßen schäbiges wie dummes Ablenkungsmanöver. Die Wurzeln für die Misere gesetzt, ernst zu nehmende Bedenken und Gegenargumente wie auch Hinweise auf Fehlplanungen und sonstige Fehler arrogant beiseitegeschoben und über Jahre, ja Jahrzehnte gemurkst in der Steuerung und Kontrolle, all das ist der Bayerischen Staatsregierung zuzuschreiben, all das illustriert und belegt das Totalversagen der Bayerischen Staatsregierung.

Der Bund ist zwar Eigner der DB AG, auch fördert er SPNV-Projekte wie die „Zweite Röhre“, aber am Röhren-Desaster sind der Bund und die Bundesverkehrsminister eher marginal Beteiligte/Verantwortliche. Aufgabenträger des SPNV sind seit der Bahnreform die Länder, die dann eben auch Auftraggeber von SPNV-Infrastrukturprojekten sind. Auch die Finanzierungszuständigkeit für SPNV-Infrastrukturprojekte liegt bei den Ländern. Abgeschlossen werden die jeweiligen Bau- und Finanzierungsverträge dann auch zwischen den Ländern und der DB AG. Der Bund schießt im Rahmen der im GVFG-Bundesprogramm verfügbaren Mittel Gelder zu (bezogen auf die "Zweite Röhre" wären das aber je Jahr nur ganz kleine Bruchteile der Projektkosten. Deshalb hat sich Bayern ja bekanntlich 2012 und dann wieder 2016 zur Zusage der Vorfinanzierung und zu einer Durchfinanzierungsgarantie hinreißen lassen, in meinen Augen schlicht verantwortungslos! Basierend auf den 2016er Zahlen [gemeint sind hier a) der damals jährlich für Bayern bestimmte Betrag aus dem Topf der GVFG-Bundesmittel und b) der damals angesetzte Anteil an eben diesen nach Bayern fließenden GVFG-Bundesmitteln, der für das Projekt „Zweite Röhre“ vorgesehen war] hätte die Abfinanzierung des Bundesanteils mehr als 80 Jahre gedauert.)¹ Der

¹ Die Höhe der GVFG-Bundesprogramm-Mittel war mit Beschluss im Jahr 2017 bis zum Jahr 2025 auf bundesweit 333 Millionen Euro je Jahr festgeschrieben worden (Artikel 125c GG enthielt da-

Bund hat darauf zu achten, dass die zu fördernden Projekte in der Nutzen-Kosten-Untersuchung mindestens mit einer 1 abschneiden. Der Bund mischt sich aber nicht in die Auswahl der zu fördernden Landes-Projekte ein, die Länder würden dem Bund sonst sauber was husten!²

Wenn der CSU-Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt von der CSU-Staatsregierung eine Durchfinanzierungsgarantie für die Kosten des Projekts „Zweite Röhre“ und eine Erklärung zur Vorfinanzierung des Bundesanteils an den Kosten verlangt, so geschehen 2016, dann ist es nur recht und billig, wenn der neue Bundesverkehrsminister Volker Wissing die gleichen Garantien des Freistaats einfordert. Ja, es wäre angesichts der neuerlichen Kostenexplosion und der Manifestierung des Herumdilettierens der Bayerischen Staatsregierung geradezu fahrlässig, wenn er dies nicht täte.

Neben der Bayerischen Staatsregierung, hier namentlich den Herren Otto Wiesheu, Erwin Huber und Martin Zeil sowie den Damen Emilia Müller und Ilse Aigner als zuständige Minister/Ministerinnen und selbstredend den Ministerpräsidenten Edmund Stoiber und Markus Söder (Horst Seehofer einmal ausgenommen, der wollte ja aus dem Projekt aussteigen, konnte sich aber nicht durchsetzen, ausgenommen auch Günther Beckstein, der zu kurz Ministerpräsident war) zeichnet auch der Bayerische Landtag verantwortlich für die Misere. Immer wieder fanden sich im Parlament des Freistaats trotz deutlicher Hinweise auf das klare Verfehlen aller angekündigten Projektziele breite Mehrheiten für das Weiter-

mals eine sogenannte Versteinerungsklausel: „Eine Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes durch Bundesgesetz ist ab dem 1. Januar 2025 zulässig.“), für Bayern waren damals in den GVFG-Bundesprogrammen bis 2020 zwischen 49 und 64 Millionen Euro je Jahr vorgesehen gewesen, von denen wiederum laut GVFG-Bundesprogramm 2016 – 2020 18 Millionen Euro je Jahr in das Projekt „Zweite Röhre“ („09 D 255_S, München, S-Bahn, zweiter S-Bahn-Tunnel“) fließen sollten.

Die „sachgerechte Kostenermittlung“ der DB AG für das Projekt „Zweite Röhre“ aus dem Jahr 2016, bestätigt durch die Staatsregierung Ende 2016, kam zu einer Kostenhöhe von 3,18 Mrd. Euro, mit Risikopuffer wurden 3,84 Milliarden Euro veranschlagt (bereits damals taten wir kund, dass auch diese Kostenansätze niemals zu halten sein werden!). Von dem letztgenannten Betrag sollte der Bund 1,46 bzw. nach Kat.-A-Unterlagen sogar 1,55 Milliarden Euro aus Mitteln aus dem GVFG-Bundesprogramm tragen.

Im Frühjahr 2019 wurde mit Änderung des Grundgesetzes die „Versteinerung der Mittel“ wieder aufgehoben. Mit dem Dritten Gesetz zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes, in Kraft getreten am 1. Januar 2020, wurden die jährlich verfügbaren Mittel angehoben, von 2021 bis 2024 auf eine Milliarde Euro je Jahr und ab 2025 auf zwei Milliarden Euro je Jahr (mit einer Steigerung ab 2026 um jährlich 1,8 Prozent). Nachdem sich jetzt aber die Kosten für die „Zweite Röhre“ gegenüber dem Kostenansatz aus dem Jahr 2016 noch einmal knapp verdoppelt haben sollen, würde die Abfinanzierung des von Bayern vorfinanzierten Bundesanteils an der Finanzierung, selbst wenn Bayern hier „Verstärkungsmittel“ im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms erhalten würde, mehrere Jahrzehnte dauern. Im Übrigen findet sich die „Zweite Röhre“ selbst in der Auflistung der GVFG-Projekte zum Programm 2020 – 2024 noch mit Gesamtkosten in Höhe von 2,85 Milliarden Euro und mit zuwendungsfähigen Kosten in Höhe von 2,22 Milliarden Euro!

² Nach § 8 Abs. 2 Satz 2 des Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (Bundesschienenwegeausbaugesetz – BSWAG bzw. BSchwAG) sind Investitionen in Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes, die dem Schienenpersonennahverkehr dienen, ausschließlich zwischen der DB AG und dem jeweiligen Bundesland abzustimmen.

verfolgen des Vorhabens. Und auch der rot-grün dominierte Münchner Stadtrat unter seinem OB Christian Ude sprach sich immer wieder für das Weiterverfolgen des Projektes „Zweite Röhre“ aus. Ja Ude war es gewesen, der Wiesheu in Zeiten der Jahrtausendwende die Röhre überhaupt eingeredet hatte.

Auch die Verantwortlichen der DB AG, allen voran die Bahnchefs Hartmut Mehdorn, Rüdiger Grube und Richard Lutz tragen Mitschuld an dem milliardenschweren Desaster. Letzterer hatte sich im Zusammenhang mit den immensen Kostensteigerungen beim Projekt „Stuttgart 21“ im Jahr 2018 mit deutlichen Worten von eben diesem Projekt distanziert. So wird er mit dem Satz *"Mit dem Wissen von heute würde man das Projekt nicht mehr bauen"* aus der Sitzung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages vom 18. April 2018 zitiert. Allerdings sei es angesichts der mittlerweile aufgelaufenen Kosten wirtschaftlicher, das Projekt fortzuführen, so Lutz. Das aber scheinen leere Worte gewesen zu sein, sonst hätte Lutz und hätte man bei der DB AG längst die Reißleine ziehen und das Projekt „Zweite Röhre“ mindestens aussetzen und auf den Prüfstand stellen müssen.

Konsequenz aus dem Desaster: das Projekt so rasch wie möglich beenden!

Auch wenn jetzt bereits viele hundert Millionen Euro für die Planung und viele hundert Millionen Euro für die ersten Baumaßnahmen ausgegeben worden sind und wenn weitere Kosten in dreistelliger Millionenhöhe für die Entschädigung an bereits beauftragte Unternehmen drohen, gibt es für mich nur eine einzige Lehre, eine einzige richtige Konsequenz aus dem Desaster: jetzt die Reißleine ziehen und das Projekt beenden. Wie bei sonst keinem anderen Vorhaben sollten hier die beiden weisen Sprüche „lieber ein Ende mit Schrecken als ein Schrecken ohne Ende“ und „kein gutes Geld schlechtem Geld hinterherwerfen“ so sehr beherzigt werden. Denn allein die Milliarden an Euro, die jetzt noch „verbrannt“ zu werden drohen, machen deutlich, dass der Nutzen des Projektes in keinem verantwortbaren Verhältnis zu den Kosten steht.

Jeder Euro kann nur einmal ausgegeben werden. Werden weitere Milliarden Euro im Projekt „Zweite Röhre“ versenkt, so fehlen diese Gelder schlicht für wirklich wichtige Nahverkehrsprojekte in ganz Bayern. Denn finanziert werden soll die Röhre zum einen aus dem GVFG-Bundesmitteln und zum anderen aus regulären Haushaltsmitteln des Freistaats, aus FAG-Mitteln und aus angesparten Regionalisierungsmitteln (das sind die Gelder, die die Länder vom Bund erhalten, um originär Zugkilometer im SPNV bestellen und bezahlen zu können.). Und aus den gleichen Töpfen werden eben Projekte im gesamten SPNV und im allgemeinen ÖPNV finanziert.

Unsere Alternative: Maßnahmen zur Verbesserung des SPNV im Großraum München rasch umsetzen

Wir fordern, dass jetzt endlich dringend notwendige Investitionsmaßnahmen sowie sonstige Maßnahmen zur Verbesserung der Betriebs- und der Bedienungsqualität bei der Münchner S-Bahn in Angriff genommen werden. Zu nennen sind hier etwa

- die Beseitigung von Engpässen und Zwangspunkten im Münchner S-Bahn-Netz wie Fahrstraßenkreuzungen, Eingleisbetrieb (z.B. zwischen Giesing und Perlach), Mischverkehr (z.B. im Falle der S 1 Nord und der S 4 West) sowie fehlende Haltestellen (z.B. Harras und Großhesselohe bei der S 20)
- die Verbesserung der Leit-, Steuerungs- und Regeltechnik, die Herstellung und Gewährleistung von Redundanz für die Verkehrsabwicklung auf der Stammstrecke,
- das Schaffen und Gewährleisten eines ausreichenden Personalstands, insbesondere bei Lokführern, und ausreichender Fahrzeugkapazitäten,
- die Organisation einer einigermaßen vernünftigen Fahrgast-Information
- sowie die Ertüchtigung des Bahn-Südringes zur Aufnahme von S-Bahnen (erster Schritt: Zughalt an der Poccistraße). Auch der schon bestehende Bahn-Nordring zwischen Moosach und Daglfing muss für die S-Bahn nutzbar gemacht werden.

Die Umsetzung der eben exemplarisch aufgezählten Maßnahmen wird seit mittlerweile 16 Jahren von uns GRÜNEN im Bayerischen Landtag eingefordert. Für diese Maßnahmen, Teil eines Konzeptes, welches nicht nur von uns GRÜNEN, sondern von allen relevanten Fahrgast-, Verkehrs- und Umweltverbänden getragen wird, sprechen niedrigere Kosten, größerer verkehrlicher Nutzen und – selbst jetzt noch – schnellere Realisierbarkeit.

MR, 21.11.2022

Zum Untersuchungsausschuss zweite Stammstrecke

Vertuschen von unliebsamen Fakten und, schlimmer noch, Verbreiten von Unwahrheiten, das kennzeichnet die Kommunikation zum Projekt zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke von Staatsregierung und DB AG gegenüber Landtag und Öffentlichkeit seit nun schon seit gut 20 Jahren. Jetzt einen Untersuchungsausschuss einzusetzen, um allein weiter herausarbeiten zu wollen, dass die Staatsregierung deutlich früher von weiterem Zeitverzug und weiteren dramatischen Kostensteigerungen wusste, als dies dann dem Landtag und der Öffentlichkeit kundgetan wurde, wäre m.E. verschenkt gewesen, weil deutlich zu dürftig für die Bedeutung eines Untersuchungsausschusses.

Deshalb mein Vorschlag, ja mein Drängen darauf, a) das anrühige Geschehen um die Genese der Vergabeverfahren und die ersten Zuschläge und b) die Nutzen-Kosten-Untersuchung 2016 und die aktuelle Nutzen-Kosten-Untersuchung als Beispiele für das Tricksen und Täuschen in Untersuchungen zu weiteren Gegenständen für den Untersuchungsausschuss zu machen.

Nachfolgend ein wenig Futter zu den beiden genannten Themenfeldern:

Vergabeverfahren und Zuschlagserteilungen

Zum Wechsel im Vergabeverfahren

Am 9. September 2015 trafen sich in den Münchner Räumen der DB Netz Mitarbeiter der DB AG mit Verbandsvertretern der Bauindustrie (BBIV und HDB) zu einem Gespräch über das Projekt „2. Münchner S-Bahn-Stammstrecke“ und hier v.a. über die anstehenden Vergaben von Bauaufträgen. In diesem wohl clandestinen Treffen, von dem die Staatsregierung laut Beantwortung parlamentarischer Anfragen nichts mitbekommen haben will, wurden die Weichen gestellt für den Umstieg im Vergabeverfahren von Beauftragung über Einheitspreisverträge bei detaillierter Leistungsbeschreibung (mit Zulassen von Sonderanschlägen nur in Teilbereichen) hin zu Beauftragungen im Verhandlungsverfahren, welches den beauftragten Unternehmen nicht nur im Hinblick auf Bauverfahren und Bauabläufe, sondern auch auf die Baumaßnahmen per se bis hin zur Trassenführung große Spielräume einräumte.³ In den Vermerken zu o.g. Treffen heißt es u.a.: „Beide Seiten betonen die Absicht, partnerschaftlich ein solch komplexes Projekt abwickeln zu wollen (Balance am Bau).“ „BBIV - DB initiierte Arbeitsgruppe, um konkrete Vorschläge auszuarbeiten, um gemeinsam der Politik (BM Dobrindt) dieses Vorgehen als Pilotprojekt näher bringen zu können (Oberste in AG einbinden!).“ „Initiative bei Politik (StM Herrmann) ...“.

Im Dezember 2018 wurden dann die ersten großen Bauaufträge im Verhandlungsverfahren vergeben, von der Staatsregierung als „vergaberechtliches Dialogverfahren“ und von der DB Netz als „partnerschaftliches Verhandlungsverfahren“ benannt. DB AG und Staatsregierung begründeten, ja bejubelten den Umstieg auf die Auftragserteilung im Verhandlungsverfahren mit dem Versprechen, über gemeinsam mit den Baufirmen erarbeitete Optimierungen zu Kostensenkungen und Bauzeitenverkürzungen zu gelangen. („Das partnerschaftliche Verhandlungsverfahren trägt dazu bei, Risiken frühzeitig zu erkennen und durch Optimierungen bei der Baurealisierung Kosten zu sparen. Dadurch wird eine optimale und wirtschaftliche Bauweise sowie die Einhaltung des Zeit und Kostenrahmens sichergestellt.“ ... „Das Ziel ist Kostensenkung, Bauzeitverkürzung und Risikominimierung für die Bauausführung („Value Engineering“)). Und diese Märchenerzählungen von Kostensenkung und Bauzeitverkürzung wurden fortgeführt. So antwortete die bayerische Staatsregierung, selbstredend immer nach Rücksprache mit der DB AG und auf deren Ansagen verweisend, noch vor drei Jahren auf kritische Anfragen zu den Umplanungen am Hauptbahnhof (Verschiebung der Station um 80 Meter in Richtung Westen, deutliche Vergrößerung des Schlitzwandkastens auch wegen der Vorhaltemaßnahmen im Hinblick auf einen möglichen Bau der U 9 und Einbringung eines Rohrschirms) und am Ostbahnhof (Änderung der Platzierung der Station und damit auch der Trassenführung) sowie zum

³ Noch im Sommer 2015 war von Vertretern der DB Netz AG kundgetan worden, bei den Beauftragungen würden Einheitspreisverträge mit detaillierter Leistungsbeschreibung dominieren, Sondervorschläge seien nur in Teilbereichen möglich, weil die Vorplanung schon sehr weit fortgeschritten sei. 2018 wurde dann seitens der DB Netz AG erklärt, die Planänderungen gehörten auch wegen des langen Zurückliegens der Vorplanungen und des Planfeststellungsbeschlusses zum „üblichen Procedere“.

Bau einer Fluchtröhre, dass eben diese Umplanungen der Schlüssel seien zu „Optimierungen der Bauwerke, der Bauabläufe und somit letztlich der Zeitschiene und der Wirtschaftlichkeit“. Fabuliert wurde von „Vereinfachungen im Bauverfahren und deshalb größerer Sicherheit bei Kosten und Terminen“, von der „Möglichkeit ... den Bau der 2. Stammstrecke sowohl zeitlich als auch finanziell zu optimieren“.

Und jetzt sollen es eben diese Umplanungen sein, die für eine weitere Kostenexplosion (von max. 3,849 Mrd. Euro, verkündet von der Staatsregierung am 25. Oktober 2016, auf bis zu 7,2 Mrd. Euro) und für einen weiteren Zeitverzug um bis zu zusätzlichen zehn Jahren verantwortlich sein sollen. Fazit: die versprochenen Kostensenkungen und Bauzeitenverkürzungen über die Optimierungen aufgrund der Beauftragungen im Verhandlungsverfahren wurden nicht erreicht, im Gegenteil. Die Baufirmen sind jetzt weitgehend Herr im Hause, können Staatsregierung und DB AG auf der Nase herumtanzen. Angesprochen auf diese Misere antwortete Verkehrsminister Christian Bernreiter in der Plenarsitzung am 20. Juli 2022: „Da sind wir Bittsteller.“ Das sagt der Verkehrsminister als zuständiger Vertreter des Freistaats Bayern, der Aufgabenträger für den SPNV, Auftraggeber und Finanzverantwortlicher für das Projekt „Zweite Röhre“ ist.

Zurück zum Treffen im September 2015: Pikant am Treffen war/ist v.a. die Tatsache, dass die Teilnehmer seitens der Bauindustrie allesamt für Unternehmen standen und stehen, die sich an Wettbewerben um Aufträge zum Bau der 2. Stammstrecke beteiligen würden und mit großer Wahrscheinlichkeit dann auch Zuschläge bekommen würden, was dann eben auch der Fall war. Letzteres musste jedem der Beteiligten klar sein, wiewohl in den Vermerken dezidiert festgehalten ist, dass die Herren in ihrer Funktion als Verbandsvertreter an dem Treffen teilgenommen hätten.

Zu Bieterverfahren und Zuschlägen

Bietergemeinschaften am Beispiel der VE 30

Im Vergabeverfahren der VE 30⁴ wurde ein Verhandlungsverfahren mit vorgeschaltetem, EU-weit öffentlich bekannt gemachtem Teilnahmewettbewerb gemäß § 101 GWB in der damals gültigen Fassung durchgeführt. In diesem Teilnahmewettbewerb stellten drei Bergergemeinschaften jeweils einen Teilnahmeantrag:

Bewerbergemeinschaft Nr. 1: Hochtief Infrastructure GmbH, Implenja Construction GmbH und Implenja Spezialtiefbau GmbH

Bewerbergemeinschaft Nr. 2: Wayss & Freytag Ingenieurbau AG, Max Bögl Stiftung & Co. KG, Ed. Züblin AG, Bauer Spezialtiefbau GmbH

⁴ Vergabeeinheit (VE) 30, Baulos Tunnel West mit Station Hauptbahnhof (u.a.: Neubau zweier eingleisiger Streckentunnel zwischen dem Tunnelportal westlich der Donnersbergerbrücke und dem Haltepunkt Marienhof, überwiegend im Schildvortrieb; Neubau des unterirdischen Haltepunktes Hauptbahnhof (zwei Gleise, drei Bahnsteige, vier Bahnsteigkanten); Neubau des Zentralen Aufganggebäudes)

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.

Zuschlagserteilung Hauptbaumaßnahmen VE 30 und VE 41

Anfang Dezember 2018 Vergabeeinheit (VE) 30, Baulos Tunnel West mit Station Hauptbahnhof: den Zuschlag erhielt die Bietergemeinschaft aus den Firmen Wayss & Freytag Ingenieurbau AG, Max Bögl Stiftung & Co. KG, Ed. Züblin AG und Bauer Spezialtiefbau GmbH.

Ende Dezember 2018, Vergabeeinheit (VE) 41, Rohbauarbeiten Haltepunkt Marienhof: den Zuschlag erhielt die Bietergemeinschaft aus den Firmen Implenia Construction GmbH und Hochtief Infrastructure GmbH.

Die Zuschläge für die VE 30 und VE 41 erfolgten nach „Verhandlungsverfahren“/„Wettbewerblichem 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“. Auf die Fragen nach der Anzahl der Verhandlungsrunden über die eingereichten Erstangebote und die Folgeangebote a) zur VE 30 und b) zur VE 41 antwortete die Staatsregierung für beide abgefragten Vergabeeinheiten gleichlautend, dass „von der DB insgesamt vier Angebotsläufe durchgeführt“ worden seien und dass „während des Verfahrens insgesamt 14 Bietergespräche“ stattgefunden hätten, „die die Aufklärung bzw. Verhandlung der Angebote bzw. Ausschreibungsinhalte zum Gegenstand hatten“.

Interessant hierzu u.a.:

a) 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.

b) Aus Kreisen der Bauindustrie und der DB AG wurde berichtet, dass es bereits 2013 eine Präqualifikation für Aufträge zum Projekt „Zweite Münchner S-Bahn-Röhre“ gegeben hätte, die keine einzige Firma bestanden hätte. Auf Nachfrage erklärte die Staatsregierung, hierüber nichts zu wissen.

c) mit Erklärung vom 22. November 2016 hatte die Staatsregierung behauptet, dass bis spätestens Oktober 2016 eine der beiden in die Wertung gekommenen Bietergemeinschaften den Zuschlag bekommen hätte. Am 09.09.2015 hatte der damals verantwortliche Projektleiter der DB Netz AG, Herr Scheller, 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 wie bekannt dann erst im Dezember 2018 erteilt. Fakt ist somit, dass die Zuschläge für die Vergabeeinheiten VE 30 und VE 41 eineinhalb Jahre später erteilt wurden, als von der DB AG angekündigt, was ja auch signifikant ist bezogen im Hinblick auf die Zeitschiene der Projektabwicklung und die verkündeten Termine zur Inbetriebnahme.⁵ Ursprünglich hatte die DB AG für die Verhandlungen mit den Bietern zu den Vergabeeinheiten VE 30 und VE 41 acht Monate angesetzt!

Nutzen-Kosten-Untersuchungen

In den NKU von 2010 und 2016 und wohl auch in der neuen NKU wurde/wird massiv getrickst und getäuscht, um einen Faktor errechnen zu können, der die Finanzierung und damit überhaupt die Realisierung des Projektes erlaubt. Und "Hauptantreiberin" für diese "famose Auftragsarbeit" ist eben die Staatsregierung (nebst allerlei Satelliten). Des Weiteren waren mehrere freistaatliche Behörden, Satelliten sowie vom Freistaat Beauftragte in die Erarbeitung der Werke eingebunden. Der Bundesrechnungshof hat mit seinem Prüfbericht (der leider jetzt erst seinen Weg an die Öffentlichkeit gefunden hat, was man u.a. auch wiederum der Staatsregierung vorhalten kann) die von uns und von zahlreichen Verkehrs- und Umweltverbänden vorgetragene Kritik in vielen Punkten bestätigt (wir gehen da inhaltlich noch weiter, sagen z.B., dass sich die der NKU zugrunde gelegten Betriebsprogramme gar nicht durchgehend fahren lassen.) Im letzten Satz der „Abschließenden Mitteilung“, d.h. nach entsprechendem Austausch mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitaler Infrastruktur (also dem Adressaten des Prüfberichts) heißt es bekanntlich: **„Die Voraussetzungen des § 3 Absatz 1c GVFG für die Gewährung einer Bundesfinanzhilfe liegen nicht vor.“** Selbstredend sind dann der gesamte Prüfbericht und, claro, auch die NKU 2016 für den UA von Relevanz.

Nachfolgend Kernaussagen der Abschließenden Mitteilung vom 22.01.2018 über die Prüfung des Vorbescheides zur Aufnahme des Vorhabens „zweite S-Bahn Stammstrecke in München“ in das GVFG-Bundesprogramm:

„Die Nutzen-Kosten-Untersuchung zum Vorhaben erbrachte ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,05. Der Bundesrechnungshof hält sie nicht für tragfähig, weil nicht alle relevanten Aspekte in die Untersuchung eingeflossen sind. So sind die Risikokosten, die Vorfinanzierungskosten des Landes Bayern sowie die Kosten der baulichen Anpassung von Umstei-

⁵ Die Tatsache, dass die Zuschläge für die Vergabeeinheiten VE 30 und VE 41 eineinhalb Jahre später erfolgten als von der DB AG angekündigt, soll „keine negativen Auswirkungen auf die Zeitschiene“ haben, „da durch die Optimierungen ein schnellerer und stabilerer Bauablauf erarbeitet werden konnte“. (Antwort der Staatsregierung auf die Anfrage M.R., Röhre 2019 II, Frage1)

gebeziehungen am Hauptbahnhof München nicht bzw. nicht vollständig berücksichtigt worden. Das BMVI hält eine Überarbeitung der Nutzen-Kosten-Untersuchung für nicht notwendig. Eine Sensitivitätsprüfung der Nutzen-Kosten-Untersuchung lehnt das BMVI ebenfalls ab. Der Bundesrechnungshof bleibt bei seiner Auffassung. Er hat Zweifel an der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens.“

„Mit Prüfungsmitteilung vom 16. März 2017 wies der Bundesrechnungshof das BMVI auf Klärungs- und Verbesserungsbedarf hin. Hierzu hat das BMVI Stellung genommen. Es ist den Hinweisen des Bundesrechnungshofes teilweise, aber nicht in allen Punkten gefolgt.“

„Mit der vorliegenden abschließenden Prüfungsmitteilung fasst der Bundesrechnungshof die wesentlichen Feststellungen, Bewertungen und Empfehlungen abschließend zusammen. Er schließt die Prüfung ab und behält sich vor, streitig gebliebene Aspekte zu gegebener Zeit erneut aufzugreifen.“

[M.R.: nachfolgend die wesentlichen Dissenspunkte:]

„Der Bundesrechnungshof bleibt bei seiner Auffassung, dass alle Risikokosten bei der NKU berücksichtigt werden müssen. Es ist mit einer ordnungsgemäßen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung unvereinbar, den überwiegenden Teil der Risikokosten von 600 Mio. Euro vollkommen unberücksichtigt zu lassen.“ *[Erläuterung M.R.: in der „sachgerechten Kostenermittlung“ waren „Risikokosten in Höhe von 673 Mio. Euro ermittelt worden. In der NKU wurden hiervon lediglich 73 Mio. Euro berücksichtigt.]*

„Der Bundesrechnungshof bleibt bei seiner Auffassung, dass auch die Vorfinanzierungskosten bei der NKU hätten berücksichtigt werden müssen. Die in der Realisierungsvereinbarung festgelegte Vorfinanzierung entspricht nicht den allgemeinen Verfahrensstandards. Es geht nicht um eine Vorfinanzierung bis zur Inbetriebnahme des Vorhabens, sondern um eine Vorfinanzierung, die die öffentlichen Haushalte noch rund 18 Jahren nach der Inbetriebnahme belasten wird. Dieses Verfahren weicht deutlich von vergleichbaren Vorhaben ab. Es handelt sich um eine einzelfallbezogene Sonderregelung der Realisierungsvereinbarung Bund/Freistaat vom 25. Oktober 2016. Ungeachtet dessen hat das BMVI eine gesamtwirtschaftliche Neutralität der Vorfinanzierung nicht belegt. Die Vorfinanzierungskosten müssen deshalb in die NKU einfließen.“ *[Erläuterung M.R.: Die Zinskosten für die Vorfinanzierung durch den Freistaat wurden in der NKU nicht berücksichtigt. BMVI: Zinskosten sind keine Baukosten. Auch würde eine Rückrechnung auf den maßgeblichen Preisstand zu einer Neutralisierung führen.]*

„Der Bundesrechnungshof hält daran fest, dass auch die baulichen Anpassungen für die Umsteigebeziehung zwischen S- und U-Bahn am Hauptbahnhof in die NKU einzubeziehen sind. Die Realisierung der zweiten Stammstrecke ist ohne Zweifel kausal für die Anpassungsmaßnahmen. Es handelt sich um einen unverzichtbaren Teil des Gesamtvorhabens. Der vom BMVI zitierte Nutzen und auch der Nutzen der zweiten Stammstrecke entstehen ausschließlich durch die neu hinzukommenden Verkehre der zweiten Stammstrecke.“ *[Erläuterung M.R.: Positionierung BMVI: Diese Kosten seien nicht zu berücksichtigen, da hier eine anderweitige Finanzierung vorgesehen sei. Die Kosten entstünden unabhängig von*

der zweiten Stammstrecke. Die Nutzen dieser Ausbaumaßnahmen seien auch nicht bei der NKU berücksichtigt worden.]

„Der Bundesrechnungshof bleibt bei seiner Auffassung, dass eine Sensitivitätsprüfung für das Vorhaben erforderlich ist. Die Gesamtkosten des Vorhabens haben sich seit März 2006 von 2,1 Mrd. Euro auf aktuell 3,84 Mrd. Euro deutlich erhöht. Mit einer Sensitivitätsprüfung würde transparent, ab welcher Kostensteigerung das Vorhaben nicht mehr wirtschaftlich ist. Sie wäre auch für ein effektives Kostencontrolling förderlich. [Erläuterung M.R.: *Der Bundesrechnungshof begründet seine Forderung nach einer Sensitivitätsprüfung insbesondere mit dem knappen Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,05 und den Risiken von Bauzeitenverlängerung und Kostensteigerungen.*]“

„Schlussfolgerung des Bundesrechnungshofes

Bei den Risikokosten, den Vorfinanzierungskosten und den Kosten der baulichen Anpassung für die Umsteigebeziehung am Hauptbahnhof München handelt es sich um bedeutende Aspekte, die für die Bewertung der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens relevant sind. Gleichwohl sind sie bislang nicht in die NKU einbezogen worden. Aus diesem Grunde ist die NKU nicht tragfähig. Auch lehnt es das BMVI ab, zu dem finanziell bedeutsamen Vorhaben auf eine Sensitivitätsprüfung hinzuwirken. Angesichts des bislang auf der Basis einer unvollständigen NKU festgestellten Nutzen-Kosten-Verhältnisses von gerade einmal 1,05 bleiben Zweifel an der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens. Die Voraussetzungen des § 3 Absatz 1c GVFG für die Gewährung einer Bundesfinanzhilfe liegen nicht vor.“

Beispiele für fehlende Redlichkeit von Staatsregierung und DB

Was Kostensteigerungen und Terminverschiebungen anbelangt, so steht das Projekt Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke den Vorhaben Stuttgart 21 und Flughafen Berlin-Schönefeld bekanntlich in nichts nach, im Gegenteil. Bis ins Jahr 2005 hinein verkündeten die Protagonisten der „Zweiten Röhre“ deren Fertigstellung und Inbetriebnahme für das Jahr 2010. In Folge wurde dann so ungefähr alle zwei Jahre erklärt, die Fertigstellung des Vorhabens würde sich um ebenfalls etwa zwei weitere Jahre verzögern. 2010 – damals träumte man noch von den Olympischen Winterspielen 2018 in München – wurde beispielsweise die Inbetriebnahme für 2018 anvisiert. In den dann folgenden Jahren wurde immerhin von realistischeren Zeiträumen für Planung und Realisierung ausgegangen. So wurde ab dem Jahr 2016 Ende 2026 als Zeitpunkt für Fertigstellung und Inbetriebnahme der zweiten Stammstrecke in den Raum gestellt.

Obwohl sich rasch abzeichnete, dass auch dieser Termin nicht zu halten sein würde, wurde erst am 2. Juli 2019 in einem Pressegespräch, Teilnehmer waren u.a. die Herren Lutz, Scheuer, Reiter und Söder, Ende 2028 als neuer Fertigstellungs- und Inbetriebnahmetermin benannt. Allerdings war bereits Mitte 2018 das definitive Reißen des Termins „Ende 2026“ in Verfahrens-Unterlagen zu finden. Auf die Frage von mir (Anfrage zum Plenum im Januar 2019), wie denn die Behauptung von Staatsregierung und DB, die zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke würde im Jahr 2026 fertiggestellt und in Betrieb genommen werden, mit der Tatsache, dass in den Ausschreibungsunterlagen (hier z.B. „Zeit-Weg-Diagramm“) schon seit Monaten der 10. Mai 2027 als Fertigstellungstermin für die „Rohbauarbeiten Tunnel West mit Trog und Hp Hauptbahnhof“ (VE 30) benannt wird, zusammenpassen, antwortet die Staatsregierung, die Ausschreibungsunterlagen seien „interne Unterlagen der DB AG“ und tat damit so, als kenne sie die Ausschreibungsunterlagen nicht.⁶

Diese Antwort kann nur gleichermaßen als Frechheit wie als Armutzeugnis bezeichnet werden. Denn entweder verkündete die Staatsregierung die Unwahrheit, vulgo sie hat gelogen. Oder aber sie befasste sich tatsächlich nicht mit dem Ausschreibungs- und Vergabebeschehen. Das würde aber bedeuten, dass sie sich nicht hinreichend um das mit Abstand größte Projekt der Verkehrsinfrastruktur in Bayern kümmert, was schlicht inakzeptabel

⁶ 6 Anfragen zum Plenum anlässlich der Plenarwoche in der 04. KW 2019 Anfrage zum Plenum des Abgeordneten Dr. Martin Runge (GRU): Ich frage die Staatsregierung, wie ist zu erklären, dass zwar auf der einen Seite von der DB AG wie auch von der Staatsregierung immer noch 2026 als Termin für die Fertigstellung und die Inbetriebnahme der Zweiten Münchner S-Bahn-Stammstrecke gegenüber der Öffentlichkeit kommuniziert wird, dass auf der anderen Seite jedoch in den Ausschreibungsunterlagen mehrere Zeit-Weg-Diagramme zu finden sind, in denen der 10.05.2027 als Fertigstellungstermin für die "Rohbauarbeiten Tunnel West mit Trog und Hp Hauptbahnhof" (VE 30) benannt wird?

Antwort des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr: Die zitierten Ausschreibungsunterlagen sind interne Unterlagen der DB AG. Im Zuge der Durchfinanzierungserklärung vom Dezember 2016 hat die DB AG eine Fertigstellung der 2. Stammstrecke für das Jahr 2026 in Aussicht gestellt. Die DB AG arbeitet kontinuierlich an Optimierungen im Bauablauf, um die 2. Stammstrecke im vorgesehenen Zeitrahmen fertigstellen zu können

bel wäre. Schließlich ist der Freistaat Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr, er muss die zweite Stammstrecke mit Steuergeldern in Milliardenhöhe finanzieren, ja mit der leichtfertigen Abgabe der Durchfinanzierungsgarantie im Dezember 2016 steht Bayern im Risiko für den größten Teil der Gesamtkosten.

Auszug aus Martin Runge, 23.04.2019, **Erste, kurze Kommentierung von Antworten der Staatsregierung auf die Anfragen „Röhre 2019 I – VIII“**

...

Auf die Frage, weshalb die DB noch am 12. Juli 2018 vor der Presse erklärte, „das verbleibende Baufeld“ am Hauptbahnhof bleibe „unverändert“ gegenüber der bisherigen Planung, obwohl zu diesem Zeitpunkt längst vorgesehen war, den Schlitzwandkasten zur Berücksichtigung eines möglichen späteren Baus für die U 9 um 47,6 Meter zu verlängern, antwortete die Staatsregierung: *„Diese Option kommt nur zur Ausführung, wenn der Bau der Vorhaltemaßnahmen für eine U9 beschlossen wird. Ohne eine Entscheidung zur U9 ist die Aussage der DB, "das verbleibende Baufeld bleibt unverändert", korrekt.“* (Röhre 2019 VI, 6)

Kommentierung M.R.: Vernebelungstaktik von Staatsregierung und DB AG. Die Verlängerung des Schlitzwandkastens am Hauptbahnhof um fast 50 Meter und die damit einhergehende Vergrößerung um annähernd 3.000 Quadratmeter finden sich seit dem 7. März 2018 im Brandschutzkonzept zu den Zwischenbauzuständen und seit dem 10. Juli 2018 auch in den Ausschreibungsunterlagen (siehe Anhänge 1 und 2). Die DB AG hat auf ihrer PK am 12. Juli 2018 kein Wort darüber verloren, im Gegenteil wurde erklärt, das "verbleibende Baufeld am Hauptbahnhof" bleibe "unverändert". Zu erwarten steht, dass die Vorhaltemaßnahmen für einen möglichen späteren Bau für die U 9 als Ausrede dienen werden für weiteren Zeitverzug und weitere Kostensteigerungen beim Projekt „Zweite Münchner S-Bahn-Röhre“. Von den gravierenden Planungsfehlern, den langwierigen Umplanungen und den Verzögerungen bei der Beauftragung der Hauptbaumaßnahmen soll dann weiter abgelenkt werden. Schon jetzt wird ja so getan, als seien die Umplanungen allein dem Bemühen um "Optimierung" und somit um Zeitersparnis und Kostentreue geschuldet.

Und zur Dauer des Vergabegeschehens: Laut Projektleiter Kretschmer hätte sich „die Vergabe hingezogen, weil Baufirmen gut ausgelastet sind und es deshalb schwierig war, überhaupt jemanden zu finden, der den Auftrag annimmt“, so die SZ vom 25.01.2019. Tatsächlich waren es aber die Umplanereien, die für den massiven Zeitverzug sorgten. So gab es beispielsweise für die VE 30, „Rohbauarbeiten Tunnel West mit Trog und Hp Hauptbahnhof“, Ende 2015 drei Bieter, von denen einer aus "formalen Gründen" ausgeschlossen wurde. Mit den verbliebenen zwei Bietern, den hinlänglich bekannten Bietergemeinschaften, wurde fortan verhandelt, wobei die Umplanungen die meiste Zeit in Anspruch nahmen. (Die Vergabebekanntmachung für die VE 30 erfolgte am 02.09.2015. Schlusstermin für die Eingabe Teilnahmeanträge war der 30.09.2015, vergeben wurde der Auftrag jedoch erst Anfang Dezember 2018!).

Auf die Frage, ob die Staatsregierung weiterhin „von der Realisierung der planfestgestellten Trasse der zweiten Stammstrecke“ in „Bezug auf den Ostbahnhof“, ausgehen würde, so wie sie dies in Beantwortung einer mündlichen Anfrage in der 23. KW 2018 kundgetan hat, antwortet die Staatsregierung mit einem schlichten „Ja“. (Röhre 2019 VI, 8)

Kommentierung M.R.: da müssen starke Zweifel angemeldet werden. Starke Zweifel zum einen, ob die „Zweite Röhre“ am Ostbahnhof so realisiert werden sollte, wie planfestgestellt. Starke Zweifel zum anderen, ob die Antwort der Staatsregierung aufrichtig ist. Heißt, die mittlerweile seit vielen Monaten laufende Debatte um Umplanungen auch im Bereich des Ostbahnhofs kann ja nicht an der Staatsregierung vorbei gegangen sein.

Anhang 1

2. S-Bahn-Stammstrecke München, Ganzheitliches Brandschutzkonzept (nachrichtlich) für die Zwischenbauzustände in der oPva München Hbf (1) Bahnstationsnummer 4234

München, den 07.03.2018 Erstellt im Auftrag der DB AG Vorhabenträger Projektgesellschaft:

DB Station & Service AG Bahnhofsmanagement München Bayerstraße 10a, 80335 München	DB Netz AG Großprojekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München Arnulfstr. 27, 80335 München, Tel 089/1308-0
---	--

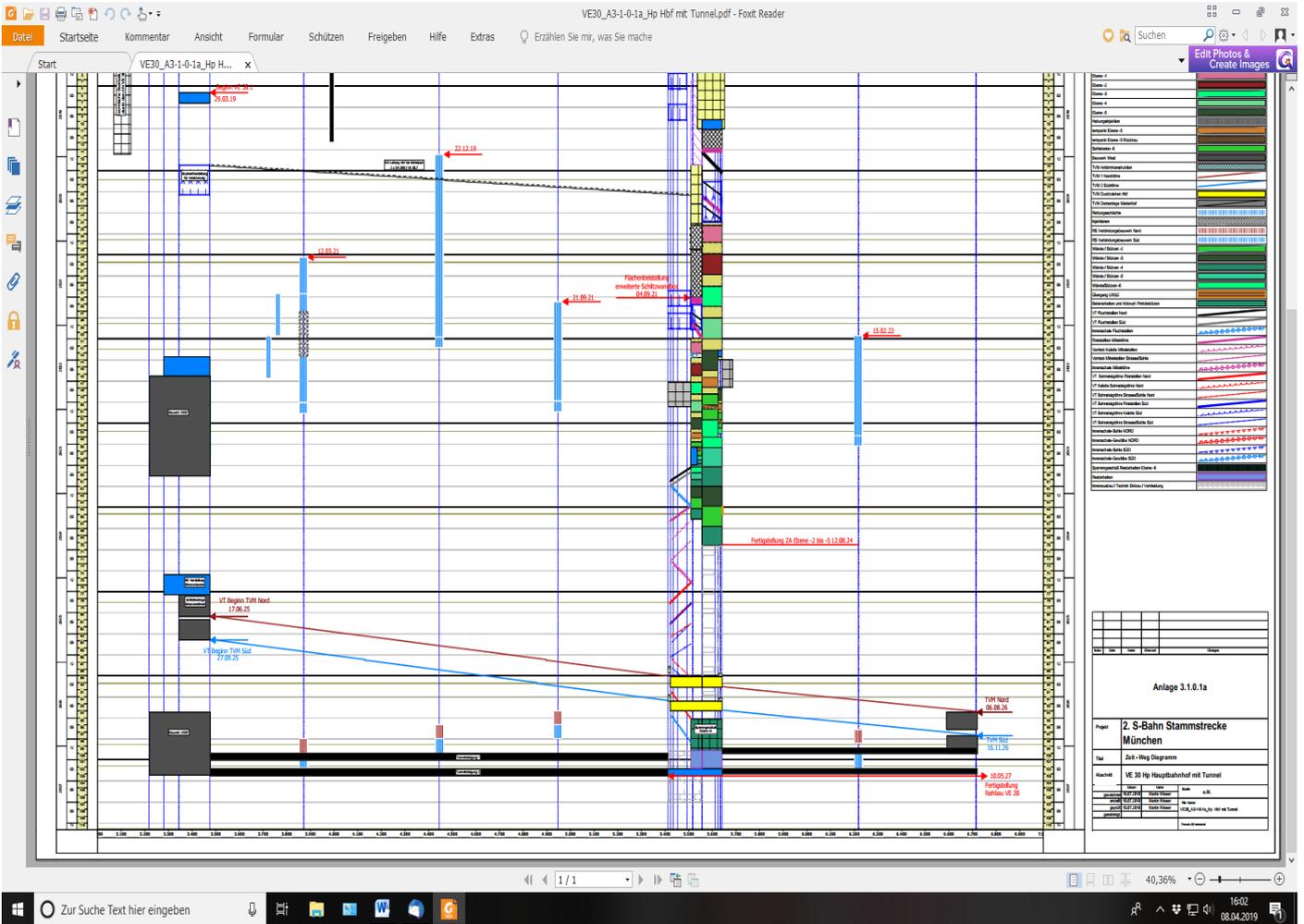
STUVAtec Mathias-Brüggen-Straße 41
Studiengesellschaft für 50827 Köln
Tunnel und Verkehrsanlagen mbH 2017109-HHBE-008

2. S-Bahn-Stammstrecke München Seiten 3 und 4 von 69 BSK Zwischenbauzustände oPva München Hbf (1)
Ausgabe 08, 2017109-HHBE-008.docx Stand 07.03.2018

Änderungsdienst

Nr.	Ausgabe	Datum	Änderung	Betreff Kapitel	Bearbeiter / Auftragnehmer
1	00	16.07.2008	Erstausgabe	gesamtes Dokument	STUVAtec GmbH
2	01	03.03.2009	Überarbeitung	gesamtes Dokument	STUVAtec GmbH
3	02	21.07.2009	Freihaltung von Flächen für die Feuerwehr	3.4; 4.1.2; 13.2.4	STUVAtec GmbH
4	03	28.09.2009	- Vorschriften - Verglasungen - Flächen für die Feuerwehr	3.1; 7.6.5; 8.1; 13.2.4	STUVAtec GmbH
5	04	22.10.2009	- Pfeiler, Stützen - Verglasung - Rettungswegführung - Fahrtreppen - Alarmierungsanlagen - Verantwortlichkeiten - Feuerwehrpläne - besondere Maßnahmen - Anhang 1	7.4.5; 7.6.5; 8.1; 9.4; 12.3; 14.1; 14.3; 14.7	STUVAtec GmbH
6	05	24.10.2011	Erstausgabe für Entwurfsplanung	gesamtes Dokument	STUVAtec GmbH
7	06	28.02.2012	- Berücksichtigung der neuen Gliederung für BSK nach Vorgabe der DB Station & Service AG - Aktualisierung der Vorschriften - Gefährdungsstufe - Brandszenarien - Erdung - Rauchabschnitte - Raumabschließende Bauteile - Löschwasserversorgung - Unterschriftenblatt - Bildanhang 1	3.1; 3.2; 3.4; 5.3.2; 5.4; 5.5; 7.2; 7.3.2; 13.2.3; 15.3	STUVAtec GmbH
Nr.	Ausgabe	Datum	Änderung	Betreff Kapitel	Bearbeiter / Auftragnehmer
8	07	29.02.2012	- Fassung Planfeststellung nach Übernahme der Prüfanmerkungen der DB Station & Service AG und DB Projektbau	gesamtes Dokument	STUVAtec GmbH
9	08	07.03.2018	- Berücksichtigung der neuen Planung mit großer Baugrube	gesamtes Dokument	STUVAtec GmbH

Anhang 2: Zeit-Weg-Diagramm vom 10.07.2018 VE 30 Hp Hauptbahnhof mit Tunnel



„04.09.21 Flächenbereitstellung erweiterte Schlitzwandbox“,

„10.05.27 Fertigstellung Rohbau VE 30“

