

Stand: 23.02.2026 01:21:09

Vorgangsmappe für die Drucksache 18/25360

"Einsetzung eines Untersuchungsausschusses zur Untersuchung eines möglichen Fehlverhaltens der verantwortlichen bayerischen Behörden, insbesondere der zuständigen Staatsministerien, der Staatskanzlei und der politischen Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger im Zusammenhang mit den im Sommer 2022 bekannt gewordenen erheblichen Kostensteigerungen und Verzögerungen der Inbetriebnahme beim Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke in München."

Vorgangsverlauf:

1. Initiativdrucksache 18/25360 vom 24.11.2022
2. Beschlussempfehlung mit Bericht 18/25749 des VF vom 14.12.2022
3. Beschluss des Plenums 18/25775 vom 14.12.2022
4. Plenarprotokoll Nr. 131 vom 14.12.2022
5. Bericht 18/29927 vom 11.07.2023
6. Plenarprotokoll Nr. 151 vom 19.07.2023



Antrag

der Abgeordneten **Katharina Schulze, Ludwig Hartmann, Dr. Markus Büchler, Dr. Martin Runge, Thomas Gehring, Gülseren Demirel, Jürgen Mistol, Verena Osgyan, Tim Pargent, Stephanie Schuhknecht, Gisela Sengl, Florian Siekmann, Benjamin Adjei, Johannes Becher, Cemal Bozoğlu, Kerstin Celina, Maximilian Deisenhofer, Anne Franke, Patrick Friedl, Barbara Fuchs, Christina Haubrich, Elmar Hayn, Christian Hierneis, Paul Knoblach, Claudia Köhler, Andreas Krah, Susanne Kurz, Eva Lettenbauer, Hep Monatzeder, Toni Schuberl, Anna Schwamberger, Ursula Sowa, Rosi Steinberger, Martin Stümpfig, Gabriele Triebel, Hans Urban, Dr. Sabine Weigand, Christian Zwanziger und Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN),**

Florian von Brunn, Inge Aures, Dr. Simone Strohmayr, Arif Taşdelen, Ruth Müller, Margit Wild, Klaus Adelt, Horst Arnold, Martina Fehlner, Christian Flisek, Harald Güller, Volkmarr Halbleib, Alexandra Hiersemann, Annette Karl, Natascha Kohnen, Doris Rauscher, Markus Rinderspacher, Florian Ritter, Stefan Schuster, Diana Stachowitz, Ruth Waldmann und Fraktion (SPD),

Martin Hagen, Sebastian Körber, Albert Duin, Julika Sandt, Alexander Muthmann, Matthias Fischbach, Dr. Wolfgang Heubisch, Dr. Helmut Kaltenhauser, Helmut Markwort, Franz Josef Pschierer, Christoph Skutella, Dr. Dominik Spitzer und Fraktion (FDP)

Einsetzung eines Untersuchungsausschusses zur Untersuchung eines möglichen Fehlverhaltens der verantwortlichen bayerischen Behörden, insbesondere der zuständigen Staatsministerien, der Staatskanzlei und der politischen Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger im Zusammenhang mit den im Sommer 2022 bekannt gewordenen erheblichen Kostensteigerungen und Verzögerungen der Inbetriebnahme beim Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke in München

Der Landtag wolle beschließen:

Der Landtag setzt gem. Art. 25 der Verfassung des Freistaates Bayern einen Untersuchungsausschuss ein.

Dem Ausschuss gehören elf Mitglieder (CSU-Fraktion: fünf Mitglieder, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: zwei Mitglieder, FREIE WÄHLER: ein Mitglied, SPD-Fraktion: ein Mitglied, FDP-Fraktion: ein Mitglied, AfD-Fraktion: ein Mitglied) an.

Am 25.10.2016 haben Bund und Freistaat Bayern die gemeinsame Finanzierung der 2. S-Bahn-Stammstrecke in München vereinbart. Am 21.12.2016 hat der Freistaat Bayern gegenüber der Deutschen Bahn AG (DB AG) erklärt, dass die Gesamtfinanzierung gesichert ist und somit das Projekt endgültig realisiert werden soll. Zugrunde lagen die von der DB AG ermittelten Gesamtkosten von 3,849 Mrd. Euro. Ende Juni 2022 wurde erstmals öffentlich bekannt, dass sich der Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke erheblich verzögert und wesentlich teurer wird als ursprünglich geplant. In einer Sondersitzung des Ausschusses für Wohnen, Bau und Verkehr am 10.10.2022 teilte der zuständige Staatsminister für Wohnen, Bau und Verkehr Christian Bernreiter mit, dass aktuell mit Kosten von sieben Milliarden Euro gerechnet werde und eine Inbetriebnahme im Jahr 2037 vorgesehen sei. Aus der von Staatsminister Christian Bernreiter in der Sitzung vorgelegten Chronologie ergibt sich, dass die Staatsregierung

bereits seit Frühjahr 2020 über mögliche Kostensteigerungen und Verzögerungen der Inbetriebnahme informiert war, während Öffentlichkeit und Landtag bis Sommer 2022 darüber nicht in Kenntnis gesetzt wurden.

Der Untersuchungsausschuss hat die Aufgabe, folgende Sachverhalte zu untersuchen:

Zu Kostensteigerung und Zeitpunkt der Fertigstellung und Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke ist zu untersuchen, wann und wie im Untersuchungszeitraum ab 01.09.2015 die Staatsregierung davon Kenntnis erlangt hat, ob und ggf. wie sie sich mit den Ursachen und den Konsequenzen von Kostensteigerungen und weiterem Zeitverzug auseinandergesetzt hat, ob und wann die Staatsregierung über mögliche Gegen-, Optimierungs- oder Beschleunigungs- sowie Kosteneinsparmaßnahmen unterrichtet wurde bzw. ggf. solche ergriffen hat, ob die Staatsregierung ihrer Verantwortung im Umgang mit Steuermitteln gerecht wurde, inwieweit Auswirkungen bedacht und Belastungen vermieden wurden.

Der Untersuchungsausschuss hat im Einzelnen folgende Fragen zu prüfen:

A) Befassung externer bzw. eingesetzter Gremien und Stellen

1. Nutzen-Kosten-Untersuchungen (NKU) und Befassung des Bundesrechnungshofs sowie des Bayerischen Obersten Rechnungshofs (ORH)
 - 1.1 Welche Prüfung hat der Bundesrechnungshof vorgenommen? Wurde der Freistaat Bayern über die Prüfung informiert? Falls ja, wie?
 - 1.2 Wer hat wann und wie an der Erstellung der NKU 2016 mitgewirkt bzw. wann und wie in die Erarbeitung der NKU 2016 einbezogen?
 - 1.3 Wer hat sich mit der „Abschließenden Mitteilung“ des Bundesrechnungshofs vom 22.01.2018 zur NKU 2016 für das Projekt „2. S-Bahn Stammstrecke in München“ mit welchem Ergebnis auseinandergesetzt?
 - 1.4 Wie ist die Staatsregierung mit dem unter der Überschrift „Schlussfolgerung“ auf Seite 13 in der der „Abschließenden Mitteilung“ des Bundesrechnungshofs vom 22.01.2018 zur NKU 2016 für das Projekt „2. S-Bahn Stammstrecke in München“ zu findenden Satz: „Die Voraussetzungen des § 3 Abs. 1c GVFG für die Gewährung einer Bundesfinanzhilfe liegen nicht vor.“ (GVFG = Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) umgegangen?
 - 1.5 Weshalb hat die Staatsregierung die „Abschließende Mitteilung“ des Bundesrechnungshofs vom 22.01.2018 zur NKU 2016 für das Projekt „2. S-Bahn Stammstrecke in München“, nachdem ihr diese übermittelt worden war, nicht dem Landtag zur Kenntnis gebracht?
 - 1.6 Wer war/ist an der Erarbeitung der aktuellen NKU beteiligt (in Form von direkter Mitwirkung oder informatorischer Einbeziehung)?
 - 1.7 Welche Unterschiede liegen in den Grundlagen, den Bewertungskriterien und in der Erarbeitung der NKU zwischen der NKU 2016 und der aktuellen NKU vor?
 - 1.8 War der ORH ebenfalls befasst?
 - 1.8.1 Falls ja, mit welchen Zwischen- bzw. Ergebnissen?
 - 1.8.2 Falls ja, welche Unterlagen lagen ihm vor?
 - 1.8.3 Falls ja, wurde die Staatsregierung über die Prüfung informiert?
 - 1.8.4 Falls ja, wie?
 - 1.8.5 Wurde von irgendeiner Seite eine Befassung des ORH angeregt?
 - 1.9 Gab es im Zusammenhang mit der Finanzierung der 2. S-Bahn-Stammstrecke Ermittlungsverfahren der Staatsanwaltschaft? Wenn ja, welche Personen konkret waren im Austausch mit der Staatsanwaltschaft und was waren die Inhalte des Austauschs?
2. Kenntnis und Tätigkeit der von der Staatsregierung im Mai 2019 eingesetzten Baubegleitung
 - 2.1 Welchen Prüfauftrag hat die Baubegleitung?

- 2.2 Welche Gründe liegen vor, weswegen die Baubegleitung die durch die DB AG auf Arbeitsebene erarbeiteten möglichen Beschleunigungsmaßnahmen für unrealistisch erachtete (vgl. Protokoll zur 58. Sitzung des Ausschusses für Wohnen, Bau und Verkehr, 10.10.2022, S. 9, Aussage des Staatsministers Christian Bernreiter)?
- 2.3 Welche Unterlagen hat die Baubegleitung durch die Staatsregierung sowie durch die DB AG wann zur Verfügung gestellt bekommen?
- 2.4 Hat die Baubegleitung Informationen über mögliche Kostensteigerungen beim Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke erhalten? Falls ja, wann und welche? Falls ja, wie wurde damit umgegangen?
- 2.5 Hat die Baubegleitung Informationen über mögliche Verzögerungen der Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke erhalten? Falls ja, wann und welche? Falls ja, wie wurde damit umgegangen?
- 2.6 Welche Tätigkeit hat die Baubegleitung entfaltet?
- 2.7 Zu welchen Ergebnissen bzw. Schätzungen hinsichtlich Kosten und Bauzeit ist die Baubegleitung gekommen?
- 2.8 Wann kam man zu welchem Austausch mit der Staatsregierung und/oder von Mitarbeitenden von Staatsministerien?
- 2.9 Hat die Baubegleitung über mögliche Gegen-, Optimierungs- oder Beschleunigungsmaßnahmen zur Reduzierung der Baukosten bzw. der Bauzeit diskutiert? Falls ja, wann und mit welchem Inhalt?
3. Kenntnis und Tätigkeit des Lenkungskreises
 - 3.1 Hat der Lenkungskreis Informationen über mögliche Kostensteigerungen beim Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke erhalten? Falls ja, welche? Falls ja, wie wurde damit umgegangen?
 - 3.2 Hat der Lenkungskreis Informationen über mögliche Verzögerungen der Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke erhalten? Falls ja, welche? Falls ja, wie wurde damit umgegangen?
 - 3.3 Welche Tätigkeit hat der Lenkungskreis wann entfaltet?
 - 3.4 Zu welchen Ergebnissen bzw. Schätzungen hinsichtlich Kosten und Bauzeit ist der Lenkungskreis gekommen?
 - 3.5 Wann kam man zu welchem Austausch mit der Staatsregierung und/oder von Mitarbeitenden von Staatsministerien?
 - 3.6 Wurde im Lenkungskreis über mögliche Gegen-, Optimierungs- oder Beschleunigungsmaßnahmen zur Reduzierung der Baukosten bzw. der Bauzeit diskutiert? Falls ja, mit welchem Inhalt?
4. Kenntnis und Tätigkeit der Expertengruppe bei der Obersten Baubehörde
 - 4.1 Welche Tätigkeit hat die Expertengruppe wann entfaltet?
 - 4.2 Inwiefern kam man zu welchen Inhalten?
 - 4.3 Wann kam man zu welchem Austausch mit der Staatsregierung und/oder von Mitarbeitenden von Staatsministerien?
5. Weitere befasste Gremien und Stellen
 - 5.1 Waren weitere öffentliche oder von der DB AG eingesetzte Gremien und Stellen mit dem Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke befasst? Falls ja, welche?
 - 5.2 Wann wurde das jeweilige Gremium durch wen eingesetzt? Welchen Auftrag und welche Kompetenzen hatte das Gremium? Wie viele Sitzungen fanden statt?
 - 5.3 Welche Tätigkeit entfalteten sie jeweils? Zu welchen Einschätzungen sind sie gekommen?
 - 5.4 Wann kam man zu welchem Austausch mit der Staatsregierung und/oder von Mitarbeitenden von Staatsministerien?

- 5.5 Wurden mögliche Gegen-, Optimierungs- oder Beschleunigungsmaßnahmen zur Reduzierung der Baukosten bzw. der Bauzeit geprüft? Falls ja, wann und mit welchem Inhalt? Falls nein, warum nicht?

B) Befassung der Staatsregierung und der Staatsministerien

1. Kenntnis und Tätigkeit der Staatsregierung, der Staatskanzlei, des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr und des Staatsministeriums der Finanzen und für Heimat
 - 1.1 Gab es Informationen über mögliche Kostensteigerungen beim Bau bzw. über mögliche Verzögerungen der Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke? Falls ja, wann und welche? Falls ja, wie wurde damit umgegangen?
 - 1.2 Wurden Maßnahmen ergriffen, um weitere Kostensteigerungen bzw. Verzögerungen zu verhindern? Falls ja, welche? Falls nein, warum nicht?
 - 1.3 Wurden mögliche Gegen-, Optimierungs- oder Beschleunigungsmaßnahmen zur Reduzierung der Baukosten bzw. der Bauzeit diskutiert? Falls ja, wann und mit welchem Inhalt? Falls nein, warum nicht?
 - 1.4 Haben die Staatsregierung oder unmittelbar nachgeordnete Behörden Gutachten und sonstige Untersuchungen zum Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke erstellen lassen oder lagen der Staatsregierung oder den unmittelbar nachgeordneten Behörden solche vor? Falls ja, welchen Inhalt haben diese? Welche Kenntnisse hatte die Staatsregierung hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens der 2. S-Bahn-Stammstrecke erlangt?
 - 1.5 Hat die Staatskanzlei die Empfehlungen des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr (vgl. Schreiben vom 23.12.2020) umgesetzt? Falls ja, wie? Falls nein, warum nicht?
 - 1.6 Wurde ein Konzept erstellt, wie es von Ministerpräsident Dr. Markus Söder am 01.10.2020 (vgl. Handout 2. S-Bahn-Stammstrecke, Chronologie ab Projektumplanung im Jahr 2019) gefordert wurde? Falls ja, welchen Inhalt hatte dieses Konzept? Falls nein, warum nicht?
 - 1.7 Hat Ministerpräsident Dr. Markus Söder Informationen über mögliche Verzögerungen der Inbetriebnahme der 2. Bahn-Stammstrecke bzw. über mögliche Kostensteigerungen erhalten? Falls ja, welche? Falls ja, wie ist er damit umgegangen?
 - 1.8 Hat die Staatsregierung Landtag und Öffentlichkeit korrekt über mögliche Kostensteigerungen und Verzögerungen der Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke informiert? Falls ja, wann und wie? Falls nein, warum nicht?
 - 1.9 Vergabeverfahren und Zuschläge
 - 1.9.1 Haben Staatsregierung und/oder zuständige Staatsministerien Kenntnis von einem Treffen der DB AG mit dem Bayerischen Bauindustrieverband e.V. (BBIV) und dem Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e.V. (HDB) am 9. September 2015 in den Räumen der DB Netz München zum Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke? Falls ja, welchen Inhalts?
 - 1.9.2 Erfolgte ein Wechsel in den Vergabeverfahren für Bauleistungen von den ursprünglichen vorgesehenen Beauftragungen über Einheitspreisverträge bei detaillierter Leistungsbeschreibung hin zu Beauftragungen im Verhandlungsverfahren? Falls ja, warum, und auf wessen Veranlassung?
 - 1.9.3 Waren Vertreter der Staatsregierung in das Verhandlungsverfahren und schließlich die Zuschlagserteilung Anfang Dezember 2018 für die Vergabeeinheit (VE) 30, Baulos Tunnel West mit Station Hauptbahnhof, und in das Verhandlungsverfahren und schließlich die Zuschlagserteilung Ende Dezember 2018 für die Vergabeeinheit (VE) 41, Rohbauarbeiten Haltepunkt Marienhof, einbezogen und, wenn ja, welche Vertreter und inwiefern erfolgte die Einbeziehung?

- 1.9.4 Wurde nach Kenntnis der Staatsregierung und/oder der zuständigen Staatsministerien das Adjudikationsverfahren angewandt? Kamen Modelle wie „Balance im Bau“ zur Anwendung? Falls ja, wie? Falls nein, warum nicht?
- 1.9.5 Waren Mindestanforderungen und/oder Zuschlagskriterien Gegenstand der Verhandlungen zur Vergabe von Bauleistungen für das Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke?
- 1.9.6 Wird es nach Erkenntnis der Staatsregierung weitere Verzögerungen oder Kostensteigerungen geben?
2. Austausch mit der DB AG
 - 2.1 Wann und worüber gab es Spitzengespräche zwischen Ministerpräsident Dr. Markus Söder und dem DB-Vorstandsvorsitzenden Richard Lutz?
 - 2.2 Gab es einen Austausch mit der DB AG über die Entwicklung der Projektkosten, über mögliche Kostensteigerungen beim Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke und über mögliche Verzögerungen der Inbetriebnahme? Falls ja, wann und mit welchem Inhalt?
 - 2.3 Wurde mit der DB AG über mögliche Gegen-, Optimierungs- oder Beschleunigungsmaßnahmen zur Reduzierung der Baukosten bzw. der Bauzeit gesprochen? Falls ja, wann und mit welchem Inhalt?
 - 2.4 Warum konnte die DB AG der Staatsregierung zwischen dem Spitzengespräch im Jahr 2019 und dem im Jahr 2022 keine offiziellen und verlässlichen Zeit- und Kostenpläne vorlegen (vgl. Schriftliche Anfrage des Abgeordneten Sebastian Körber, vom 19.07.2020, Drs. 18/24008)?
 - 2.5 Welche Gründe führten dazu, dass der DB-Vorstand Infrastruktur Ronald Pofalla in seinem Schreiben vom 13.10.2020 an das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr die Aussagen der Arbeitsebene der DB AG vom 25.09.2020 gemäß Antwort der Staatsregierung (vgl. Schriftliche Anfrage des Abgeordneten Sebastian Körber vom 04.10.2022, Drs. 18/24730) revidierte?
 - 2.6 Welche Projektänderungen wurden seit dem Spatenstich vorgenommen? Mit wem wurden diese Änderungen vereinbart? Wie wurden diese Projektänderungen bewertet? Wie veränderten sich dadurch gegebenenfalls die Projektkosten und die Realisierungszeiten?
 - 2.7 Weswegen ging die DB AG gemäß Antwort der Staatsregierung (vgl. Schriftliche Anfrage des Abgeordneten Sebastian Körber, 19.07.2022, Drs. 18/24010) davon aus, dass die Umplanungen im Jahr 2019 kostenneutral seien?
 - 2.8 Hat die DB AG der Staatsregierung und/ oder der Baubegleitung Einsicht in ihre Planungsunterlagen gegeben? Falls ja, wann und mit welchem Inhalt? Falls nein, warum nicht?
3. Austausch mit dem Bund
 - 3.1 Gab es einen Austausch mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur über mögliche Kostensteigerungen beim Bau und über Verzögerungen der Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke? Falls ja, wann und mit welchem Inhalt?
 - 3.2 Gab es einen Austausch mit dem jeweils zuständigen Bundesverkehrsminister über mögliche Kostensteigerungen beim Bau und über Verzögerungen der Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke? Falls ja, mit welchem Inhalt?
 - 3.3 Wurde mit der Bundesregierung über mögliche Gegen-, Optimierungs- oder Beschleunigungsmaßnahmen zur Reduzierung der Baukosten bzw. der Bauzeit diskutiert? Falls ja, mit welchem Inhalt?
 - 3.4 Gab es auf das von der damaligen Staatsministerin für Wohnen, Bau und Verkehr Kerstin Schreyer am 07.10.2020 versendete Schreiben an den damaligen Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas

Scheuer über eine mögliche Terminverschiebung sowie über mögliche Kostenerhöhungen eine Reaktion? Falls ja, welche? Falls nein, warum nicht?

4. Austausch mit der Landeshauptstadt München

4.1 Gab es einen Austausch mit der Landeshauptstadt München über mögliche Kostensteigerungen beim Bau und über Verzögerungen der Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke? Falls ja, wann und mit welchem Inhalt?

4.2 Wurde mit der Stadt München über mögliche Gegen-, Optimierungs- oder Beschleunigungsmaßnahmen zur Reduzierung der Baukosten bzw. der Bauzeit gesprochen? Falls ja, mit welchem Inhalt?

4.3 Inwieweit und wie wurden die Planungen zur U-Bahnlinie U9 hinsichtlich Wirtschaftlichkeit und damit einer GVFG-Förderung eingebunden?

C) Risikomanagement

1. Haben die Staatsregierung oder das zuständige Staatsministerium Maßnahmen ergriffen, um die Belastungen der Menschen durch die Verzögerung der Inbetriebnahme abzumildern? Falls ja, welche? Falls nein, warum nicht?
2. Hat die Staatsregierung geprüft, ob eine Teilrealisierung des Projekts möglich wäre oder welche anderen Netzausbaumaßnahmen vorgezogen werden können, um den Fahrgästen früher als Ende der 2030er Jahre Verbesserungen zu bieten? Falls ja, wann und mit welchem Inhalt? Falls nein, warum nicht?
3. Hat die Staatsregierung eine Projektvariante verfolgen lassen, für den Fall, dass die nachträglich aufgenommene U-Bahnlinie U9 doch nicht realisiert werden wird? Wenn nein, warum nicht?
4. Welche Erkenntnisse hat die Staatsregierung über die jeweils genannten geschätzten Abbruchkosten?
5. Wurde in den Berechnungen zu etwaigen Projektabbruchkosten berücksichtigt, ob Teile des bereits verbauten bzw. beauftragten Volumens auch ohne zweiten Tunnel verwendet werden könnten? Wenn nein, warum nicht?
6. Hat der zusätzliche Finanzierungsbedarf Auswirkungen auf die Finanzierung bzw. Realisierung anderer Verkehrsinfrastrukturprojekte und/oder des öffentlichen Verkehrs in Bayern, insbesondere in ländlichen Räumen? Falls ja, welche? Falls nein, warum nicht? Wurde dies innerhalb der Staatsregierung diskutiert oder in deren Auftrag geprüft?



Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verfassung, Recht, Parlamentsfragen und Integration

1. **Antrag der Abgeordneten Katharina Schulze, Ludwig Hartmann, Dr. Markus Büchler u.a. und Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN), Florian von Brunn, Inge Aures, Dr. Simone Strohmayr u.a. und Fraktion (SPD), Martin Hagen, Sebastian Körber, Albert Duin u.a. und Fraktion (FDP)**

Drs. 18/25360

Einsetzung eines Untersuchungsausschusses zur Untersuchung eines möglichen Fehlverhaltens der verantwortlichen bayerischen Behörden, insbesondere der zuständigen Staatsministerien, der Staatskanzlei und der politischen Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger im Zusammenhang mit den im Sommer 2022 bekannt gewordenen erheblichen Kostensteigerungen und Verzögerungen der Inbetriebnahme beim Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke in München.

2. **Änderungsantrag der Abgeordneten Thomas Kreuzer, Ilse Aigner, Tobias Reiß u.a. und Fraktion (CSU), Katharina Schulze, Ludwig Hartmann, Dr. Markus Büchler u.a. und Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN), Florian Streibl, Dr. Fabian Mehring, Prof. (Univ. Lima) Dr. Peter Bauer u.a. und Fraktion (FREIE WÄHLER), Florian von Brunn, Inge Aures, Dr. Simone Strohmayr u.a. und Fraktion (SPD), Martin Hagen, Sebastian Körber, Albert Duin u.a. und Fraktion (FDP)**

Drs. 18/25742

zum Antrag der Abgeordneten Katharina Schulze, Ludwig Hartmann, Dr. Markus Büchler u. a. und Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN), Florian von Brunn, Inge Aures, Dr. Simone Strohmayr u. a. und Fraktion (SPD) Martin Hagen, Sebastian Körber, Albert Duin u. a. und Fraktion (FDP) zur Einsetzung eines Untersuchungsausschusses zur Untersuchung eines möglichen Fehlverhaltens der verantwortlichen bayerischen Behörden, insbesondere der zuständigen Staatsministerien, der Staatskanzlei und der politischen Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger im Zusammenhang mit den im Sommer 2022 bekannt gewordenen erheblichen Kostensteigerungen und Verzögerungen der Inbetriebnahme beim Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke in München Einsetzung eines Untersuchungsausschusses zur Untersuchung eines möglichen Fehlverhaltens der verantwortlichen bayerischen Behörden, insbesondere der zuständigen Staatsministerien, der Staatskanzlei und der politischen Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger im Zusammenhang mit den im Sommer 2022 bekannt gewordenen Kostensteigerungen und Verzögerungen der Inbetriebnahme beim Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke in München unter Berücksichtigung der Planungen der Landeshauptstadt München.

I. Beschlussempfehlung:

Zustimmung in folgender Fassung:

Der Landtag setzt gem. Art. 25 der Verfassung des Freistaates Bayern einen Untersuchungsausschuss ein.

Dem Ausschuss gehören elf Mitglieder (CSU-Fraktion: fünf Mitglieder, Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: zwei Mitglieder, Fraktion FREIE WÄHLER: ein Mitglied, SPD-Fraktion: ein Mitglied, FDP-Fraktion: ein Mitglied, AfD-Fraktion: ein Mitglied) an.

Am 25.10.2016 haben Bund und Freistaat Bayern die gemeinsame Finanzierung der 2. S-Bahn-Stammstrecke in München vereinbart. Am 21.12.2016 hat der Freistaat Bayern gegenüber der Deutschen Bahn AG erklärt, dass die Gesamtfinanzierung gesichert ist und somit das Projekt endgültig realisiert werden soll. Zugrunde lagen die von der Deutschen Bahn AG ermittelten Gesamtkosten von 3,849 Mrd. Euro. Ende Juni 2022 wurde öffentlich bekannt, dass beim Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke München mit Verzögerungen bis zum Jahr 2037 und Kostensteigerungen i. H. v. 3,2 Mrd. Euro zu rechnen ist. In einer Sondersitzung des Ausschusses für Wohnen, Bau und Verkehr am 10.10.2022 teilten der zuständige Staatsminister für Wohnen, Bau und Verkehr Christian Bernreiter und der Vorstand Infrastruktur der Deutschen Bahn AG mit, dass mit Kosten von 7 Mrd. Euro gerechnet werde und eine Inbetriebnahme im Jahr 2037 vorgesehen sei. In der von Staatsminister Christian Bernreiter in dieser Sitzung vorgelegten Chronologie wird dargelegt, dass die Staatsregierung im Frühjahr 2020 über mögliche Kostensteigerungen und Verzögerungen der Inbetriebnahme informiert war. Öffentlichkeit und Landtag wurden im Sommer 2022 darüber in Kenntnis gesetzt.

Der Untersuchungsausschuss hat die Aufgabe, folgende Sachverhalte zu untersuchen:

Zu Kostensteigerung und Zeitpunkt der Fertigstellung und Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke ist zu untersuchen, wann und wie im Untersuchungszeitraum ab 01.09.2015 die Staatsregierung davon Kenntnis erlangt hat, ob und ggf. wie sie sich mit den Ursachen und den Konsequenzen von Kostensteigerungen und weiterem Zeitverzug auseinandergesetzt hat, ob und ggf. wann die Staatsregierung über mögliche Gegen-, Optimierungs- oder Beschleunigungs- sowie Kosteneinsparmaßnahmen unterrichtet wurde bzw. ggf. solche ergriffen hat und inwieweit Auswirkungen bedacht und Belastungen vermieden wurden.

Zum Zweck der einheitlichen Auslegung des Untersuchungsauftrags bezeichnet der Begriff:

1. „Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München“: das Gesamtprojekt der 2. S-Bahn-Stammstrecke nebst U9
2. „DB“: die Deutsche Bahn AG inklusive aller von ihr beherrschten Tochterunternehmen,
3. „Staatsregierung“: Organ bestehend aus dem Ministerpräsidenten und bis zu 17 Staatsministern und Staatssekretären.

Der Untersuchungsausschuss hat im Einzelnen folgende Fragen zu prüfen:

A) Befassung externer bzw. eingesetzter Gremien und Stellen

1. Nutzen-Kosten-Untersuchungen (NKU) und Befassung des Bundesrechnungshofs

- 1.1 Hat der Bundesrechnungshof für das Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München eine Prüfung vorgenommen? Falls ja, welche? Falls ja, wurde die Staatsregierung über die Prüfung informiert? Falls ja, wie und wann?
- 1.2 Wer hat wann und in welcher Form an der Erarbeitung der NKU 2016 mitgewirkt bzw. war einbezogen?
- 1.3 Haben sich die Staatskanzlei und/ oder die zuständigen Staatsministerien mit der „Abschließenden Mitteilung“ des Bundesrechnungshofs

vom 22.01.2018 zur NKU 2016 für das Projekt „2. S-Bahn-Stammstrecke in München“ auseinandergesetzt?

- 1.3.1 Falls ja, wann wurde der Staatskanzlei und/oder den zuständigen Staatsministerien die Mitteilung bekannt und wie ist die Staatskanzlei und/oder sind die zuständigen Staatsministerien mit dem unter der Überschrift „Schlussfolgerung“ auf Seite 13 in der der „Abschließenden Mitteilung“ zu findenden Satz: „Die Voraussetzungen des § 3 Absatz 1c GVFG für die Gewährung einer Bundesfinanzhilfe liegen nicht vor.“ umgegangen (GVFG=Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz)?
- 1.3.2 Falls ja, hat die Staatskanzlei und/oder die zuständigen Staatsministerien die „Abschließende Mitteilung“ des Bundesrechnungshofs vom 22.01.2018 zur NKU 2016 für das Projekt „2. S-Bahn-Stammstrecke in München“ dem Landtag zur Kenntnis gebracht? Falls ja, wann? Falls nein, warum nicht?
- 1.4 Haben sich durch die Staatskanzlei und/oder die zuständigen Staatsministerien eingesetzte Gremien mit der „Abschließenden Mitteilung“ des Bundesrechnungshofs vom 22.01.2018 zur NKU 2016 für das Projekt „2. S-Bahn-Stammstrecke in München“ auseinandergesetzt?
- 1.5 Wer war an der Erarbeitung der aktuell laufenden NKU beteiligt?
- 1.6 Gibt es Unterschiede in den Grundlagen, den Bewertungskriterien und in der Erarbeitung zwischen der NKU 2016 und der aktuell laufenden NKU? Falls ja, welche?
- 1.7 War der Oberste Rechnungshof (ORH) mit dem Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München befasst?
 - 1.7.1 Wurden die Staatskanzlei und/oder die zuständigen Staatsministerien über Zwischen- bzw. Endergebnisse informiert? Falls ja, wann in welcher Form und mit welchem Inhalt?
 - 1.7.2 Haben die Staatskanzlei und/oder die zuständigen Staatsministerien in diesem Zusammenhang Unterlagen an den ORH übermittelt? Falls ja, wann und welche? Ist der Staatskanzlei und/oder den zuständigen Staatsministerien bekannt, ob dem ORH weitere Unterlagen zur Verfügung standen? Falls ja, welche?
- 1.8 Gab es im Zusammenhang mit der Finanzierung des Projekts 2. S-Bahn-Stammstrecke München Ermittlungsverfahren der Staatsanwaltschaft?

2. Kenntnis und Tätigkeit der von der Staatsregierung eingesetzten Baubegleitung

- 2.1 Welchen Auftrag hatte bzw. hat die Baubegleitung?
- 2.2 Welche Tätigkeit hat sie zur Erfüllung des Auftrags gemäß Nr. 2.1 entfaltet?
- 2.3 Hat die Baubegleitung Kenntnis von durch die DB erarbeiteten möglichen Beschleunigungsmaßnahmen? Falls ja, gab es hierzu eine Einschätzung der Baubegleitung? Falls ja, welchen Inhalt hatte die Einschätzung?
- 2.4 Hat die Baubegleitung Unterlagen durch die Staatskanzlei und/oder die zuständigen Staatsministerien oder durch die DB erhalten? Falls ja, wann und welche?
- 2.5 Hat die Baubegleitung im Rahmen der nach Nr. 2.4 erfragten Unterlagen Informationen über mögliche Kostensteigerungen, erhalten? Falls ja, welche, von wem und zu welchem Zeitpunkt? Falls ja, wie wurden diese Informationen durch die Baubegleitung bewertet und wie wurde damit umgegangen? Falls entsprechende Unterlagen vorlagen, welche Rolle spielte dabei die Entwicklung des Baupreisindex?

- 2.6 Hat die Baubegleitung im Rahmen der nach Nr. 2.4 erfragten Unterlagen Informationen über mögliche Verzögerungen der Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke München erhalten? Falls ja, wann und welche? Falls ja, wie wurden diese Informationen durch die Baubegleitung bewertet und wie wurde damit umgegangen?
- 2.7 Hat die Baubegleitung eigene Kosten- oder Zeitbedarfsschätzungen vorgenommen? Falls ja, zu welchen Ergebnissen bzw. Schätzungen hinsichtlich Kosten und Bauzeit ist sie wann jeweils gekommen?
- 2.8 Lagen der Baubegleitung weitere Kosten- und Zeitbedarfsschätzungen vor? Falls ja, von wem wurden diese übermittelt? Falls ja, wie wurden diese Informationen durch die Baubegleitung bewertet und wie wurde damit umgegangen?
- 2.9 Hat die Baubegleitung über mögliche Gegen-, Optimierungs- oder Beschleunigungsmaßnahmen zur Reduzierung der Baukosten bzw. der Bauzeit gesprochen? Falls ja, wann, mit wem und mit welchem Inhalt?
- 2.10 Wie, wann und mit welchem Inhalt erfolgte ein Austausch zwischen Baubegleitung und der Staatskanzlei und/oder dem Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB)?

3. Kenntnis und Tätigkeit des Lenkungskreises

- 3.1 Wer hat den Lenkungskreis wann eingesetzt? Welchen Auftrag hatte bzw. hat der Lenkungskreis?
- 3.2 Welche Tätigkeit hat der Lenkungskreis zur Erfüllung seines Auftrags nach Nr. 3.1 entfaltet?
- 3.3 Hat der Lenkungskreis 2. S-Bahn-Stammstrecke München Informationen über mögliche Kostensteigerungen erhalten? Falls ja, welche, von wem und zu welchem Zeitpunkt? Falls ja, wie wurden diese Informationen durch den Lenkungskreis bewertet und wie wurde damit umgegangen? Falls entsprechende Unterlagen vorlagen, welche Rolle spielte dabei die Entwicklung des Baupreisindex?
- 3.4 Hat der Lenkungskreis Informationen über mögliche Verzögerungen der Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke München erhalten? Falls ja, welche, von wem und wann? Falls ja, wie wurden diese Informationen durch die Baubegleitung bewertet und wie wurde damit umgegangen?
- 3.5 Hat der Lenkungskreis eigene Kosten- oder Zeitbedarfsschätzungen in Bezug auf das Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München vorgenommen? Falls ja, zu welchen Ergebnissen bzw. Schätzungen hinsichtlich Kosten und Bauzeit ist der Lenkungskreis jeweils wann gekommen?
- 3.6 Wurde über die im Lenkungskreis vertretenen Staatsministerien hinaus der Staatskanzlei oder weiteren Staatsministerien durch den Lenkungskreis berichtet? Falls ja, wann und mit welchem Inhalt? Wurde im Lenkungskreis über mögliche Gegen-, Optimierungs- oder Beschleunigungsmaßnahmen zur Reduzierung der Baukosten bzw. der Bauzeit gesprochen? Falls ja, mit welchem Inhalt?

4. Kenntnis und Tätigkeit der Expertengruppe bei der Obersten Baubehörde

- 4.1 Welchen Auftrag hatte die Expertengruppe?
- 4.2 Welche Tätigkeit hat sie zur Erfüllung des Auftrags nach Nr. 4.1 entfaltet?
- 4.3 Wie, wann und mit welchem Inhalt erfolgte der Austausch zwischen der Expertengruppe und der Staatskanzlei und/oder dem zuständigen Staatsministerium und/oder dem Staatsministerium der Finanzen und für Heimat?

5. Weitere befasste Gremien und Stellen

- 5.1 Waren der Staatskanzlei und/oder den zuständigen Staatsministerien über Nr. 1 – 4 hinaus öffentliche Gremien und Stellen bekannt, die mit dem Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München – mit Ausnahme der Planfeststellungsverfahren – befasst waren? Falls ja, welche?
- 5.2 Gab es einen Austausch zwischen dem jeweiligen Gremium bzw. der jeweiligen Stelle und der Staatskanzlei und/oder dem zuständigen Staatsministerium in Bezug auf das Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München? Falls ja, mit welchem Inhalt und auf Grundlage welcher Erkenntnisse?
- 5.3 Wurden durch das jeweilige Gremium bzw. die jeweilige Stelle mögliche Gegen-, Optimierungs- oder Beschleunigungsmaßnahmen zur Reduzierung der Baukosten bzw. der Bauzeit geprüft? Falls ja, wann und mit welchem Inhalt?

B) Kenntnis und Tätigkeit der Staatsregierung, des StMB, des Staatsministeriums des Innern, für Sport und Integration und des Staatsministeriums der Finanzen und für Heimat

1. Gab es Informationen über mögliche Kostensteigerungen, beim Bau bzw. über mögliche Verzögerungen der Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke? Falls ja, wann und welche? Falls ja, wie wurden diese bewertet und wie wurde damit umgegangen? Falls ja, wurden Maßnahmen ergriffen? Falls ja, welche? Falls entsprechende Informationen vorlagen, welche Rolle spielte dabei die Entwicklung des Baupreisindex?
2. Falls ja: Wurde intern über mögliche Gegen-, Optimierungs- oder Beschleunigungsmaßnahmen zur Reduzierung der Baukosten bzw. der Bauzeit gesprochen? Falls ja, wann und mit welchem Inhalt? Falls nein, warum nicht?
3. Haben die zuständigen Staatsministerien und/oder deren nachgelagerte Behörden gutachterliche Untersuchungen zum Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München erstellen lassen oder lagen den zuständigen Staatsministerien und/oder deren nachgelagerten Behörden fachliche Gutachten zur Wirtschaftlichkeit des Projekts 2. S-Bahn-Stammstrecke München vor?
Falls ja, welchen Inhalt haben diese?
4. Waren der Staatskanzlei die Empfehlungen des StMB (vgl. Nachricht vom 23.12.2020) bekannt? Falls ja, welche Schlussfolgerungen hat die Staatskanzlei daraus gezogen?
5. Wurde das in der am 10.10.2022 durch das StMB verteilten Chronologie genannte Konzept erstellt? Falls ja, wann wurde es vollständig abgeschlossen und welchen Inhalt hatte dieses Konzept? Falls nein, warum nicht?
6. Hat der damalige Staatsminister der Finanzen, für Landesentwicklung und für Heimat und heutige Ministerpräsident seitens der DB oder anderer Projektbeteiligter Informationen über mögliche Verzögerungen der Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke München bzw. über mögliche Kostensteigerungen erhalten? Falls ja, wann und welche? Falls ja, wie wurden diese bewertet und wie ist er damit umgegangen?
7. Haben die Staatskanzlei und/oder die fachlich zuständigen Staatsministerien Parlament und Öffentlichkeit über Kostensteigerungen und Verzögerungen bei der Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke informiert? Falls ja, wann und wie? Falls ja, welche Rolle spielte bei dieser Information die Entwicklung des Baupreisindex? Falls nein, warum nicht?
8. Hatten die Staatskanzlei und/oder die zuständigen Staatsministerien Kenntnis von einem Treffen der DB mit dem Bayerischen Bauindustrieverband e. V. und dem Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e. V. am 09.09.2015 in den Räumen der DB Netz AG in München zum Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke? Falls ja, welchen Inhalts?

9. Erfolgte nach Kenntnis der Staatskanzlei und/oder der zuständigen Staatsministerien durch die DB ein Wechsel in den Vergabeverfahren für Bauleistungen von den ursprünglichen vorgesehenen Beauftragungen über Einheitspreisverträge bei detaillierter Leistungsbeschreibung hin zu Beauftragungen im Verhandlungsverfahren? Falls ja, warum, und auf wessen Veranlassung?
10. Waren Vertreter der Staatskanzlei und/oder der fachlich zuständigen Staatsministerien in das Verhandlungsverfahren und schließlich die Zuschlagserteilung Anfang Dezember 2018 für die Vergabeeinheit (VE) 30, Baulos Tunnel West mit Station Hauptbahnhof, und in das Verhandlungsverfahren und schließlich die Zuschlagserteilung Ende Dezember 2018 für die Vergabeeinheit (VE) 41, Rohbauarbeiten Haltepunkt Marienhof, einbezogen? Falls ja, wer und inwiefern erfolgte die Einbeziehung?
11. Waren nach Kenntnis der Staatskanzlei und/oder der fachlich zuständigen Staatsministerien Mindestanforderungen und / oder Zuschlagskriterien Gegenstand der Verhandlungen zur Vergabe von Bauleistungen für das Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München?
12. Haben der Staatsregierung nach September 2022 nochmals aktualisierte Informationen zu Verzögerungen und/oder Kostensteigerungen vorgelegen?

C) Staatsregierung und weitere Projektbeteiligte

1. Austausch mit und Verhalten der DB

- 1.1 Gab es in Bezug auf das Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München Gespräche zwischen Ministerpräsident Dr. Markus Söder und dem Vorstandsvorsitzenden der DB Dr. Richard Lutz? Falls ja, wann und welchen Inhalts?
- 1.2 Gab es einen Austausch zwischen der Staatskanzlei und/oder den zuständigen Staatsministerien und der DB über die Entwicklung der Projektkosten, über mögliche Kostensteigerungen beim Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke München und über mögliche Verzögerungen der Inbetriebnahme? Falls ja, wann und mit welchem Inhalt?
- 1.3 Wurde von der Staatskanzlei und/oder den zuständigen Staatsministerien und der DB über mögliche Gegen-, Optimierungs- oder Beschleunigungsmaßnahmen zur Reduzierung der Baukosten bzw. der Bauzeit gesprochen? Falls ja, wann und mit welchem Inhalt?
- 1.4 Hat die Staatsregierung seitens der DB zwischen 2019 und 2022 offizielle und verlässliche Zeit- und Kostenpläne erhalten? Falls ja, wann und mit welchem Inhalt? Falls nein: Ist der Staatsregierung bekannt, weshalb dies seitens der DB nicht erfolgte?
- 1.5 Welche Gründe führten dazu, dass DB-Vorstand Infrastruktur Ronald Pofalla in seinem Schreiben am 13.10.2020 an das StMB die Aussagen der Arbeitsebene der DB vom 25.09.2020 gemäß Antwort der Staatsregierung (vgl. Schriftliche Anfrage des Abgeordneten Sebastian Körber vom 04.10.2022, Drs. 18/24730) revidierte? Waren die Gründe der Staatsregierung bekannt?
- 1.6 Welche verfahrensrechtlich und/oder verfahrensorganisatorisch bedeutsamen Projektänderungen wurden seit dem Spatenstich am 05.04.2017 vorgenommen? Von und mit wem wurden diese Änderungen vereinbart? Wurden diese Projektänderungen von und/oder ggü. der Staatsregierung bewertet? Wie veränderten sich durch die Projektänderungen gegebenenfalls die Projektkosten und die Realisierungszeiten?
- 1.7 Weswegen ging die DB gemäß Antwort der Staatsregierung (vgl. Schriftliche Anfrage des Abgeordneten Sebastian Körber, vom 19.07.2022, Drs. 18/24010) davon aus, dass die Umplanungen im Jahr 2019 kostenneutral seien? Waren der Staatsregierung diese Gründe bekannt?
- 1.8 Hat die DB der Staatskanzlei und/oder den zuständigen Staatsministerien und/oder der Baubegleitung Einsicht in ihre Planungsunterlagen gegeben?

Falls ja, wann und mit welchem Inhalt? Falls nein, ist der Staatsregierung der Grund bekannt?

2. Austausch mit und Verhalten der Bundesregierung

- 2.1 Gab es seitens der Staatskanzlei und/oder der zuständigen Staatsministerien einen Austausch mit dem damaligen Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur über mögliche Kostensteigerungen beim Bau und / oder über Verzögerungen der Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke München? Falls ja, wann und mit welchem Inhalt?
- 2.2 Wurde seitens der Staatskanzlei und/oder der zuständigen Staatsministerien mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur über mögliche Gegen-, Optimierungs- oder Beschleunigungsmaßnahmen zur Reduzierung der Baukosten bzw. der Bauzeit gesprochen? Falls ja, mit welchem Inhalt?
- 2.3 Gab es auf das von der damaligen Staatsministerin für Wohnen, Bau und Verkehr Kerstin Schreyer am 07.10.2020 versandte Schreiben an den damaligen Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer über eine mögliche Terminverschiebung sowie über mögliche Kostenerhöhungen eine Reaktion? Falls ja, welche? Falls nein, warum nicht?

3. Austausch mit und Verhalten der Landeshauptstadt München

- 3.1 Gab es seitens der Staatskanzlei und/oder der zuständigen Staatsministerien einen Austausch mit der Landeshauptstadt München über mögliche Kostensteigerungen beim Bau und / oder über Verzögerungen der Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke München? Falls ja, wann und mit welchem Inhalt? Wurden dabei die Planungen zur U-Bahnlinie U9 hinsichtlich Wirtschaftlichkeit und damit einer GVFG-Förderung eingebunden?
- 3.2 Wurde seitens der Staatskanzlei und/oder der zuständigen Staatsministerien mit der Landeshauptstadt München über mögliche Gegen-, Optimierungs- oder Beschleunigungsmaßnahmen zur Reduzierung der Baukosten bzw. der Bauzeit gesprochen? Falls ja, mit welchem Inhalt?
- 3.3 Sind der Staatskanzlei und/oder den zuständigen Staatsministerien Gespräche zwischen der DB und dem Oberbürgermeister der Landeshauptstadt München zum Projekt 2. Stammstrecke München bekannt? Falls ja, wann, wo und mit welchem Inhalt fanden diese Gespräche statt?
- 3.4 Sind der Staatskanzlei und/oder den zuständigen Staatsministerien Gespräche zwischen der DB und den jeweiligen 2. Bürgermeistern zum Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München bekannt? Falls ja, wann, wo und mit welchem Inhalt fanden diese Gespräche statt?
- 3.5 Liegen der Staatskanzlei und/oder den zuständigen Staatsministerien Kenntnisse vor, ob es zwischen der DB und den in mehrheitlichem Besitz der Landeshauptstadt München befindlichen Gesellschaften und deren Tochtergesellschaften Gespräche zum Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München gab? Falls ja, wann, wo und mit welchem Inhalt fanden diese Gespräche statt?
- 3.6 Liegen der Staatskanzlei und/oder den zuständigen Staatsministerien Kenntnisse vor, ob Um- und Neuplanungen der Landeshauptstadt München im Rahmen des Projekts 2. S-Bahn-Stammstrecke München zu Kostensteigerungen beim Bau bzw. zu möglichen Verzögerungen der Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke München geführt haben und lassen sich diese beziffern?

D) Risikomanagement

1. Haben die Staatskanzlei und/oder die zuständigen Staatsministerien Maßnahmen ergriffen, um die Verzögerungen der Inbetriebnahme zu begrenzen? Falls ja, welche? Falls nein, warum nicht?

2. Haben die Staatskanzlei und/oder die zuständigen Staatsministerien geprüft, ob eine Teilrealisierung des Projekts möglich wäre oder welche anderen, den Bahnknoten München entlastende, Projekte auf den Weg gebracht bzw. vorgezogen werden können, um den Fahrgästen früher als zum von der DB genannten Zeitpunkt der Inbetriebnahme im Jahr 2037 Verbesserungen zu bieten? Falls ja, wann und mit welchem Inhalt? Falls nein, warum nicht?
3. Haben die Staatskanzlei und/oder die zuständigen Staatsministerien eine alternative Projektvariante prüfen lassen, für den Fall, dass die nachträglich aufgenommene U-Bahnlinie U9 doch nicht realisiert werden wird? Wenn nein, warum nicht?
4. Worauf basiert die Kostenkalkulation der DB für den Fall einer Projektaufgabe und eines Rückbaus? Waren der Staatskanzlei und/oder den zuständigen Staatsministerien diese Kostenkalkulationen und deren Grundlagen bekannt? Haben die zuständigen Staatsministerien eigene Berechnungen für den Fall einer Projektaufgabe und eines Rückbaus angestellt und/oder anstellen lassen? Falls ja, durch wen und mit welchem Ergebnis?
5. Hat der zusätzliche Finanzierungsbedarf nach Kenntnis der Staatskanzlei und/oder der zuständigen Staatsministerien Auswirkungen auf die Finanzierung bzw. Realisierung anderer Verkehrsinfrastrukturprojekte und / oder des öffentlichen Verkehrs in Bayern, insbesondere in ländlichen Räumen? Falls ja, welche? Falls nein, warum nicht?

Berichterstatte(r)in zu 1:	Gülseren Demirel
Berichterstatte(r) zu 2:	Tobias Reiß
Mitberichterstatte(r) zu 1:	Tobias Reiß
Mitberichterstatte(r) zu 2:	Christoph Maier

II. Bericht:

1. Der Antrag wurde dem Ausschuss für Verfassung, Recht, Parlamentsfragen und Integration federführend zugewiesen. Weitere Ausschüsse haben sich mit dem Antrag und dem Änderungsantrag nicht befasst.
2. Der federführende Ausschuss hat den Antrag und den Änderungsantrag Drs. 18/25742 in seiner 91. Sitzung am 14. Dezember 2022 beraten.

Hinsichtlich des Antrags hat der Ausschuss einstimmig in der in I. enthaltenen Fassung Zustimmung empfohlen.

Hinsichtlich des Änderungsantrags Drs. 18/25742 hat der Ausschuss einstimmig Zustimmung empfohlen.

Der Änderungsantrag hat durch die Aufnahme in I. seine Erledigung gefunden.

Petra Guttenberger
Vorsitzende



Beschluss

des Bayerischen Landtags

Der Landtag hat in seiner heutigen öffentlichen Sitzung beraten und beschlossen:

Antrag der Abgeordneten **Katharina Schulze, Ludwig Hartmann, Dr. Markus Büchler, Dr. Martin Runge, Thomas Gehring, Gülseren Demirel, Jürgen Mistol, Verena Osgyan, Tim Pargent, Stephanie Schuhknecht, Gisela Sengl, Florian Siekmann, Benjamin Adjei, Johannes Becher, Cemal Bozoğlu, Kerstin Celina, Maximilian Deisenhofer, Anne Franke, Patrick Friedl, Barbara Fuchs, Christina Haubrich, Elmar Hayn, Christian Hierneis, Paul Knoblach, Claudia Köhler, Andreas Krah, Susanne Kurz, Eva Lettenbauer, Hep Monatzed, Toni Schuberl, Anna Schwamberger, Ursula Sowa, Rosi Steinberger, Martin Stümpfig, Gabriele Triebel, Hans Urban, Dr. Sabine Weigand, Christian Zwanziger und Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN),**

Florian von Brunn, Inge Aures, Dr. Simone Strohmayr, Arif Taşdelen, Ruth Müller, Margit Wild, Klaus Adelt, Horst Arnold, Martina Fehlner, Christian Flisek, Harald Güller, Volkmar Halbleib, Alexandra Hiersemann, Annette Karl, Natascha Kohnen, Doris Rauscher, Markus Rinderspacher, Florian Ritter, Stefan Schuster, Diana Stachowitz, Ruth Waldmann und Fraktion (SPD),

Martin Hagen, Sebastian Körber, Albert Duin, Julika Sandt, Alexander Muthmann, Matthias Fischbach, Dr. Wolfgang Heubisch, Dr. Helmut Kaltenhauser, Helmut Markwort, Franz Josef Pschierer, Christoph Skutella, Dr. Dominik Spitzer und Fraktion (FDP)

Drs. 18/25360, 18/25749

Einsetzung eines Untersuchungsausschusses zur Untersuchung eines möglichen Fehlverhaltens der verantwortlichen bayerischen Behörden, insbesondere der zuständigen Staatsministerien, der Staatskanzlei und der politischen Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger im Zusammenhang mit den im Sommer 2022 bekannt gewordenen erheblichen Kostensteigerungen und Verzögerungen der Inbetriebnahme beim Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke in München.

Der Landtag wolle beschließen:

Der Landtag setzt gem. Art. 25 der Verfassung des Freistaates Bayern einen Untersuchungsausschuss ein.

Dem Ausschuss gehören elf Mitglieder (CSU-Fraktion: fünf Mitglieder, Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: zwei Mitglieder, Fraktion FREIE WÄHLER: ein Mitglied, SPD-Fraktion: ein Mitglied, FDP-Fraktion: ein Mitglied, AfD-Fraktion: ein Mitglied) an.

Am 25.10.2016 haben Bund und Freistaat Bayern die gemeinsame Finanzierung der 2. S-Bahn-Stammstrecke in München vereinbart. Am 21.12.2016 hat der Freistaat Bayern gegenüber der Deutschen Bahn AG erklärt, dass die Gesamtfinanzierung gesichert

ist und somit das Projekt endgültig realisiert werden soll. Zugrunde lagen die von der Deutschen Bahn AG ermittelten Gesamtkosten von 3,849 Mrd. Euro. Ende Juni 2022 wurde öffentlich bekannt, dass beim Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke München mit Verzögerungen bis zum Jahr 2037 und Kostensteigerungen i. H. v. 3,2 Mrd. Euro zu rechnen ist. In einer Sondersitzung des Ausschusses für Wohnen, Bau und Verkehr am 10.10.2022 teilten der zuständige Staatsminister für Wohnen, Bau und Verkehr Christian Bernreiter und der Vorstand Infrastruktur der Deutschen Bahn AG mit, dass mit Kosten von 7 Mrd. Euro gerechnet werde und eine Inbetriebnahme im Jahr 2037 vorgesehen sei. In der von Staatsminister Christian Bernreiter in dieser Sitzung vorgelegten Chronologie wird dargelegt, dass die Staatsregierung im Frühjahr 2020 über mögliche Kostensteigerungen und Verzögerungen der Inbetriebnahme informiert war. Öffentlichkeit und Landtag wurden im Sommer 2022 darüber in Kenntnis gesetzt.

Der Untersuchungsausschuss hat die Aufgabe, folgende Sachverhalte zu untersuchen:

Zu Kostensteigerung und Zeitpunkt der Fertigstellung und Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke ist zu untersuchen, wann und wie im Untersuchungszeitraum ab 01.09.2015 die Staatsregierung davon Kenntnis erlangt hat, ob und ggf. wie sie sich mit den Ursachen und den Konsequenzen von Kostensteigerungen und weiterem Zeitverzug auseinandergesetzt hat, ob und ggf. wann die Staatsregierung über mögliche Gegen-, Optimierungs- oder Beschleunigungs- sowie Kosteneinsparmaßnahmen unterrichtet wurde bzw. ggf. solche ergriffen hat und inwieweit Auswirkungen bedacht und Belastungen vermieden wurden.

Zum Zweck der einheitlichen Auslegung des Untersuchungsauftrags bezeichnet der Begriff:

1. „Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München“: das Gesamtprojekt der 2. S-Bahn-Stammstrecke nebst U9
2. „DB“: die Deutsche Bahn AG inklusive aller von ihr beherrschten Tochterunternehmen,
3. „Staatsregierung“: Organ bestehend aus dem Ministerpräsidenten und bis zu 17 Staatsministern und Staatssekretären.

Der Untersuchungsausschuss hat im Einzelnen folgende Fragen zu prüfen:

A) Befassung externer bzw. eingesetzter Gremien und Stellen

1. Nutzen-Kosten-Untersuchungen (NKU) und Befassung des Bundesrechnungshofs

- 1.1 Hat der Bundesrechnungshof für das Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München eine Prüfung vorgenommen? Falls ja, welche? Falls ja, wurde die Staatsregierung über die Prüfung informiert? Falls ja, wie und wann?
- 1.2 Wer hat wann und in welcher Form an der Erarbeitung der NKU 2016 mitgewirkt bzw. war einbezogen?
- 1.3 Haben sich die Staatskanzlei und/ oder die zuständigen Staatsministerien mit der „Abschließenden Mitteilung“ des Bundesrechnungshofs vom 22.01.2018 zur NKU 2016 für das Projekt „2. S-Bahn-Stammstrecke in München“ auseinandergesetzt?
 - 1.3.1 Falls ja, wann wurde der Staatskanzlei und/oder den zuständigen Staatsministerien die Mitteilung bekannt und wie ist die Staatskanzlei und/oder sind die zuständigen Staatsministerien mit dem unter der Überschrift „Schlussfolgerung“ auf Seite 13 in der der „Abschließenden Mitteilung“ zu findenden Satz: „Die Voraussetzungen des § 3 Absatz 1c GVFG für die Gewährung einer Bundesfinanzhilfe liegen nicht vor.“ umgegangen (GVFG=Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz)?
 - 1.3.2 Falls ja, hat die Staatskanzlei und/oder die zuständigen Staatsministerien die „Abschließende Mitteilung“ des Bundesrechnungshofs vom 22.01.2018 zur NKU 2016 für das Projekt „2. S-Bahn-Stammstrecke in München“ dem Landtag zur Kenntnis gebracht? Falls ja, wann? Falls nein, warum nicht?

- 1.4 Haben sich durch die Staatskanzlei und/oder die zuständigen Staatsministerien eingesetzte Gremien mit der „Abschließenden Mitteilung“ des Bundesrechnungshofs vom 22.01.2018 zur NKU 2016 für das Projekt „2. S-Bahn-Stammstrecke in München“ auseinandergesetzt?
- 1.5 Wer war an der Erarbeitung der aktuell laufenden NKU beteiligt?
- 1.6 Gibt es Unterschiede in den Grundlagen, den Bewertungskriterien und in der Erarbeitung zwischen der NKU 2016 und der aktuell laufenden NKU? Falls ja, welche?
- 1.7 War der Oberste Rechnungshof (ORH) mit dem Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München befasst?
 - 1.7.1 Wurden die Staatskanzlei und/oder die zuständigen Staatsministerien über Zwischen- bzw. Endergebnisse informiert? Falls ja, wann in welcher Form und mit welchem Inhalt?
 - 1.7.2 Haben die Staatskanzlei und/oder die zuständigen Staatsministerien in diesem Zusammenhang Unterlagen an den ORH übermittelt? Falls ja, wann und welche? Ist der Staatskanzlei und/oder den zuständigen Staatsministerien bekannt, ob dem ORH weitere Unterlagen zur Verfügung standen? Falls ja, welche?
- 1.8 Gab es im Zusammenhang mit der Finanzierung des Projekts 2. S-Bahn-Stammstrecke München Ermittlungsverfahren der Staatsanwaltschaft?

2. Kenntnis und Tätigkeit der von der Staatsregierung eingesetzten Baubegleitung

- 2.1 Welchen Auftrag hatte bzw. hat die Baubegleitung?
- 2.2 Welche Tätigkeit hat sie zur Erfüllung des Auftrags gemäß Nr. 2.1 entfaltet?
- 2.3 Hat die Baubegleitung Kenntnis von durch die DB erarbeiteten möglichen Beschleunigungsmaßnahmen? Falls ja, gab es hierzu eine Einschätzung der Baubegleitung? Falls ja, welchen Inhalt hatte die Einschätzung?
- 2.4 Hat die Baubegleitung Unterlagen durch die Staatskanzlei und/oder die zuständigen Staatsministerien oder durch die DB erhalten? Falls ja, wann und welche?
- 2.5 Hat die Baubegleitung im Rahmen der nach Nr. 2.4 erfragten Unterlagen Informationen über mögliche Kostensteigerungen, erhalten? Falls ja, welche, von wem und zu welchem Zeitpunkt? Falls ja, wie wurden diese Informationen durch die Baubegleitung bewertet und wie wurde damit umgegangen? Falls entsprechende Unterlagen vorlagen, welche Rolle spielte dabei die Entwicklung des Baupreisindex?
- 2.6 Hat die Baubegleitung im Rahmen der nach Nr. 2.4 erfragten Unterlagen Informationen über mögliche Verzögerungen der Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke München erhalten? Falls ja, wann und welche? Falls ja, wie wurden diese Informationen durch die Baubegleitung bewertet und wie wurde damit umgegangen?
- 2.7 Hat die Baubegleitung eigene Kosten- oder Zeitbedarfsschätzungen vorgenommen? Falls ja, zu welchen Ergebnissen bzw. Schätzungen hinsichtlich Kosten und Bauzeit ist sie wann jeweils gekommen?
- 2.8 Lagen der Baubegleitung weitere Kosten- und Zeitbedarfsschätzungen vor? Falls ja, von wem wurden diese übermittelt? Falls ja, wie wurden diese Informationen durch die Baubegleitung bewertet und wie wurde damit umgegangen?
- 2.9 Hat die Baubegleitung über mögliche Gegen-, Optimierungs- oder Beschleunigungsmaßnahmen zur Reduzierung der Baukosten bzw. der Bauzeit gesprochen? Falls ja, wann, mit wem und mit welchem Inhalt?
- 2.10 Wie, wann und mit welchem Inhalt erfolgte ein Austausch zwischen Baubegleitung und der Staatskanzlei und/oder dem Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB)?

3. Kenntnis und Tätigkeit des Lenkungskreises

- 3.1 Wer hat den Lenkungskreis wann eingesetzt? Welchen Auftrag hatte bzw. hat der Lenkungskreis?
- 3.2 Welche Tätigkeit hat der Lenkungskreis zur Erfüllung seines Auftrags nach Nr. 3.1 entfaltet?
- 3.3 Hat der Lenkungskreis 2. S-Bahn-Stammstrecke München Informationen über mögliche Kostensteigerungen erhalten? Falls ja, welche, von wem und zu welchem Zeitpunkt? Falls ja, wie wurden diese Informationen durch den Lenkungskreis bewertet und wie wurde damit umgegangen? Falls entsprechende Unterlagen vorlagen, welche Rolle spielte dabei die Entwicklung des Baupreisindex?
- 3.4 Hat der Lenkungskreis Informationen über mögliche Verzögerungen der Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke München erhalten? Falls ja, welche, von wem und wann? Falls ja, wie wurden diese Informationen durch die Bauleitung bewertet und wie wurde damit umgegangen?
- 3.5 Hat der Lenkungskreis eigene Kosten- oder Zeitbedarfsschätzungen in Bezug auf das Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München vorgenommen? Falls ja, zu welchen Ergebnissen bzw. Schätzungen hinsichtlich Kosten und Bauzeit ist der Lenkungskreis jeweils wann gekommen?
- 3.6 Wurde über die im Lenkungskreis vertretenen Staatsministerien hinaus der Staatskanzlei oder weiteren Staatsministerien durch den Lenkungskreis berichtet? Falls ja, wann und mit welchem Inhalt? Wurde im Lenkungskreis über mögliche Gegen-, Optimierungs- oder Beschleunigungsmaßnahmen zur Reduzierung der Baukosten bzw. der Bauzeit gesprochen? Falls ja, mit welchem Inhalt?

4. Kenntnis und Tätigkeit der Expertengruppe bei der Obersten Baubehörde

- 4.1 Welchen Auftrag hatte die Expertengruppe?
- 4.2 Welche Tätigkeit hat sie zur Erfüllung des Auftrags nach Nr. 4.1 entfaltet?
- 4.3 Wie, wann und mit welchem Inhalt erfolgte der Austausch zwischen der Expertengruppe und der Staatskanzlei und/oder dem zuständigen Staatsministerium und/oder dem Staatsministerium der Finanzen und für Heimat?

5. Weitere befasste Gremien und Stellen

- 5.1 Waren der Staatskanzlei und/oder den zuständigen Staatsministerien über Nr. 1 – 4 hinaus öffentliche Gremien und Stellen bekannt, die mit dem Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München – mit Ausnahme der Planfeststellungsverfahren – befasst waren? Falls ja, welche?
- 5.2 Gab es einen Austausch zwischen dem jeweiligen Gremium bzw. der jeweiligen Stelle und der Staatskanzlei und/oder dem zuständigen Staatsministerium in Bezug auf das Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München? Falls ja, mit welchem Inhalt und auf Grundlage welcher Erkenntnisse?
- 5.3 Wurden durch das jeweilige Gremium bzw. die jeweilige Stelle mögliche Gegen-, Optimierungs- oder Beschleunigungsmaßnahmen zur Reduzierung der Baukosten bzw. der Bauzeit geprüft? Falls ja, wann und mit welchem Inhalt?

B) Kenntnis und Tätigkeit der Staatsregierung, des StMB, des Staatsministeriums des Innern, für Sport und Integration und des Staatsministeriums der Finanzen und für Heimat

1. Gab es Informationen über mögliche Kostensteigerungen, beim Bau bzw. über mögliche Verzögerungen der Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke? Falls ja, wann und welche? Falls ja, wie wurden diese bewertet und wie wurde damit umgegangen? Falls ja, wurden Maßnahmen ergriffen? Falls ja, welche? Falls entsprechende Informationen vorlagen, welche Rolle spielte dabei die Entwicklung des Baupreisindex?
2. Falls ja: Wurde intern über mögliche Gegen-, Optimierungs- oder Beschleunigungsmaßnahmen zur Reduzierung der Baukosten bzw. der Bauzeit gesprochen? Falls ja, wann und mit welchem Inhalt? Falls nein, warum nicht?

3. Haben die zuständigen Staatsministerien und/oder deren nachgelagerte Behörden gutachterliche Untersuchungen zum Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München erstellen lassen oder lagen den zuständigen Staatsministerien und/oder deren nachgelagerten Behörden fachliche Gutachten zur Wirtschaftlichkeit des Projekts 2. S-Bahn-Stammstrecke München vor?
Falls ja, welchen Inhalt haben diese?
4. Waren der Staatskanzlei die Empfehlungen des StMB (vgl. Nachricht vom 23.12.2020) bekannt? Falls ja, welche Schlussfolgerungen hat die Staatskanzlei daraus gezogen?
5. Wurde das in der am 10.10.2022 durch das StMB verteilten Chronologie genannte Konzept erstellt? Falls ja, wann wurde es vollständig abgeschlossen und welchen Inhalt hatte dieses Konzept? Falls nein, warum nicht?
6. Hat der damalige Staatsminister der Finanzen, für Landesentwicklung und für Heimat und heutige Ministerpräsident seitens der DB oder anderer Projektbeteiligter Informationen über mögliche Verzögerungen der Inbetriebnahme der 2. Bahn-Stammstrecke München bzw. über mögliche Kostensteigerungen erhalten? Falls ja, wann und welche? Falls ja, wie wurden diese bewertet und wie ist er damit umgegangen?
7. Haben die Staatskanzlei und/oder die fachlich zuständigen Staatsministerien Parlament und Öffentlichkeit über Kostensteigerungen und Verzögerungen bei der Inbetriebnahme der 2.S-Bahn-Stammstrecke informiert? Falls ja, wann und wie? Falls ja, welche Rolle spielte bei dieser Information die Entwicklung des Baupreisindex? Falls nein, warum nicht?
8. Hatten die Staatskanzlei und/oder die zuständigen Staatsministerien Kenntnis von einem Treffen der DB mit dem Bayerischen Bauindustrieverband e. V. und dem Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e. V. am 09.09.2015 in den Räumen der DB Netz AG in München zum Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke? Falls ja, welchen Inhalts?
9. Erfolgte nach Kenntnis der Staatskanzlei und/oder der zuständigen Staatsministerien durch die DB ein Wechsel in den Vergabeverfahren für Bauleistungen von den ursprünglichen vorgesehenen Beauftragungen über Einheitspreisverträge bei detaillierter Leistungsbeschreibung hin zu Beauftragungen im Verhandlungsverfahren? Falls ja, warum, und auf wessen Veranlassung?
10. Waren Vertreter der Staatskanzlei und/oder der fachlich zuständigen Staatsministerien in das Verhandlungsverfahren und schließlich die Zuschlagserteilung Anfang Dezember 2018 für die Vergabeeinheit (VE) 30, Baulos Tunnel West mit Station Hauptbahnhof, und in das Verhandlungsverfahren und schließlich die Zuschlagserteilung Ende Dezember 2018 für die Vergabeeinheit (VE) 41, Rohbauarbeiten Haltepunkt Marienhof, einbezogen? Falls ja, wer und inwiefern erfolgte die Einbeziehung?
11. Waren nach Kenntnis der Staatskanzlei und/oder der fachlich zuständigen Staatsministerien Mindestanforderungen und/oder Zuschlagskriterien Gegenstand der Verhandlungen zur Vergabe von Bauleistungen für das Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München?
12. Haben der Staatsregierung nach September 2022 nochmals aktualisierte Informationen zu Verzögerungen und/oder Kostensteigerungen vorgelegen?

C) Staatsregierung und weitere Projektbeteiligte

1. Austausch mit und Verhalten der DB

- 1.1 Gab es in Bezug auf das Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München Gespräche zwischen Ministerpräsident Dr. Markus Söder und dem Vorstandsvorsitzenden der DB Dr. Richard Lutz? Falls ja, wann und welchen Inhalts?
- 1.2 Gab es einen Austausch zwischen der Staatskanzlei und/oder den zuständigen Staatsministerien und der DB über die Entwicklung der Projektkosten, über mögliche Kostensteigerungen beim Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke München

und über mögliche Verzögerungen der Inbetriebnahme? Falls ja, wann und mit welchem Inhalt?

- 1.3 Wurde von der Staatskanzlei und/oder den zuständigen Staatsministerien und der DB über mögliche Gegen-, Optimierungs- oder Beschleunigungsmaßnahmen zur Reduzierung der Baukosten bzw. der Bauzeit gesprochen? Falls ja, wann und mit welchem Inhalt?
- 1.4 Hat die Staatsregierung seitens der DB zwischen 2019 und 2022 offizielle und verlässliche Zeit- und Kostenpläne erhalten? Falls ja, wann und mit welchem Inhalt? Falls nein: Ist der Staatsregierung bekannt, weshalb dies seitens der DB nicht erfolgte?
- 1.5 Welche Gründe führten dazu, dass DB-Vorstand Infrastruktur Ronald Pofalla in seinem Schreiben am 13.10.2020 an das StMB die Aussagen der Arbeitsebene der DB vom 25.09.2020 gemäß Antwort der Staatsregierung (vgl. Schriftliche Anfrage des Abgeordneten Sebastian Körber vom 04.10.2022, Drs. 18/24730) revidierte? Waren die Gründe der Staatsregierung bekannt?
- 1.6 Welche verfahrensrechtlich und/oder verfahrensorganisatorisch bedeutsamen Projektänderungen wurden seit dem Spatenstich am 05.04.2017 vorgenommen? Von und mit wem wurden diese Änderungen vereinbart? Wurden diese Projektänderungen von und/oder ggü. der Staatsregierung bewertet? Wie veränderten sich durch die Projektänderungen gegebenenfalls die Projektkosten und die Realisierungszeiten?
- 1.7 Weswegen ging die DB gemäß Antwort der Staatsregierung (vgl. Schriftliche Anfrage des Abgeordneten Sebastian Körber, vom 19.07.2022, Drs. 18/24010) davon aus, dass die Umplanungen im Jahr 2019 kostenneutral seien? Waren der Staatsregierung diese Gründe bekannt?
- 1.8 Hat die DB der Staatskanzlei und/oder den zuständigen Staatsministerien und/oder der Baubegleitung Einsicht in ihre Planungsunterlagen gegeben? Falls ja, wann und mit welchem Inhalt? Falls nein, ist der Staatsregierung der Grund bekannt?

2. Austausch mit und Verhalten der Bundesregierung

- 2.1 Gab es seitens der Staatskanzlei und/oder der zuständigen Staatsministerien einen Austausch mit dem damaligen Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur über mögliche Kostensteigerungen beim Bau und / oder über Verzögerungen der Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke München? Falls ja, wann und mit welchem Inhalt?
- 2.2 Wurde seitens der Staatskanzlei und/oder der zuständigen Staatsministerien mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur über mögliche Gegen-, Optimierungs- oder Beschleunigungsmaßnahmen zur Reduzierung der Baukosten bzw. der Bauzeit gesprochen? Falls ja, mit welchem Inhalt?
- 2.3 Gab es auf das von der damaligen Staatsministerin für Wohnen, Bau und Verkehr Kerstin Schreyer am 07.10.2020 versandte Schreiben an den damaligen Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer über eine mögliche Terminverschiebung sowie über mögliche Kostenerhöhungen eine Reaktion? Falls ja, welche? Falls nein, warum nicht?

3. Austausch mit und Verhalten der Landeshauptstadt München

- 3.1 Gab es seitens der Staatskanzlei und/oder der zuständigen Staatsministerien einen Austausch mit der Landeshauptstadt München über mögliche Kostensteigerungen beim Bau und/oder über Verzögerungen der Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke München? Falls ja, wann und mit welchem Inhalt? Wurden dabei die Planungen zur U-Bahnlinie U9 hinsichtlich Wirtschaftlichkeit und damit einer GVFG-Förderung eingebunden?
- 3.2 Wurde seitens der Staatskanzlei und/oder der zuständigen Staatsministerien mit der Landeshauptstadt München über mögliche Gegen-, Optimierungs- oder Beschleunigungsmaßnahmen zur Reduzierung der Baukosten bzw. der Bauzeit gesprochen? Falls ja, mit welchem Inhalt?

- 3.3 Sind der Staatskanzlei und/oder den zuständigen Staatsministerien Gespräche zwischen der DB und dem Oberbürgermeister der Landeshauptstadt München zum Projekt 2. Stammstrecke München bekannt? Falls ja, wann, wo und mit welchem Inhalt fanden diese Gespräche statt?
- 3.4 Sind der Staatskanzlei und/oder den zuständigen Staatsministerien Gespräche zwischen der DB und den jeweiligen 2. Bürgermeistern zum Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München bekannt? Falls ja, wann, wo und mit welchem Inhalt fanden diese Gespräche statt?
- 3.5 Liegen der Staatskanzlei und/oder den zuständigen Staatsministerien Kenntnisse vor, ob es zwischen der DB und den in mehrheitlichem Besitz der Landeshauptstadt München befindlichen Gesellschaften und deren Tochtergesellschaften Gespräche zum Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München gab? Falls ja, wann, wo und mit welchem Inhalt fanden diese Gespräche statt?
- 3.6 Liegen der Staatskanzlei und/oder den zuständigen Staatsministerien Kenntnisse vor, ob Um- und Neuplanungen der Landeshauptstadt München im Rahmen des Projekts 2. S-Bahn-Stammstrecke München zu Kostensteigerungen beim Bau bzw. zu möglichen Verzögerungen der Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke München geführt haben und lassen sich diese beziffern?

D) Risikomanagement

1. Haben die Staatskanzlei und/oder die zuständigen Staatsministerien Maßnahmen ergriffen, um die Verzögerungen der Inbetriebnahme zu begrenzen? Falls ja, welche? Falls nein, warum nicht?
2. Haben die Staatskanzlei und/oder die zuständigen Staatsministerien geprüft, ob eine Teilrealisierung des Projekts möglich wäre oder welche anderen, den Bahnknoten München entlastende, Projekte auf den Weg gebracht bzw. vorgezogen werden können, um den Fahrgästen früher als zum von der DB genannten Zeitpunkt der Inbetriebnahme im Jahr 2037 Verbesserungen zu bieten? Falls ja, wann und mit welchem Inhalt? Falls nein, warum nicht?
3. Haben die Staatskanzlei und/oder die zuständigen Staatsministerien eine alternative Projektvariante prüfen lassen, für den Fall, dass die nachträglich aufgenommene U-Bahnlinie U9 doch nicht realisiert werden wird? Wenn nein, warum nicht?
4. Worauf basiert die Kostenkalkulation der DB für den Fall einer Projektaufgabe und eines Rückbaus? Waren der Staatskanzlei und/oder den zuständigen Staatsministerien diese Kostenkalkulationen und deren Grundlagen bekannt? Haben die zuständigen Staatsministerien eigene Berechnungen für den Fall einer Projektaufgabe und eines Rückbaus angestellt und/oder anstellen lassen? Falls ja, durch wen und mit welchem Ergebnis?
5. Hat der zusätzliche Finanzierungsbedarf nach Kenntnis der Staatskanzlei und/oder der zuständigen Staatsministerien Auswirkungen auf die Finanzierung bzw. Realisierung anderer Verkehrsinfrastrukturprojekte und / oder des öffentlichen Verkehrs in Bayern, insbesondere in ländlichen Räumen? Falls ja, welche? Falls nein, warum nicht?

Festlegung von Mitgliederzahl, Besetzung und Vorsitz des Untersuchungsausschusses:

Der Untersuchungsausschuss besteht aus **elf** Mitgliedern.

Als **Mitglieder** und als **stellvertretende Mitglieder** werden bestellt:

Mitglieder:

CSU:

Jürgen **Baumgärtner**

Volker **Bauer**

Hans **Ritt**

Klaus **Stöttner**

Martin **Wagle**

stellvertretende Mitglieder:

Martin **Mittag**

Berthold **Rüth**

Angelika **Schorer**

Thorsten **Schwab**

Dr. Harald **Schwartz**

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN:

Dr. Markus **Büchler**

Dr. Martin **Runge**

Claudia **Köhler**

Gabriele **Triebel**

FREIE WÄHLER:

Bernhard **Pohl**

Hans **Friedl**

AfD:

Prof. Dr. Ingo **Hahn**

Franz **Bergmüller**

SPD:

Inge **Aures**

Natascha **Kohnen**

FDP:

Albert **Duin**

Sebastian **Körber**

Zum Vorsitzenden wird der Abgeordnete **Bernhard Pohl**, zum stellvertretenden Vorsitzenden der Abgeordnete **Jürgen Baumgärtner** bestellt.

Die Präsidentin

Ilse Aigner

Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring

Abg. Dr. Martin Runge

Abg. Uli Henkel

Abg. Inge Aures

Abg. Sebastian Körber

Abg. Dr. Fabian Mehring

Abg. Prof. Dr. Ingo Hahn

Abg. Tobias Reiß

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Zur gemeinsamen Beratung rufe ich nun die Tagesordnungspunkte 11 und 12 auf:

Antrag der Abgeordneten

Katharina Schulze, Ludwig Hartmann, Dr. Markus Böhler u. a. und Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN),

Florian von Brunn, Inge Aures, Dr. Simone Strohmayr u. a. und Fraktion (SPD),

Martin Hagen, Sebastian Körber, Albert Duin u. a. und Fraktion (FDP)

Einsetzung eines Untersuchungsausschusses zur Untersuchung eines möglichen Fehlverhaltens der verantwortlichen bayerischen Behörden, insbesondere der zuständigen Staatsministerien, der Staatskanzlei und der politischen Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger im Zusammenhang mit den im Sommer 2022 bekannt gewordenen erheblichen Kostensteigerungen und Verzögerungen der Inbetriebnahme beim Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke in München. (Drs. 18/25360)

hierzu:

Änderungsantrag Thomas Kreuzer, Ilse Aigner, Tobias Reiß u. a. und Fraktion (CSU)

Katharina Schulze, Ludwig Hartmann, Dr. Markus Böhler u. a. und Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Florian Streibl, Dr. Fabian Mehring, Prof. (Univ. Lima) Dr. Peter Bauer u. a. und Fraktion (FREIE WÄHLER)

Florian von Brunn, Inge Aures, Dr. Simone Strohmayr u. a. und Fraktion (SPD)

Martin Hagen, Sebastian Körber, Albert Duin u. a. und Fraktion (FDP)

(Drs. 18/25742)

und

Festlegung

der Mitgliederzahl, Besetzung sowie Vorsitz des Untersuchungsausschusses

und

Antrag der Abgeordneten

Florian Streibl, Dr. Fabian Mehring, Hans Friedl u. a. und Fraktion (FREIE WÄHLER),

Thomas Kreuzer, Tobias Reiß, Prof. Dr. Winfried Bausback u. a. und Fraktion (CSU)

Einsetzung eines parlamentarischen Begleitgremiums zum Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke München ([Drs. 18/25362](#))

Ich darf an dieser Stelle jeweils auf die Beschlussempfehlungen des Ausschusses für Verfassung, Recht, Parlamentsfragen und Integration auf den Drucksachen 18/25749 und 18/25750 hinweisen, die eigens für Sie ausgeteilt wurden.

Die Gesamtredezeit der Fraktionen beträgt nach der Geschäftsordnung 32 Minuten. Die Redezeit der Staatsregierung orientiert sich dabei an der Redezeit der stärksten Fraktion. – Ich eröffne die Aussprache und erteile Herrn Kollegen Dr. Martin Runge von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN das Wort.

Dr. Martin Runge (GRÜNE): Herr Präsident, Kolleginnen und Kollegen! Der zweite Untersuchungsausschuss, den wir heute auf den Weg bringen wollen, befasst sich bekannterweise mit dem Projekt zweite S-Bahn-Stammstrecke München. Zu diesem Projekt in toto bzw. per se kann und darf man unterschiedlicher Auffassung sein. Wir haben uns frühzeitig positioniert und sehen das Projekt sehr kritisch, weil wir finden, der Nutzen steht in keinem vertretbaren Verhältnis zu den Kosten in Milliardenhöhe. Schlimmer noch: Dadurch würde die Radiallastigkeit des Münchner Schnellbahnsystems zementiert, es gibt massive Lücken im Brandschutz und bei sonstigen Sicherheitsaspekten, es käme zu Verschlechterungen in der Bedienungsqualität für werktäglich zigtausend Fahrgäste, nämlich zu Taktausdünnungen und neuen Umsteigezwängen, und es würden und werden in ganz Bayern wichtige Verkehrspro-

jekte kannibalisiert. Aber das ist alles nicht Gegenstand des Untersuchungsausschusses. Wir haben uns mit dieser Kritik auch in guter Gesellschaft befunden. Sämtliche Fahrgast-, Verkehrs- und Umweltverbände von Relevanz teilen diese kritische Auffassung, und die zwei Minister, die gerade gegangen sind, Blume und Piazzolo, ebenfalls. Auch dafür herzlichen Dank!

Noch einmal ganz klar die Botschaft: Hierzu kann man wirklich unterschiedlicher Auffassung sein, aber es darf keine zweite Meinung zu der Aussage geben, dass es sich bei der zweiten Stammstrecke um ein Verdrussprojekt sondergleichen handelt.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Erste Kostenansätze betrugen 530 bzw. ein Jahr später, in 2001, 580 Millionen Euro. Mittlerweile sind wir bei 7,2 Milliarden Euro angelangt. Noch im Jahr 2005 haben die Herren Wiesheu, Ude und Mehdorn unisono gesagt, spätestens 2010 ist das Teil fertig und findet die Inbetriebnahme statt. Aktuell ist die Rede von 2037. Festzuhalten ist: Seit der Bahnreform sind die Länder Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr. Bayern ist Auftraggeber für die 2. Stammstrecke. Staatsregierung und Landtag stehen hier originär in Zuständigkeit und Verantwortung. Hier auf den Bund und vor allem auf den Bundesverkehrsminister zu zeigen, war nichts anderes als ein erbärmliches Ablenkungsmanöver.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Die Kommunikation – ihr dürft nicht so oft unterbrechen, Entschuldigung –

(Heiterkeit – Zurufe)

– wie auch das gesamte Agieren der Staatsregierung und der DB bezüglich des Projekts kann man nur folgendermaßen benennen: tricksen, täuschen und gegenüber Parlament und Öffentlichkeit Unwahrheiten verkünden, vulgo lügen. Anders kann man es nicht bezeichnen.

(Tobias Reiß (CSU): Die Bahn!)

Gut, man muss sagen, es waren Notlügen, weil Sie in großer Not waren und sind, aber bisher war es so.

Zur Wurzel des Untersuchungsausschusses ist jetzt das Bekanntwerden der neuerlichen Kostenexplosion und des neuerlichen Zeitverzugs geworden. Hier stellt sich die Frage: Wann hat die Staatsregierung davon gewusst, und weshalb sind Parlament und Öffentlichkeit so spät informiert worden? Oder hatten Sie tatsächlich keine Ahnung? Waren Sie tatsächlich im Unklaren über das Desaster? – Dann muss man aber feststellen, es ist auch ein groteskes Versagen, wenn Sie sich nicht um dieses wichtige Projekt gekümmert haben.

Wir wollen auch das Manipulieren und Schönrechnen bei Untersuchungen ausleuchten. Wir machen das jetzt konkret an der Nutzen-Kosten-Untersuchung von 2016 und an der aktuell laufenden Nutzen-Kosten-Untersuchung fest. Kurz ein Zitat des Bundesrechnungshofs zur Nutzen-Kosten-Untersuchung von 2016: "Die Nutzen-Kosten-Untersuchung zum Vorhaben [... hält] der Bundesrechnungshof nicht für tragfähig, weil nicht alle relevanten Aspekte in die Untersuchung eingeflossen sind."

Beispiele: Von den Risikokosten ist nur ein kleiner Bruchteil, und die Kosten der baulichen Anpassung von Umsteigebeziehungen am Hauptbahnhof sind nicht vollständig berücksichtigt worden. Der Bundesrechnungshof verlangt auch nach einer Sensitivitätsanalyse. All das ist nicht geschehen.

Ich zitiere jetzt die Schlussbemerkung des Bundesrechnungshofs: Angesichts des bislang auf der Basis eines 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.

Der dritte Punkt, den wir im Untersuchungsausschuss anschauen wollen, ist das Vergabegeschehen. Die Zuschläge erfolgten im Verhandlungsverfahren – und zwar in einer Art und Weise, die den Bauunternehmen ganz große Spielräume eröffnen, nicht nur Spielräume zum Bauablauf und Bauverfahren, sondern auch zu dem, was gebaut wird. Von der Bahn und von der Staatsregierung ist uns das als Optimierung verkauft worden, die dazu führe, dass das Ganze billiger werde und schneller gehe. Wir haben gesehen, dass das nicht zutrifft.

Der Verkehrsminister hat, nachdem wir ihn in einer Zwischenbemerkung – das war in der Plenarsitzung vom 20. Juli 2022 – mit der Geschichte befasst hatten, gesagt: Wir sind da nur Bittsteller. – Das sagt der Verkehrsminister Bayerns. Bayern ist Auftraggeber und für das Projekt Finanzverantwortlicher. – Ein Armutszeugnis!

Ich muss leider schon ganz kurz zu dem Unterausschuss, den wir gleichzeitig noch behandeln sollen, switchen. Wir verweigern uns diesem Gremium hier nicht, auch wenn die Befürchtung im Raum steht, dass es hier zu einer Alibi-Veranstaltung kommen kann. Schon der erste Satz im Antrag von CSU und FREIEN WÄHLERN ist bezeichnend. Da heißt es: "Der Landtag nimmt die Aussagen der projektverantwortlichen Deutschen Bahn AG zur Kenntnis." – Nochmals, in originärer Verantwortung steht der Freistaat und damit auch die Staatsregierung. Der Versuch, die Staatsregierung aus der Verantwortung zu nehmen und sie reinzuwaschen, wird nicht gelingen.

Kolleginnen und Kollegen von CSU und FREIEN WÄHLERN, wir erwarten von Ihnen, dass Sie hier dabei mitwirken, der Staatsregierung auf die Finger zu schauen und gegebenenfalls auch auf die Finger zu hauen, wenn es notwendig ist.

(Tanja Schorer-Dremel (CSU): Das ist verboten!)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Herr Runge, Ihre Redezeit geht zu Ende.

Dr. Martin Runge (GRÜNE): Letzte Sätze. – Denn nochmals: Die Verantwortung für das Desaster liegt bei Bahn und Staatsregierung gleichermaßen. Die Staatsregierung hat's verbockt, versaubeutelt. Sie hat grotesk versagt.

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Herr Runge, Ihre Redezeit geht zu Ende.

Dr. Martin Runge (GRÜNE): Herr Präsident, lassen Sie mich noch den letzten Satz sagen.

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Es gibt jetzt eine Zwischenbemerkung. Sie haben noch einmal Gelegenheit.

(Unruhe – Tanja Schorer-Dremel (CSU): Wie lange darf er noch schwätzen!)

Dr. Martin Runge (GRÜNE): Ich spreche trotzdem noch einmal den Herrn Reiß an:

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Letzter Satz.

Dr. Martin Runge (GRÜNE): Es handelt sich da nicht um eine Vorverurteilung, sondern um Fakten.

(Beifall bei den GRÜNEN – Unruhe)

– Das waren jetzt wenige Sekunden. Oft dürfen Sie viel länger.

(Tanja Schorer-Dremel (CSU): 47 Sekunden!)

– Von den 47 Sekunden waren 12 Sekunden Sie selber.

(Unruhe – Martin Böhm (AfD): Von 10 Minuten ist das fast ein Zehntel! – Andreas Winhart (AfD): Der eigene Parteivorsitzende!)

– Der ist besonders streng.

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Ich bin mit den Redezeiten bei allen Fraktionen ziemlich genau.

(Zuruf von der AfD: Oje!)

Die AfD hat jetzt die Gelegenheit zu reden. Der Herr Henkel hat eine Zwischenbemerkung. Die Uhr läuft.

Uli Henkel (AfD): Herr Dr. Runge! Sie sind ja Teil der sogenannten Ampel-Opposition im Bayerischen Landtag. Sie sind auch Mitglied einer Partei, die sich hier im Landtag regelmäßig als eine der fünf demokratischen Parteien bezeichnet. Wie erklären Sie den Bürgern draußen, die dieser Debatte heute lauschen, dass Sie die AfD als die zweitstärkste Oppositionspartei im Bayerischen Landtag explizit nicht mal in die Vorbereitung der beiden Untersuchungsausschüsse einbezogen haben,

(Toni Schuberl (GRÜNE): Weil Sie undemokratisch sind!)

wohlwissend, dass weder GRÜNE noch SPD noch FDP in einem der beiden Ausschüsse einen stellvertretenden Vorsitzenden stellen werden, die AfD aber schon?

(Toni Schuberl (GRÜNE): Sie sind undemokratisch!)

Ich zitiere die Antwort Ihrer Fraktion auf unsere diesbezügliche, konstruktive und sehr höfliche Anfrage wörtlich: Die Fraktionen von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, SPD und FDP beabsichtigen nicht, weitere Fraktionen bei der Vorbereitung der geplanten Untersuchungsausschüsse miteinzubeziehen.

Wie erklären Sie das den Bürgern da draußen, wenn wir bei den Untersuchungsausschüssen, die heute eingesetzt werden, konstruktiv mitarbeiten wollen?

(Toni Schuberl (GRÜNE): Mit Feinden der Demokratie spricht man nicht! – Andreas Winhart (AfD): Ruhe, Schuberl! Du bist nicht dran! – Martin Böhm (AfD): Demokratieverständnis der GRÜN*INNEN! – Beifall bei der AfD)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Herr Runge, bitte.

Dr. Martin Runge (GRÜNE): Also, den Bürgerinnen und Bürgern da draußen muss ich überhaupt nicht erklären, warum wir mit der AfD nicht zusammenarbeiten.

(Uli Henkel (AfD): Doch!)

Es ist mir an dieser Stelle auch wirklich egal, wer in den beiden Ausschüssen den Vorsitz und den stellvertretenden Vorsitz führt. Im Übrigen ist mir bisher auch noch nicht bekannt gewesen, dass Sie sich zu diesen Themen fachkundig gemacht hätten und hätten mitwirken wollen.

(Andreas Winhart (AfD): So ein Käse!)

Von daher halte ich das auch für entbehrlich. Die anderen Fraktionen haben da sehr gut und in sehr angenehmer Art und Weise zusammengearbeitet.

(Beifall bei den GRÜNEN – Andreas Winhart (AfD): Erbärmlich! – Zuruf des Abgeordneten Martin Böhm (AfD))

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Die nächste Rednerin ist die Kollegin Inge Aures von der SPD-Fraktion.

Inge Aures (SPD): Herr Präsident, liebe Kolleginnen, liebe Kollegen! Es war eine schwere Geburt: Stundenlange gemeinsame Beratungen mit den Regierungsparteien und ein Kampf um jeden Spiegelstrich, um jedes Komma haben dazu geführt, dass letzten Endes doch noch eine Lösung gefunden werden konnte. Ich möchte deshalb allen Verhandlern, vor allem aber auch den Mitarbeitern, die ja die Hauptarbeit gemacht haben, noch einmal ausdrücklich Danke sagen.

(Beifall bei der SPD, der CSU, den FREIEN WÄHLERN und der FDP)

Ich möchte auch ausdrücklich gleich noch als Überschrift drüberstellen: Wir als SPD-Fraktion stehen zur Stammstrecke. Wir wollen auch keinen Untersuchungsausschuss oder Unterausschuss dazu benutzen, um irgendetwas zu unterlaufen, sondern wir wollen nur Klarheit und Wahrheit. Der eine Ausschuss – der Untersuchungsausschuss

– wird nach hinten blicken, der Unterausschuss wird nach vorne blicken. Ich glaube, das ist so gut und richtig angesiedelt. Ich denke, dass wir uns auch dort konstruktiv einbringen werden.

Ich möchte ausdrücklich noch einmal sagen: Man hätte diesen Untersuchungsausschuss vermeiden können.

(Zuruf der Abgeordneten Kerstin Celina (GRÜNE))

Im Bauausschuss ist es uns praktisch nicht gelungen, immer die Antworten zu bekommen, die wir gerne gehabt hätten. Wir waren deshalb leider gezwungen, dieses schärfste Schwert der Opposition einzusetzen.

Es war eigentlich ein unhaltbarer Zustand, dass wir als Gesetzgeber, dass der Bayerische Landtag immer nur über die Medien erfahren hat, dass Kosten explodieren und dass die Fertigstellung nach hinten verschoben wird. Ich verstehe deshalb nicht, dass die Staatsregierung geglaubt hat, sie könne die Bürgerinnen und Bürger für dumm verkaufen. Die Regierung müsste inzwischen festgestellt haben, dass sie auf dem Holzweg ist. Wir werden auf jeden Fall in voller Transparenz und detailliert alles aufklären, was hier passiert ist.

(Beifall bei der SPD und der FDP)

Liebe Kolleginnen und Kollegen, der Unterausschuss wird auch dafür sorgen, dass wir nach vorne begleiten. Wir müssen aber aufpassen – die Amtsperiode geht schon im Oktober zu Ende – und uns beeilen, Sitzungspläne zu machen. Wir müssen wirklich auf der Hut sein, dass uns hier nichts durch die Lappen geht. Wir müssen hier in diesem parlamentarischen Begleitgremium natürlich auch gemeinsam dafür sorgen, dass wir die entsprechenden Unterlagen von der Bahn, von der Staatsregierung und von den zuständigen Ministerien bekommen.

Wir müssen auch bis zum Ende dieser Amtsperiode einen Schlussbericht machen. Ich weiß, dass das ein sehr hehres Ziel ist. Wenn aber alle konstruktiv mitarbeiten, dann wird es uns, denke ich, auch gelingen.

Ich selber darf für die SPD-Fraktion noch einmal ausdrücklich sagen, dass wir in verschiedenen Untersuchungsausschüssen selbst Erfahrungen gesammelt haben. Kollege Reiß, ich kann Ihre Meinung nicht teilen, dass von vorneherein schon klar sei, was hinten rauskommen solle. – Uns wäre es lieber, es käme nichts raus, sondern es wäre alles korrekt und seriös gelaufen.

Wir müssen uns jetzt einfach die Zeit nehmen. Das verlangt natürlich uns allen sehr viel Zeit ab. Ich bin aber bereit, meinen Teil dazu beizutragen. Ich habe genügend Untersuchungsausschüsse und auch parlamentarische Begleitgremien mitgemacht. Ich weiß also um die Arbeit, um die es letztendlich geht.

Wir müssen aber natürlich noch einmal ausdrücklich sagen, dass die Bürgerinnen und Bürger draußen die Steuerzahler sind. Deren Geld wird hier verbaut und eingesetzt. Wir müssen deshalb natürlich auch ein Augenmerk darauf legen, dass mit diesem Geld der Steuerzahler sorgfältig umgegangen wird.

(Dr. Simone Strohmayr (SPD): So ist es!)

Das muss in unser aller Interesse sein. Ich glaube, mit den Landtagswahlen im nächsten Jahr sollte das eigentlich nichts zu tun haben,

(Tobias Reiß (CSU): Schön wär's!)

sondern es ist unsere Aufgabe als Parlamentarier, dafür zu sorgen, dass Steuergerechtigkeit entsteht und dass wir hier das Geld der Steuerzahlerinnen und Steuerzahler nicht verschludern.

In diesem Sinne wird die SPD beides mittragen, wird sich miteinbringen und wird auch dafür sorgen, dass die Öffentlichkeit draußen das Wichtige erfährt.

(Beifall bei der SPD)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Danke. – Nächster Redner: der Kollege Sebastian Körber von der FDP-Fraktion.

Sebastian Körber (FDP): Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Die zweite S-Bahn-Stammstrecke ist eine der wichtigsten Infrastrukturprojekte für den Schienenpersonennahverkehr in Deutschland. Derzeit ist das Ganze bereits am Limit. Die Münchner S-Bahn befördert Tag für Tag ungefähr 840.000 Fahrgäste. Ausweichmöglichkeiten gibt es keine. Da wundert es auch nicht, dass das ganze System schon bei den kleinsten Kleinigkeiten gestört ist und kollabiert. Daher wäre es jetzt eben umso wichtiger gewesen, dass die zweite Stammstrecke im Zeit- und im Kostenrahmen auf den Weg gebracht werden kann. Von diesem Stand bin ich und ist wahrscheinlich die gesamte Öffentlichkeit da draußen bis Ende Juni 2022 auch ausgegangen, bis der vierte Verkehrsminister im Kabinett Söder, Christian Bernreiter, dann die Bombe platzen ließ, eben erst im Juni 2022, also vor wenigen Monaten. Schneller können wir Untersuchungsausschüsse dann halt gar nicht einsetzen, als wir ihr Fehlverhalten hier aufdecken müssen.

Aber auch dabei wurden mal wieder nicht alle Karten auf den Tisch gelegt. Im Gegenteil, es wurde – wie immer erwartbar, ist ja ganz logisch – gesagt: "Der Bund ist schuld, der Bund soll's machen", obwohl ja eigentlich ausschließlich die Staatsregierung dafür zuständig ist. Aber da sehen wir eines, liebe Kolleginnen und Kollegen: Die CSU kann eben Großprojekte nicht.

(Staatsminister Albert Füracker: Großen Applaus! – Lachen bei der CSU)

Natürlich wird auch aufgeklärt werden müssen. – Egal, was der Staatsminister dazwischenruft! Aber ich verstehe Sie ja, Herr Füracker. Herr Füracker, Sie haben als erster Staatsminister gesagt, dass das ein Projekt des Bundes ist. Gerade Sie, Herr Füracker, haben eigentlich gar keinen Grund, hier reinzurufen. Sie sollten sich vielleicht erst mal vor Augen führen,

(Tanja Schorer-Dremel (CSU): Immerhin ist er ein besserer Finanzminister als der im Bund!)

wofür Ihre Ebene zuständig ist, Herr Staatsminister Füracker.

Aber was sehen wir? – Gegenmaßnahmen lagen auf dem Tisch. Frau Staatsministerin a. D. Schreyer hat mit ihrem Haus das Ganze auch in die Staatskanzlei gebracht. Es sollte ein Spitzengespräch gemäß Brief vom 23.12. zwischen dem Herrn Ministerpräsidenten und DB-Vorstand Lutz geben. Das war vorgeschlagen. Das hat natürlich nicht stattgefunden. Aber es wurde vor dem kommunikativen Risiko auch schriftlich gewarnt, wie wir mittlerweile salamitaktikmäßig herausgefunden haben; die Medienberichterstatter haben das Ganze ans Tageslicht gebracht.

Aber was wird gemacht? – Keine Transparenz, keine Aufklärung. Fakten werden nicht auf den Tisch gebracht. Auch da wäre es mir lieber – ich weiß, Sie möchten es nicht hören, liebe Kollegen von der CSU –, und es wäre einfach notwendig gewesen, dass sich Ihr Ministerpräsident hier der Debatte stellt, dass er zur Aufklärung beiträgt, was er wann wusste und – vor allen Dingen – warum er nichts gemacht hat. Da sind Millionen und Milliarden von Steuergeldern im Feuer. Aber ich verstehe das. Es sitzt sich halt bequemer in der Gaststätte oder auf dem Rücksitz der Dienstlimousine, anstatt hier zumindest wenigstens einmal im Monat ins Parlament zu kommen und mit dem Parlament zu diskutieren. Ich weiß nicht, wie es den Kollegen geht; ich habe den Herrn Ministerpräsidenten schon seit Monaten nicht mehr hier auf seinem Platz gesehen.

(Andreas Schalk (CSU): Heute Morgen! – Tanja Schorer-Dremel (CSU): Wo waren Sie vorhin? – Thomas Huber (CSU): Er war heute da!)

Darauf kommt es doch eigentlich an. Monatelang saß er hier nicht auf seinem Platz, und das ist leider sehr bedauerlich. Dann müssten wir hier nicht ständig einen Untersuchungsausschuss veranstalten.

(Zuruf)

Die Gesamtkosten beliefen sich im Frühjahr 2020 bereits auf 5,2 Milliarden Euro. Liebe Kollegen von den Regierungsfractionen, Sie haben hier mittlerweile jegliche Glaubwürdigkeit verspielt. Das Vertrauen ist einfach am Boden, was Ihre Bereitschaft zu Transparenz angeht. Deshalb müssen wir hier einen weiteren Untersuchungsausschuss einbringen. Wir werden natürlich auch der Einsetzung des Unterausschusses zustimmen. Es ist ja schön, dass Sie zumindest jetzt ein bisschen nach vorne gerichtet für Transparenz sorgen müssen. Aber was dahinten schiefgelaufen ist, wo die Millionen und Milliarden hingelaufen sind und wer daran Schuld hat, das werden wir sicherlich noch aufklären.

(Beifall bei der FDP)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Nächster Redner ist der Kollege Dr. Fabian Mehring von der Fraktion der FREIEN WÄHLER.

Dr. Fabian Mehring (FREIE WÄHLER): Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen, meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich konstatiere zunächst erfreut, dass mein Petitum dafür, heute keine Suggestivdebatte, sondern eine geschäftsordnungsgemäße Debatte zu führen, mindestens die Kollegin Aures, die, wie ich finde, eine sehr sachliche Rede gehalten hat, vollumfänglich erreicht hat. Ich sehe geflissentlich darüber hinweg, dass das beim Kollegen Körber – das war nach den bisherigen Verhandlungen aber auch nicht zu erwarten – leider noch nicht gelungen ist. Ich für meinen Teil will es namens meiner Regierungsfraction wieder so halten wie beim vorangegangenen Tagesordnungspunkt und mich auf diejenigen Aspekte beschränken, die nach dem Verständnis der Geschäftsordnung und nach unserer festen Überzeugung heute miteinander zu besprechen sind. Sie kennen also das Prozedere – die drei einschlägigen Prüffragen.

Zunächst die Frage: Ist es sinnvoll, ist es richtig, bayerische Steuermittel, die Arbeitszeit von bayerischen Parlamentariern auf einen Untersuchungsausschuss zur zweiten

Stammstrecke zu verwenden? Ich bin abermals der Auffassung, ja, das ist sinnvoll und richtig. Das ist deshalb sinnvoll und richtig, weil sowohl die Kostenentwicklung bei diesem Projekt als auch die zeitlichen Verzögerungen, die dabei entstanden sind, natürlich ein gewaltiges Ärgernis, ja ein Fiasko für die Menschen im gesamten Freistaat sind.

Zum einen ist es ein Fiasko, ein großes Ärgernis für die Menschen in München, die ganz dringend – alle ein- und auspendelnden Kolleginnen und Kollegen können das beurteilen – darauf angewiesen wären, dass dieses Projekt im Wortsinne aufs Gleis kommt, dass es realisiert wird, und zwar zügig und nicht irgendwann in ferner Zukunft. Zum anderen ist es ein Ärgernis für die Menschen in ganz Bayern, weil die Kostenmehrungen natürlich die Steuerzahlerinnen und -zahler treffen – heute Morgen, Bernhard Pohl, war die Haushaltsdebatte – und weil jeder Euro am Ende des Tages nur einmal ausgegeben werden kann, sodass jeder Euro schmerzt, der mehr als eigentlich projiziert jetzt auf das Projekt Stammstrecke verwendet werden muss. Deshalb pflichten wir als FREIE WÄHLER-Regierungsfraktion zum zweiten Mal, auch an der Stelle, dem Anliegen ausdrücklich bei, das unter einen genauen parlamentarischen Blick im Rahmen dieses Untersuchungsausschusses zu nehmen.

Zweite Prüffrage, meine sehr verehrten Damen und Herren: Wie verhält es sich mit dem Fragenkatalog? Ist er einerseits rechtskonform, und ist er andererseits dazu geeignet, das jetzt formulierte Erkenntnisinteresse zu befriedigen, also die aufgeworfenen Fragen auf sinnvolle Art und Weise zu beantworten? Ich meine, als Ergebnis unserer interfraktionellen Besprechungen unter allen demokratischen Fraktionen sagen zu können: Ja, das ist jetzt der Fall.

Ich will auch ausdrücklich betonen, dass der Weg dorthin bedeutend kürzer und bedeutend einfacher war als im Hinblick auf das Zukunftsmuseum, weil ich im Hinblick auf die Stammstrecke nicht das Gefühl hatte, es geht vordergründig, mit erster Priorität, um Wahlkampfgetöse. Vielmehr war es so, dass uns da eine durchaus gute Arbeitsgrundlage im Sinne eines Erstentwurfs von den Ampel-Fraktionen unterbreitet

worden ist. Wir haben daran noch ein wenig geschliffen, waren uns dann aber relativ schnell einig, wie sich das Arbeitsprogramm dieses Ausschusses darstellen soll, und konnten das gemeinsam auf den Weg bringen.

Dritte Frage: Zur Rolle meiner Regierungsfraktion kann ich im Hinblick auf den Untersuchungsausschuss nochmals zum Ausdruck bringen – unabhängig davon, ob es dem Kollegen Körber zupasskommt oder nicht –, dass es sich ein zweites Mal so verhält wie beim Zukunftsmuseum. Die politischen Entscheidungen, die da zu untersuchen sind – unabhängig davon, ob es Fehlverhalten gab oder nicht, und selbst wenn es Fehlverhalten gab, unabhängig davon, auf welcher politischen Ebene, bei der Landeshauptstadt, bei der Bahn, auf Bundesebene oder möglicherweise, diese Möglichkeiten gibt es ja, bei der Bayerischen Staatsregierung –, sind vor unserer Regierungsbeteiligung gefallen. Das heißt, wir haben abermals kein Interesse, da irgendetwas zu verschleiern. Wir haben auch kein Interesse, unseren Koalitionspartner zu Unrecht an irgendeinen Pranger zu stellen. Uns geht es einmal mehr allein um unaufgeregte, sachorientierte Aufklärung.

Aber, meine sehr verehrten Damen und Herren, bei der Stammstrecke ist eines anders als beim Zukunftsmuseum. Bei der Stammstrecke geht es um ein Projekt, das noch läuft. Deshalb haben wir FREIE WÄHLER als Teil der Bayerischen Staatsregierung eine Mitverantwortung für die Zukunft. Deshalb dieses Plädoyer: Da will ich Sie um Zustimmung für das Begleitgremium bitten. Das war eine Initiative von uns FREIEN WÄHLERN. Wir sehen uns nicht in Verantwortung für die Vergangenheit. Wer die Zukunft gut gestalten will – eine alte Weisheit –, muss die Vergangenheit kennen; deshalb sachorientierte Mitwirkung im U-Ausschuss. Wir sehen uns aber in der Verantwortung für die Zukunft. Wir wollen unser Scherflein dazu beitragen, dass dieses Projekt jetzt vernünftig aufs Gleis und in die Realisierung kommt. Deshalb dieses Begleitgremium, gewissermaßen als Brücke zwischen Vergangenheitsaufarbeitung im Untersuchungsausschuss – Kollegin Aures hat es ähnlich formuliert – und Zukunftsge-

staltung für die Umsetzung in der Zeit, in der jetzt auch wir eine politische Mitverantwortung tragen.

Deshalb unterbreiten wir Ihnen auch den Vorschlag, den Kollegen Friedl in beide Gremien zu entsenden. Er wird sozusagen der personifizierte Brückenschlag zwischen Vergangenheit und Zukunft für uns sein. Und wir empfehlen Ihnen den Kollegen Pohl, der bekanntermaßen nicht nur ein exzellenter Jurist, sondern auch ein ausgewiesener Haushaltsexperte und der Haushaltsexperte unserer Fraktion ist, für den Vorsitz dieses Untersuchungsausschusses.

Nachdem der Präsident angekündigt hat, dass alle Fraktionen bei der Redezeit gleich behandelt werden, kann ich es noch ausführen und will noch sagen, dass der Kollege Pohl bekanntermaßen, glaube ich, einer ist, der jetzt nicht im Verdacht steht, da irgendjemanden aus irgendwelchen Gründen aus irgendeiner Schusslinie nehmen zu wollen. Er ist aber auch nicht dafür bekannt, jemand zu sein, der nachts regelmäßig aufwacht und sich überlegt, wie er das Wahlergebnis von GRÜNEN und Roten noch ein wenig optimieren kann.

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Herr Mehring, denken Sie an das Ende Ihrer Redezeit!

Dr. Fabian Mehring (FREIE WÄHLER): Ich meine, er ist deshalb zum einen sehr neutral und zum anderen fachlich bestens geeignet. Deshalb bitten wir Sie darum, beiden Vorschlägen, dem Fragenkatalog, der Einsetzung des U-Ausschusses –

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Herr Mehring, Ihre Redezeit ist beendet.

Dr. Fabian Mehring (FREIE WÄHLER): – und auch der Einsetzung des Begleitgremiums zu folgen. Wir sagen unsere sachorientierte Mitwirkung zu. Ich hätte noch 17 Sekunden, Herr Präsident – –

(Das Mikrofon wird abgeschaltet, der Abgeordnete Dr. Fabian Mehring (FREIE WÄHLER) spricht weiter – Beifall bei den FREIEN WÄHLERN und der CSU)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Herr Mehring hat noch weitere Redezeit geschenkt bekommen durch eine Zwischenbemerkung des Kollegen Körber.

Sebastian Körber (FDP): Herr Kollege Dr. Mehring, ich habe Ihnen sehr genau zugehört. Anders als angekündigt, haben Sie sich nicht nur zur Geschäftsordnung geäußert. Sie haben das Wort "Fiasko" genannt. Diese Einschätzung teile ich. Das ist ein Fiasko. In Ihrem Punkt zwei haben Sie gesagt, dass von dieser Maßnahme gerade die ländlichen Räume betroffen sein könnten, weil, so meine Interpretation, das ganze Geld nach München fließt. Deswegen haben Sie selber angekündigt, Sie bräuchten einen Unterausschuss. Das war Ihre Initiative.

Ich sehe das ähnlich. Bayern wird in der Fläche ausbluten, weil das ganze Geld für den ÖPNV nach München fließt. Liegen Ihnen da andere Erkenntnisse vor? Die Frage bezieht sich nicht auf das nächste Jahr. Da haben Sie nämlich schnell 300 Millionen Euro Steuergeld reingeschüttet. Aber die Stammstrecke ist auch noch in den Jahren danach abzufinanzieren. Wo sind die Mittel?

Eine zweite Frage: Sie haben Herrn Kollegen Pohl einen exzellenten Juristen genannt. Warum haben Sie dann die Reihenfolge getauscht? Der exzellente Jurist hätte ja auch Vorsitzender des Museum-Untersuchungsausschusses werden können. Was waren die Beweggründe der FREIEN WÄHLER, die Reihenfolge der U-Ausschüsse zu tauschen? Sie haben doch viele kompetente Juristen in Ihren Reihen.

Dr. Fabian Mehring (FREIE WÄHLER): Herr Kollege Körber, ich fange hinten an: Zur Frage der Besetzung der Untersuchungsausschüsse hat Herr Kollege Reiß das Notwendige gesagt. Das war auch allen Medien zu entnehmen. Als Regierungsfaktionen sind wir natürlich in einer anderen Situation als die Opposition. Wenn so viele Gremien gleichzeitig installiert werden, haben wir nicht den Luxus, in den Ausschüssen nicht

komplett vertreten sein zu können. Wir müssen immer mehrheitlich vertreten sein. Das bedeutet, der Kreis derjenigen, die wir in diese Gremien entsenden können, ist überschaubar. Es bedarf der Befähigung zum Richteramt. Herr Kollege Pohl wäre sicher für beide Untersuchungsausschüsse bestens geeignet gewesen.

(Sebastian Körber (FDP): Das sehe ich auch so!)

Da Sie jedoch die Betroffenheit des Herrn Kollegen Josef Schmid für den anderen Ausschuss bereits im Vorfeld gebrandmarkt hatten, wurde an uns die Bitte herangetragen, es so rum zu machen. Ich halte das für sinnvoll. Wenn Sie der Auffassung sind, die Frage, ob bei einem Ausschuss etwas herauskomme, hänge vom Vorsitzenden ab, gibt es schon einmal ein grundständiges Problem.

Zu Ihrer zweiten Frage zu den ländlichen Räumen: Ich stimme mit Ihnen überein, dass das ein Fiasko ist. Wir müssen aber zwei Dinge unterscheiden. Natürlich ist es ein Fiasko, wenn ein solches Projekt so viel länger dauert und so viel mehr kostet. Die Frage lautet aber, ob dafür jemand die politische Verantwortung trägt, und wer das ist. Um das herauszufinden, bringen alle Demokraten heute einmütig den Untersuchungsausschuss auf den Weg.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN und der CSU)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Der nächste Redner ist der Abgeordnete Prof. Dr. Ingo Hahn von der AfD-Fraktion.

(Beifall bei der AfD)

Prof. Dr. Ingo Hahn (AfD): Herr Vizepräsident, meine sehr verehrten Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen! Eigentlich steht München auf einer Schotterebene. Man könnte also beim Baubeginn der zweiten Stammstrecke davon ausgehen, einen bergmännisch leicht zu bearbeitenden Untergrund vorzufinden. Doch seit dem Baubeginn der zweiten Stammstrecke, die einige Meter tiefer als der erste Tunnel liegt, müssen die geologischen Lehrbücher offenbar neu geschrieben werden; denn im

Münchner Untergrund haben sich unversehens merkwürdige schwarze Löcher aufgetan.

Seit dem ersten Spatenstich im Jahr 2017 am Marienhof verschwinden unter der Landeshauptstadt Unmengen an Geld und Zeit. Die Baukosten galoppierten aber auch schon vor Beginn der hohen Inflation davon. Auch die Fertigstellung rückt seither immer weiter in Richtung Mitte des 21. Jahrhunderts. Die erste S-Bahn wird wohl frühestens 2037 durch die Tunnel rollen. War dieses Desaster vorhersehbar? – Zumindest gibt es einige Hinweise darauf.

Nun, Sinn und Zweck der zweiten Stammstrecke soll in erster Linie eine Entlastung der anderen Verbindungen und eine Zeitersparnis für die Pendler sein. Doch man hat bei den Planungen offensichtlich nicht berücksichtigt, dass die S-Bahnhöfe künftig so tief unter der Erde liegen, dass die Umstiegszeiten deutlich länger werden. Ausgerechnet der damalige CSU-Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt, der Münchner Oberbürgermeister Dieter Reiter, SPD, der Bahnvorstand Ronald Pofalla, CDU, Ex-Ministerpräsident Horst Seehofer, der ehemals hier saß, und der damals noch zuständige Minister Joachim Herrmann drückten gemeinsam den roten Knopf, um den Startschuss für den Bau zu geben.

Das hätte man schon damals als Warnsignal erkennen müssen; denn jeder von ihnen hatte zuvor schon seine persönliche Vorgeschichte mit Prestigeobjekten auf Steuerzahlerkosten. Meine Damen und Herren, erinnert das Stammstreckendesaster nicht auch ein wenig an die planmäßig gescheiterte Autobahnmaut? Der Untersuchungsausschuss soll das Versagen der Aufsichtsgremien während des Baus unter die Lupe nehmen. Insbesondere ist die fragwürdige Rolle der Staatsregierung interessant. Möglicherweise ließ sie die Offenlegung und Bekanntgabe der Kostenexplosion und der Bauzeitverlängerung hinauszögern. Wer wusste wann Bescheid?

Was sind eigentlich die Hintergründe für die enorm gestiegenen Baukosten? Gibt es Parallelen zu Prestigeobjekten wie Stuttgart 21 oder dem Berliner Flughafen, BER?

Dort gibt es nämlich auch keine rationalen Gründe für die Explosion der Baukosten und die ungewöhnliche Bauzeitverlängerung. Meine Damen und Herren, wir wollen auch nach vorne schauen: Gibt es Möglichkeiten, die Situation für die Pendler schon vor der Eröffnung in 15 Jahren zu verbessern? Ich halte das für besonders wichtig, da ich heute in der Zeitung gelesen habe, dass die Rot-Grünen in München eifrig dabei sind, die Parkplatzvernichtung voranzutreiben. Jedes Jahr fallen 500 Parkplätze weg.

Die bayerische Ampel wäre gerne so mächtig wie ihre große Schwester in Berlin. Zum Glück kommt sie hier in Bayern aber nur auf insgesamt 32 %. Das reicht gerade einmal für die Beantragung eines Untersuchungsausschusses. Dass SPD, GRÜNE und FDP hier nicht primär um Aufklärung bemüht sind, sieht man daran, dass sie die demokratischste aller Oppositionsparteien außen vor gelassen haben, die AfD.

(Lachen bei den FREIEN WÄHLERN)

Meine Damen und Herren, jetzt sind wir trotzdem dabei. Wir möchten eine transparente Aufarbeitung der Geschehnisse, und zwar jenseits der Parteipolitik. Diese sage ich Ihnen hiermit von meiner Seite gerne zu.

(Beifall bei der AfD)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Der nächste Redner ist Herr Kollege Tobias Reiß von der Fraktion der CSU.

Tobias Reiß (CSU): Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Herr Kollege Martin Runge ist mit seiner Bewertung der zweiten Stammstrecke als "Verdrussprojekt" eingestiegen. Wir wissen, dass die GRÜNEN mit dieser Lösung schon immer gehadert und andere Optionen vorgeschlagen haben. Eigentlich haben sie für die zweite S-Bahn-Stammstrecke ein Moratorium gefordert. Wir sind uns aber einig, dass das zu noch längeren Verzögerungen um weitere Jahrzehnte führen würde.

Herr Kollege Schuberl hat heute früh im Verfassungsausschuss gemeint, weil gerade schon von schwarzen Löchern gesprochen wurde, dass dieses Loch in München Milli-

arden verschlinge. Ja, das beschäftigt uns alle tatsächlich intensiv, vor allem die Vertreter des ländlichen Raums. Im Fragenkatalog wurde beim Thema Risikomanagement die Frage nach dem Finanzierungsbedarf gestellt. Eine weitere Frage betrifft die Auswirkungen dieses Vorhabens auf sonstige Infrastrukturprojekte. Hier hat der Haushaltsgesetzgeber den Auftrag, für eine entsprechende Ausstattung zu sorgen. Es liegt in unserer Verantwortung, dass Kostensteigerungen beim Projekt A nicht dazu führen, dass das Projekt B nicht umgesetzt werden kann.

Wir stellen uns die Frage, wer hier tatsächlich versagt hat. Als Erste ist hier die Deutsche Bahn zu adressieren. Sie ist der Vorhabensträger, auch wenn der Freistaat der Auftraggeber ist. Wir sind uns sicherlich einig, dass hier in der Zusammenarbeit nicht immer alles rund läuft. Wir sollten uns aber bei diesem Untersuchungsausschuss bewusst sein, dass wir nur mit der Kontrollkompetenz des Bayerischen Landtags agieren können. Hier hat es im Fragenkatalog etwas gehakt. Die Deutsche Bahn als bundesunmittelbare Aktiengesellschaft kann nicht ohne Weiteres vom Freistaat Bayern kontrolliert werden. Diese Kontrolle ist von der Kompetenz des Untersuchungsausschusses nicht umfasst.

Wir mussten deshalb den Fragenkatalog entsprechend anpassen. Das gilt auch für die Frage nach den Gremien um die Landeshauptstadt München herum. Heute wurde schon mehrfach angedeutet: Das ist kein Projekt für die Stadt München, sondern das ist ein zentrales Infrastrukturprojekt für den Großraum München. In diesem Großraum leben etwa 3 bis 4 Millionen Bürgerinnen und Bürger. Wenn man den Auftrag des Untersuchungsausschusses auch auf die Kommunen ausgedehnt hätte, hätte jede im Umkreis Münchens damit befasste Kommune Unterlagen und Akten vorlegen müssen. Ich glaube deshalb, es ist sinnvoll und richtig, das einzuschränken.

Ich möchte auch ausdrücklich anerkennen, dass beim Fragenkatalog zweite Stammstrecke die Verhandlungsbereitschaft deutlich ausgeprägter war und dass es auch schneller ging als beim Untersuchungsauftrag des Zukunftsmuseums. Der ursprüngli-

che Fragenkatalog war professioneller vorbereitet. Wir haben zwar auch bei diesem zeitintensiv verhandelt, aber am Ende ein gutes Ergebnis erzielt.

Wir haben uns auch deshalb mit der ganzen Kostenentwicklung noch einmal zu befassen, weil die Ursachen aufgeklärt werden sollen. Die Landeshauptstadt München hat beispielsweise, lieber Josef Schmid, auch in vielfacher Weise umgeplant. Der Orleansplatz war einmal betroffen. Es ging darum, das nicht in offener Bauweise zu realisieren oder auch die ganze U9 umzuplanen. Oder denken Sie an das Vorhaltebauwerk beim Hauptbahnhof. Es gibt etliche Beiträge in der Verantwortung der Landeshauptstadt München.

Wir haben während der letzten Jahre eine erhebliche Steigerung der Baukosten beobachtet; wir sehen eine inflationäre Entwicklung. Der eigene Rettungstunnel – ich glaube, das wurde vor einigen Jahren schon mal vom Kollegen Runge gefordert – ist jetzt nach neuen, zwingenden Vorschriften umzusetzen. All das führt zu dieser Kostensteigerung. Die erste seriöse und belastbare Info, die wir meines Wissens von der Deutschen Bahn bekommen haben, kam am 29.09.2022. Damals gab es das Spitzengespräch des Ministerpräsidenten mit dem Oberbürgermeister Reiter, den Landräten und mit Vertretern der Deutschen Bahn. Ich kann jedenfalls seitens der Staatsregierung kein Zurückhalten von Informationen feststellen. Staatsminister Bernreiter hat eine lange Liste, einen Katalog an Erkenntnissen, im entsprechenden Ausschuss vorgelegt und darüber berichtet. Wir stimmen dem jetzt vorgelegten Fragenkatalog jedenfalls zu.

Ich danke an dieser Stelle noch unseren Mitarbeitern. Das ist mehrfach schon angekungen. Es ist über Tage und Wochen vorbereitet worden, so auch am letztem Wochenende. Dafür braucht es immer profunde Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Fraktionen. Den Mitarbeitern möchte ich danken, die uns in hervorragender und exzellenter Weise zugearbeitet haben. Dies trifft tatsächlich auf die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aller Fraktionen zu. Wir sind auch deshalb am Montag im Laufe des Tages

zu einem Ergebnis gekommen, weil wir insgesamt gut aufgestellt waren und konzentriert verhandelt haben. Dafür möchte ich allen Beteiligten danken. Danke schön!

(Beifall bei der CSU sowie Abgeordneten der FREIEN WÄHLER)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Herr Reiß, es gibt zwei Meldungen zu je einer Zwischenbemerkung. Die erste kommt vom Kollegen Dr. Martin Runge vom BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Dr. Martin Runge (GRÜNE): Herr Reiß, ich möchte einige kleine Korrekturen vornehmen: Nachdem Sie die Umlandgemeinden angesprochen haben, halte ich fest: Die haben weder organisatorisch noch finanziell etwas mit diesem Projekt zu schaffen. Es gab einmal die freundliche Anfrage eines gewissen Horst Seehofer: Wollt ihr euch daran beteiligen? – Damals haben wir aber alle dankend abgelehnt, weil es nicht in der Zuständigkeit der Umlandgemeinden liegt.

Zu der Geschichte München und Umplanungen: Das ist im Grunde allein das Vorhaltebauwerk Entlastungsspanne U9. Da Sie von offener Bauweise und ähnlichen Dingen sprechen, erwähne ich: Der Bundesrechnungshof hat schon im Jahr 2006 rotes Licht dafür gegeben. Das war die Variante Haidhausen 1 in offener Bauweise in der Kirchenstraße gegen die Grundwasserströmung, was niemals zu finanzieren gewesen wäre.

Aber wenn Sie jetzt von steigenden Kosten sprechen: Sie kennen ja sicherlich die Expertengruppe bei der Obersten Baubehörde, die im Jahr 2015 eingesetzt wurde. 2016 hat sie die vorletzte Kostenrechnung der Bahn auf Plausibilität geprüft und für plausibel gehalten.

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Herr Dr. Runge, Ihre Redezeit geht zu Ende.

Dr. Martin Runge (GRÜNE): Oje!

(Heiterkeit)

Ich zitiere jetzt aus dem – –

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Nein, bitte kein Zitat mehr. Der Herr Reiß hat jetzt das Wort.

Dr. Martin Runge (GRÜNE): Na gut, ich kläre das mit Herrn Reiß bilateral.

Tobias Reiß (CSU): Herr Kollege Runge, Zeit wird es, dass er streng ist. – Ja, tatsächlich gab es mehrfach Hinweise bezüglich dieser Kosten- und Umsetzungsproblematik Kirchenstraße, Orleansplatz und Ostbahnhof; aber es ging meines Wissens auch sehr stark auf den Bürgerprotest zurück. Ich habe heute noch mal in der "Augsburger Allgemeinen" gelesen, dass es in Haidhausen eine entsprechende Bürgerinitiative gibt, die schon immer auf diese Fragen hingewiesen hat. Wenn man sich den Katalog von Staatsminister Bernreiter vornimmt, weiß man, dass diese Erkenntnisse in den letzten Jahren immer wieder über die Begleitgremien und die Expertengremien etc. vorgelegen haben; belastbare Zahlen muss aber die Deutsche Bahn liefern. Das war am Ende erst im September 2022 der Fall.

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Zu einer weiteren Zwischenbemerkung hat sich der Kollege Sebastian Körber von der FDP gemeldet.

Sebastian Körber (FDP): Kollege Reiß, anders als Sie es bei der Debatte vorher getan haben, haben Sie nicht zur Geschäftsordnung gesprochen, wie es zumindest der Kollege Mehring größtenteils oder überwiegend getan hat.

Sie haben gerade vorverurteilt. Sie haben die Deutsche Bahn als ersten Adressaten genannt, woher ein mögliches Fehlverhalten komme. Das können wir hier im Landtag, um Sie einmal daran zu erinnern, aber nur bedingt überprüfen, wie Sie vorhin selber gesagt haben.

Mich würde eher interessieren, was Sie dazu sagen, dass Ihr nicht anwesender Verkehrsminister am 12.07.2022 im Verkehrsausschuss mit seinem Ministerium – das ist ja auch der Grund, weshalb wir den Untersuchungsausschuss einsetzen – gesagt hat: Die Staatsregierung hat erst im November 2021 von irgendwelchen Mehrkosten und Zeitverzögerungen Kenntnis bekommen. Das können Sie im Protokoll nachlesen. Das war aber bereits im Frühjahr 2020, also über ein Jahr früher der Fall. Wir müssen immer wieder aufklären, weil Sie uns Dunkelfelder hinterlassen. Was sagen Sie dazu?

Tobias Reiß (CSU): Am Ende war immer strittig, wie belastbar die Zahlen sind. Das, was in den Begleitgremien ermittelt wurde, ist nicht mit dem identisch, was uns die Deutsche Bahn konkret und eindeutig an belastbaren Zahlen und Zeitstrahlen vorgelegt hat. Das hat letztendlich erst in diesem Jahr stattgefunden. Wenn man die Deutsche Bahn als das bezeichnet, was sie ist, nämlich als Vorhabensträger und Verantwortliche für Kosten und Zeiträume sowie für die Umsetzung, dann ist das ein Fakt. Das ist keine Vorverurteilung. Das ist lediglich das Darstellen der Ist-Situation. Verantwortlich ist in erster Linie die Deutsche Bahn.

(Sebastian Körber (FDP): Das stimmt nicht!)

Dann gibt es Einflussfaktoren, die insbesondere bei der Landeshauptstadt München liegen, aber zuallerletzt beim Freistaat Bayern. Wir sind letztendlich der Finanzier und alle daran interessiert, dass das Projekt umgesetzt wird. Der Bund ist daran beteiligt, das ist schon klar. Es gibt mehrere Kostenträger bei dieser ganzen Maßnahme. Am Ende bleibt es aber bei einer einzigen Hauptverantwortlichen, und zwar der Deutschen Bahn.

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Weitere Wortmeldungen liegen mir nicht vor. Die Aussprache ist geschlossen. Wir kommen zur Abstimmung. Hierfür werden die beiden Anträge wieder getrennt.

Zunächst lasse ich über den Antrag auf Einsetzung eines Untersuchungsausschusses auf der Drucksache 18/25360 abstimmen. Der federführende Ausschuss für Verfas-

sung, Recht, Parlamentsfragen und Integration empfiehlt, diesen Einsetzungsantrag neu zu fassen. Bezüglich der Einzelheiten verweise ich auf die Ihnen vorliegende Beschlussempfehlung auf Drucksache 18/25749.

Wer dem Antrag auf Einsetzung eines Untersuchungsausschusses in dieser Neufassung zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. – Das sind die Fraktionen der CSU, der GRÜNEN, der FREIEN WÄHLER, der AfD, der SPD und der FDP sowie die beiden fraktionslosen Abgeordneten Plenk und Busch. Gegenstimmen? – Keine. Stimmenthaltungen? – Keine. Damit ist dieser Untersuchungsauftrag so beschlossen.

Nach dem vorher gefassten Beschluss besteht der Untersuchungsausschuss aus insgesamt elf Mitgliedern. Die CSU-Fraktion hat das Vorschlagsrecht für fünf Mitglieder, die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN für zwei Mitglieder, die Fraktion FREIE WÄHLER, die AfD-Fraktion, die SPD-Fraktion und die FDP-Fraktion für jeweils ein Mitglied.

Für jedes Mitglied ist nach Artikel 4 Absatz 4 des Gesetzes über Untersuchungsausschüsse des Bayerischen Landtags von den jeweils vorschlagsberechtigten Fraktionen ein stellvertretendes Mitglied zu benennen. Hinsichtlich der von den Fraktionen als Mitglieder bzw. stellvertretende Mitglieder vorgeschlagenen Kolleginnen und Kollegen verweise ich auf die Ihnen vorliegende Liste.

(Siehe Anlage 2)

Ich gehe davon aus, dass über die vorgeschlagenen Mitglieder und stellvertretenden Mitglieder gemeinsam abgestimmt werden soll. – Widerspruch erhebt sich nicht. Dann lasse ich so abstimmen.

Wer mit der Entsendung der in der aufgelegten Übersicht genannten Kolleginnen und Kollegen in den Untersuchungsausschuss einverstanden ist, den bitte ich um das Handzeichen. – Das sind die Fraktionen der CSU, der GRÜNEN, der FREIEN WÄHLER, der AfD, der SPD und der FDP sowie der fraktionslose Abgeordnete Busch. Ge-

genstimmen? – Keine. Stimmenthaltungen? – Das ist der fraktionslose Abgeordnete Plenk. Dann ist das so beschlossen.

Gemäß Artikel 3 Absatz 1 des Gesetzes über die Untersuchungsausschüsse des Bayerischen Landtags bestellt die Vollversammlung den Vorsitzenden sowie den stellvertretenden Vorsitzenden des Untersuchungsausschusses. Vorsitzender und Stellvertreter müssen jeweils verschiedenen Fraktionen angehören und sollen die Befähigung zum Richteramt haben. Nach Artikel 3 Absatz 2 des Gesetzes über die Untersuchungsausschüsse des Bayerischen Landtags steht der Fraktion FREIE WÄHLER das Vorschlagsrecht für den Vorsitzenden zu. Das Vorschlagsrecht für den stellvertretenden Vorsitzenden hat die CSU-Fraktion. Als Vorsitzenden hat die Fraktion FREIE WÄHLER Herrn Abgeordneten Bernhard Pohl vorgeschlagen, als Stellvertreter wurde von der CSU-Fraktion Herr Abgeordneter Jürgen Baumgärtner benannt. Ich gehe davon aus, dass wir auch über diese beiden Vorschläge gemeinsam abstimmen.

–

Wer mit den Vorschlägen einverstanden ist, den bitte ich um das Handzeichen. – Das sind die Fraktionen der CSU, der FREIEN WÄHLER und der AfD. Gegenstimmen! – Keine. Stimmenthaltungen! – Das sind die Fraktionen der GRÜNEN, der SPD und der FDP sowie die beiden fraktionslosen Abgeordneten Busch und Plenk. Dann ist das so beschlossen. Ich lasse nun über den gemeinsamen Antrag der Fraktion der FREIEN WÄHLER und der CSU-Fraktion betreffend "Einsetzung eines parlamentarischen Begleitgremiums zum Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke München" auf der Drucksache 18/25362 abstimmen. Der federführende Ausschuss für Verfassung, Recht, Parlamentsfragen und Integration empfiehlt diesen Antrag zur Zustimmung. Bezüglich der Einzelheiten verweise ich auf die Ihnen vorliegende Beschlussempfehlung auf der Drucksache 18/25750.

Wer dem Antrag der Fraktion der FREIEN WÄHLER und der CSU-Fraktion zustimmen möchte, den bitte ich um das Handzeichen. – Das sind die Fraktionen des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN, der SPD, der FREIEN WÄHLER, der CSU, der FDP und der

AfD sowie der Abgeordnete Plenk (fraktionslos) und der Abgeordnete Busch (fraktionslos). Gegenstimmen? – Ich sehe keine. Stimmenthaltungen? – Sehe ich auch keine. Damit ist dem Antrag zugestimmt worden.

Nach dem vorher gefassten Beschluss besteht das parlamentarische Begleitgremium als Unterausschuss des Ausschusses für Wohnen, Bau und Verkehr aus elf Mitgliedern. Die CSU-Fraktion hat das Vorschlagsrecht für fünf Mitglieder, die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN für zwei Mitglieder, die Fraktionen der FREIEN WÄHLER, der AfD, der SPD und der FDP für jeweils ein Mitglied. Die Mitglieder des Unterausschusses werden im Nachgang zu dieser Sitzung von ihren jeweiligen Fraktionen benannt und innerhalb der nächsten Plenarsitzungen bekannt gegeben. Damit ist dieser Tagesordnungspunkt erledigt.

Mitteilung

des Bayerischen Landtags

Bestellung der Mitglieder für den Untersuchungsausschuss

(Tagesordnungspunkt 11)

Von den Fraktionen werden die nachstehend genannten Mitglieder des Landtags zur Bestellung in den Untersuchungsausschuss Einsetzung eines Untersuchungsausschusses zur Untersuchung eines möglichen Fehlverhaltens der verantwortlichen bayerischen Behörden, insbesondere der zuständigen Staatsministerien, der Staatskanzlei und der politischen Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger im Zusammenhang mit den im Sommer 2022 bekannt gewordenen Kostensteigerungen und Verzögerungen der Inbetriebnahme beim Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke in München unter Berücksichtigung der Planungen der Landeshauptstadt München vorgeschlagen:

Mitglieder:

stellvertretende Mitglieder:

CSU:

Jürgen **Baumgärtner**

Martin **Mittag**

Volker **Bauer**

Berthold **Rüth**

Hans **Ritt**

Angelika **Schorer**

Klaus **Stöttner**

Thorsten **Schwab**

Martin **Wagle**

Dr. Harald **Schwartz**

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN:

Dr. Markus **Büchler**

Claudia **Köhler**

Dr. Martin **Runge**

Gabriele **Triebel**

FREIE WÄHLER:

Bernhard **Pohl**

Hans **Friedl**

AfD:

Prof. Dr. Ingo **Hahn**

Franz **Bergmüller**

Mitglieder

stellvertretende Mitglieder

SPD:

Inge **Aures**

Natascha **Kohnen**

FDP:

Albert **Duin**

Sebastian **Körber**

Bericht 18/29927 vom 11.07.2023

Da dieses Dokument größer als 1 MB ist, wird es aus technischen Gründen nicht in die Vorgangsmappe eingefügt.

Download dieses Dokuments [hier](#)

Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Präsidentin Ilse Aigner

Abg. Bernhard Pohl

Abg. Martin Wagle

Abg. Toni Schuberl

Abg. Sebastian Körber

Abg. Dr. Martin Runge

Abg. Prof. Dr. Ingo Hahn

Erster Vizepräsident Karl Feller

Abg. Inge Aures

Abg. Jürgen Baumgärtner

Abg. Dr. Markus Büchler

Abg. Franz Bergmüller

Fünfter Vizepräsident Markus Rinderspacher

Präsidentin Ilse Aigner: Ich rufe den **Tagesordnungspunkt 20** auf:

Schlussbericht

des Untersuchungsausschusses zur Untersuchung eines möglichen Fehlverhaltens der verantwortlichen bayerischen Behörden, insbesondere der zuständigen Staatsministerien, der Staatskanzlei und der politischen Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger im Zusammenhang mit den im Sommer 2022 bekannt gewordenen erheblichen Kostensteigerungen und Verzögerungen der Inbetriebnahme beim Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke in München (Drs. 18/25360, 18/25775) (Drs. 18/29927)

Bevor wir in die Aussprache eintreten, erteile ich dem Vorsitzenden des Ausschusses Herrn Kollegen Bernhard Pohl das Wort zur allgemeinen Berichterstattung.

Bernhard Pohl (FREIE WÄHLER): Frau Präsidentin, Herr Staatsminister, liebe Kolleginnen und Kollegen! Lassen Sie mich zunächst meinen ganz herzlichen Dank sagen: Dank an alle, die in diesem Ausschuss mitgewirkt haben, Dank an alle, die dazu beigetragen haben, dass dieser Ausschuss wirklich hervorragend gearbeitet hat. Dieser Dank gilt uneingeschränkt allen Mitgliedern, egal welcher Fraktion. Es war eine tolle, es war eine angenehme, es war eine wertschätzende Zusammenarbeit. Vielen Dank!

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN sowie Abgeordneten der CSU und der FDP)

Der nächste Dank gilt all denjenigen, die von außen dazu beigetragen haben, und natürlich unseren Mitarbeitern, die uns sehr viel Arbeit abgenommen haben und in dieser kurzen Zeit wirklich Erstaunliches geleistet haben. Ich darf stellvertretend meine Mitarbeiterin, mein juristisches Hirn, Dr. Rebecca Görtler, hier hervorheben.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN sowie Abgeordneten der CSU)

Liebe Kolleginnen und Kollegen, es ist schon erstaunlich, dass ein Untersuchungsausschuss ohne Krawall, ohne Streit, ohne Stress arbeiten kann. Aber es ist auch ein gutes Zeichen für die Demokratie. Es gab keine Rollenspiele "Regierung da, Opposi-

tion dort", es wurde sehr kompetent, sehr zielführend, fair und sachlich aufgeklärt. Wir haben alle an einem Strang gezogen, und das hat sich dann auch im Ergebnis ausgewirkt. Bei uns gab es niemanden, der an auffälligem Gedächtnisverlust litt, der sich so an rein gar nichts erinnern konnte. Wenn ein Zeuge, der lange Jahre das Bundeskanzleramt führen durfte, mit den Regeln hier im Haus am Anfang noch nicht so wirklich warm werden konnte, dann haben wir ihm eine Nachhilfe in der Leitkultur des Bayerischen Landtags gegeben,

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

und dann musste Herr Pofalla ein zweites Mal kommen. Er durfte sogar hier, in diesem Plenarsaal, aussagen, und das hat hervorragend geklappt; bei manchen eben erst auf den zweiten Anlauf hin.

Die allermeisten Zeugen waren bemüht, hier Aufklärung zu leisten, und sie haben es auch getan. Deswegen auch den Zeugen einmal vielen herzlichen Dank, und ganz besonders natürlich dem Zeugen, der gar nicht vorgesehen war, der sich selber als Zeuge benannt hat: Ich spreche vom ehemaligen Ministerpräsidenten Horst Seehofer. Ich glaube, es hat sich gelohnt, ihn einzuladen. Er hat uns doch auch, was diese Stammstreckenproblematik und -thematik anbetrifft, das ein oder andere Wertvolle sagen können.

Meine Damen und Herren, was war das Wort dieses Untersuchungsausschusses? – Ich schwanke immer noch zwischen "dilatorisch" und der "Schlitzwandbox" des Kollegen Dr. Martin Runge. Eines von diesen beiden wird es sein. Aber auch etwas anderes fand ich bemerkenswert: Kollege Dr. Büchler liebt das archaische Gendern. Ihr wisst ja, dass ich das Gendern eigentlich nicht so mag. Aber der Kollege Dr. Büchler sprach gegenüber der Bahn nicht von Mitarbeitenden. Er hat sich schlicht auf die archaische Formel "die Untergebenen" verständigt. Die Untergebenen der Bahn – das ist eine etwas ältere Form des Genderns, aber durchaus sympathisch.

(Heiterkeit und Beifall bei den FREIEN WÄHLERN sowie Abgeordneten der CSU)

Wenn man sich das Verhalten der Damen und Herren der Bahn vor Augen führt, war das doch eher erschreckend.

Nun kommen wir zur Frage, was denn herausgekommen ist. Ein Untersuchungsausschuss soll ja immer Fehlverhalten der Staatsregierung darstellen. Aber wir haben uns von Anfang an darauf verständigt, dass wir ein bisschen weitergehen wollen. Wir wollten fragen: Wie kann es sein, dass Großprojekte ständig aus dem Ruder laufen? Egal wo – ob in Berlin, ob in Stuttgart und jetzt auch hier bei der zweiten Stammstrecke. Das ist ja auch der Benefit, das ist ja dann auch der Nutzen, wenn man da etwas herausfindet, damit so etwas künftig nicht mehr oder nicht mehr in dieser Form passiert. Denn eines dürfte uns allen klar sein: Die Zeiten, in denen wir nicht so genau auf das Geld schauen mussten, sind vorbei. Wir werden künftig bei Haushaltsverhandlungen härter ringen müssen und noch genauer hinschauen, wofür wir unser Geld ausgeben.

Dann schauen wir mal, wer an dieser zweiten Stammstrecke, an diesem Projekt, beteiligt war: Das war der Bund, das war die Landeshauptstadt München, das war die Bahn, und das war der Freistaat Bayern – und ist es immer noch.

Beginnen wir mit der Bahn. Die Bahn ist die Projektverantwortliche, und da ist es schon erstaunlich – das muss ich ganz ehrlich sagen –, dass diese Bahn das Projekt zwar – wie Herr Pofalla uns hier kundtat – als "Big Five" bezeichnet, aber jahrelang keine Ahnung hat, was dieses Projekt wirklich kostet. Hm? Also wenn Sie heute – egal ob privat, ob geschäftlich oder in politischer Verantwortung – etwas bauen und sagen "Das wird schon laufen", dann sind solche Ergebnisse eigentlich, ehrlich gesagt, vorgezeichnet.

So darf man mit Projekten nicht umgehen. Wenn die Bahn mit Projekten so umgeht, wie sie das hier getan hat, meine Damen und Herren, dann muss das dringend und sofort abgestellt werden. So können wir Verkehrsinfrastruktur in Bayern, in Deutschland, nicht planen. Das heißt, sehenden Auges in den Abgrund zu rasen. Meine

Damen und Herren, dafür habe ich, und dafür hat dieses Parlament keinerlei Verständnis.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN sowie Abgeordneten der CSU)

Das spiegelt sich auch im Bericht aller Fraktionen wider. Es gibt ja nicht nur den Bericht und die politische Bewertung der Mehrheitsfraktion, sondern – und das ist bemerkenswert – es gibt von der Opposition drei Berichte mit unterschiedlichen Akzentuierungen. Gleich an die Öffentlichkeit und an die Medien gerichtet: Ich finde das nicht schlimm, dass es unterschiedliche Bewertungen gibt. Wir haben von Anfang an gesagt: Wir wollen gemeinsam die Tatsachen ermitteln, unabhängig, fair und sachlich. Die Bewertung dieser Tatsachen ist dann allerdings Sache jeder einzelnen Fraktion. Wir leben nun einmal – Gott sei Dank – in einer pluralistischen Gesellschaft, wo es keine Einheitsmeinung gibt.

Natürlich kann man das eine oder andere so oder so bewerten. Natürlich kann man das eine oder andere stärker oder weniger stark gewichten. Da ist überhaupt nichts Unanständiges dabei. Deshalb sage ich: Soweit sich die Minderheitsberichte an die Fakten halten, ist es völlig in Ordnung, dass sie zu anderen Ergebnissen als der Mehrheitsbericht der Regierungsfractionen kommen.

Ich werde nachher noch auf Punkte kommen, bei denen ich eine unterschiedliche Bewertung nicht nachvollziehen kann. Aber noch einmal: Die Bewertung ist Sache jeder hier im Hause vertretenen Fraktion.

Kommen wir zurück zur Bahn. Die Bahn war und ist die Projektverantwortliche. Das muss hier in aller Deutlichkeit gesagt werden. Bei der Bahn ist die Verantwortung angesiedelt.

Präsidentin Ilse Aigner: Herr Kollege, Sie können sich nachher noch einmal melden.

Bernhard Pohl (FREIE WÄHLER): Ich habe nachher noch einmal zehn Minuten Redezeit. An dieser Stelle will ich den Kolleginnen und Kollegen der anderen Fraktionen

Gelegenheit geben, ihre Sicht der Dinge vorzustellen. Dann werden wir zu den entscheidenden Punkten, nämlich zum Verhalten der Staatsregierung, kommen.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN und der CSU)

Präsidentin Ilse Aigner: Vielen Dank, Herr Kollege. – Als Nächster spricht Herr Kollege Martin Wagle für die CSU-Fraktion.

Martin Wagle (CSU): Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen! Ja, die zweite S-Bahn-Stammstrecke ist zwingend erforderlich, um die Bürgerinnen und Bürger Münchens und der Region zu entlasten. Sie ist alternativlos. Die Bayerische Staatsregierung steht zu 100 % hinter diesem hochkomplexen Jahrhundertprojekt und wird es auch in Zukunft mit voller Kraft vorantreiben; denn das Münchner U- und S-Bahn-Netz stellt das Rückgrat des öffentlichen Personennahverkehrs in München und der Region dar. Das Schienennetz ist bereits an seine Kapazitätsgrenzen gestoßen; es muss dringend erweitert werden, für die Pendlerinnen und Pendler, aber auch für die Umwelt.

Die Anzahl der Fahrgäste hat sich im Vergleich zu 1972, als die U-Bahn eröffnet wurde, fast vervierfacht. Das Beförderungsmittel war ursprünglich auf werktäglich circa 250.000 Fahrgäste ausgelegt. Heute werden werktäglich rund 840.000 Fahrgäste befördert, und das mit nur einer Stammstrecke und einem Tunnel unter der Münchner Innenstadt.

Aufgrund des fortgeschrittenen Alters der ersten Stammstrecke und der damit verbundenen Störanfälligkeit, die wir täglich erleben, bedarf es einer weiteren Möglichkeit der Fahrgastbeförderung in der Innenstadt und hin zu den Außenästen. Die zweite Stammstrecke ist dafür die beste Möglichkeit.

Zu den Vorwürfen an die Staatsregierung: Herr Pohl hat hier von einer Einheitsmeinung gesprochen, die nicht angesagt sei und auch nicht vertreten werden müsste. Aber die Wahrheit muss auch die Wahrheit bleiben. Dazu möchte ich festhalten, dass

ein Fehlverhalten der Staatsregierung ebenso widerlegt ist wie ein Zusammenhang des Testverhaltens mit der Bundestagswahl. Die Verantwortung für die Zeitverzögerung und die Kostensteigerungen trägt allein die Deutsche Bahn.

(Beifall bei der CSU und den FREIEN WÄHLERN – Sebastian Körber (FDP): Sie sollten noch einmal die Akten lesen!)

Tatsache ist: Das Projekt zweite S-Bahn-Stammstrecke wird länger dauern, und es wird wesentlich teurer. Warum ist das so? – Die Deutsche Bahn musste sich als Monopolist bei den Verhandlungen über den Bau- und Finanzierungsvertrag vom 8. April 2011 nicht dem Diktat des Auftraggebers Freistaat Bayern unterwerfen. Zum Zeitpunkt des ersten Spatenstichs am 5. April 2017 wurde von Gesamtkosten in Höhe von 3,85 Milliarden Euro ausgegangen. Nachdem in allen drei Planfeststellungsabschnitten, West, Mitte und Ost, zwischen Laim und dem Leuchtenbergring, Baureife gegeben war, teilte die Deutsche Bahn Änderungswünsche mit. Ferner fasste die Landeshauptstadt München eine integrierte Gesamtlösung am Hauptbahnhof ins Auge, die insbesondere ein Vorhaltebauwerk für die künftige U9 umfasste. Die Staatsregierung wurde von diesen Änderungswünschen überrascht.

(Sebastian Körber (FDP): Aber sie hat zugestimmt!)

Sie entschied sich am 2. Juli 2019 dafür, weil die Änderungen technisch weniger kompliziert waren, als dies beim Ostbahnhof der Fall war. Die Rettungsröhre war den aktuellen gesetzlichen Vorschriften angepasst. Die Vorhaltemaßnahmen der U9 waren perspektivisch sinnvoll. Die Bahn kündigte eine Verschiebung des Inbetriebnahmezeitpunkts um zwei Jahre auf 2028 und eine Kostenneutralität der Maßnahmen an. Dass diese beiden Ankündigungen falsch waren, stellte sich definitiv erst am 29. September 2022 heraus. Erst zu diesem Zeitpunkt kommunizierte die Deutsche Bahn ihre aktuellen Zahlen zu Inbetriebnahme und Kosten. Die Fertigstellung sollte danach erst 2035, eventuell erst 2037, erfolgen. Die Kosten würden sich dann auf 7,0 Milliarden Euro, Preisstand 2021 ohne Teuerung, belaufen.

Im Herbst 2020 hatte der Infrastrukturvorstand Pofalla die Informationen seiner Projektleitung an das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr hinsichtlich der aktuellen Zahlen kassiert und seiner Mannschaft, dem Freistaat gegenüber, einen Maulkorb verhängt. Es wurde nichts mehr gesagt, und es wurden keine Zahlen mehr veröffentlicht. Dem steten Druck der Staatsregierung nachgebend erschien der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn Dr. Lutz am 27. Juli 2022 auf Einladung des Ministerpräsidenten in München. Er kam; konkrete Zahlen hatte er aber nicht im Gepäck. Dies kommunizierte er auch bei dem Spitzentreffen der anschließenden Pressekonferenz.

Der Bund als 100-prozentiger Eigentümer der Deutschen Bahn war der Staatsregierung beim Vorantreiben des Projekts keine große Hilfe. Im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und im Nachgang im Bundesministerium für Digitales und Verkehr zog man sich auf die Rolle des Finanziers zurück. Der Bundesminister für Digitales und Verkehr Dr. Wissing sagte ein aus der Sicht der Staatsregierung zwingend erforderliches Treffen zur zweiten S-Bahn-Stammstrecke am 30. Juni 2022 am Vorabend ab. Er wollte nicht zum Problemlösen nach München kommen, sondern eher zum Kaffeetrinken.

Die Landeshauptstadt München streute wiederum dadurch Sand ins Getriebe, dass sie das Vorhaben des Vorhaltebauwerks für die U9 zu einem Zeitpunkt adressierte, als bereits Baureife am Hauptbahnhof vorlag, und veranlasste dadurch umfangreiche Neuplanungen. Des Weiteren wurde sie sich lange Zeit mit der Deutschen Bahn nicht einig über die Beteiligung an den Kosten für die zusätzlichen Maßnahmen im Rahmen des Vorhaltebauwerks und verzögerte so den Fortschritt.

Die Staatsregierung hat sich, soweit ihr das vertraglich und gesetzlich möglich war, stetig bemüht, das Projekt zweite Stammstrecke voranzutreiben. Auf Arbeitsebene stand die Staatsregierung quasi wöchentlich im Kontakt mit der Deutschen Bahn und versuchte ergebnislos, an konkrete Informationen über die Zeitverzögerung und die Kostensteigerungen zu kommen. Mit der bloßen Ahnung kann man weder an die Öff-

fentlichkeit gehen noch das Parlament informieren noch Anmeldungen im Haushalt tätigen. Die Staatsregierung konnte keine "Vielleicht-Zahlen" der eigenen Baubegleitung veröffentlichen, die nicht anhand von Fakten der Deutschen Bahn ermittelt wurden. Das Chaos hätte sich nur vergrößert. Das hätte für Verwirrung gesorgt und hätte Unglaubwürdigkeit und Unprofessionalität vermittelt. Wichtige Aspekte zum Projekt Stammstrecke wären gefährdet worden.

Trotz massiver Abweichungen im Zeit- und Kostenplan wurde das Projekt bei der Deutschen Bahn weder zur Chefsache gemacht noch wurde es einem strengen Controlling unterworfen. Die Deutsche Bahn nahm die massiven Abweichungen auch nicht zum Anlass, sich enger mit den anderen Projektbeteiligten, allen voran dem Freistaat Bayern, abzustimmen. Die Staatsregierung und der Ministerpräsident haben keine Befugnisse, interne Missstände bei der Deutschen Bahn wie undurchsichtige Entscheidungsstrukturen, häufige Personalwechsel an Schaltstellen, eklatante Informationsdefizite in der Führungsetage, mangelnde Kooperationsbereitschaft mit dem Freistaat sowie eine jahrelange Informationsblockade gegenüber dem Auftraggeber Freistaat Bayern hinsichtlich Bauzeit und Kosten zu beheben. Eine Strukturreform ist dringend erforderlich.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, die ganze Geschichte der kolossalen Kosten- und Zeitexplosion bei der zweiten Stammstrecke hat gezeigt, dass es dringend eine Strukturreform braucht. Großprojekte, insbesondere für die Infrastruktur, können mit diesem Konstrukt nicht mehr seriös gebaut werden. Wenn sich nichts ändert, ist die Folge, dass gar nichts mehr gebaut wird. Das bedeutet Rückschritt, und das kann nicht in unserem Interesse sein.

(Beifall bei der CSU und den FREIEN WÄHLERN)

Präsidentin Ilse Aigner: Herr Kollege, es gibt zwei Zwischenbemerkungen. Die erste ist vom Kollegen Toni Schuberl.

Toni Schuberl (GRÜNE): Herr Kollege, du bist auch aus Niederbayern. Es gibt in Niederbayern einige Bahnstrecken, die reaktiviert werden sollten, und das wird Geld kosten. Das wird den Freistaat Geld kosten. Kannst du garantieren, dass trotz der Tatsache, dass wir so viele Milliarden in das Loch in München schmeißen, noch genügend Geld vorhanden sein wird, damit der ÖPNV und der SPNV auch auf dem Land ausgebaut werden können?

Martin Wagle (CSU): Haushalterische Dinge sind eigentlich grundsätzlich dem Parlament überlassen, aber der Bau der zweiten Stammstrecke wird nicht auf Kosten des ländlichen Raums gehen.

(Beifall bei der CSU und den FREIEN WÄHLERN)

Präsidentin Ilse Aigner: Die zweite Zwischenbemerkung stammt vom Kollegen Körber.

Sebastian Körber (FDP): Was Sie gerade gesagt haben, ist im Haushalt bisher in keinster Weise abgebildet. Aber ich höre gerne, was gerade vorgetragen worden ist. Die einzige Person, die gerade noch zusätzlich belastet worden ist, ist der Minister Mautmurks, der 243 Millionen Euro Schaden verursacht hat. Der hätte eigentlich das machen sollen, was du gerade dargestellt hast.

Horst Seehofer, der Vorgänger von Markus Söder, hat dargestellt, dass er immer bei Spitzengesprächen, die regelmäßig durchgeführt wurden, Zahlen erhalten hat. Zahlen sind essenziell, um dieses Projekt zu beurteilen. Im Zeitraum von Markus Söders Wirken hat der Lenkungskreis in den Jahren 2019 bis 2020 nicht zweimal jährlich getagt, wie es eigentlich vorgeschrieben wäre, sondern nur einmal jährlich. Im Zeitraum von Sommer 2019 bis 2022 gab es dann überhaupt kein Spitzengespräch mehr. Warum hat sich Markus Söder nach Einschätzung der CSU-Fraktion überhaupt nicht darum gekümmert und das Thema nicht zur Chefsache gemacht? – Er hätte das Thema zur Chefsache machen müssen, nicht die Bahn.

Martin Wagle (CSU): Aus meinen Ausführungen ist doch wirklich deutlich geworden – wir haben das auch im Untersuchungsausschuss festgestellt –, dass eine wesentliche Änderung des Gesamtprojekts erfolgt ist. Zuvor stand die Aussage im Raum, dass das Ganze kostenneutral wäre. Nach den Umplanungen wurden keine Zahlen geliefert. Das ist der Grund dafür, dass es keine Fortschritte gab, dass keine neuen Zahlen veröffentlicht werden konnten und dass niemand informiert werden konnte. Es gab vonseiten der Deutschen Bahn keine belastbaren Zahlen.

(Beifall bei der CSU und den FREIEN WÄHLERN)

Präsidentin Ilse Aigner: Der nächste Redner ist der Kollege Dr. Martin Runge.

Dr. Martin Runge (GRÜNE): Frau Präsidentin, Kolleginnen und Kollegen! So wie das Projekt zweite Stammstrecke im Jahr 2001 beschlossen und angelegt worden ist, war klar, dass es so kommen muss, wie es gekommen ist: Kostensteigerungen in Milliardenhöhe, Zeitverzug bis ins Ultimo, und das zulasten der S-Bahn-Fahrgäste, der Steuerzahlerinnen und Steuerzahler, des Klimas und der Umwelt. Die Erzählung, die wir gerade gehört haben und die wir im Schlussbericht von FREIEN WÄHLERN und CSU zu lesen bekamen, alle anderen seien schuld, nur nicht die Staatsregierung, kann man einfach nur als absurd bezeichnen. Der Freistaat Bayern ist seit der Bahnreform Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr. Er ist ganz konkret Auftraggeber für das Projekt. Er zahlt den größten Geldbeitrag. Er ist mit der Durchfinanzierungserklärung, die er Ende 2016 abgegeben hat, für die Gesamtfinanzierung verantwortlich.

Herr Wagle, ich möchte ganz kurz auf Ihren Redebeitrag eingehen: Sie haben die Umplanungen angesprochen. Die Umplanungen waren zwingend notwendig, weil es zuvor massive Planungsfehler gegeben hat. Zur Rettungsröhre: Da hat sich überhaupt nichts am Rechtsrahmen geändert. Die vier Schächte im Osten waren nicht herstellbar. Wenn man am Hauptbahnhof – ich erzähle Ihnen jetzt nichts mehr zur Schlitzwandbox – nicht in Richtung des Querbahnsteigs gerückt wäre, dann wäre das Vorhaben bautechnisch gar nicht umsetzbar gewesen.

Fakt ist: Die Staatsregierung ist für den Freistaat zuständig. Die abgeschlossenen Verträge sind grottenschlecht: Es gibt keinen Kostendeckel, keinerlei Fristen, und sämtliche Risiken liegen beim Freistaat. Der Untersuchungsausschuss hat gezeigt: Die Bahn und die Staatsregierung haben die letzten Jahre massiv dilettiert: Die Bahn bei Planung und Umsetzung des Vorhabens und die Staatsregierung bei Begleitung und Kontrolle von Planung und Umsetzung.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Zuerst hat sich die Staatsregierung nicht gekümmert, dann hat sie die von ihr eingesetzte Baubegleitung im Regen stehen lassen. Das Allerschönste war, dass Ende 2020 aus der Staatskanzlei an das zuständige Ministerium die Vorgabe kam: Haltet die Füße still, dreht euch um 180 Grad, drängt nicht mehr auf einen abgestimmten Sachstand.

Die Stichworte sind dilatorisch, reaktiv usw. Es ist völlig skurril, dass uns die Staatsregierung einerseits erzählt, der Landtag konnte nicht informiert werden, weil keine belastbaren Zahlen vorgelegen wären, und andererseits die Staatskanzlei das Herstellen belastbarer Zahlen verhindert hat. Das ist absurd. Das ist auch schäbig. Das ist von oben so gesteuert gewesen, genauso wie das Verheimlichen und Vertuschen insgesamt und – bedauerlicherweise – auch das Anlügen von Landtag und Öffentlichkeit.

Wir haben nämlich aus den Akten herausgefunden, dass mit Unwahrheiten gearbeitet worden ist. Beispielsweise hat der Chef der Obersten Baubehörde im Januar 2018 erklärt, es muss in der Außenkommunikation bei 2026 bleiben. Es gibt TK-Kommunikation – TK heißt Termine und Kosten – nach außen, die sich im Kommunikationsstil von der Kommunikation nach innen unterscheidet. Das eine ist nämlich nominalisiert und das andere nicht. Das zeigt, mit welchen Unwahrheiten hier gearbeitet worden ist.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Ich möchte noch auf einen zweiten interessanten Punkt hinweisen. Im Bericht von CSU und FREIEN WÄHLERN heißt es, dass keine anderen Projekte darunter leiden würden. Jetzt ist der Kostenansatz für Bayern schöngerechnet und mit 3,8 Milliarden Euro angesetzt. Zuvor war man bei 1,2 bis 1,5 Milliarden Euro, und auch da haben bereits reihenweise Projekte darunter leiden müssen. Ich bin gespannt, wie sich das in den nächsten Jahren entwickeln wird.

Ich zitiere noch einmal gerne den früheren Fraktionschef der FREIEN WÄHLER. Er hieß Hubert Aiwanger. Hubert Aiwanger nannte das Projekt ein "unfinanzierbares Hirn-ge-spinst" und verglich es mit dem Transrapid, dem umstrittenen Donauausbau und der dritten Startbahn am Münchner Flughafen. Er betonte: "Mit einem Bruchteil [der] Kosten könnte bei einem intelligenten Mitteleinsatz im Münchner S-Bahn-System mehr erreicht werden." – Genau so ist es und genau so war es damals. Es ist schade, dass Hubert Aiwanger und seine Fraktion nicht bei ihrer ursprünglichen Positionierung geblieben sind. Für andere Verkehrsprojekte wird es nämlich fürchterlich werden.

Herr Pohl und Herr Wagle, Sie haben doch die ganzen Akten gelesen, Sie haben die Auseinandersetzungen zwischen Finanzministerium und Verkehrsministerium gelesen. Erst müssen alle Ausgabereste ausgegeben werden, obwohl diese für andere Projekte vorgesehen sind. Danach gibt es erst bayerische FAG-Mittel und anderes. Es gibt ganz klar die Maßgabe und auch immer wieder den Hinweis: Spart bei anderen Projekten, spart bei Bestellungen im SPNV, weil die Röhre so immens teuer wird.

Fazit: Die Bahn und die Staatsregierung haben es versaubeutelt. Bayern ist wieder einmal spitze, was die Kostenexplosion bei einem solchen Projekt anbelangt: Von 530 Millionen Euro auf 8,5 Milliarden Euro. Aber die 8,5 Milliarden Euro werden auch nicht reichen.

Was den Zeitverzug anbelangt, ist festzustellen, dass die zweite Stammstrecke 2010 fertig sein und in Betrieb hätte gehen sollen. Jetzt liegen wir laut Ansage bei Ende 2037. Die Versagerpärchen – weil immer auf andere verwiesen wird – heißen

Seehofer – Dobrindt sowie Söder – Scheuer. Sie haben uns dies eingebrockt. Das ist ein Mist sondergleichen!

Jetzt muss ich mich kurz Annette Karl und Leo Herz anschließen. Bei mir waren es gute 23 Jahre. Für lange Danksagungen bleibt mir leider kein zeitlicher Raum, weil Herr Kollege Büchler auch noch reden will. Es hat Spaß gemacht, herzlichen Dank, und ich drohe damit, dass ich wiederkomme. Servus!

(Beifall bei den GRÜNEN sowie Abgeordneten der SPD und der FREIEN WÄHLER)

Präsidentin Ilse Aigner: Vielen Dank, Herr Dr. Runge. Auch Ihnen alles Gute für den neuen Lebensabschnitt.

(Dr. Martin Runge (GRÜNE): Kein neuer Lebensabschnitt!)

– Nicht? – So. Jetzt hat Herr Kollege Pohl noch mal das Wort für die FREIEN WÄHLER.

Bernhard Pohl (FREIE WÄHLER): Frau Präsidentin, Herr Staatsminister, liebe Kolleginnen und Kollegen! Lieber Martin Runge, dir auch die herzlichsten Wünsche für das, was jetzt vor dir steht. Aber, wie gesagt, du kommst ja wieder. Hier werden wir dich auch beim Wort nehmen.

Welche Ergebnisse hat dieser Untersuchungsausschuss gebracht? Zunächst einmal möchte ich darauf eingehen, dass Herr Kollege Runge unsere Skepsis bezüglich dieses Projekts angesprochen hat. Ja, wir waren mehr als skeptisch. Nur sind wir jetzt in einem Stadium, in dem der Rückbau 3,1 Milliarden Euro kostet. Es ist einem Steuerzahler nun wahrlich nicht mehr zu vermitteln, jetzt zurück auf null bzw. auf Los zu gehen. Das geht einfach nicht!

Kommen wir zu den Verantwortlichkeiten. Ja, hauptverantwortlich bzw. zentral verantwortlich ist die Bahn. Sie ist die Projektverantwortliche, und sie ist dieser Verantwor-

tung mitnichten nachgekommen. Die Bahn hat bei diesem Projekt krass versagt. Das muss man so deutlich ansprechen, und zwar über den gesamten Zeitraum. Jetzt kann man natürlich sagen: Na ja, Freistaat Bayern, warum hast du die Bahn nicht angetrieben? Ich werde später noch dazu kommen, möchte aber betonen, die Bahn ist Monopolist. Du kannst der Bahn nicht ohne Weiteres sagen, wenn du das nicht machst, kündige ich den Vertrag, und dann findet eine Ersatzvornahme statt. Mit wem denn bitte? Die Bahn hat hier das Monopol. Ob das so bleiben muss, ist eine andere Frage.

Ich war einigermaßen entsetzt darüber, dass uns der Bahnvorstand Pofalla alles Mögliche erzählt hat, dass er irgendwelche Sitzungen vorbereiten muss und in diesen Sitzungen auch anwesend sein muss – wie erstaunlich! –, aber sich überhaupt nicht darum geschert hat, wie dieses Big-Five-Projekt finanziell abläuft. Worin besteht denn die Hauptverantwortung? – Dass man die Zeit- und die Kostenschiene im Auge hat. Wenn man hier wie die drei putzigen Tiere nichts sehen, nichts hören, nichts sagen will, hat man versagt und gehört auf diesem Posten ausgewechselt, was viel zu spät erfolgt ist.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Der freundliche Bahnchef Lutz hat eigentlich nicht viel anderes gesagt. Er war nur höflich und zuvorkommend und ist deshalb ein bisschen unter dem Radar gesegelt, aber auch das war eine höchst dürftige Vorstellung für einen Spitzenvertreter der deutschen Wirtschaft, meine Damen und Herren. Wenn wir mit solchen Menschen an der Spitze von Infrastrukturunternehmen arbeiten, muss es uns nicht wundern, dass die Ergebnisse so sind, wie sie sind.

Ich komme zum Bund und zum Zeugen Andreas Scheuer. Auch dieser war sehr dickfellig, wenn es darum ging, dass Projekte mehr kosten. Dann kosten sie eben mehr! Ich hatte ihn gefragt, wie seine Gemütslage war, ob er aufgebracht, wütend, zornig oder sonst etwas war. Er sagte sinngemäß zu mir: Herr Vorsitzender, wenn Sie auf

diesem Posten sitzen, brauchen Sie ein dickeres Fell. – Dieses dicke Fell möchte ich nicht haben! Wir im Freistaat Bayern gehen sorgfältig mit Geld um.

(Sebastian Körber (FDP): Sehr witzig!)

Wenn ich daran denke, lieber Florian Herrmann, wie wir in Haushaltsverhandlungen um einstellige Millionenbeträge ringen, weil uns das Geld der Steuerzahler und seine richtige Verwendung am Herzen liegen, kann ich nur sagen: Andreas Scheuer hätte vielleicht einmal im Wege eines Rollentauschs eine Woche hier im Bayerischen Landtag verbringen sollen. Vielleicht hätte sich dann ein anderes Kostenbewusstsein bei ihm eingestellt.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, ich kann nur den Kopf schütteln, wenn ein Bundesminister, der für die Bahn zuständig ist, äußert: Na ja, die Bahn ist selbstständig. Ich habe hier keine Interventionsmöglichkeiten. – Ich denke an die BayernLB. Hier sind wir Haupteigentümer. Wir hatten mit der BayernLB auch unsere Schwierigkeiten. Ich denke nur daran, wie engagiert und erfolgreich sich der damalige Finanzminister Dr. Markus Söder um die Bank und ihre Probleme gekümmert hat. Daran hätte sich der Bundesminister a. D. auch einmal ein Beispiel nehmen können, oder, um es mit Horst Seehofer zu sagen: Es ist nicht nur möglich für einen Verkehrsminister, es ist seine Pflicht, dass er bei der Bahn dazwischengrätscht, wenn es nicht ordentlich läuft.

Zur Landeshauptstadt München: Die Landeshauptstadt München hat den geringsten Anteil. Das Einzige, was mich hier gewundert hat, ist, dass die Nutzen-Kosten-Untersuchung bei der U9 den Faktor 0,1 ergeben hat. Wenn man das Projekt dann weiterplant und dieses am Ende sogar wirtschaftlich zu werden droht oder werden könnte, ist die NKU nicht viel wert. Dann müssen wir uns darüber unterhalten, dass wir die NKU durch andere, sinnvollere Parameter ersetzen.

Ich komme zur Bayerischen Staatsregierung. Wir haben festgestellt, sie hat ihre Pflichten nicht verletzt. Das sage ich auch mit breiter Brust. Ich kenne andere Untersuchungsausschüsse, in denen wir zu anderen Ergebnissen gelangt sind. Nein, es liegt

keinerlei Pflichtverletzung vor. Das heißt aber nicht, dass man das eine oder andere nicht hätte besser machen können. Das muss und darf man auch ansprechen. Deswegen haben wir hier neun Punkte erarbeitet, um bei Großprojekten künftig vielleicht weniger Schwierigkeiten zu haben. Was waren denn die zentralen Vorwürfe, Herr Kollege Runge? – Die Bundestagswahl! Das – dabei bleibe ich – hat sich nicht bestätigt. Es ist widerlegt, dass die Bundestagswahl und etwaige Ambitionen von Markus Söder im Hinblick auf die Kanzlerkandidatur irgendeinen Einfluss auf das Projekt genommen haben.

(Sebastian Körber (FDP): Steht doch in den Akten!)

Lieber Kollege Körber, blicken Sie doch einmal auf die Zeitschiene. Im Oktober 2020 gab es den Bruch zwischen Frau Schreyer und Herrn Pofalla. Danach hat man gesagt, jetzt müssen Zahlen auf den Tisch. Danach gab es die Aktenvermerke eines Referatsleiters, hier dilatorisch vorzugehen. Das war im Oktober 2020. Im April 2021 waren Markus Söders Kanzlerträume ausgeträumt. Sechs Monate später und zwei Jahre später kamen die Zahlen auf den Tisch. Ich denke, das ist selbsterklärend. Was kann man der Staatsregierung vorwerfen? – Man kann natürlich bei der Frage, wie der Vertrag damals verhandelt wurde, einhaken, aber das, lieber Kollege, ist nicht Zeitraum des Untersuchungsausschusses. Dennoch gebe ich Ihnen recht, den Vertrag hätte man besser verhandeln können und müssen. Positiv war, dass man eine Baubegleitung eingesetzt hat, aber aufgrund des schlechten Vertrages hatte die Baubegleitung einen schweren Stand.

Die Frage ist: Hätte der Landtag informiert werden sollen? – Da sagen wir Ja. Das muss sich auch in Zukunft ändern. Aber das ist nichts, was auf das Projekt selber einen Einfluss hatte; denn der Bayerische Landtag hätte aufgrund dieses Vertrags auch keine Druckmittel gegen die Bahn gehabt.

(Zuruf des Abgeordneten Sebastian Körber (FDP))

Last, but not least: Ja, man hätte vielleicht etwas härter gegenüber der Bahn auftreten können. Aber es hätte keinen Sinn gemacht, hier einen öffentlichen Zoff über ungelegte Eier, sprich über strittige Fragen und Zahlen auszutragen. Das hätte keinen Sinn gemacht. Wo ich dabei bin: Ich hätte mir tatsächlich ein bisschen mehr bayerisches Selbstbewusstsein gewünscht, dass man intern gegenüber der Bahn etwas fordernder auftritt. Aber auch das ist keine Pflichtverletzung. Das hätte man besser machen können. Aber eine Pflicht ist hier jedenfalls nicht verletzt worden, und ein Schaden ist auch nicht entstanden.

Wir haben neun Punkte aufgestellt. Da geht es insbesondere um mehr Transparenz. Da geht es insbesondere darum, dass wir den Landtag besser einbeziehen. Das ist in diesem Projekt geschehen. Auf Initiative von Florian Streibl und mir haben wir einen Unterausschuss eingesetzt, der sich um die zweite Stammstrecke kümmert, der vom Kollegen Baumgärtner hervorragend geleitet wird. Da haben wir schon reagiert. Das muss in der Zukunft Standard, State of the Art, werden. Wir müssen auch die Kosten vorher realistisch ermitteln, mit Best-Case-, Normal-Case- und Worst-Case-Szenario, damit wir vorher wissen, worauf wir uns einlassen, und die Projektkosten nicht durch spätere Umplanungen und Nutzerwünsche künstlich nach oben treiben.

Last, but not least ein Appell an die Bahn und die für sie legislatorisch Verantwortlichen: Hier muss sich bei Struktur und beim Personal Entscheidendes ändern, sonst laufen wir in das nächste Projekt "Zweite Stammstrecke" hinein, wenn auch anderswo in Deutschland. Das darf nicht sein.

Vielen Dank, liebe Kolleginnen und Kollegen, nochmals für die gute Arbeit und für ein klares Ergebnis. Die Staatsregierung ist entlastet.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN und der CSU)

Präsidentin Ilse Aigner: Es liegen zwei Meldungen zu Zwischenbemerkungen vor. Die erste Intervention ist von Prof. Hahn.

Prof. Dr. Ingo Hahn (AfD): Geschätzter Herr Pohl, Sie sind ja der Vorsitzende des Untersuchungsausschusses zur zweiten Stammstrecke gewesen, und Sie sind FREIER WÄHLER. Eben in der Debatte hier wurde auch erwähnt, dass die FREIEN WÄHLER in der Legislatur davor von der zweiten Stammstrecke gar nicht begeistert waren und das eigentlich als Fehlprojekt sahen. Jetzt sind Sie sozusagen mitverantwortlich, sind mit eingestiegen, haben sich auch nicht dagegen gewehrt. Ihre Argumentation war sinngemäß: Da sind jetzt schon so viele Milliarden investiert worden in diese Münchner Löcher, so nenne ich das mal. Wir haben ja an Marienplatz und Hauptbahnhof zwei große Löcher in der Erde, wo auch jeden Tag immer mehr Geld verschwindet.

Meine Frage ist jetzt: Wo ist die Reißleine, wenn da immer mehr Geld sozusagen versenkt wird, es aber nicht fertig wird? – Es wird immer teurer, es wird aber nicht fertig. Die Kostenanalyse war ja am Anfang schon sehr fraglich. Wo ist da für Sie das Limit? Welchen Betrag kann man noch reinstecken, und dann müsste man vielleicht doch irgendwann die Reißleine ziehen?

Präsidentin Ilse Aigner: Herr Kollege Pohl, bitte.

Bernhard Pohl (FREIE WÄHLER): Sehr einfach. Wenn Sie ein Auto kaufen und eine Anzahlung in Höhe von 30 % leisten, die verloren ist, wenn Sie das Auto wieder abbestellen, dann werden Sie sich vielleicht überlegen, das Auto doch zu nehmen, obwohl es vielleicht ein günstigeres und besseres Auto gibt. Ja, wir waren nicht begeistert von dem Projekt "Zweite Stammstrecke". Da gibt es auch nichts zurückzunehmen. Die Entscheidung ist gegen unsere Stimme gefallen. Aber wie gesagt, wir haben jetzt so viel investiert, 3,1 Milliarden. Deswegen wird die zweite Stammstrecke weitergebaut.

Wenn Sie jetzt eine Kostenobergrenze wissen wollen – der Kollege Baumgärtner hat ja mal 14 Milliarden in den Raum geworfen; ich wurde genau dazu befragt, was ich dazu sage –, sage ich Ihnen: Nein, ich bin kein Roulettespieler. Ich bin kein Hellseher. Ich weiß es nicht. Das ist eine Frage, deren Antwort davon abhängt, wie lange das braucht und was zu dem Projekt eventuell noch dazukommt – U9, ja oder nein.

Präsidentin Ilse Aigner: Herr Kollege.

Bernhard Pohl (FREIE WÄHLER): Wir müssen als Parlament dafür sorgen, dass es in einem vertretbaren Kostenrahmen bleibt. Das kann ich Ihnen zusagen.

Präsidentin Ilse Aigner: Noch eine Intervention von Kollegen Dr. Runge.

Dr. Martin Runge (GRÜNE): Herr Pohl, Sie haben richtigerweise gesagt, der Bau- und Finanzierungsvertrag vom April 2011 war nicht im Untersuchungszeitraum. Der sogenannte vierte Nachtrag war aber im Untersuchungszeitraum, nämlich 2016. Damals, mit diesem sogenannten vierten Nachtrag, sind alle Regelungen zu einem Kostendeckel und auch zu Fristen rasiert worden. Damals war das Bayerische Innenministerium zuständig.

Ich frage Sie aber etwas anderes: Glauben Sie allen Ernstes, so wie es in Ihrem Bericht heißt, dass der Finanzmittelbedarf für die zweite Stammstrecke keinerlei Auswirkungen auf die Finanzierung bzw. Realisierung anderer Verkehrsprojekte hätte, nur weil die Staatsregierung es zugesichert hat? Wenn die Staatsregierung sagen würde, die Erde ist eine Scheibe, würden Sie das dann auch bestätigen? – Habe ich noch Zeit für zwei Zitate aus dem Finanzministerium?

Präsidentin Ilse Aigner: 15 Sekunden.

Dr. Martin Runge (GRÜNE): Zitat Finanzministerium:

Zur Fortsetzung einer soliden Haushaltspolitik kann daher nicht ausgeschlossen werden, dass das StMB zusätzliche Ausgaben durch Einsparungen an anderer Stelle finanzieren muss. Aus Sicht des Staatshaushalts wird daher empfohlen, mit künftigen SPNV-Mehrbestellungen sowie weiteren Maßnahmen und Projekten im Verkehrsbereich restriktiv umzugehen.

Solche Zitate finden sich reihenweise auch in den jetzigen Ansagen.

Präsidentin Ilse Aigner: Eines passt schon Herr Runge. Danke.

Dr. Martin Runge (GRÜNE): Ich bin ja gar nicht mehr im Zitat, sondern ich bin jetzt wieder bei O-Ton Martin Runge.

Präsidentin Ilse Aigner: Aber jetzt ist die Redezeit zu Ende.

Dr. Martin Runge (GRÜNE): Ich bin ja wieder bei O-Ton Martin Runge, geschätzte Frau Präsidentin.

Präsidentin Ilse Aigner: Jetzt ist aber die Redezeit zu Ende. Jetzt hat Herr Pohl das Wort.

(Zuruf: Ruhe!)

Herr Pohl.

Bernhard Pohl (FREIE WÄHLER): Herr Kollege Runge, "quod scripsi, scripsi". Was ich geschrieben habe, habe ich geschrieben. Natürlich bleibt es dabei. Sie sind so lange dabei, dass Sie das Haushaltsrecht kennen. Wir stellen derzeit Jahreshaushalte auf, vielleicht künftig wieder Doppelhaushalte. Was wir als Haushaltsgesetzgeber dort hineinschreiben, das ist die Wahrheit. Das zählt.

(Dr. Martin Runge (GRÜNE): Völlig falsch! Völlig falsch!)

Wenn Sie irgendwann mal Regierungsverantwortung haben sollten und dann der Meinung sein sollten,

(Alexander König (CSU): Das ist aber ein sehr hypothetischer Hinweis!)

dass Regionalprojekte zugunsten der zweiten Stammstrecke hintanstellen müssen, dann haben wir das auch zu akzeptieren. Diese Regierung und diese Koalition haben jedenfalls genau das Gegenteil verkündet. Sie können sich darauf verlassen, gerade die FREIEN WÄHLER als die Partei des ländlichen Raums, der Regionen, werden peinlich genau darauf achten, dass diese Befürchtung von Ihnen nicht eintritt und dass Gröbenzell sicher nicht vor Dingolfing bevorzugt wird.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN und der CSU – Zuruf des Abgeordneten Dr. Martin Runge (GRÜNE))

Präsidentin Ilse Aigner: Vielen Dank, Herr Pohl. Als Nächstes erteile ich dem Kollegen Prof. Hahn für die AfD-Fraktion das Wort.

(Beifall bei der AfD)

Prof. Dr. Ingo Hahn (AfD): Frau Präsidentin, meine sehr verehrten Damen und Herren! Die Ereignisse und vor allem die Ergebnisse des Untersuchungsausschusses zeigen deutlich, dass die Verantwortung für das Stammstreckendesaster beim Freistaat Bayern, bei der Bayerischen Staatsregierung, bei Ministerpräsident Dr. Markus Söder sowie beim CSU-geführten bayerischen Bauministerium liegt. Es bleibt auch eine bemerkenswerte Erkenntnis zusätzlich. Zitat: "kein Gewinnerthema". Kein Gewinnerthema seien die Verzögerungen und die Kostenexplosionen des Projektes gewesen. So hat sich ein leitender Mitarbeiter – hören Sie zu, Herr Minister Herrmann, nämlich ein leitender Mitarbeiter von Ihnen – der Bayerischen Staatskanzlei geäußert. Schriftlich! Man wusste also schon seit Längerem von den Problemen. Letztlich waren solche Aussagen aus der Staatskanzlei wahrscheinlich der Grund, weshalb die Öffentlichkeit so lange über das Projektchaos im Dunkeln gelassen wurde.

Daraus resultieren nun zwei mögliche Szenarien. Entweder wusste Ministerpräsident Söder um die Verzögerung und hielt dieses Wissen bewusst zurück, wahrscheinlich um seine vermeintliche Kanzlerkandidatur nicht zu konterkarieren; oder der Herr Ministerpräsident – ja, wo ist er denn? Er ist nicht da. – hat schlichtweg keine Ahnung davon, was in seiner eigenen Staatskanzlei vor sich geht. In keinem von beiden Fällen ist das eine gute Werbung für einen Ministerpräsidenten Söder, der bald wiedergewählt werden möchte. Es bleibt ein sehr starkes Geschmäckle.

Aber keine Sorge, werte CSU, Sie befinden sich in bester Gesellschaft mit dem Rest der Republik. Nirgendwo in Deutschland werden noch große Bauprojekte im kalkulier-

ten Kosten- und Zeitrahmen fertiggestellt. Sie haben lediglich bewiesen, dass auch die CSU es nicht besser kann als etwa die Berliner SPD beim Flughafen BER.

Aber zurück zur Stammstrecke. Der aktuelle Baustand nach sechs Jahren Planung und weiteren sechs Jahren Bauzeit ist extrem rückständig. Bis dato wurde kein einziger Meter Tunnel vorangetrieben. Noch nicht einmal die Rohbauarbeiten der Haltepunkte Hauptbahnhof und Marienhof sind fertiggestellt. Infolge der Zeugenbefragungen wissen wir nun, dass die Deutsche Bahn wesentliche Umplanungen östlich vom Marienhof völlig eigenmächtig durchgeführt hat, also ganz ohne Rücksprache mit dem geldgebenden Freistaat Bayern. Hat die Staatsregierung etwa die Kontrolle darüber verloren? Denn diese von der Deutschen Bahn als "Optimierungen" bezeichneten Umplanungen sind zu einem wesentlichen Teil für die Verzögerungen und die Kostenexplosion bei einem Betrag von ursprünglich 3,8 Milliarden Euro auf mittlerweile und vorerst 7,2 Milliarden Euro verantwortlich. Weitere Kostensteigerungen – wir haben es gerade von Herrn Pohl von den FREIEN WÄHLERN gehört – sind leider zu erwarten. Sie haben hier die Zahl von 14 Milliarden Euro ins Spiel gebracht.

(Bernhard Pohl (FREIE WÄHLER): Nein, nein, nicht ich!)

14 Milliarden Euro unseres Steuergeldes, was in diesen Münchner Löchern versickern kann. Meine Damen und Herren, was für ein respektloser Umgang mit den Steuerzahlern!

(Beifall bei der AfD)

Ich frage mich: Hat diese Regierung nach so vielen Jahren des untätigen Zuschauens und nach diversen Umplanungen denn endlich einmal vor einzugreifen? Der Untersuchungsausschuss Stammstrecke ist abgeschlossen; aber das Baudesaster geht in die nächste Runde. Sollte die Intransparenz der Politik der Bayerischen Staatsregierung weiter Bestand haben, sehen wir für das Projekt der zweiten S-Bahn-Stammstrecke München kein Licht am Ende des Tunnels. Nein, wir sehen ja nicht einmal überhaupt einen Tunnel, an dem das Licht am Ende auch nur leuchten könnte. Meine Damen

und Herren, wir als AfD-Fraktion werden die Staatsregierung auch weiterhin an ihre Verantwortung erinnern sowie solchen maßlosen Steuerverschwendungen entgegenwirken, und zwar überall.

In der Sache der zweiten Stammstrecke wurde den Bürgern Bayerns eine vollständige Aufklärung leider verwehrt. Aber auch die Regierungsära der Entscheidungsträger dieses Projektes wird einmal enden. Spätestens dann wird die Wahrheit ihren Weg ans Licht finden. Denn während die CSU für Intransparenz sorgt, klären wir die Bürger auf.

(Beifall bei der AfD)

Erster Vizepräsident Karl Freller: Als nächste Rednerin rufe ich die Kollegin Inge Aures für die SPD-Fraktion auf. Frau Kollegin Aures, bitte schön.

(Beifall bei der SPD)

Inge Aures (SPD): Herr Präsident, liebe Kolleginnen, liebe Kollegen! Heute ist es so weit: Der Untersuchungsausschuss Stammstrecke ist auf der Zielgeraden angekommen. Die zweite S-Bahn-Stammstrecke ist untersucht. Wir haben in 20 Sitzungen insgesamt 35 Zeugen vernommen.

Ich möchte zunächst allen Kolleginnen und Kollegen, die im Ausschuss vertreten waren, allen voran meiner Stellvertreterin Natascha Kohnen, danken. Aber natürlich danke ich auch dem Vorsitzenden, dir, lieber Bernhard Pohl, und deinem Stellvertreter Jürgen Baumgärtner, Danke schön für das kollegiale Miteinander. Ich möchte außerdem ausdrücklich den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern danken, von denen heute einige oben auf der Tribüne sitzen. Sie haben die eigentliche Arbeit geleistet – Daniel Schön mit der ganzen Truppe, Rebecca und wie sie alle heißen. Ohne euch wären wir aufgeschmissen gewesen. Das muss ich in aller Deutlichkeit einmal sagen. Dazu zähle ich auch den Herrn Ebner, der immer wieder zugeflüstert hat.

(Beifall bei der SPD sowie Abgeordneten der GRÜNEN und der FDP)

Unser Dank gilt natürlich auch den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Landtagsamtes, die wirklich Großartiges geleistet haben. Dazu gehören auch die Stenografen sowie auch Frau Hohagen und Frau Albrecht an der Spitze, die alles koordiniert haben. Alles hat sich wunderbar gefügt. Ich denke aber, dass auch sie am Ende des Untersuchungsausschusses am Rande ihrer Kapazitäten angelangt waren. Für uns gilt aber auch: Wir sind froh, dass wir den Untersuchungsausschuss Stammstrecke jetzt abschließen können.

Mein Dank gilt speziell auch der Presse, die Großartiges geleistet hat. Die Journalisten mussten wirklich vieles auf den Weg bringen und sind in vielen Sitzungen dabei gewesen. Das ist aller Ehren wert. Ich möchte noch einmal sagen, dass wir ein gutes Miteinander hatten. Wir haben einen guten Stil gepflegt.

Aber wie bei der Tour de France liefen die Etappen eigentlich sehr gut. Der eine oder andere Auffahrunfall hat sich dennoch ereignet. Liebe Regierungsparteien, bei der Bergwertung seid ihr aber plötzlich ausgestiegen. Die Bergwertung habt ihr nicht mehr gemeinsam mit uns gemacht. Darüber gehen die Meinungen heute diametral auseinander. Das hörte man auch heute in den Reden.

Ich denke, es ist wichtig zu wissen, dass das zur Folge hat, dass es jetzt vier Abschlussberichte gibt. Unser Abschlussbericht der SPD-Fraktion ist gemeinsam mit Kollegen der FDP-Fraktion vorgelegt worden. Lieber Sebastian Körber, ich möchte dir und deinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für das gute Miteinander ganz besonders herzlich danken.

Ich gehe heute nicht auf einzelne Zahlen ein, sondern nehme eine politische Bewertung vor; denn bei den Vernehmungen war auffällig – im Gegensatz zu dem, wie es der Kollege Pohl empfunden hat –, dass einige Zeugen präzise Angaben gemacht haben, während gut bezahlte Beamte plötzlich an Gedächtnisschwund gelitten haben. Das lässt Fragezeichen auftauchen. Der "Gehorsam für den Meister", möchte ich mal sagen, war ihnen anzumerken. Das hat man gespürt: Bevor man seine eigene Karrie-

re riskiert, erinnert man sich lieber an nichts mehr. Ein Schelm, wer Böses dabei denkt.

(Beifall bei der SPD sowie Abgeordneten der GRÜNEN und der FDP)

Tatsache ist aber, dass die Kostenexplosion bekannt war. Die Kostenexplosion von 3,8 auf 7,2 Milliarden Euro und die Verzögerung der Fertigstellung, statt 2028 nunmehr 2037, waren seit zwei Jahren bekannt. Das war auch Herrn Bundesminister Andreas Scheuer von der CSU bekannt. Im Bauministerium sind mit Herrn Dr. Reichhart, Ministerin Schreyer und Herrn Bernreiter drei Minister in dieser Zeit verschlissen worden. In der Staatskanzlei, in der Schaltzentrale, war Dr. Markus Söder sozusagen am Ruder.

Ich möchte außerdem der Staatsrätin Karolina Gernbauer danken; denn sie hat in Rot hingeschrieben: "Alarm!" Aber leider hat keiner auf diese Warnung gehört. Niemand hat etwas unternommen. Aber Danke, dass Sie sich getraut haben zu warnen.

Ich möchte natürlich die Bahn nicht außen vor lassen. Ich attestiere: Kein einziger Zeuge, den wir vernommen haben, hatte eine Erklärung dafür, wieso man über zwei Jahre hinweg geschwiegen und diese Zahlen nicht veröffentlicht hat. Deshalb liegt es eigentlich auf der Hand, dass Ministerpräsident Dr. Söder als damals möglicher Kanzlerkandidat geschützt werden musste, dass die Zahlen unter dem Tisch gehalten wurden und dass die Öffentlichkeit nicht informiert wurde. Niemand sollte von diesem Drama, das sich damals schon angebahnt hat, erfahren. Im Rückblick konstatiert man heute: Damals haben die CSU und die FREIEN WÄHLER immer abfällig nach Berlin auf den Hauptstadtflughafen BER gezeigt, jetzt zeigt der Zeigefinger umgekehrt auf die Verantwortlichen in München und Bayern.

"Kein Gewinnerthema", stand in den Akten, "Behandlung erst nach der Bundestagswahl." Eine interne Mail vom Dezember 2020 – man war sich einig, dass der Ministerpräsident sich zu diesem Thema nicht äußern sollte. So wurde in der Staatskanzlei weiter gehandelt. Spitzengespräche, die eigentlich zwischen Minister, Ministerpräsident und Bund und Bahn notwendig waren, sind absichtlich nicht geführt worden.

Herr Seehofer war ein guter Zeuge; denn er hat ganz klar und präzise alles aus dem Kopf gewusst. Er musste keine Akten heranziehen. Er hat uns deutlich gemacht, wie in seiner Amtszeit dieses schwere Projekt der zweiten Stammstrecke angelegt war: regelmäßige Berichte im Kabinett, Spitzengespräche mit der Bahn, Chefsache und ständige Kontrolle.

Auch Ministerin Schreyer hat als einzige Frau, als Dame – damals hat sie ihren Mann gestanden, das möchte ich ihr in aller Deutlichkeit heute attestieren –, diesen Vorgang ausführlich, kontinuierlich und nachhaltig immer wieder an die Staatskanzlei gemeldet und darauf aufmerksam gemacht, dass ein Desaster droht.

Was ist aus alledem geworden? – Alle Hilferufe sind verhallt. Man hat geschwiegen. Man hat Frau Schreyer auflaufen lassen. Sie ist beim Ministerpräsidenten abgetropft. Wir wünschen ihr für das, was sie vor sich hat, alles Gute.

Auffällig ist auch noch, dass Frau Schreyer ohne Begründung plötzlich ihr Ministeramt verloren hat, dass sie als Ministerin abgesetzt wurde und dass Herr Bernreiter einfach das Amt übernommen hat. Ich attestiere Frau Schreyer hiermit noch einmal ausdrücklich, dass sie den Sachverhalt überrissen hat, dass sie auch wollte, dass sowohl der Landtag als auch die Öffentlichkeit informiert wird. Herr Söder hat das aber verhindert.

Für uns als SPD-Fraktion ist deshalb noch einmal wichtig zu sagen, dass die zweite Stammstrecke für die Metropole München von großer Bedeutung ist. Liebe Kolleginnen und Kollegen, wenn wir eine Klimawende wollen, dann müssen alle daran arbeiten. Die Steuerzahler und Steuerzahlerinnen haben ein Recht darauf zu wissen, was mit ihrem Geld passiert.

(Beifall bei der SPD, den GRÜNEN und der FDP)

Ich komme mal zum unsäglichen Duo Scheuer und Pofalla. Man kennt sich ja aus CSU und CDU, man tauscht die Handynummern aus, man gratuliert sich zum Geburtstag. Was man aber mit dem Bau der Stammstrecke tut, darum hat man sich nicht

gekümmert. Keine Kostenexplosion, man hat sich überhaupt nicht ausgetauscht. Interessant, dass sich beide Herren um gar nichts gekümmert haben. Die sind mit diesem Riesenprojekt fahrlässig – im Rückblick muss man jetzt sagen: vielleicht grob fahrlässig – umgegangen.

Scheuer hat sogar bei uns im Ausschuss nicht die Wahrheit gesagt. Später hat sich durch Minister Wissing belegen lassen, dass Unterlagen, die zu haben er bei uns verneint hat, im Bundesministerium vorhanden waren. Also, die Briefe sind dort gelandet, er wollte es uns aber halt nicht bestätigen.

Das Verhalten im Untersuchungsausschuss uns Abgeordneten gegenüber war total überheblich. Ich möchte im übertragenen Sinne sagen: Man hat sich hingestellt, hat mit den Hosenträgern geschmalzt und gesagt: Was kostet die Welt? Was ihr sagt und was ihr macht, das interessiert uns nicht, sondern wir haben uns einfach salopp darüber hinweggesetzt.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, wichtig ist auch der Bahnvorstand Dr. Lutz. Er hat sich zwei Jahre gar nicht um dieses Projekt gekümmert und hat sich auch nicht dafür interessiert. Man fragt sich nur, wofür dieser Mann überhaupt sein Geld bekommt. Ich sage dem Bundesverkehrsministerium – das muss mal noch der Kollege von der FDP übernehmen –, man sollte schon mal darüber nachdenken, ob man so einen Vorstand, der sich um solche Großprojekte überhaupt nicht kümmert, überhaupt braucht. Er hat zwei Jahre geschlafen. Man muss das in aller Deutlichkeit sagen.

Lieber Kollege Pohl, du bist ein feiner Kerl, aber heute hast du dir die Welt – so möchte ich es einmal sagen – ein bisschen schöngeredet.

(Heiterkeit des Abgeordneten Bernhard Pohl (FREIE WÄHLER))

Es hilft uns leider nicht, die Schuld immer nur bei den anderen zu suchen.

(Beifall bei der SPD, den GRÜNEN und der FDP)

Ihr könnt letzten Endes sagen, was ihr wollt. Der Freistaat Bayern, der Minister Bernreiter, alle sagen immer, der Freistaat Bayern habe ja mit dem Bahnprojekt überhaupt nichts zu tun, die Bahn sei dran schuld. Die Fakten sprechen eine andere Sprache; das muss man deutlich sagen. Die Bahn hatte die Zahlen genannt. Sie sind in der Staatskanzlei über zwei Jahre ignoriert worden.

Ich möchte deshalb abschließend noch einmal sagen: Die Staatsregierung unter der Federführung von Ministerpräsident Söder hat gezeigt, dass sie nicht in der Lage ist, Großprojekte abzuwickeln. Jeder – in Anführungszeichen – "kleine Bauernbürgermeister", der einen Kindergarten baut, hat eine andere Disziplin, eine andere Organisation; er hat einen Kostenplan und einen Zeitplan. Das ist hier überhaupt nicht so gewesen. Man zeigt den Bürgerinnen und Bürgern gegenüber keinerlei Verantwortungsbewusstsein. Es sind immer noch Steuergelder, die hier im Landtag bearbeitet werden, und nicht das Geld der CSU und auch nicht das Geld der FREIEN WÄHLER.

(Beifall bei der SPD, den GRÜNEN und der FDP)

So denke ich, es ist wichtig, dass die Abwicklung dieser Projekte zukünftig anders verlaufen muss: nicht dilatorisch. Bisher war es dilettantisch. Deshalb muss da letzten Endes mehr Professionalität rein.

Ich setze deshalb auf den neuen Landtag, der diesen Unterausschuss, der eingesetzt worden ist, sicher, so wie es aussieht, noch zwei Amtsperioden weiter betreiben muss. Schaut auf das Geld der Steuerzahlerinnen und Steuerzahler!

An die Adresse der FREIEN WÄHLER möchte ich noch einmal sagen: Passt in eurer Koalition mal ein bisschen auf! Der Herr Kreuzer hat die Informationen schon gehabt; euch hat man sie nämlich vorenthalten. Also, seid auf der Hut; der Gegner sitzt überall. In diesem Sinn alles Gute und Glückauf!

(Allgemeine Heiterkeit – Anhaltender Beifall bei der SPD, den GRÜNEN und der FDP)

Erster Vizepräsident Karl Freller: Meine sehr geehrten Damen und Herren! Bevor ich den nächsten Redner aufrufe, gestatte ich mir am vorletzten Parlamentstag eine Ausnahme und begrüße die Bürgermeisterin meiner Heimstadt, Frau Petra Novotny.

Ich komme damit zum nächsten Redner und möchte Herrn Sebastian Körber von der FDP-Fraktion aufrufen. Bitte schön, Herr Abgeordneter Körber.

Sebastian Körber (FDP): Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich möchte auch damit beginnen, mich zu bedanken, gerade auch beim Vorsitzenden, der den Ausschuss, wie ich finde, sehr objektiv geführt und geleitet hat. Ich bedanke mich insbesondere auch bei den SPD-Kollegen. Wir legen hier – ich darf das auch im Namen meines Kollegen Albert Duin sagen – einen gemeinsamen Bericht vor.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, wenn man sich das Ganze anschaut, dann kann ich nahtlos da anschließen, wo die Kollegin Aures aufgehört hat, und kann Dinge weglassen, die sie schon genannt hat.

Es geht ja im Wesentlichen darum: Hier wurde dieses ganze Desaster verheimlicht. Lieber Kollege Pohl, ich habe da eine diametral andere Auffassung: Es ist aus meiner Sicht glasklar belegt, dass Markus Söder es eben liegen lassen hat, weil er Kanzler werden wollte.

(Beifall bei der FDP und den GRÜNEN)

Sie können das ja in diesen Minuten wieder sehen. Wo ist denn Markus Söder gerade? – Auf seinem Platz ist er nicht. Er sitzt gerade bei seinen CSU-Bundestagsabgeordneten in Kloster Andechs. Auf "tagesschau.de" kann man gerade nachlesen: CSU stellt ein Wahlprogramm für ganz Deutschland vor. – In der CDU unkt man schon wieder, ob Markus Söder nicht Kanzlerkandidat werden möchte. Die CSU hat für die bayerische Landtagswahl ja ein Wahlprogramm von 20 Seiten ohne Inhalt vorgelegt. Da sieht man doch, wo die Prioritäten von Markus Söder sind. Er ist doch nicht einmal jetzt da, wo es um das größte Infrastrukturdesaster hier im Freistaat Bayern geht.

Seine Priorität liegt auf seiner Karriereplanung und der seiner Partei. Deswegen sitzt er gerade im Kloster Andechs und nicht in der Staatskanzlei und nicht auf seinem Sitz hier bei uns im Bayerischen Landtag, wo er eigentlich hingehört, meine sehr verehrten Damen und Herren.

(Beifall bei der FDP, den GRÜNEN und der SPD – Tanja Schorer-Dremel (CSU):
Im Gegensatz zu euch wird er im Herbst auch noch im Landtag sein! – Tobias Reiß (CSU): Ihre Karriere ist im Oktober zu Ende! – Staatsminister Dr. Florian Herrmann: Sie verbreiten Unwahrheiten!)

– Herr Staatskanzleiminister, Sie können ja gerne gleich reden.

(Tobias Reiß (CSU): Das hätte wenigstens Qualität, wenn er reden würde!)

Am 26.06.2020 hat ja die Frau Staatsministerin Schreyer die Staatskanzlei bereits informiert. Das Ganze wurde dann eben dilatorisch und reaktiv behandelt. Das heißt auf gut Deutsch gesagt: Meine sehr verehrten Damen und Herren, dort in der Staatskanzlei haben Beamte – nicht Parteimitglieder, Beamte! – aufgeschrieben, dass das kein Gewinnerthema ist, dass es aus dem Wahlkampf rauszuhalten sei. Das haben Beamte aufgeschrieben; ich weiß gar nicht, warum die heute noch in Amt und Würden sind. Beamte haben doch im Freistaat Bayern, meine sehr verehrten Damen und Herren, verdammt noch mal neutral zu sein.

(Staatsminister Dr. Florian Herrmann: Außer die, die damals von der FDP eingepflanzt wurden!)

– Der Herr Staatsminister kann ja gleich noch sprechen und erklären, warum er seine Beamten, die da von Wahlkampf schwadronieren und das auch noch schriftlich vermerken, noch in Amt und Würden hält.

Lieber Kollege Pohl, wir können uns ja noch eines anschauen. Es ist doch ganz klar. Sie haben die Chronologie angesprochen. Am 30.11.2020 war in der Staatskanzlei – da würde mich sehr interessieren, was Staatsminister Herrmann dazu ausführt – An-

dreas Scheuer, also Mister Mautmurks, der uns gerade 243 Millionen Euro kosten wird; der war da ja irgendwie, entweder virtuell oder auch persönlich, wir wissen es nicht.

Ich zitiere Ihnen mal aus der "Süddeutschen Zeitung", also nicht aus Unterlagen. Demnach ist nämlich in einer internen Mail der Staatskanzlei vom 01.12.2020 Folgendes zu lesen: Man war sich einig, dass MPr – das ist die Abkürzung für Ministerpräsident, Anmerkung meinerseits – sich zu dem Thema nicht äußern sollte. Man will das Ganze dilatorisch behandeln bis nach der Bundestagswahl.

Also, da gibt es geheime Gespräche neben dem Verkehrsministerium, das dafür zuständig wäre. Kollegin Aures hat es ja ausgeführt. Die Verkehrsministerin Schreyer ist völlig außen vor gelassen worden. Da gibt es dann geheime Gespräche mit Andreas Scheuer, also dem zuständigen Bundesverkehrsminister, der natürlich – lieber Kollege Pohl, da bin ich ja bei Ihnen – hätte handeln und eingreifen können. Da gab es also vertrauliche Gespräche, wo man festgelegt hat, wie mit der Sache umzugehen ist: eben ganz im Sinne von einer Person. Das ist die Person Markus Söder. Der wollte nämlich damals – das konnten wir überall lesen – Kanzler werden und hat das Ganze liegen lassen.

Sein Vorgänger Horst Seehofer hat uns ja ganz klar berichtet. Er hat es besser gemacht. Er hat sich jeden Monat im Kabinett Zahlen berichten lassen, hat, meine sehr verehrten Damen und Herren, die Deutsche Bahn zu Spitzengesprächen eingeladen und hat nach eigener Aussage – das sind ja seine Worte, nicht meine – immer Zahlen bekommen, wenn er welche gebraucht hat. Die einzige Person, die gar keine Zahlen haben wollte, war Markus Söder, weil der ja anderes im Sinne hatte; der wollte ja Kanzler werden.

Wen betrifft das jetzt am allermeisten? – Das sind die 900.000 Pendlerinnen und Pendler da draußen, die jeden Tag über diese Stammstrecke fahren, im Stau stehen. Markus Söder waren die halt ziemlich egal. Die paar Milliarden Euro, die das jetzt

mehr kostet, die waren Markus Söder auch völlig wurscht. Es wird ja gerade im Haushalt – –

Wenn ich gerade den Kollegen Baumgärtner sehe: Der hat ja von 14 Milliarden, nicht von 7 Komma irgendwas Milliarden gesprochen. Ich teile übrigens seine Einschätzung. Herr Bernreiter, man macht sich da gar nicht ehrlich; das sollte man endlich mal machen. Wenn man sich die Baupreissteigerungen anschaut: Es wird wahrscheinlich ein zweistelliger Milliardenbetrag werden – da muss man weder Bauexperte noch Hellseher sein –, den das ganze Projekt einmal kosten wird. Das ist das Geld der Steuerzahlerinnen und Steuerzahler. Ich bin mal gespannt, wie Sie das denen erklären.

Was haben Sie denn im Haushalt gerade gemacht? – Sie haben einmalig ein paar Hundert Millionen bereitgestellt, um jetzt halt mal schnell – – Das ist natürlich reiner Zufall, so wie andere Menschen der CSU zufällig Geld spenden, wenn sie tolle Mietverträge haben; dazu kommen wir später noch. Es ist aber natürlich reiner Zufall, dass man im Jahr der Landtagswahl einfach mal ein paar Hundert Millionen mehr für das Projekt Stammstrecke bereitstellt, nachdem man bereits vorher Regionalisierungsmittel zweckentfremdet hat.

Diese Regionalisierungsmittel sind ja eigentlich dafür da, dass wir, wo es notwendig wäre, Taktverdichtungen machen: in den ländlichen Räumen, in allen anderen Städten als München. Bayern ist halt eben nicht nur München, wie das vielleicht Markus Söder und die CSU denken. Bayern ist ein bisschen größer. Es geht um Gelder für Taktverdichtungen, dass da halt auch mal ein 30-Minuten-Rhythmus gefahren werden kann. Manchmal würde den Menschen auch ein 15-Minuten-Rhythmus helfen. Oder dass wenigstens mal alle zwei Stunden noch irgendwo eine S-Bahn fährt, etwa bei uns im Verkehrsverbund Nürnberg. Das kann dann halt eben gerade nicht mehr stattfinden. Oder dass dann auch eine Strecke reaktiviert wird.

Ich möchte das gerne, wie Sie alle, gerade von den für die ländlichen Räume zuständigen FREIEN WÄHLERN hören; ich sehe sie gerade nicht. Sie können dann ihre Re-

aktivierungen vor Ort nicht durchführen, weil alles Geld, was wir gerade haben, in die Stammstrecke gepumpt wird. Und das sind ja eben nicht die Gelder, die gerade eingeplant sind. Das waren ja mal 42 Millionen Euro. Aktuell sind es jährlich – meine sehr verehrten Damen und Herren, jedes Jahr – 200 Millionen Euro, die zur Finanzierung in diese Stammstrecke fließen werden. Diese Geldbeträge sind zu verdoppeln. Herr Bernreiter, ich bin einmal gespannt, wie das umgesetzt wird und wie Sie das den Bürgerinnen und Bürgern erklären wollen, wenn es bei 10 oder 12 Milliarden Euro jedes Jahr 400 oder 500 Millionen Euro sind. Da bin ich einmal gespannt. Ihre Antwort ist eine ganz schlichte: Der Bund soll mehr Geld geben. – Klar, das kann man immer sagen, aber es ist eigentlich Ihre Aufgabe. Sie als Freistaat Bayern sind natürlich – wie Sie eigentlich wissen – für den Schienenpersonennahverkehr zuständig. Deswegen ist es eine Landesaufgabe. Da kann man noch so oft sagen, der Bund solle mehr Geld geben. So einfach läuft das halt nicht.

Sie pumpen alles Geld in dieses Projekt der zweiten S-Bahn-Stammstrecke, haben es verschlafen und liegen lassen, nur weil eine Person ihre Karriere über das Wohl Bayerns gestellt hat.

(Tanja Schorer-Dremel (CSU): Wenn einer alles für Bayern getan hat, dann ist das der Ministerpräsident!)

Er wollte Bundeskanzler werden. Sie können das gerade alles bei "tagesschau.de" nachlesen; das sind gar nicht meine Worte. Das schreiben Journalisten und berichten über das, was gerade in Andechs passiert. Daran können Sie nämlich sehen, wie wichtig es Markus Söder ist; er wäre sonst da.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, ich bin sehr gespannt, wie uns Herr Staatsminister Herrmann sicherlich gleich erklären wird, was es mit diesem Geheimgespräch – er war anscheinend ja anwesend – auf sich gehabt hat und warum Andreas Scheuer frisch und frei erklärt hat, dass – ich zitiere noch einmal abschließend – man sich einig

darin sei, dass der Ministerpräsident sich zu dem Thema nicht äußern und man das Ganze dilatorisch bis nach der Bundestagswahl behandeln sollte.

(Beifall bei der FDP)

Erster Vizepräsident Karl Freller: Vielen Dank, Herr Abgeordneter Körber. – Nächster Redner ist der Kollege Jürgen Baumgärtner von CSU-Fraktion. Bitte schön, Herr Baumgärtner, Sie haben das Wort.

Jürgen Baumgärtner (CSU): Herr Präsident, meine Damen und Herren! Ich darf mich zunächst bei allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und guten Geistern bedanken, die es ermöglicht haben, dass wir gut aufklären konnten. Ich danke auch den Kolleginnen und Kollegen für das gute Miteinander. Sie spüren schon: Würde man jetzt den Wahlkampf abziehen, bliebe faktisch nichts übrig.

(Heiterkeit bei der CSU und den FREIEN WÄHLERN – Sebastian Körber (FDP):
Hat aber blöderweise keiner geklatscht!)

Ich will aber noch einige Sachen geraderücken. Zum Kollege Körber, dem Rabauzi, komme ich noch. Kollege Schuberl hat die Frage gestellt: ländlicher Raum versus zweite Stammstrecke. – Diese Frage stellt sich für die CSU-Fraktion und auch für die FREIEN WÄHLER nicht. Wir sind nämlich keine Klientelpartei. Wir sind keine Nischenpartei. Wir vertreten und verfechten die Interessen ganz Bayerns, meine Damen und Herren.

(Beifall bei der CSU und den FREIEN WÄHLERN)

Die Beschlusslage in den Fraktionen ist klar und deutlich: Wir wollen die zweite Stammstrecke. Die zweite Stammstrecke ist unverzichtbar, wenn man die Klimakrise bewältigen will. Im Übrigen ist es auch wichtig, dass wir die zweite Stammstrecke organisieren, weil sie eine Redundanzfrage ist. Lieber Kollege Runge, den ich wirklich sehr schätze:

(Dr. Martin Runge (GRÜNE): Oh!)

Die Verarbeitung eines Lebenstraumas ist nicht Aufgabe eines Untersuchungsausschusses; ich sage das ausdrücklich.

(Beifall bei der CSU und den FREIEN WÄHLERN)

Jeder der Kolleginnen und Kollegen hat schon einmal Abstimmungen verloren. Manche Lebensträume sind geplatzt, und man hat sich für diese zweite Stammstrecke aus guten Gründen entschieden. Aber – und das sollen Sie wissen – Sie haben mich in der Frage, ob wir einen Ringschluss in München brauchen, sehr an Ihrer Seite. Ich bin im Übrigen auch sehr davon überzeugt, dass wir auch die Außenäste stärken müssen. Just derjenige, der diesen Vertrag verhandelt, uns dieses ganze Desaster eingebrockt und die Grundlage für all das gelegt hat, kommt im Übrigen aus der FDP. Das war der Kollege Zeil.

(Tanja Schorer-Dremel (CSU): Hört, hört!)

Als Brandstifter wollen Sie sich heute also als Feuerwehrmann feiern lassen. Kollege Körber, wo gibt es denn so etwas?

(Beifall bei der CSU sowie Abgeordneten der FREIEN WÄHLER – Sebastian Körber (FDP): In welchem Jahr soll das denn gewesen sein?)

Und dann suggerieren die superselbstbewussten Parlamentarier der FDP und GRÜNEN: Die Staatsregierung sagt, die Staatsregierung sagt, die Staatsregierung sagt. – Nein, meine Damen und Herren, das Parlament sagt: Wir sind die Haushaltsgesetzgeber und werden uns sehr dafür einsetzen, dass es sowohl für die Stammstrecke als auch für den ländlichen Raum Geld gibt.

(Sebastian Körber (FDP): Wie soll das gehen?)

Meine Damen und Herren, man könnte die große Überschrift wählen: Außer Spesen nichts gewesen. – Das haben Sie von vornherein gewusst.

(Beifall bei der CSU)

Kollege Runge, das Initiieren eines Untersuchungsausschusses war ein reines Wahlkampfmanöver. Wenn Sie ehrlich wären, dann würden Sie Geld aus der grünen Kasse an den Staat überweisen. Das war nämlich nichts anderes als großer Wahlkampf, meine Damen und Herren.

(Beifall bei der CSU und den FREIEN WÄHLERN – Tim Pargent (GRÜNE): Zahlen Sie zuerst einmal das Geld für das Mautdesaster zurück!)

Sie wussten es von Anfang an: Der Bayerischen Staatsregierung ist mitnichten ein Fehlverhalten vorzuwerfen.

(Sebastian Körber (FDP): Doch!)

Es gibt im Übrigen keinen einzigen Zeugen, der es in irgendeiner Weise fertiggebracht hat zu belegen, was Sie gesagt haben, Kollege Körber.

(Beifall bei der CSU – Sebastian Körber (FDP): Horst Seehofer!)

Es wurde vielmehr vom Landtag festgestellt, was eh schon alle wissen: Die Deutsche Bahn ist weder in ihrer Struktur noch mit ihrem Personal in der Lage, Großprojekte zu organisieren. Das wissen die Bürgerinnen und Bürger sehr genau. Hört man den Menschen in den ICEs zu, dann hört man von Zugverspätungen, verpassten Anschlusszügen usw.

(Zuruf des Abgeordneten Tim Pargent (GRÜNE))

Was alle Bürgerinnen und Bürger bereits wissen, haben Sie hier im Landtag noch einmal eindrucksvoll aufgeklärt. Meine Damen und Herren, wie man allerdings auf die Idee kommt, dass die Staatsregierung für dieses Desaster verantwortlich ist, dafür gibt es nur eine Erklärung: Wahlkampf, Wahlkampf, Wahlkampf.

(Beifall bei der CSU sowie Abgeordneten der FREIEN WÄHLER – Sebastian Körber (FDP): Richtig, Bundestagswahlkampf 2021!)

Ich würde einmal dafür werben, dass beispielsweise auch Kollege Körber nach draußen geht und klar formuliert: Bayern ist das Wirtschaftsland Nummer eins. Wir sind bei der inneren Sicherheit Spitze. Bayern ist ein tolles Land. – Dazu haben Sie auch einen, wenn auch bescheidenen Beitrag geleistet. Also seien Sie einmal ein bisschen stolz auf unser schönes Land und machen Sie nicht alles mies.

(Beifall bei der CSU sowie Abgeordneten der FREIEN WÄHLER)

Man kann bei einem solchen Untersuchungsausschuss immer unterschiedlicher Meinung sein und unterschiedlich bewerten, aber wir dürfen nicht Erfolge zerschießen und kleinreden, meine Damen und Herren. Das stärkt die Ränder.

(Tim Pargent (GRÜNE): Welche Erfolge gab es denn bei der Stammstrecke?)

Einen Untersuchungsausschuss einzuberufen, das eigentlich schärfste Schwert der Opposition, ist schon in Ordnung. Aber was glaubt man denn, was passiert, wenn man dieses Instrument inflationär nutzt?

(Zuruf der Abgeordneten Kerstin Celina (GRÜNE))

Wir hatten vier Untersuchungsausschüsse. Glauben Sie mir: Wäre es kein Wahlkampfjahr, dann hätten wir keinen einzigen. Sie verursachen im Übrigen unfassbare Kosten. Dieses Geld könnten wir beispielsweise für andere Projekte sinnvoller nutzen.

(Beifall bei der CSU und den FREIEN WÄHLERN – Zuruf des Abgeordneten Paul Knoblach (GRÜNE))

Ich denke immer darüber nach, ob dieser Untersuchungsausschuss Stammstrecke denn nicht ein Missbrauch des Minderheitenrechts war. Darüber denke ich immer nach.

(Zurufe von den GRÜNEN: Oh! – Sebastian Körber (FDP): Jetzt wird es aber sehr skurril!)

– Ja, ich will das auch erklären, weil wir zumindest nah dran sind: Ihre taktischen Spielchen und Überlegungen vor der Einsetzung der Untersuchungsausschüsse sprechen Bände. Die SPD hat überlegt, sie könne beim Museum ein bisschen mitmachen, wenn die anderen ihnen die Stammstrecke gäben usw. – Meine Damen und Herren, das ist ein klarer Beleg dafür, dass es hier nicht um Aufklärung ging. Es ging einzig und allein um den Wahlkampf, möglicherweise weil Ihr Personal nicht bekannt ist, weil Sie keine Inhalte haben oder dergleichen mehr.

(Beifall bei der CSU sowie Abgeordneten der FREIEN WÄHLER – Widerspruch bei den GRÜNEN und der SPD – Sebastian Körber (FDP): Bei der CSU geht es immer nur um Söders Karriere!)

– Hören Sie mir einmal zu! Eine zweite Begründung: Wir haben im Ausschuss sehr kollegial zusammengearbeitet. Dann wurde ein sehr engagierter und kluger Kollege abgelöst, möglicherweise weil er nicht aggressiv war, Herr Kollege Körber.

(Sebastian Körber (FDP): Gibt es noch irgendwelche Argumente und Fakten?)

Erst als im Untersuchungsausschuss Zukunftsmuseum nichts mehr zu holen und alles aufgeklärt war, hat man dann das Personal bei uns im Ausschuss gewechselt und Ra-
bauzi-Körber eingewechselt, meine Damen und Herren. Das ist die Wahrheit.

(Beifall bei der CSU sowie Abgeordneten der FREIEN WÄHLER – Widerspruch bei den GRÜNEN und der FDP)

Als drittes Argument will ich Ihnen noch einmal sagen: Uns wurde vorgeworfen, wir würden irgendetwas verheimlichen. – Jeder, der in diesem Ausschuss dabei war, weiß, dass wir alles ermöglicht haben: alle Zeugen, alle Schriftstücke usw. Aber wer hat denn die Pressemitteilung gemacht? Glauben Sie etwa, dass das Mitglieder des Ausschusses waren? – Nein, es waren ein namenloser Fraktionsvorsitzender der SPD

und Rabauzi-Körper, meine Damen und Herren. In der Summe sage ich Ihnen: Es war ein reines Wahlkampfmanöver.

(Beifall bei der CSU)

Die Bahn hat die erheblichen Zeitverzögerungen und Kostensteigerungen allein verursacht. Der Staatsregierung und dem Ministerpräsidenten sind keine Vorwürfe zu machen. Das haben alle Zeugen eindrucksvoll bewiesen, meine Damen und Herren.

(Zuruf von den GRÜNEN)

Das Verschulden der Deutschen Bahn war bereits vor der Einsetzung des Untersuchungsausschusses allgemein bekannt. Trotzdem haben wir gesagt: Gut, wenn es etwas aufzuklären gibt – wir haben nichts zu verbergen; dann machen wir halt mit. – Alle Anwürfe haben sich im Rahmen der Beweisaufnahme als haltlos erwiesen. Das, Kollegin Aures, sind die Fakten.

(Beifall bei der CSU sowie Abgeordneten der FREIEN WÄHLER)

Es gibt einen in besonderer Verantwortung: Das ist der Bundesgesetzgeber mit seiner Monopolstellung bei der Deutschen Bahn. Die Staatsregierung vertritt hier den Freistaat Bayern als Auftraggeber und Financier des Forums zweite Stammstrecke. Als dieser hat sie versucht, dieses Projekt nach vorne zu bringen. Es entspricht nicht der Wahrheit, dass man auf der Fachebene nicht versucht hat, Zahlen zu organisieren. Vielmehr entspricht es der Wahrheit, dass Pofalla im Untersuchungsausschuss noch mal klar und deutlich formuliert hat, dass man seitens der Bahn nicht bereit ist, belastbare Zahlen vor Prüfung durch die Deutsche Bahn zu veröffentlichen. Er hat sich unter anderem auch auf das Aktienrecht zurückgezogen.

(Zuruf von den GRÜNEN)

Die Deutsche Bahn ist gegen Druck immun und schlechte Presse gewohnt, meine Damen und Herren. Das kann auch eine Bayerische Staatsregierung nicht ändern.

Aber es gibt in einem solchen Untersuchungsausschuss auch Highlights. Ein bemerkenswertes Highlight, meine Damen und Herren, ist der Bundesminister Dr. Wissing, FDP. Der sagt also: Nach München zu einem Fachgespräch fahre ich nicht. Ich weiß zwar schon seit Wochen, dass man sich über die Stammstrecke unterhalten will; aber eigentlich wollte ich mich mal bei einem "Käffchen" austauschen, meine Damen und Herren. – Geht es darum, in Bamberg Millionen zu verkünden, ist der Wissing ganz nah bei der Deutschen Bahn. Geht es darum, ein Problem zu lösen, ist der Wissing ziemlich weit weg. Das ist im Übrigen typisch auch für die FDP, nicht nur auf der Bundesebene, sondern auch in Bayern, meine Damen und Herren.

(Beifall bei der CSU und den FREIEN WÄHLERN)

Dann höre ich immer, die Staatsregierung müsste dies und müsste jenes. Meine Damen und Herren, dann kommt der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn nach München und sagt: "Stammstrecke" habe ich vor zwei Wochen mal irgendwie gehört. Zahlen habe ich keine. Das tut mir ganz schön leid. – Meine Damen und Herren, wenn der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn schon nichts weiß und keine Zahlen rausgibt, dann, glauben Sie mir, ist es für eine Staatsregierung ohne mögliche Instrumente, Druck auf die Bahn auszuüben, unmöglich. Das ist die Wahrheit.

(Beifall bei der CSU sowie Abgeordneten der FREIEN WÄHLER – Zuruf von der AfD)

Ich will gemeinsam mit Ihnen ein Fazit ziehen: Die Deutsche Bahn hat ein Strukturproblem. Der Konzern, Kollege Runge, kann so nicht bleiben. Ich werbe als Abgeordneter Jürgen Baumgärtner nachhaltig für eine klare Zerschlagung. Ich werbe sehr dafür, dass wir die Bahnstrecken regionalisieren. Meine Damen und Herren, es ist kein Geheimnis, dass ich glaube, dass man Infrastruktur neu denken muss – von Bedarfsträger- und Bedarfsdeckerseite. Wir werden uns im Übrigen auch über die Finanzierung der Infrastruktur in Deutschland gemeinsam Gedanken machen müssen.

Es ist hier angesprochen worden: Mensch, das Parlament muss enger eingebunden werden. Kollege Pohl, wir sind für den Vorschlag, das Begleitgremium einzuführen, sehr dankbar. Die richtigen Antworten zur Organisation solcher Großprojekte haben immer die Überschrift "Parlamentsbeteiligung". Das haben wir gelernt. Das machen wir – im Übrigen schon vor dem Untersuchungsausschuss – mit dem Begleitgremium, Kollegin Aures. Wir arbeiten da gut miteinander zusammen. Herzlichen Dank! Du bist dort die Stellvertreterin gewesen. Wir werden versuchen, dieses Begleitgremium auch über die nächsten Legislaturperioden zu organisieren, zumindest so lange, wie das Projekt Stammstrecke läuft.

Vielen herzlichen Dank fürs Zuhören. Mensch, hätten wir keinen Wahlkampf, hätten wir heute zwei Stunden gespart, Kollege Körber.

(Beifall bei der CSU und den FREIEN WÄHLERN)

Erster Vizepräsident Karl Freller: Herr Abgeordneter, Sie sind ein viel geplagter Mann: Drei Zwischenbemerkungen warten auf Sie. – Die erste Zwischenbemerkung kommt vom Herrn Kollegen Runge. Bitte schön.

Dr. Martin Runge (GRÜNE): Herr Kollege, es ist ja lustig, dass Sie sich wieder konzentrieren und kaprizieren auf die Herren Zeil und Wissing. Die sind nur Nebendarsteller in diesem ganzen Spiel. Die Problempärchen heißen Seehofer und Dobrindt sowie Söder und Scheuer.

Zum Vertrag. Ich habe es Ihnen schon mal gesagt: Ich kenne alle Verträge und alle Nachträge. Beim dem von Zeil 2011, den er mit dem Herrn Kefer von der Bahn geschlossen hat, gibt es Ansagen zu den Kosten und ab wann die Reißleine gezogen wird, und es gibt eine Ansage zu Fristen, nämlich: Zur Olympiade 2018 muss das Teil dann fahren. – Das ist dann in den Nachträgen, die von der CSU zu verantworten sind, gestrichen worden.

Aber jetzt noch mal zu Ihrer Ansage "Wir sind die Fraktion des ländlichen Raums". Ich habe vorhin ein Zitat nicht bringen können, weil die Zeit zu knapp war. Deswegen mache ich es jetzt: Auseinandersetzung zwischen den beiden Ministerien – Finanzministerium und Verkehrsministerium – in Vorbereitung einer Ministerratssitzung. Das Finanzministerium schreibt: Der Satz, wonach eine Finanzierung der Mehrkosten aus Regionalisierungsmitteln nicht möglich ist, muss gestrichen werden. Die Frage der Gegenfinanzierung der Mehrkosten der zweiten Stammstrecke ist derzeit völlig offen. – Ihr Haus, Herr Bernreiter, antwortet: Eine Streichung kann aus Sicht des StMB aus fachlichen Gründen nicht vorgenommen werden. Eine Finanzierung aus Regionalisierungsmitteln ist nicht möglich.

Erster Vizepräsident Karl Freller: Die Redezeit ist um.

(Tanja Schorer-Dremel (CSU): Das ist keine Zwischenfrage! Das ist Vorlesen!)

Dr. Martin Runge (GRÜNE): Sie widersprechen zu Recht, und daraufhin sagt das Finanzministerium: Ist uns egal, geht erst an die Ausgabereste. – Aber die Ausgabereste sind längst verplant.

(Tanja Schorer-Dremel (CSU): Zwischenfrage! Redezeit! – Weitere Zurufe)

Erster Vizepräsident Karl Freller: Danke! Danke!

Dr. Martin Runge (GRÜNE): Das heißt, Sie werden es nicht durchsetzen können.

Erster Vizepräsident Karl Freller: Bitte das nächste Mal das Zitat am Anfang bringen. Dann haben Sie eine Chance. – Bitte, Herr Baumgärtner.

Jürgen Baumgärtner (CSU): Spannende Fragen. Ich will sie beide beantworten. Erstens. Ich nehme für uns beide in Anspruch, dass wir die Verträge gelesen haben.

(Dr. Martin Runge (GRÜNE): Wunderbar!)

Wir finden aber möglicherweise beim Lesen mit dem Verstehen nicht zueinander. Ich sage das ausdrücklich: Nein, es gab auch in den fortfolgenden Verträgen keine Instrumente, die es ermöglicht hätten, auf die Bahn in irgendeiner Weise Druck auszuüben. Das stimmt also nicht. Das kann man im Übrigen, selbst wenn man es liest, so nicht verstehen.

Zur zweiten Frage, die Sie hier gestellt haben: Noch mal ausdrücklich, ich bin Parlamentarier. Der Haushaltsgesetzgeber, meine Damen und Herren, ist das Parlament.

(Zuruf des Abgeordneten Dr. Martin Runge (GRÜNE))

Wir haben innerhalb der Fraktionen der FREIEN WÄHLER und der CSU eine klare Absprache. Wir sagen: Die zweite Stammstrecke in München ist wichtig. Das ist im Übrigen auch der Schwerpunkt des öffentlichen Personennahverkehrs und des Schienenpersonennahverkehrs in Bayern. Deswegen müssen wir dort viel Geld akut investieren. Aber der ländliche Raum darf nicht darunter leiden. Es ist also die Frage, wie wir die Mittel in den nächsten Haushaltsberatungen verteilen. Keine Sorge, die Fraktionen FREIE WÄHLER und CSU passen gut darauf auf, meine Damen und Herren.

(Beifall bei der CSU und den FREIEN WÄHLERN – Zuruf des Abgeordneten Dr. Martin Runge (GRÜNE))

Erster Vizepräsident Karl Feller: Vielen Dank, Herr Abgeordneter.

Jürgen Baumgärtner (CSU): Klären Sie das mal mit dem Minister! Ich bin ja keiner! Leider.

(Heiterkeit bei der CSU und den FREIEN WÄHLERN)

Erster Vizepräsident Karl Feller: Jetzt kommt die nächste Frage. Sie können dann gleich weiterreden. – Herr Kollege Körber, bitte schön, Sie sind mit der Zwischenbemerkung dran.

Sebastian Körber (FDP): Der Unterschied zwischen Wissing und Scheuer ist ganz einfach: Wissing bringt 860 Millionen Euro nach Bamberg für den Bahnausbau dort. Ich finde das gut. Ich nehme zur Kenntnis, dass der Kollege Baumgärtner das nicht gut findet. Ich werde es den Bürgerinnen und Bürgern Bambergs mitteilen.

(Gabi Schmidt (FREIE WÄHLER): Das hat er nicht gesagt! – Tanja Schorer-Dremel (CSU): Immer falsche Aussagen! Dafür ist er bekannt!)

Der Scheuer steht in den letzten Wochen dafür, dass er 243 Millionen Schaden für die Maut induziert hat. Das sind die Schlagzeilen, die zu den beiden Personen gerade nachzulesen waren. Ich nehme das Verhalten der CSU zur Kenntnis. Man kann über die Bahn viel sagen. Ich kann dazu nur feststellen: In den letzten zwölf Jahren waren CSUler Verkehrsminister. Die sind da krachend gescheitert. Deshalb fordern Sie jetzt so wie Ihr Minister Bernreiter: Der Bund soll mehr Geld geben. – Das ist Wahlkampf, nichts anderes. Die Rede war sonst "drollig", will ich es mal nennen.

(Heiterkeit und Beifall bei der FDP)

Aber vielleicht können Sie für mich noch etwas kurz einordnen. Ich weiß nicht, ob Herr Herrmann dann den Schneid hat, das selber zu machen. Ich zitiere: Man war sich einig, dass der Ministerpräsident sich zu dem Thema nicht äußern sollte. Man will das Ganze dilatorisch behandeln bis nach der Bundestagswahl. – Was bedeutet das denn aus Ihrer Sicht? Können Sie es interpretieren?

Erster Vizepräsident Karl Feller: Redezeit! – Bitte Herr Baumgärtner.

Jürgen Baumgärtner (CSU): Gerne. Ich schichte das mal ab. Erstens. Ein bisschen mehr Verständnis für den Kollegen Körber: Der beißt nicht, der will nur spielen.

(Heiterkeit bei der CSU und den FREIEN WÄHLERN)

Im Ausschuss ist das wirklich alles super.

Zweitens. Die Damen und Herren und auch die Kolleginnen und Kollegen haben jetzt in den letzten zehn Minuten miterlebt, was ich sage, was er hört und was er draus macht, meine Damen und Herren.

(Beifall bei der CSU und den FREIEN WÄHLERN)

Das erleben wir im Übrigen seit Monaten. Hätten wir keinen Wahlkampf, würde er das auch nicht machen.

Und jetzt ordnen wir mal ein. Ich weiß, Kollege Körber: noch keine große Erfahrung in der Frage, wie man ein Ministerium oder eine Regierung führt; wahrscheinlich auch in keinem höheren Stab Dienst geleistet. – Es ist die Aufgabe von Beamtinnen und Beamten, unterschiedliche Lösungsvorschläge zu erarbeiten und die gegeneinander abzuwägen. Meine Damen und Herren, dass heute hier in der Rede vom Körber unsere fleißigen Beamtinnen und Beamten hingehängt werden, ist schon ein starkes Stück!

(Beifall bei der CSU und den FREIEN WÄHLERN)

Erster Vizepräsident Karl Feller: Redezeit!

Jürgen Baumgärtner (CSU): Wenn wir auf etwas stolz sein können, meine Damen und Herren, dann auf den Beamtenapparat. Ich habe es hier eingeordnet: Die Beamtinnen und Beamten wägen ab.

Erster Vizepräsident Karl Feller: Redezeit!

Jürgen Baumgärtner (CSU): Was man dann an der Spitze entscheidet und ob man das dann sieht, ist noch mal eine ganz andere Frage.

Das mit der Regierungsverantwortung wird nicht klappen, Kollege Körber. Das ist für Bayern auch besser, meine Damen und Herren.

(Heiterkeit und Beifall bei der CSU)

Erster Vizepräsident Karl Freller: Bleiben Sie trotzdem noch dran! Sie sind noch nicht zu Ende mit den Antworten, weil der Kollege Ingo Hahn noch eine Frage hat. Bitte schön, Herr Abgeordneter Hahn.

Jürgen Baumgärtner (CSU): Sag einmal!

Prof. Dr. Ingo Hahn (AfD): Geschätzter Herr Kollege Baumgärtner von der CSU, Sie haben hier jetzt eigentlich eine Wahlkampfrede gehalten. Bisher war es eine sachliche Diskussion. Sie haben hier jetzt eine Wahlkampfrede gehalten, vielleicht auch noch eine Bewerbungsrede als Minister. Das lasse ich mal dahingestellt sein. Bisher war es eine sehr sachliche Diskussion. Ich möchte mit einem Zitat Ihres Vorsitzenden Pohl von eben, der Sie sozusagen zitiert hat, auch wieder auf diese sachliche Ebene zurückkommen. Er hat gesagt: Kollege Baumgärtner hat in den Raum geworfen, die Kosten können noch weiter gesteigert werden bis auf 14 Milliarden Euro für den Steuerzahler, für diese Löcher in München in dieser zweiten S-Bahn-Stammstrecke. – Mich frappiert etwas. Sie haben gesagt: Das ist alles unverzichtbar, egal, wie hoch die Kosten sind. – Noch mehr frappiert mich: Sie haben gesagt, das sei wegen des Klimawandels, der bekämpft werden müsse. Das wäre der Grund. – Da zeigt sich wieder, dass die CSU hier über das grüne Stöckchen rüberspringt.

Meine Frage an Sie ist aber: Sie haben das als unverzichtbar bezeichnet, der Kollege Wagle sogar als alternativlos. Deshalb ist meine Frage: Gibt es bei Ihnen keine Reißleine? Gibt es bei Ihnen keinen Maximalbetrag, vielleicht sogar noch über 14 Milliarden Euro, hinsichtlich dessen Sie einfach sagen, das ist genug Geld, um es in diesen Münchner Löchern zu versenken?

Erster Vizepräsident Karl Freller: Danke schön. – Bitte schön, Herr Baumgärtner.

Jürgen Baumgärtner (CSU): Meine Damen und Herren, Kolleginnen und Kollegen! Also, zunächst einmal sind es keine Löcher, sondern es ist erstens notwendige Infrastruktur für die Metropolregion München.

(Beifall bei der CSU)

Zweitens gibt es für die zweite Stammstrecke keine Alternative. Sie ist eine notwendige Redundanz zur jetzigen Stammstrecke. Wenn wir also eine Redundanz schaffen wollen, brauchen wir die zweite Stammstrecke. Ich habe immer klar gesagt: Wenn wir die Klimakrise, den Klimawandel in den Griff bekommen wollen, werden wir beim ÖPNV und beim SPNV besser werden müssen. Das ist doch überhaupt nicht die Frage.

(Zuruf des Abgeordneten Prof. Dr. Ingo Hahn (AfD))

Des Weiteren habe ich gesagt, dass man also neben der zweiten Stammstrecke in München auch noch den Ringschluss und auch die Verstärkung der Außenäste braucht. Das sage ich, der vom ländlichen Raum kommt. Im ländlichen Raum müssen wir auch was tun. Jetzt sprechen Sie die Finanzierung an. Deshalb habe ich noch mal klargemacht, dass wir Infrastruktur in Deutschland neu denken müssen. Wir müssen auch die Finanzierung auf den Prüfstand stellen. Wir müssen dringend eine Diskussion zwischen Bedarfsträger und -decker führen.

(Lebhafter Beifall bei der CSU)

Erster Vizepräsident Karl Feller: Ich bedanke mich bei Ihnen, Herr Abgeordneter. – Ich darf den nächsten Redner aufrufen. Das ist Herr Dr. Markus Büchler von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Herr Abgeordneter Büchler, Sie haben das Wort.

Dr. Markus Büchler (GRÜNE): Herr Präsident, Kolleginnen und Kollegen! Also, wenn irgendjemand aus diesem Untersuchungsausschuss Wahlkampf gemacht hat,

(Tobias Reiß (CSU): Waren es die GRÜNEN!)

dann warst das hier und heute du, lieber Kollege Jürgen Baumgärtner. Das war eine Wahlkampfrede, die du zum Thema "Stammstrecke und Untersuchungsausschuss" gehalten hast.

(Beifall bei den GRÜNEN sowie des Abgeordneten Sebastian Körber (FDP))

Ich habe geschaut: Wer wird denn eigentlich beim Einrichten des Untersuchungsausschusses den Vorsitz haben? – Ich habe gesehen, beide, der Vorsitzende und der stellvertretende Vorsitzende, gehören den Regierungsfractionen an, den FREIEN WÄHLERN und der CSU. Ich habe mir gedacht: Oh je, oh je. Das kann was werden. Das wird ein Kampf um jeden einzelnen Zeugen oder jede einzelne Zeugin, um jeden einzelnen Beleg, um jede Akte werden.

Da musste ich mich aber tatsächlich eines Besseren belehren lassen: Die Arbeit im Untersuchungsausschuss war wirklich anständig. Nahezu alle Fragen wurden zugelassen. Alle Zeugen, die vorgeschlagen sind und auf die man sich geeinigt hat, sind zugelassen und geladen worden und sind auch gekommen. Die Akten sind geliefert worden. Um einige Akten wurde sogar gekämpft und verhandelt. Als Beispiel nenne ich den Obersten Rechnungshof. Das war also wirklich anständige parlamentarische Arbeit,

(Beifall bei Abgeordneten der CSU)

gerade im Vergleich zu dem, was man auch von anderer Seite schon gehört hat. Dafür sage ich von unserer Fraktion ausdrücklich vielen Dank an die Vorsitzenden.

(Beifall des Abgeordneten Fabian Mehring (FREIE WÄHLER))

Der Dank an die vielen Mitarbeitenden des Landtagsamts, der Fraktionen, der Presse usw. ist schon gesagt worden. Dem schließen wir uns natürlich ausdrücklich an. Als Ministerpräsident Dr. Markus Söder bei uns im Untersuchungsausschuss Stammstrecke als Zeuge war, hat er ziemlich am Anfang gesagt: "Mutlosigkeit in der Gegenwart ist eine schwere Sünde an der Zukunft". Meine Damen und Herren, das stimmt, Tatenlosigkeit ist das aber mindestens ebenso.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Das ist das, was wir der Staatsregierung vorwerfen: Tatenlosigkeit, insbesondere beim Ministerpräsidenten und der Staatskanzlei. Man hat die Stammstrecke, dieses Desaster, sehenden Auges nicht zur Chefsache gemacht, sich nicht gekümmert, sondern es jahrelang liegen gelassen, jahrelang munter weiter Bauaufträge erteilt, Planungsaufträge erteilt, Steuergeld zum Fenster hinausgeschmissen, anstatt auch nur einen Moment zu überlegen: Was wäre denn alternativ sinnvoller? – Jetzt, da das Kind in den Brunnen gefallen ist – die Kosten und der Zeitplan laufen aus dem Ruder –, muss irgendein Schuldiger gefunden werden.

Das ist zum einen der Scheuer. Da ist schon viel Schuld. Dann wirft man noch ein bisschen Schmutz obendrauf. Das ist eine einfache Übung. Zum anderen aber haben wir es heute hier ausführlich vor allem von Herrn Pohl und von Jürgen Baumgärtner gehört: Der Sündenbock soll gefunden sein, nämlich die Deutsche Bahn. Das Problem ist aber nicht nur, dass bei der Deutschen Bahn sehr viel schiefgelaufen ist, sondern dass ihr sie habt gewähren und einfach habt machen lassen, statt ein anständiges Controlling einzusetzen, Rechenschaft abzuverlangen, an die Öffentlichkeit zu gehen, hier im Landtag Tacheles zu reden und zu sagen, wo wir bei dem Projekt stehen.

Kollege Pohl hat gesagt: Die Bahn hat das Projekt sehenden Auges in den Abgrund rasen lassen. – Die Bahn lässt viel falsch fahren oder rasen oder rollen. Da sind wir uns sicherlich alle einig; aber sehenden Auges hat vor allem die Bayerische Staatsregierung und hat der Ministerpräsident Söder dieses Projekt in den Abgrund rasen lassen. Das ist der politische Skandal bei diesem Projekt.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Der Skandal im Skandal ist: Man hat es nicht nur aus Unlust in den Abgrund rasen lassen, sondern aus wahltaktischen Überlegungen, weil die Hiobsbotschaft zum unpassenden Zeitpunkt gekommen ist, nämlich ausgerechnet dann, als der Ministerpräsident hatte Bundeskanzler werden wollen. Deswegen wurde – aus wahltaktischen

Gründen! – dieses Projekt dilatorisch behandelt und verschoben: Die Öffentlichkeit wurde nicht, der Landtag nicht oder falsch informiert.

Meine Damen und Herren, man hat das Wohl der CSU über das Wohl des Freistaats Bayern gestellt. Das ist in diesem Untersuchungsausschuss klar zutage getreten.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Meine Damen und Herren, dabei handelt es sich um ein Projekt, das ein CSU-Prestigeprojekt ist, das ihr haben und durchdrücken wolltet. Das habt ihr jetzt sicherlich auch stillschweigend so lange nebenbei weiterlaufen lassen, um möglichst nahe an den Punkt heranzukommen, an dem man dann wirklich irgendwann einmal nicht mehr umkehren kann. Wir haben jetzt schon 27 Jahre Bauzeitverzug gegenüber den ersten Planungen. Der Martin Wagle hat vorher gesagt, es sei ein Jahrhundertprojekt. Wenn ich mir das so anhöre, ein Jahrhundertprojekt, 27 Jahre Bauzeitverzögerung, Jahrhundert, da wird es mir Himmelangst, wann das Ding denn endlich mal fertig werden soll.

Umso mehr ärgert es mich, dass ihr nicht einen Moment bereit wart und auch unter dem neuen Verkehrsminister Christian Bernreiter jetzt immer noch nicht bereit seid, wenigstens einmal nachzudenken und zu schauen: Was wären denn Alternativen, mit denen wir schneller und kostengünstiger zuverlässige Verbesserungen für die Fahrgäste, die da draußen jeden Tag auf die S-Bahn warten, erreichen können? – Das ärgert mich am allermeisten. Ich hoffe, dass es wenigstens nach der Wahl – für den unwahrscheinlichen Fall, dass die CSU hier in der Landespolitik noch irgendwas zu sagen hat –

(Heiterkeit bei der CSU)

zu dem Punkt kommt, dass ihr umkehrt und überlegt, wie es aussieht. Denn diese 3,1 Milliarden Euro, die euch die Bahn vorgelegt hat – wir haben es im Untersuchungs-, auch im Verkehrsausschuss schon an der Wand projiziert gehabt, wie sich das zusammensetzt –, sind ein Witz. Da sind Sachen hineingerechnet, die da über-

haupt nicht hineingehören, die gar keine Abbruchkosten sind, wie zum Beispiel der Neubau des Empfangsgebäudes, das wir sowieso brauchen. Auch die schon erteilten Bauleistungen, die vollendeten Bauleistungen am Westkopf in Laim, die Mehrgleisigkeit, die Stabbogenbrücke sind allesamt sinnvoll nutzbar. Das will keiner wieder auseinanderreißen. Da sind wir heilfroh, dass wir das endlich einmal haben. Vor 20 Jahren hätten wir das schon brauchen können. Jetzt ist das endlich da. Das sind keine Abbruchkosten, sondern man muss schauen: Was ist denn tatsächlich verlorenes Geld? – Das werden viele Hundert Millionen Euro sein, vielleicht über eine Milliarde gegenüber den zehn Milliarden Euro und mehr, die man ansonsten noch dem verlorenen Geld hinterherwerfen muss. Deswegen ist der Zeitpunkt allerspätestens jetzt. Noch besser wäre es vor zwei Jahren gewesen, als die Sauerei aufgekommen ist, aber die Staatsregierung stillschweigend angeordnet hat, darüber nachzudenken: Wie kommen wir schneller zu Verbesserungen?

Summa summarum ist durch diesen Untersuchungsausschuss klar zutage getreten, wie groß das Drama und das Dilemma ist. Zu befürchten steht, dass in ganz Bayern Bahnprojekte und Fahrgäste leiden werden, der Klimaschutz und die Verkehrswende auf den Sankt-Nimmerleins-Tag verschoben worden sind und durch das Festhalten an der Stammstrecke ein schwerer Schaden für Bayern entstanden ist.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Erster Vizepräsident Karl Feller: Ich darf den nächsten Redner aufrufen. Das ist der Kollege Franz Bergmüller. Ich darf an der Stelle gleich bekannt geben, dass wir dann eine Mittagspause bis 14:00 Uhr machen. Also, darauf kann sich jetzt jeder einstellen: Wenn nicht noch allzu viele Interventionen kommen, machen wir nach dieser Rede bis 14:00 Pause, und dann geht es weiter. – Bitte, Herr Bergmüller.

(Beifall bei Abgeordneten der AfD)

Franz Bergmüller (AfD): Sehr geehrter Herr Vizepräsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Die zweite Stammstrecke ist ein Musterbeispiel dafür, was man als politisch

Verantwortlicher bei einem Großbauprojekt alles falsch machen kann. Die Bayerische Staatsregierung hat sich hier als völlig unfähiger Bauherr erwiesen, der seiner Aufsichtspflicht absolut nicht nachgekommen ist. Das traurige Resultat kann jetzt jeder nachvollziehen. Die Kosten werden in zweistelliger Milliardenhöhe prognostiziert. Wie viel der bayerische Steuerzahler dann letztendlich für die zweite Stammstrecke wird bezahlen müssen, steht noch in den Sternen. Auch das Bauende ist mit 2037 sicherlich nicht festgeschrieben; denn da muss zunächst die erste Stammstrecke renoviert werden.

Der CSU blüht so ein Desaster, wie sie es beim Berliner Flughafen immer anprangert, hier in Bayern.

(Beifall bei der AfD)

Bereits zu Beginn des Untersuchungsausschusses haben wir als AfD heftig kritisiert, dass nicht schon am Anfang des Großprojekts eine Gesamtprojektleitung installiert worden ist, was jetzt natürlich im Gespräch ist. Die Staatsregierung fühlte sich aber für nichts verantwortlich und versuchte, die Schuld auf die Bahn oder den Bund abzuschieben. Dies ist nicht richtig, das bestätigten die Aussagen von zwei Spitzenbeamten des Bundesverkehrsministeriums im Unterausschuss am 13. Juni 2023. Sie stellten klar: Der Bund ist nur Zuwendungsgeber, kein Projektbeteiligter. Bei dem Münchner Großprojekt sei es Sache des Freistaates Bayern, zu sehen, wie er in Zusammenarbeit mit der DB Netz AG die Projektüberwachung gestalten möchte. – Fest steht somit, dass Söder die Aufsichtspflicht des Freistaats über die zweite Stammstrecke sträflich vernachlässigt hat und die Sache einfach laufen ließ. Bei der Zeugenvernehmung sagte er sogar, er musste sich vorrangig um die Corona-Maßnahmen kümmern, deshalb habe er keine Zeit gehabt. – Das muss man sich auf der Zunge zergehen lassen.

Kriterien, die von jeder Kommune eingehalten werden – beispielsweise, wenn sie ein Schulhaus baut –, wurden bei dem Milliardenprojekt in München nicht berücksichtigt

oder ganz einfach vom Tisch gewischt. Jeder Dorfbürgermeister, der so verantwortungslos mit dem ihm anvertrauten Geld umgehen würde, wäre die längste Zeit Bürgermeister gewesen. Der Ministerpräsident schwebt aber offensichtlich über den Dingen. Konsequenzen gibt es für ihn keine, aber der Wähler könnte am 08.10.2023 ein Zeugnis ausstellen. Der Verdacht, dass Söder die Kostenexplosion und die Terminverschiebung vor der Bundestagswahl 2021 absichtlich verheimlichte, steht noch immer wie ein Elefant im Raum.

(Beifall bei der AfD)

Er erhärtet sich durch den Aktenvermerk eines Mitarbeiters der Bayerischen Staatskanzlei vom 23. Dezember 2020. Dort heißt es, dass die derzeitige politische Linie bei der zweiten Stammstrecke eine aufschiebende Behandlung bis nach der Bundestagswahl vorsehe.

Faktenlage ist, dass Söder bereits 2020 über die desaströse Lage informiert war. Es galt aber, dieses Desaster im Interesse einer Kanzlerkandidatur, die damals im Raum stand, zu vertuschen. Die damalige Verkehrsministerin Kerstin Schreyer wollte sich aber nicht als Prügelknabe missbrauchen lassen. Sie setzte sich im Untersuchungsausschuss zur Wehr. Sie schoss sogar zurück. Sie habe lange auf ein Spitzengespräch mit der Bahn auf Einladung Söders gedrängt, sei aber von ihm hingehalten worden. – Deutlicher geht es wohl nicht. Söder wollte die Angelegenheit unter der Decke halten.

Bei seinen Aussagen im Untersuchungsausschuss konnte sich der sonst "so genaue Ministerpräsident" – Zitat der "Bayerischen Staatszeitung" – angeblich an diese Vorgänge nicht mehr erinnern und machte seine Beamten verantwortlich für die Aufzeichnungen. Wenn Söder etwas unangenehm ist, macht er ganz einfach den Scholz und leidet plötzlich an partieller Amnesie.

Wir als AfD sind sicher, dass wir bei der zweiten Stammstrecke noch so manch böse Überraschung erleben werden. Der Kosten-Nutzen-Faktor wurde vom Bundesrech-

nungshof schon immer als zweifelhaft angesehen. Bei einem Faktor unter eins, das haben auch die Bundesbeamten gesagt, könnte die ganze Zahlung in Zweifel gezogen werden. Wir werden sehen, wie es weitergeht. Wir sind grundsätzlich für die Stammstrecke. Aber solch einen Mangel an Aufklärung und so viel Vertuschung sollte es nie wieder geben.

(Beifall bei der AfD)

Erster Vizepräsident Karl Freller: Vielen Dank, Herr Abgeordneter Bergmüller. – Meine sehr verehrten Damen und Herren, damit darf ich Sie in die Mittagspause schicken.

(Ulrich Singer (AfD): Die Staatsregierung hat dazu nichts zu sagen?)

Um 14:00 Uhr geht es weiter. Bitte seien Sie pünktlich um 14:00 Uhr wieder hier.

(Unterbrechung von 13:24 bis 14:00 Uhr)

Fünfter Vizepräsident Markus Rinderspacher: Hohes Haus, liebe Kolleginnen und Kollegen! Wir nehmen die Sitzung wieder auf.