

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 DB AG und 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 Milliarden Euro, beziffert. 2001 war die Rede von weniger als 600 Millionen 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 „Zweite 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.

I) Brüche im Planungsgeschehen

Seit Sommer 2018 werden in der Fachwelt die Fragen diskutiert, ob sich die DB AG als Projektträgerin für das Vorhaben „Zweite Münchner S-Bahn-Röhre“ von der Planungsgesellschaft O. getrennt hat und was ggf. die Gründe für die Trennung waren.

In diesem Zusammenhang bitte ich um Beantwortung folgender Fragen:

1. a) Stimmt es, dass sich die DB AG als Projektträgerin für das Vorhaben „Zweite Münchner S-Bahn-Röhre“ von der Planungsgesellschaft O., die auf ihrer Homepage in der Rubrik Referenzprojekte „Grundlagenermittlung, Vorplanung, Entwurf, Genehmigungsplanung, Gesamtkoordinierung der Planer“ als Leistungen bei der 2. S-Bahn-Stammstrecke in München benennt, getrennt hat?
 - b) Wenn Frage 1 a) mit ja zu beantworten ist, wann erfolgte nach Kenntnis der Staatsregierung die Trennung und
 - c) was waren die Gründe für die Trennung von der Planungsgesellschaft O.?
2. Gibt es einen Auflösungsvertrag mit der Planungsgesellschaft O.?
3. Wie beurteilt die Staatsregierung die Tatsache, dass die Planungen für die Hauptbaumaßnahmen, 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*), Vergabeeinheit (VE) 30, und Rohbauarbeiten Haltepunkt Marienhof, Vergabeeinheit (VE) 41, nun bereits seit vielen Monaten bei den Bietergemeinschaften für die genannten Hauptbaumaßnahmen liegen, obwohl die Beauftragung für die beiden Vergabeeinheiten VE 30 und VE 41 erst Ende 2018 erfolgte?
4. Aus welchen Planungsbüros, aus welchen Unternehmen, setzt sich die „Planungsgemeinschaft 2. S-Bahn-Stammstrecke München“, die 2018 mit der Gesamtplanung Los 2 beauftragt war, zusammen?

II) Vergabeverfahren – Dauer

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?
- 4.

III) Vergabeverfahren – Vergabeart

Die Zuschläge für die Vergabeeinheiten 30, Baulos Tunnel West mit Station Hauptbahnhof (VE 30), und 41, Rohbauarbeiten Haltepunkt Marienhof (VE 41), erfolgten nach einem „Verhandlungsverfahren“/„Wettbewerblichen 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“.

Art. 49 der RL 2014/25/EU, „Innovationspartnerschaft“, erlaubt bei „innovativen Bauleistungen“ Verhandlungen über eingereichte Erstangebote und Folgeangebote. Nach einschlägiger Kommentierung und Rechtsprechung dürfen aber Mindestanforderungen und Zuschlagskriterien nicht Gegenstand von Verhandlungen sein.

In diesem Zusammenhang bitte ich um Beantwortung folgender Fragen:

1. War das Projekt „Zweite Münchner S-Bahn-Röhre“ von Beginn an so angelegt, dass die Vergaben von Hauptbaumaßnahmen im „Verhandlungsverfahren“/„Wettbewerblichen Dialog“, so wie im Endbericht der *Reformkommission Bau von Großprojekten* aus dem Juni 2015¹ skizziert, abgewickelt werden sollten?
2. Wie beurteilt die Staatsregierung den Widerspruch, dass noch im Sommer 2015 von Vertretern der DB Netz AG kundgetan wurde, bei den Beauftragungen würden Einheitspreisverträge mit detaillierter Leistungsbeschreibung dominieren, Sondervorschläge seien nur in Teilbereichen möglich, weil die Vorplanung schon sehr weit fortgeschritten sei, und jetzt unlängst seitens der DB Netz AG gegenüber der Landeshauptstadt München erklärt wurde, die Planänderungen gehörten auch wegen des langen Zurückliegens der Vorplanungen und des Planfeststellungsbeschlusses zum „üblichen Procedere“?
3. Soll den Handlungsempfehlungen des Endberichts der „Reformkommission Bau von Großprojekten“, die als Leitfaden zur Abwicklung von Großprojekten dienen und die mit den Themenfeldern 1. Bedarfsanalyse und Planung, 2. Kosten und Risiken, 3. Vergabe und Vertragsgestaltung, 4. Partnerschaftliche Projektzusammenarbeit, 5. Bürgerbeteiligung, 6. Projektorganisation und Finanzierung, 7. Projektmanagement und 8. IT-gestützte Methoden – BIM den gesamten Projektverlauf umfassen bei Planung und Bau der „2. Münchner S-Bahn-Röhre“ gefolgt werden?

¹ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.): *Reformkommission Bau von Großprojekten*, Komplexität beherrschen – kostengerecht, termintreu und effizient – Endbericht, Berlin 2015.

4. a) Wurde mittlerweile die Zulässigkeit der Vorgehensweise, wie sie im Endbericht der „Reformkommission Bau von Großprojekten“ aufgelistet ist, durch die „Anpassung vergaberechtlicher Regelungen klargestellt“, so wie dies im genannten Endbericht empfohlen wurde,² und, wenn ja,
 - b) welche vergaberechtlichen Regelungen wurden hierzu geändert?
5. a) Wurde die Vorgehensweise, wie sie im Endbericht der „Reformkommission Bau von Großprojekten“ aufgelistet ist, bisher von einem öffentlichen Auftraggeber praktiziert und, wenn ja,
 - b) bei welchem Projekt?
6. a) Gab es Mindestanforderungen an die Erstangebote zur VE 30 und, wenn ja,
 - b) welcher Art waren diese Mindestanforderungen und
 - c) war gewährleistet, dass Mindestanforderungen und Zuschlagskriterien nicht Gegenstand von Verhandlungen waren?
7. a) Gab es Mindestanforderungen an die Erstangebote zur VE 41 und, wenn ja,
 - b) welcher Art waren diese Mindestanforderungen und
 - c) war gewährleistet, dass Mindestanforderungen und Zuschlagskriterien nicht Gegenstand von Verhandlungen waren?
8. a) Ist bis zur Erteilung des Zuschlags für die VE 30 mit den Bietern über verbindliche Vorgaben der Leistungsbeschreibung verhandelt worden und, wenn ja
 - b) über welche?
9. a) Ist bis zur Erteilung des Zuschlags für die VE 41 mit den Bietern über verbindliche Vorgaben der Leistungsbeschreibung verhandelt worden und, wenn ja
 - b) über welche?
10. a) Wie hat die DB AG als Auftraggeberin dafür Sorge getragen, dass es im Vergabeverfahren zur VE 30 zu keinerlei Diskriminierung gekommen ist, und
 - b) wie hat die DB AG als Auftraggeberin dafür Sorge getragen, dass es im Vergabeverfahren zur VE 41 zu keinerlei Diskriminierung gekommen ist?
11. Worin bestand konkret der Formfehler, der zum Ausschluss einer Bietergemeinschaft im Vergabegeschehen der ersten Hauptbaumaßnahmen im westlichen Abschnitt der zweiten Münchner S-Bahn-Stammstrecke führte?
12. Wie viele Bieter/Bietergemeinschaften sind im Zuge der Ausschreibung von ersten Hauptbaumaßnahmen im westlichen Abschnitt der zweiten Münchner S-Bahn-Stammstrecke wegen Nichterfüllung der Präqualifikationsvoraussetzungen gescheitert?

² „Partnerschaftliche Modelle werden in Deutschland von öffentlichen Auftraggebern derzeit nicht genutzt. ... Kooperative Vergabe- und Vertragsmodelle sollten daher auch in Deutschland genutzt werden. Ihre Zulässigkeit sollte durch Anpassung der vergaberechtlichen Regelungen klargestellt werden.“, ebd., S. 56 f.

13. a) Wer hat die Präqualifikationsvoraussetzungen definiert,
 - b) sind die Präqualifikationsvoraussetzungen mittlerweile der Staatsregierung bekannt und, wenn ja,
 - c) seit wann?
14. Welche neutrale und fachkundige Stelle hat die vorgelagerte, auftragsunabhängige Prüfung der Eignungsnachweise der Bieter nach der Ausschreibung von ersten Hauptbaumaßnahmen im westlichen Abschnitt der zweiten Münchner S-Bahn-Stammstrecke vorgenommen?
15. Was ist der Staatsregierung bekannt über die Präqualifikation im Jahr 2013, die nach Verlautbarungen von Vertretern der DB AG und der Bauindustrie „keine Firma bestanden“ hätte, welche Unternehmen hatten sich hier beteiligt, wer oder was war die Präqualifizierungsstelle?
16. a) Gab es eine Bindungsfrist für die Erstangebote zur VE 30 und, wenn ja,
 - b) wie lange war die Bindungsfrist?
17. a) Gab es eine Bindungsfrist für die Erstangebote zur VE 41 und, wenn ja,
 - b) wie lange war die Bindungsfrist?
18. Wie viele Verhandlungsrunden gab es zur VE 30 über die eingereichten Erstangebote und die Folgeangebote?
19. Wie viele Verhandlungsrunden gab es zur VE 41 über die eingereichten Erstangebote und die Folgeangebote?
20. Inwieweit lassen sich nach Einschätzung der Staatsregierung die von der DB Netz AG benannten Ziele des Verhandlungsverfahrens „Kostensenkung, Bauzeitverkürzung und Risikominimierung für die Bauausführung“ erreichen?

IV) Umplanungen im Bereich des Haltepunktes Hauptbahnhof – Gründe, Konsequenzen

Im Sommer 2018 wurde bekannt, dass es zu erheblichen Umplanungen im Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1, konkret im Bereich des Haltepunktes Hauptbahnhof, gekommen ist. Um Schwierigkeiten bei der Unterquerung des Bahnhofs der U1/U2 aufgrund einer sehr geringen Überdeckung aus dem Weg zu gehen, soll das Bahnhofs-Bauwerk der neuen S-Bahn-Röhre gegenüber der bis dato planfestgestellten Variante um 80 Meter in Richtung Westen verschoben werden, der bisher vorgesehene Zu-/Abgang Schützenstraße soll entfallen. Mit der Verschiebung des Bahnhof-Bauwerks ändert sich auch die Höhenlage der westlichen Steigungsrampe. Des Weiteren soll zur Berücksichtigung eines möglichen späteren Baus für die U 9 der Schlitzwandkasten um 47,6 Meter in Richtung Querbahnsteig des Hauptbahnhofs verlängert werden.

In diesem Zusammenhang bitte ich um Beantwortung folgender Fragen:

1. a) Teilt die Staatsregierung die Auffassung, dass die gravierenden Änderungen im Bereich des Haltepunktes Hauptbahnhof nicht durch den Planfeststellungsbeschluss für den PFA 1 abgedeckt sind und
 - b) dass ein neues Planfeststellungsverfahren erforderlich ist, oder
 - c) sollen die Umplanungen im PFA 1 jetzt über eine weitere Tektur, eine weitere, dann dritte Planänderung nach § 18 Abs. 1 AEG beurteilt, abgewogen und dann ggf. genehmigt werden?
2. Muss nach Auffassung der Staatsregierung die VE 30 nicht aufgrund der gravierenden Änderungen der Planung neu ausgeschrieben werden?
3. a) Teilt die Staatsregierung die Auffassung der DB Netz AG, dass sich die Umplanungen im Bereich des Haltepunktes Hauptbahnhof im Falle der Realisierung des Bauvorhabens positiv auf die Umsteigebeziehungen im Hauptbahnhof auswirken, und, wenn ja,
 - b) wie werden die positiven Auswirkungen auf die Umsteigebeziehungen begründet?
4. Teilt die Staatsregierung die Auffassung der DB Netz AG, dass sich durch den Wegfall des Aus-/Einstiegs Schützenstraße keine Verschlechterung für Fahrgäste in Bezug auf die Umsteigebeziehungen zum Stachus ergeben würden, weil „die Wegezeiten durch die Optimierungsmaßnahmen“ gleich bleiben oder sich sogar verbessern würden?
5. Sieht die Staatsregierung für den Fall der Realisierung der von der DB AG sogenannten "Optimierung" des Haltepunktes Hauptbahnhof, bei der sich alle Bahnsteigzu- und -abgänge am östlichen Ende der drei S-Bahnsteige befinden würden, nicht die Gefahr, dass sich die Fahrgäste dann am östlichen Ende der drei S-Bahnsteige stauen würden, was wiederum dazu führen würde, dass die Haltezeiten

der Züge ansteigen und die Auslastungen der S-Bahnen über die gesamte Zuglänge noch asymmetrischer werden?

6. Wie beurteilt die Staatsregierung die Aussage der DB AG auf deren Pressekonferenz am 12. Juli 2018, „das verbleibende Baufeld“ am Hauptbahnhof bleibe „unverändert“ gegenüber der bisherigen Planung, vor dem Hintergrund der Tatsache, dass vorgesehen ist, den Schlitzwandkasten zur Berücksichtigung eines möglichen späteren Baus für die U 9 um 47,6 Meter zu verlängern, d.h. in der Fläche um 2.875 Quadratmeter zu vergrößern?
7. a) Inwiefern kommt jetzt „ein technisch einfacheres Bauverfahren bei der Unterfahrung der U1/U2-Röhre“ zur Anwendung, wenn doch trotz Verschieben des Stations-Bauwerkes für die S-Bahn weg vom Stationsbauwerk der U1/U2 ein Rohrschirm vorgesehen ist?

b) Lässt sich die im Kontext mit den Umplanungen am Hauptbahnhof von der DB Netz AG aufgestellte und von der Staatsregierung noch im Juni 2018 wiedergegebene These „durch Vereinfachung im Bauverfahren“ gelänge es, „den Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke sowohl zeitlich als auch finanziell zu optimieren“, vor dem Hintergrund der Tatsachen, dass die Schlitzwandbox erheblich erweitert wird, weiterhin ein Rohrschirm für die Unterfahrung der U1/U2 vorgesehen ist und durch das Verschieben des bergmännischen Teils mit großem Ausbruchsquerschnitt die Mittelstützen der Gleishalle unterfahren werden, was die Gefahr von Verformungen des als Stahlkonstruktion ausgeführten Hallendachs birgt, halten?
8. Geht die Staatsregierung weiterhin „von der Realisierung der planfestgestellten Trasse der 2. Stammstrecke“ in „Bezug auf den Ostbahnhof, aus, so wie sie dies in Beantwortung einer mündlichen Anfrage in der 23. KW 2018 kundgetan hat?

V) Ungereimtheiten und Widersprüche in den Ausschreibungsunterlagen

In den Unterlagen zu Ausschreibungen für Leistungen zum Projekt „Zweite Münchner S-Bahn-Röhre“, seien dies Ausschreibungen für Planungsleistungen, für Bauleistungen, für Leistungen der Bauüberwachung etc., finden sich jede Menge an Ungereimtheiten und Widersprüchen.

In diesem Zusammenhang bitte ich um Beantwortung folgender Fragen:

1. Weshalb fehlen in der in der Ausschreibungsunterlage „Rahmenterminplan VE 30 Hbf. und Tunnel West“ enthaltenen Terminübersicht Angaben zur Zeitschiene des Ausbaus der Streckentunnel und des Probebetriebs sowie zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme?
2. Hält die Staatsregierung die Fristen des Bauablaufs, wie sie dem den Ausschreibungsunterlagen zur Vergabeeinheit 30c, „Abbruchleistung am Hauptbahnhof“, beigefügten Rahmenterminplan zu entnehmen sind, unter den gegebenen Randbedingungen für realistisch?³
3. a) Sind die Randbedingungen des Brandschutzkonzeptes der STUVAtec GmbH, Anlage 3.12. – BSK Zwischenbauzustände, auch bei den Umplanungen am Haltepunkt Hauptbahnhof berücksichtigt worden?
 b) Weshalb fehlt in den Planunterlagen der Ausschreibung die südliche Rampe, die in dem o.g. genehmigten Brandschutzkonzept als eine von insgesamt drei Baustellenrampen ausgewiesen ist?
4. a) Weshalb liegt der Arbeits- und Sicherheitsplan (A+S-Plan), der Vertragsbestandteil und somit Ausschreibungsbestandteil sein sollte, den Unterlagen zur VE 30c – für den Bestand ist mit asbesthaltigem Abbruchmaterial zu rechnen – nicht bei?⁴
 b) Wer hat den Arbeits- und Sicherheitsplan (A+S-Plan) erstellt?
5. a) Wem gegenüber muss eine Stillschweige-Erklärung abgegeben werden als Voraussetzung, um weitere Ausschreibungsunterlagen, z.B. zum aktuellen

3 Nach dem Rahmenterminplan, Anlage 3-1 der Ausschreibungsunterlagen zur VE30c Abbruchleistungen am Hauptbahnhof (Datei: Terminplan VE 30c Abbruchleistungen am Hauptbahnhof.pdf) soll mit der Planung Ende 2018 begonnen werden, die eigentliche Ausführung soll am 01.03.2019 starten. Für Entkernung und vorbereitende Arbeiten sind drei Monate vorgesehen (bis zum 31.05.2019). Danach schließt der Abbruch Schaltherhalle mit knapp vier Monaten (bis 23.09.2019) an. Bereits einen Monat früher soll der Abbruch des Ostbaus beginnen, für den vier Monate vorgesehen sind. Eine Kanalverlegung, DN 500, muss parallel zum Abbruch der Tiefgaragenabfahrt binnen zweier Monate erfolgen und soll mit dem Ende des Abbruchs Schaltherhalle abschließen.

4 Im Leistungsverzeichnis der Ausschreibung VE 30c Abbruchleistungen am Hbf (Datei: VE30.4_LV4.pdf) ist darauf hingewiesen, dass für den Bestand mit asbesthaltigem Abbruchmaterial zu rechnen ist. Für die Planung und Ausführung der Arbeiten zur Gebäudeschadstoffsanierung ist im Hinblick auf den Arbeits- und Gesundheitsschutz ein Arbeits- und Sicherheitsplan (A+S-Plan) nach DGUV Regel 101-004 (ehem. BGR 128, Arbeiten in kontaminierten Bereichen) bauherrenseits zu erstellen. Dieser konkretisiert, definiert, legt fest und ergänzt ggf. als Bestandteil eines notwendigen SiGe-Planes (Sicherheits- und Gesundheitsschutz-Plan) nach der Baustellenverordnung (BaustellV) den Umgang mit den gefährlichen Gefahrstoffen inkl. deren Entsorgung.

Bauablauf, zu erhalten, so wie dies in den Ausschreibungsunterlagen zur VE 550, Ausführungsplanung zum Haltepunkt Hauptbahnhof und Marienhof, festgehalten ist?

- b) Aus welchem Grund muss die eben genannte Stillschweige-Erklärung abgegeben werden?
6. a) Sind bei den engen Fristen, wie sie in der Terminübersicht in der Ausschreibungsunterlage „Rahmenterminplan VE 30 Hbf. und Tunnel West“ aufgelistet sind, auch Abhängigkeiten aus dem Tunnelvortrieb für den Rohbau und den Innenausbau des Haltepunktes Hauptbahnhof berücksichtigt?⁵
- b) Warum sind in dem genannten Rahmenterminplan keine Aussagen zur Tunnelausrüstung und zu einem Probebetrieb wiedergegeben?
7. a) Wird Building Information Modeling (BIM) im Projekt „Zweite Münchner S-Bahn-Röhre“ eingesetzt und, wenn ja,
- b) sind die für den Haltepunkt Hauptbahnhof vorgenommenen Umplanungen hier bereits enthalten?
8. a) Wann kann realistisch mit der Freigabe der ersten Ausführungsunterlagen zur VE 41 gerechnet werden?
- b) Ist nach Ansicht der Staatsregierung angesichts der Komplexität der Ausführungsplanung mit deren großem Zeitbedarf für Planerstellung, Planprüfung und Planfreigabe der Beginn der Ausführung der Bauarbeiten im Mai 2019 noch zu halten?⁶
9. Liegt bei der Nennung eines lediglich einwöchigen Probebetriebs in der Darstellung des Bauablaufs zur VE 41 ein Fehler vor?
10. Aus welchem Grund wurde die Beauftragung zum Immissionsschutzbeauftragten, VE 259, zuerst im Sommer 2018 und dann wieder Ende 2018 ausgeschrieben, also kurz hintereinander zweimal?
11. a) Sieht die Staatsregierung die Benennung des Endes der Ausführungsfrist für die Bauüberwachung mit dem 31.03.2028 in der in den Ausschreibungsunterlagen zur Vergabeeinheit „Bauüberwachung der unterirdischen Haltepunkte Hauptbahnhof, Marienhof und Tunnel“ als stimmig an mit dem immer noch verkündeten Termin 2026 für die Inbetriebnahme der „Zweiten Münchner-S-Bahn-Röhre“ und, wenn ja,
- b) wie ist zu erklären, dass die Nachlaufzeit der Bauüberwachung deutlich mehr als ein Jahr betragen soll?
12. a) Handelt es sich bei der Nennung des 10.05.2027 als Fertigstellungstermin für die Arbeiten zum Rohbau Hauptbahnhof im aktuellen Weg-Zeit-Diagramm, das den Ausschreibungsunterlagen zur Vergabeeinheit „Bauüberwachung der unterirdischen

⁵ Nach der genannten Terminübersicht soll der Innenausbau/Rohbau Station Hbf. zwischen dem August 2024 und dem März 2026 stattfinden. Schildmontage und Beginn des Tunnelvortriebs im Tunnel West sind für April 2025 vorgesehen.

Haltepunkte Hauptbahnhof, Marienhof und Tunnel“ beigefügt ist (Datei: VE30_A3-1-0-1a_Hp Hbf mit Tunnel.pdf), um einen Fehler?

b) Weshalb ist in dem genannten Zeit-Weg-Diagramm nur der Termin für die Fertigstellung des Rohbaus wiedergegeben?

13. a) Inwieweit ergeben sich durch den vergrößerten Umgriff der Schlitzwandbaugrube für die U 9, so wie dieser jetzt im Zeit-Weg-Diagramm zur Station Hauptbahnhof enthalten ist (Datei: VE30_A3-1-0-3a_Hp Hbf Station.pdf), neue Betroffenheiten?

b) Inwieweit ist die bisherige planrechtliche Genehmigung des PFA 1 von der Erweiterung der Schlitzwandbox berührt?

c) Steht die erhebliche Erweiterung der Schlitzwandbox nicht im Widerspruch zu den bisher von der DB AG gemachten Aussagen der DB AG einer Planoptimierung verbunden mit Kostensenkung und Bauzeitverkürzung?

14. a) Aus welchem Grund sind die Arbeiten im Bereich der erweiterten Schlitzwandbox nicht Vertragsbestandteil der VE 30, so wie sich dies aus einem Hinweis in der o.g. Zeit-Weg-Darstellung des Bauablaufs (Datei: VE30_A3-1-0-3a_Hp Hbf Station.pdf) ergibt?

b) Sieht die Staatsregierung in der getrennten Vergabe der Erweiterung der Schlitzwandbox kein Risiko für die Bauausführung?

Die Erklärung, die durchgeführten Umplanungen würden einer Vereinfachung und Reduzierung von Risiken dienen, ist irreführend. Im Brandschutzgutachten Zwischenbauzustände, Ausgabe 08 vom 07.03.2018, wird von einer Berücksichtigung der Planung mit „großer Baugrube“ geschrieben. Auch werden durch das Verschieben mit dem sehr großen Ausbruchsquerschnitt des bergmännischen Teils (357 m²!) die Mittelstützen der Gleishalle unterfahren. Im geotechnischen Bericht heißt es: *„...Das als Stahlkonstruktion ausgeführte Gleishallendach ist sensibel gegenüber Verformungen und bedarf besonders kritischer Betrachtung. Aufgrund der Baumaßnahme im Bereich des Hp Hauptbahnhof sind Verformungen zu erwarten, die ohne zusätzliche Maßnahmen die Grenzen der Tragfähigkeit und Gebrauchstauglichkeit des Gleishallendaches tangieren können. Aus diesem Grund sind nach derzeitigem Stand Hebungsinjektionen unterhalb der Fundamente der Gleishalle geplant.“*

Auf der Ostseite sind nach neuer Planung für die Unterfahrung der U1 und U2 folgende bautechnische Vorgaben für die Ausfahrt der Tunnelvortriebsmaschinen und die Unterfahrung der U1 und U2 definiert: *„...Zur Sicherung des Stationsbauwerks der U1/U2 während der Schildunterfahrung und im Endzustand soll als Vorwegmaßnahme ausgehend vom Zentralen Zugangsbauwerk unter dem Stationsbauwerk der U1/U2 ein schwerer Rohrschirm (D ~ 2 m) hergestellt werden. Der schwere Rohrschirm dient folgenden Zwecken: Sicherung der TVM-Fahrt unter dem Stationsbauwerk der U1/U2, Sicherung des Stationsbauwerks der U1/U2, Die Herstellung des Rohrschirms ist in der Bauphase „Aushub für die Deckenherstellung über Ebene -6“ vorgesehen...“*

