

## **Zweite Münchner S-Bahn-Röhre im Herbst 2016 – zur aktuellen Kostenermittlung und zur Entwicklung der Kostenprognosen**

### **3,8 Milliarden Euro und bis dato nur ganz wenige Bieter**

Basierend auf den Ergebnissen der Ausschreibung von ersten Hauptbaumaßnahmen im westlichen Abschnitt der zweiten Münchner S-Bahn-Röhre<sup>1</sup> hat die DB AG eine Kostenermittlung für das Gesamtprojekt vorgenommen und der Staatsregierung, konkret einer „Expertengruppe“ bei der Obersten Baubehörde beim Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr, zur Prüfung auf Plausibilität vorgelegt. Der von der DB ermittelte und von der Expertengruppe als „plausibel und angemessen“ bewertete Finanzbedarf beläuft sich auf 3,84 Milliarden Euro, wovon etwa 660 Millionen Euro auf einen Risikozuschlag entfallen.

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.<sup>2</sup>

### **Kostenexplosion bei deutlich abgespecktem Programm**

In den Jahren 2000 und 2001 – im Mai 2001 hatten sich Vertreter der Bayerischen Staatsregierung und die Spitze der Landeshauptstadt München auf den Bau einer zweiten Stammstrecke eng parallel zur bisherigen Stammstrecke verständigt – bezifferten die Protagonisten der zweiten Münchner S-Bahn-Röhre die Kosten dieses Projektes auf 500 bis 600 Millionen Euro.<sup>3</sup> In den folgenden Jahren war dann in den Kostenschätzungen, den Kostenberechnungen und den Kostenverkündigungen ein gewaltiges Wachstum zu verzeichnen. Im Januar 2008 waren beispielsweise 1,64 Milliarden Euro angesetzt<sup>4</sup>,

---

<sup>1</sup> Ausgeschrieben worden waren nach Vorliegen der Planfeststellungsbeschlüsse für den mittleren und westlichen Abschnitt die sogenannten Vergabeeinheiten (VE) 30, Baulos Tunnel West mit Station Hauptbahnhof, und VE 41, Baulos Station Marienhof.

<sup>2</sup> 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 vor drei Jahren eine Präqualifikation für Aufträge zum Projekt zweite Münchner S-Bahn-Röhre gegeben hätte, die keine einzige Firma bestanden hätte. Hier gibt es m.E. massiven Klärungsbedarf.

<sup>3</sup> 2000, Ergänzungsuntersuchung S-Bahn: 537 Mio. Euro, 2001, Vergleichende Untersuchung Ausbau S-Bahn-Südring/Zweiter S-Bahn-Tunnel: 583 Mio. Euro.

<sup>4</sup> Nachtragshaushalt Bayern 2008.

im Dezember 2011 wurden die Kosten auf 2,24 Milliarden Euro beziffert<sup>5</sup>. Im April 2012 war dann schon von etwa 2,5 Milliarden Euro die Rede.<sup>6</sup>

Zur Vervielfachung der Kosten auf den oben genannten Betrag von knapp 4 Milliarden Euro ist aber ein weiteres zu bemerken: das Projekt einer zweiten Münchner S-Bahn-Röhre war in den ersten Planungen deutlich umfangreicher und damit aus verkehrlicher Sicht auch deutlich zielführender konzipiert.

In der ursprünglichen Planung waren neben den jetzt noch vorgesehenen zwei unterirdischen Haltepunkten Hauptbahnhof und Marienhof mit Arnulfpark, Maxmonument und Max-Weber-Platz drei weitere Haltepunkte und damit Umsteige- und Verknüpfungspunkte vorgesehen. Lange Zeit in den Planungen enthalten war zudem ein zweiter Ast, abzweigend von der zweiten Röhre in Richtung Bahnhof Giesing. Dieser „Südast“ wäre verkehrlich durchaus sinnvoll gewesen, hätte er doch das aufwändige Kopfmachen der beiden über den Giesinger Bahnhof geführten S-Bahnlinien am Ostbahnhof entbehrlich gemacht. Und wenn man sich, last not least, die Liste der „netzergänzenden Maßnahmen“ ansieht, so wurde diese eingedampft auf einen kleinen Teil der ursprünglich vorgesehenen und als dringend erforderlich bezeichneten Maßnahmen.<sup>7</sup>

### **Fazit: Kostensteigerung ins Unermessliche und das bei massiv abgespecktem Programm, heißt bei immer weniger Leistung – Fragen und Fragwürdiges zur Vergabe der Bauaufträge**

---

<sup>5</sup> Präsentation im Aufsichtsrat der DB AG in der 50. KW 2011.

<sup>6</sup> Presserklärung der Staatsregierung vom 25.04.2012.

<sup>7</sup> Aktuell noch enthalten: *Wendegleise im Bahnhof Weßling, zweigleisiger Ausbau zwischen Steinebach und Seefeld-Hechendorf, niveaufreier Ausbau der Abzweigstelle Westkreuz, zusätzlicher Bahnsteig im Bahnhof Markt Schwaben, zweigleisiger Ausbau zwischen St. Koloman und Markt Schwaben, LZB für die S-Bahn im Bereich des Pasinger Bahnhofs*. Früher enthalten, in der aktuellen Planung nicht mehr zu finden (Auswahl): *zusätzliches Wendegleis in Maisach, LZB-Erweiterung im Bereich Leuchtenbergring, zusätzliche Abstell- und Wendekapazitäten im Bereich Dachau, Umbau des Bahnhofs Geltendorf, zusätzliches Wendegleis in Gauting, Erweiterung der Kapazitäten im S-Bahnwerk Steinhausen, zusätzliches Wendegleis in Tutzing, zusätzliches Wendegleis in Aying, zweigleisiger Ausbau Giesing – Perlach, niveaufreier Ausbau der Abzweigstelle Daglfing, neues Elektronisches Stellwerk (ESTW) am Ostbahnhof, Erweiterung des Einfahrbereichs des Bahnhofes Petershausen, Umbau des Südkopfes Bahnhof Giesing*.