



Joachim Herrmann, MdL

Herrn
Prof. Dr. Michael Piazzolo, MdL
Maximilianeum
81627 München

Bayern.
Die Zukunft.

München, 23. Mai 2017
IIE2-3551.1-5-12

**Nutzen-Kostenkalkulation und Kostenrisiken beim
2. S-Bahn-Stammstreckentunnel in München**

Sehr geehrter Herr Abgeordneter,

für Ihr Schreiben vom 23. März 2017 danke ich Ihnen. Darin bringen Sie auf Grundlage einer von Ihnen und der Bürgerinitiative Haidhausen beim Büro Vieregg-Rössler GmbH in Auftrag gegebenen Stellungnahme Bedenken zum aktuell ermittelten Nutzen-Kosten-Verhältnis für die 2. Stammstrecke zum Ausdruck.

Ich habe in meinem Hause veranlasst, die von Ihnen zugesandten Unterlagen zu prüfen. Dies wurde Ihnen auch in der Zwischennachricht vom 30. März 2017 mitgeteilt.

Die Vieregg-Rössler GmbH (VR) sieht in ihrer Stellungnahme vier unplausible Punkte in der aktuellen Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) für die 2. Stammstrecke:

- ein Teil der Risiken sei nicht in die Berechnung eingeflossen,

- die Unterhaltskosten für die Infrastruktur seien zu niedrig angesetzt worden,
- das unterstellte S-Bahn-Angebotskonzept sei nicht umsetzbar und
- die gewichteten Reisezeitsalden würden nicht zu einer Verkürzung, sondern zu einer Verlängerung von Reisezeiten führen.

Die vom Freistaat und dem Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) beauftragte NKU zur 2. Stammstrecke, dessen Abschlussbericht im Oktober 2016 von den Gutachtern zur Verfügung gestellt und anschließend veröffentlicht wurde, basiert auf den bundesweit geltenden Verfahrensregeln für die Standardisierte Bewertung. Die Arbeiten des Gutachters im Rahmen der Erstellung der NKU wurden neben den Auftraggebern eng von Vertretern des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) und dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen DB Netze (DB) begleitet.

Die fachliche Überprüfung der von VR benannten Punkte hat dargelegt, dass die der NKU zugrunde gelegten Kosten für die 2. Stammstrecke bereits Ausschreibungsergebnisse von Hauptbaumaßnahmen berücksichtigt. Gemäß der Ausschreibung durch die DB mussten die Bieter einen Großteil der Risiken einpreisen, so dass letztendlich noch 73 Mio. € an Risiken mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit größer 50% zu berücksichtigen waren. Die verbleibenden 600 Mio. € aus dem zwischen Freistaat und DB vereinbarten Risikobudget stellen einen Risikopuffer für Unvorhergesehenes dar, der pauschal mit rund 15% der Baukosten in Ansatz gebracht wurde. Eine Berücksichtigung dieses Risikopuffers in der NKU ist in Abstimmung mit BMVI und EBA nach den geltenden Verfahrensregeln nicht vorgesehen.

Der von der DB erzielte Planungsfortschritt beim Projekt 2. Stammstrecke sowie die Berücksichtigung der Ausschreibungsergebnisse von Hauptbaumaßnahmen erlaubten, in der NKU bereits wesentlich exaktere Zuscheidungen von Investitionen auf Anlagenteile vorzunehmen als in den Verfahrensregeln gefordert wird. Diese Konkretisierung hat im Ergebnis dazu geführt, dass fachlich begründet mehr Investitionen auf weniger unterhaltungsintensive Anlagenteile und entsprechend weniger Investitionen auf Anlagenteile mit hohen Unterhaltungskosten entfallen sind. Die von VR behauptete Unglaubwürdigkeit der Unterhaltungskosten, die anhand von unterstellten Pauschalansätzen hergeleitet wird, ist nicht nachvollzieh-


bar. Der von VR gewählte Ansatz bleibt deutlich hinter dem in der NKU eingeflossenen Konkretisierungsgrad bei den Planungen für die 2. Stammstrecke zurück.

Wie bereits im Abschlussbericht zur NKU im Abschnitt 5.2 ausgeführt, wurde entsprechend den Verfahrensregeln der Standardisierten Bewertung ein fahrbares S-Bahnangebotskonzept auf Grundlage des im Mitfall zu berücksichtigenden Infrastrukturausbaus unterstellt. Dies wird auch dadurch belegt, dass die DB das Angebotskonzept im Rahmen einer Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung (EBWU) geprüft hat. Die EBWU-Ergebnisse wurden vom EBA geprüft und anerkannt. Die Vermutung von VR, dass das Angebotskonzept nicht fahrbar sei, ist somit unbegründet.

Die Reisezeitsalden werden entsprechend den Verfahrensregeln der Standardisierten Bewertung unter Berücksichtigung des vom Ohne- zum Mitfall veränderten Angebots im Öffentlichen Verkehr relationsbezogen ermittelt. Dabei kommt ein rechnergestütztes Verkehrsmodell mit Mehrfachwegewahl zum Einsatz, das in der Lage ist, einen in der NKU unterstellten Verkehrsraum mit über 3 Mio. Einwohnern in der Prognose und einem entsprechend hohen Fahrtenaufkommen zu bewältigen. **Der von VR gewählte Ansatz, anhand von gegriffenen Annahmen und darauf aufsetzenden sehr vereinfachten Rechnungen, zu anderen Reisezeitsalden zu gelangen, hält einer fachlichen Prüfung nicht stand.**

Zusammenfassend sehe ich in der von Ihnen und der Bürgerinitiative beauftragten Stellungnahme zur NKU 2. S-Bahn-Stammstrecke München 2025 keine Ansätze, an der Richtigkeit des ermittelten positiven Nutzen-Kosten-Verhältnisses für die 2. Stammstrecke zu zweifeln. Das BMVI hat am 15. März 2017 nach Prüfung aller von der DB vorgelegten Unterlagen einschließlich der NKU einer Aufnahme der 2. Stammstrecke in die Kategorie a des GVFG-Bundesprogramms zugestimmt. Daraufhin hat das EBA am 24. März 2017 den Vorbescheid zur Programmaufnahme erlassen, auf dessen Grundlage nun von der DB Bundesmittel für die einzelnen Baumaßnahmen der 2. Stammstrecke beantragt werden können.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Herrmann', with a long horizontal stroke extending to the right.