Stand: 07.12.2025 05:53:17

Vorgangsmappe für die Drucksache 18/25742

"Änderungsantrag 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."

Vorgangsverlauf:

1. Initiativdrucksache 18/25742 vom 13.12.2022
2. Beschlussempfehlung mit Bericht 18/25749 des VF vom 14.12.2022
3. Plenarprotokoll Nr. 131 vom 14.12.2022

Bayerischer Landtag

18. Wahlperiode 13.12.2022 **Drucksache** 18/**25742**

Änderungsantrag

der Abgeordneten **Thomas Kreuzer, Ilse Aigner, Tobias Reiß, Prof. Dr. Winfried Bausback, Alexander König, Tanja Schorer-Dremel, Jürgen Baumgärtner, Petra Guttenberger, Martin Bachhuber, Volker Bauer, Barbara Becker, Eric Beißwenger, Alfons Brandl, Robert Brannekämper, Gudrun Brendel-Fischer, Alex Dorow, Holger Dremel, Norbert Dünkel, Gerhard Eck, Dr. Ute Eiling-Hütig, Matthias Enghuber, Wolfgang Fackler, Alexander Flierl, Karl Freller, Max Gibis, Alfred Grob, Hans Herold, Johannes Hintersberger, Michael Hofmann, Petra Högl, Dr. Gerhard Hopp, Thomas Huber, Martin Huber, Andreas Jäckel, Jochen Kohler, Harald Kühn, Manfred Ländner, Dr. Petra Loibl, Andreas Lorenz, Dr. Beate Merk, Benjamin Miskowitsch, Martin Mittag, Walter Nussel, Dr. Stephan Oetzinger, Helmut Radlmeier, Barbara Regitz, Hans Ritt, Berthold Rüth, Andreas Schalk, Josef Schmid, Martin Schöffel, Angelika Schorer, Kerstin Schreyer, Thorsten Schwab, Dr. Harald Schwartz, Bernhard Seidenath, Dr. Ludwig Spaenle, Klaus Steiner, Sylvia Stierstorfer, Klaus Stöttner, Karl Straub, Walter Taubeneder, Peter Tomaschko, Carolina Trautner, Steffen Vogel, Martin Wagle, Prof. Dr. Gerhard Waschler, Ernst Weidenbusch, Georg Winter, Josef Zellmeier** und **Fraktion (CSU)**,

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 Krahl, 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 Streibl, Dr. Fabian Mehring, Prof. (Univ. Lima) Dr. Peter Bauer, Manfred Eibl, Susann Enders, Dr. Hubert Faltermeier, Hans Friedl, Tobias Gotthardt, Eva Gottstein, Wolfgang Hauber, Johann Häusler, Dr. Leopold Herz, Alexander Hold, Nikolaus Kraus, Rainer Ludwig, Gerald Pittner, Bernhard Pohl, Kerstin Radler, Robert Riedl, Gabi Schmidt, Jutta Widmann, Benno Zierer und **Fraktion (FREIE WÄHLER)**,

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)**

Drucksachen, Plenarprotokolle sowie die Tagesordnungen der Vollversammlung und der Ausschüsse sind im Internet unter www.bayern.landtag.de - Dokumente abrufbar. Die aktuelle Sitzungsübersicht steht unter www.bayern.landtag.de – Aktuelles/Sitzungen zur Verfügung.

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.

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 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 Heumat 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 Verkehrsinfrastruktur-projekte und / oder des öffentlichen Verkehrs in Bayern, insbesondere in ländlichen Räumen? Falls ja, welche? Falls nein, warum nicht?

Bayerischer Landtag

18. Wahlperiode 14.12.2022 **Drucksache** 18/**25749**

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.

Drucksachen, Plenarprotokolle sowie die Tagesordnungen der Vollversammlung und der Ausschüsse sind im Internet unter www.bayern.landtag.de - Dokumente abrufbar. Die aktuelle Sitzungsübersicht steht unter www.bayern.landtag.de – Aktuelles/Sitzungen zur Verfügung.

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. 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 Verkehrsinfrastruktur-projekte und / oder des öffentlichen Verkehrs in Bayern, insbesondere in ländlichen Räumen? Falls ja, welche? Falls nein, warum nicht?

Berichterstatterin zu 1:	**Gülseren Demirel**
Berichterstatter zu 2:	**Tobias Reiß**
Mitberichterstatter zu 1:	**Tobias Reiß**
Mitberichterstatter 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

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 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)
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 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)

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 Piazolo, 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: Stundenlage 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 Regierungsfraktionen, 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 Regierungsfraktion 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 projektiert 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 Regierungsfraktionen 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 angeklungen. 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 Entlastungsspange 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**