



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Sebastian Körber FDP**
vom 07.09.2022

Stammstreckenchaos VII

Die Staatsregierung wird gefragt:

- 1.a) Inwiefern hat die Deutsche Bahn der Staatsregierung seit Juli 2019 Kostenprognosen bzw. Schätzungen und damit inoffizielle Zahlen vorgelegt (bitte um Darlegung des Datums mit Überlieferung der prognostizierten Gesamtkosten und Datum der anvisierten Fertigstellung)? 4
- 1.b) Was unternahm die Staatsregierung bislang, um die DB dazu zu bewegen, verlässliche Zahlen hinsichtlich der Gesamtkosten und des Fertigstellungszeitpunkts zu erlangen? 4
- 1.c) Inwiefern setzte sich Ministerpräsident Dr. Markus Söder persönlich dafür ein, verlässliche Zahlen hinsichtlich der Gesamtkosten und des Fertigstellungszeitpunkts seitens der Deutschen Bahn zu erlangen? 4
- 2.a) Welche Gründe liegen dafür vor, dass es zwischen Juli 2019 und Juli 2022 keine weiteren Spitzentreffen zwischen der Deutschen Bahn und der Staatsregierung gab? 4
- 2.b) Welche Gründe liegen dafür vor, dass die Staatsregierung keine neue Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) nach den Umplanungen im Jahr 2019 veranlasste? 4
- 2.c) Wie viele Treffen gab es bisher im Lenkungskreis (bitte um Auflistung aller Termine und der jeweiligen Teilnehmer)? 4
- 3.a) Wie lange bestand die einberufene Arbeitsgruppe, die im August 2015 seitens der damaligen Obersten Baubehörde einberufen wurde (bitte um Darlegung des exakten Auflösungsdatums der Arbeitsgruppe)? 5
- 3.b) Wie wurden die Mitglieder dieser Arbeitsgruppe ausgewählt? 5
- 3.c) Welche Kosten sind durch die Arbeit der Arbeitsgruppe insgesamt entstanden? 5
- 4.a) Welchen Nutzen zog die Staatsregierung aus den Erkenntnissen der Arbeitsgruppe? 5

4.b)	Wie wurden die Mitglieder der Baubegleitung ausgewählt?	5
4.c)	Welche Kosten sind durch die Arbeit der Baubegleitung bislang insgesamt entstanden (bitte unter Angabe der jeweiligen monatlichen Gesamtsumme)?	5
5.a)	Wie hoch ist der Stundensatz der Baubegleitung aufgeteilt auf die einzelnen Unternehmen?	5
5.b)	Welche Schlüsse zog die Staatsregierung bislang aus den Erkenntnissen der Baubegleitung?	6
5.c)	Inwiefern sind die Erkenntnisse der Baubegleitung bislang vonnöten gewesen, insofern sie keine Grundlage für eine politische Entscheidungsfindung oder für die öffentliche Kommunikation sind (vgl. Schriftliche Anfrage des Abgeordneten Sebastian Körber – FDP vom 19.07.2022 betreffend 2. Stammstrecke I)?	6
6.a)	Welche Gründe liegen dafür vor, dass das Staatsministerium der Finanzen und für Heimat erst seit Anfang April 2022 über die Einschätzungen der Baubegleitung informiert wurde?	6
6.b)	Inwiefern erachtet die Staatsregierung den Zeitpunkt (gemäß 6 a), insbesondere vor dem Hintergrund haushalterischer Veranlassungen, als angemessen?	6
6.c)	Wie reagierte das Staatsministerium der Finanzen und für Heimat auf die Botschaft des Zeitverzugs und der Mehrkosten?	6
7.a)	Welche Vorbereitungen trifft die Staatsregierung, um die Mehrkosten der 2. Stammstrecke zu finanzieren?	7
7.b)	Inwiefern bewertet die Staatsregierung die drei Umplanungen (1. Integrierte Gesamtlösung im Bereich des Münchner Hauptbahnhofs – U9 –, 2. Verlegung der unterirdischen Station am Ostbahnhof vom Orleansplatz zur Friedenstraße, 3. Ersatz von Rettungsschächten durch eine separate Rettungsröhre zur Vereinfachung der Baulogistik) nach wie vor als kostenneutral, insbesondere vor dem Hintergrund entstandener Umplanungskosten?	7
7.c)	Inwiefern untersuchte die Baubegleitung im Jahr 2019 vor der zustimmenden Kenntnisnahme des Freistaates, ob die drei wesentlichen Umplanungen (1. Integrierte Gesamtlösung im Bereich des Münchner Hauptbahnhofs – U9 –, 2. Verlegung der unterirdischen Station am Ostbahnhof vom Orleansplatz zur Friedenstraße, 3. Ersatz von Rettungsschächten durch eine separate Rettungsröhre zur Vereinfachung der Baulogistik) kostenneutral sind?	7
8.a)	Inwiefern bewertet die Baubegleitung des StMB die drei Umplanungen (1. Integrierte Gesamtlösung im Bereich des Münchner Hauptbahnhofs – U9 –, 2. Verlegung der unterirdischen Station am Ostbahnhof vom Orleansplatz zur Friedenstraße, 3. Ersatz von Rettungsschächten durch eine separate Rettungsröhre zur Vereinfachung der Baulogistik) nach wie vor als kostenneutral?	7

8.b) Welche Empfehlungen sprach die Baubegleitung hinsichtlich der drei Umplanungen (1. Integrierte Gesamtlösung im Bereich des Münchner Hauptbahnhofs – U9 –, 2. Verlegung der unterirdischen Station am Ostbahnhof vom Orleansplatz zur Friedenstraße, 3. Ersatz von Rettungsschächten durch eine separate Rettungsrohre zur Vereinfachung der Baulogistik) aus?	7
8.c) Welche Handlungsempfehlungen gab die Baubegleitung der Staatsregierung bislang (bitte um Aufzählung aller Handlungsempfehlungen samt Datum)?	8
Hinweise des Landtagsamts	9

Antwort

des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr
vom 06.10.2022

- 1.a) **Inwiefern hat die Deutsche Bahn der Staatsregierung seit Juli 2019 Kostenprognosen bzw. Schätzungen und damit inoffizielle Zahlen vorgelegt (bitte um Darlegung des Datums mit Überlieferung der prognostizierten Gesamtkosten und Datum der anvisierten Fertigstellung)?**
- 1.b) **Was unternahm die Staatsregierung bislang, um die DB dazu zu bewegen, verlässliche Zahlen hinsichtlich der Gesamtkosten und des Fertigstellungszeitpunkts zu erlangen?**
- 1.c) **Inwiefern setzte sich Ministerpräsident Dr. Markus Söder persönlich dafür ein, verlässliche Zahlen hinsichtlich der Gesamtkosten und des Fertigstellungszeitpunkts seitens der Deutschen Bahn zu erlangen?**
- 2.a) **Welche Gründe liegen dafür vor, dass es zwischen Juli 2019 und Juli 2022 keine weiteren Spitzentreffen zwischen der Deutschen Bahn und der Staatsregierung gab?**

Die Fragen 1 a bis 2a werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf die Vorbemerkung und die Antwort zu Frage 6 c der Schriftlichen Anfrage des Abgeordneten Sebastian Körber (FDP) vom 19.07.2022 betreffend 2. Stammstrecke Nr. I wird verwiesen.

Erst am 29.09.2022 hat die Deutsche Bahn neue Zahlen vorgestellt. Demnach geht die DB nun von Kosten in Höhe von rund 7 Mrd. Euro und einer Inbetriebnahme frühestens im Jahr 2035 aus.

- 2.b) **Welche Gründe liegen dafür vor, dass die Staatsregierung keine neue Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) nach den Umplanungen im Jahr 2019 veranlasste?**

Die Umplanungen von 2019 wurden von der DB als kostenneutral dargestellt.

- 2.c) **Wie viele Treffen gab es bisher im Lenkungskreis (bitte um Auflistung aller Termine und der jeweiligen Teilnehmer)?**

Sitzungen des Lenkungskreises fanden statt am 12.09.2017, 10.01.2018, 17.04.2018, 17.01.2019, 12.03.2020, 19.01.2021, 20.05.2021, 17.11.2021 sowie am 18.05.2022.

Zu den Teilnehmern wird auf die Antwort zu Frage 7 c bei der Beantwortung der Schriftlichen Anfrage „2. Stammstrecke V“ des Abgeordneten Sebastian Körber (FDP) vom 01.08.2022 verwiesen.

3.a) Wie lange bestand die einberufene Arbeitsgruppe, die im August 2015 seitens der damaligen Obersten Baubehörde einberufen wurde (bitte um Darlegung des exakten Auflösungsdatums der Arbeitsgruppe)?

Die Arbeitsgruppe hat mit Datum vom 31.10.2016 ihren Bericht vorgelegt und ihre Arbeit damit beendet.

3.b) Wie wurden die Mitglieder dieser Arbeitsgruppe ausgewählt?

Die personelle Besetzung orientierte sich an den fachlichen Erfordernissen.

3.c) Welche Kosten sind durch die Arbeit der Arbeitsgruppe insgesamt entstanden?

Aus Haushaltstiteln des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr sind nach den vorliegenden Unterlagen keine Finanzmittel abgeflossen.

4.a) Welchen Nutzen zog die Staatsregierung aus den Erkenntnissen der Arbeitsgruppe?

Im August 2015 hat die damalige Oberste Baubehörde im Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr eine Arbeitsgruppe aus verschiedenen Fachexperten mit einer Plausibilitätskontrolle der von der DB vorgelegten Kostenermittlung beauftragt. Dies geschah im Vorfeld der geplanten Realisierungsentscheidung bezüglich der 2. S-Bahn-Stammstrecke.

Die Arbeitsgruppe hat in ihrem Bericht vom 31.10.2016 dargestellt, dass die damals von der DB prognostizierten Kosten plausibel und angemessen seien.

4.b) Wie wurden die Mitglieder der Baubegleitung ausgewählt?

Es erfolgte eine öffentliche Ausschreibung.

4.c) Welche Kosten sind durch die Arbeit der Baubegleitung bislang insgesamt entstanden (bitte unter Angabe der jeweiligen monatlichen Gesamtsumme)?

Die Kosten betragen bislang 4,6 Mio. Euro. Die Baubegleitung wird nach Aufwand vergütet. Die monatlichen Summen schwanken je nach Arbeitsanfall.

5.a) Wie hoch ist der Stundensatz der Baubegleitung aufgeteilt auf die einzelnen Unternehmen?

Die Vertragsdetails in Bezug auf die Vergütung unterliegen der Vertraulichkeit.

5.b) Welche Schlüsse zog die Staatsregierung bislang aus den Erkenntnissen der Baubegleitung?

5.c) Inwiefern sind die Erkenntnisse der Baubegleitung bislang vonnöten gewesen, insofern sie keine Grundlage für eine politische Entscheidungsfindung oder für die öffentliche Kommunikation sind (vgl. Schriftliche Anfrage des Abgeordneten Sebastian Körber – FDP vom 19.07.2022 betreffend 2. Stammstrecke I)?

Aufgrund ihres Sachzusammenhangs werden die Fragen 5 b und 5 c gemeinsam beantwortet.

Auf die Antwort zu den Fragen 2 a bis 3 c der Schriftlichen Anfrage des Abgeordneten Sebastian Körber (FDP) vom 19.07.2022 betreffend 2. Stammstrecke Nr. I wird verwiesen.

6.a) Welche Gründe liegen dafür vor, dass das Staatsministerium der Finanzen und für Heimat erst seit Anfang April 2022 über die Einschätzungen der Baubegleitung informiert wurde?

6.b) Inwiefern erachtet die Staatsregierung den Zeitpunkt (gemäß 6a), insbesondere vor dem Hintergrund haushalterischer Veranlassungen, als angemessen?

6.c) Wie reagierte das Staatsministerium der Finanzen und für Heimat auf die Botschaft des Zeitverzugs und der Mehrkosten?

Aufgrund ihres Sachzusammenhangs werden die Fragen 6 a, 6 b und 6 c gemeinsam beantwortet.

Die DB trägt als zuständige Projektträgerin die Verantwortung für den Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke. Weder das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) noch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr sind Bauherren des Projekts. Sowohl der Bund als auch der Freistaat sind bei der Finanzierung abhängig von gelieferten Fakten und Datenlagen der DB.

Die Basis aller Entscheidungen können ausschließlich fundierte und final geprüfte Aussagen und Informationen des Projektträgers, der DB, sein. Das letzte offizielle und verlässliche Statement der DB stammt vom Juli 2019, als die DB beim damaligen Gipfel mitteilte, es werde weder mehr Kosten noch wesentlich längere Bauzeiten geben. Die DB hat zwischen dem Spitzengespräch im Jahr 2019 und dem 29.09.2022 keine verlässlichen und offiziellen Zahlen geliefert – weder zu den Kosten noch zur Dauer des Bauprojekts.

7.a) Welche Vorbereitungen trifft die Staatsregierung, um die Mehrkosten der 2. Stammstrecke zu finanzieren?

7.b) Inwiefern bewertet die Staatsregierung die drei Umplanungen (1. Integrierte Gesamtlösung im Bereich des Münchner Hauptbahnhofs – U9 –, 2. Verlegung der unterirdischen Station am Ostbahnhof vom Orleansplatz zur Friedenstraße, 3. Ersatz von Rettungsschächten durch eine separate Rettungsröhre zur Vereinfachung der Baulegistik) nach wie vor als kostenneutral, insbesondere vor dem Hintergrund entstandener Umplanungskosten?

Die Fragen 7 a und 7 b werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die am 29.09.2022 von der DB vorgelegten Zahlen und Fakten müssen auf Plausibilität geprüft werden. Nur fundierte Daten und Fakten können die Grundlage haushalterischer Entscheidungen und Bewertungen zur Kostenneutralität sein.

7.c) Inwiefern untersuchte die Baubegleitung im Jahr 2019 vor der zustimmenden Kenntnisnahme des Freistaates, ob die drei wesentlichen Umplanungen (1. Integrierte Gesamtlösung im Bereich des Münchner Hauptbahnhofs – U9 –, 2. Verlegung der unterirdischen Station am Ostbahnhof vom Orleansplatz zur Friedenstraße, 3. Ersatz von Rettungsschächten durch eine separate Rettungsröhre zur Vereinfachung der Baulegistik) kostenneutral sind?

Die Baubegleitung nahm im Mai 2019 ihre Arbeit auf. Eine Beurteilung der Kosten und der Terminschiene der ursprünglichen Lösung erfolgte nicht. Nach der Einarbeitung in das Projekt beurteilte die Baubegleitung die im Spitzengespräch vom Juli 2019 von der DB vorgestellte Lösung.

8.a) Inwiefern bewertet die Baubegleitung des StMB die drei Umplanungen (1. Integrierte Gesamtlösung im Bereich des Münchner Hauptbahnhofs – U9 –, 2. Verlegung der unterirdischen Station am Ostbahnhof vom Orleansplatz zur Friedenstraße, 3. Ersatz von Rettungsschächten durch eine separate Rettungsröhre zur Vereinfachung der Baulegistik) nach wie vor als kostenneutral?

Es wird auf die Antwort zur Frage 7 b verwiesen.

8.b) Welche Empfehlungen sprach die Baubegleitung hinsichtlich der drei Umplanungen (1. Integrierte Gesamtlösung im Bereich des Münchner Hauptbahnhofs – U9 –, 2. Verlegung der unterirdischen Station am Ostbahnhof vom Orleansplatz zur Friedenstraße, 3. Ersatz von Rettungsschächten durch eine separate Rettungsröhre zur Vereinfachung der Baulegistik) aus?

Es wird auf die Antwort zur Frage 7 c verwiesen.

8.c) Welche Handlungsempfehlungen gab die Baubegleitung der Staatsregierung bislang (bitte um Aufzählung aller Handlungsempfehlungen samt Datum)?

Auf die Antwort zu den Fragen 2 a bis 3 c der Schriftlichen Anfrage des Abgeordneten Sebastian Körber (FDP) vom 19.07.2022 betreffend 2. Stammstrecke Nr. I wird verwiesen.

Hinweise des Landtagsamts

Zitate werden weder inhaltlich noch formal überprüft. Die korrekte Zitierweise liegt in der Verantwortung der Fragestellerin bzw. des Fragestellers sowie der Staatsregierung.

—————

Zur Vereinfachung der Lesbarkeit können Internetadressen verkürzt dargestellt sein. Die vollständige Internetadresse ist als Hyperlink hinterlegt und in der digitalen Version des Dokuments direkt aufrufbar. Zusätzlich ist diese als Fußnote vollständig dargestellt.

Drucksachen, Plenarprotokolle sowie die Tagesordnungen der Vollversammlung und der Ausschüsse sind im Internet unter www.bayern.landtag.de/parlament/dokumente abrufbar.

Die aktuelle Sitzungsübersicht steht unter www.bayern.landtag.de/aktuelles/sitzungen zur Verfügung.