Bayerischer Landtag

18. Wahlperiode 11.07.2023 **Drucksache** 18/**29927**

# Schlussbericht

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

Es folgen der vom Untersuchungsausschuss nach Art. 21 Abs. 2 Untersuchungsausschussgesetz vorgelegte Schlussbericht, der Minderheitenbericht der Abgeordneten Dr. Martin Runge und Dr. Markus Büchler (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) und der interfraktionelle Minderheitenbericht der Abgeordneten Inge Aures, Natascha Kohnen (SPD) und Albert Duin sowie Sebastian Körber (FDP) sowie der Minderheitenbericht der Abgeordneten Prof. Dr. Ingo Hahn, Oskar Atzinger und Franz Bergmüller (AfD).

**Inhaltsverzeichnis**

**Teil A Verfahrensablauf 4**

I. UNTERSUCHUNGSAUFTRAG ... 4

II. ZUSAMMENSETZUNG DES UNTERSUCHUNGSAUSSCHUSSES ... 12

III. MITARBEITERINNEN UND MITARBEITER SOWIE BEAUFTRAGTE ... 13

1. Landtagsamt ... 13

2. Beauftragte der Staatsregierung ... 13

3. Benannte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Fraktionen ... 13

IV. SITZUNGEN UND ÖFFENTLICHKEIT ... 15

V. BEWEISERHEBUNG UND VERFAHREN ... 17

1. Geheimhaltung ... 17

2. Akten ... 20

2.1 Umfang und Herkunft der Akten ... 20

2.2. Akten der Deutschen Bahn ... 21

2.3. Akten des Eisenbahn-Bundesamtes ... 22

2.4. Aktenvorlage des Obersten Rechnungshofes ... 22

2.5. Umgang mit den Akten während der Untersuchungstätigkeit ... 22

3. Zeuginnen und Zeugen ... 23

3.1. Alphabetische Zeugenliste ... 23

3.2. Verzicht auf Zeugenvernehmung ... 26

3.3. Schriftliche Zeugenbefragungen ... 26

3.4. Betroffener ... 26

4. Sonstige Verfahrensfragen ... 26

4.1. Sachverständige ... 26

4.2. Unterausschuss „Zukunft Stammstrecke“ ... 26

4.3. Ortstermin ... 27

VI. UMGANG MIT AKTENMATERIAL NACH ABSCHLUSS DES UA ... 27

**Teil B Feststellungen zu den einzelnen Fragen des Untersuchungsauftrags 28**

**Teil C Zusammenfassung und Bewertung 122**

**Teil D Anlagen 137**

Anlage 1 Beschlüsse zur Beiziehung oder Anforderung von Akten ..... 137

Anlage 2 Aktenliste ..... 139

**Minderheitenbericht der Abgeordneten
Dr. Martin Runge und Dr. Markus Büchler (Bündnis 90/Die Grünen) 163**

**Minderheitenbericht der Abgeordneten
Prof. Dr. Hahn (Mitglied vom 14.12.2023 bis 26.04.2023 sowie ab dem 23.05.2023), Oskar Atzinger (Mitglied vom 26.04.2023 bis 23.05.2023), Franz Bergmüller (stellv. Mitglied) (AfD) 229**

**Minderheitenbericht der Abgeordneten
Inge Aures (Mitglied) sowie Natascha Kohnen (stellv. Mitglied) (SPD) und Albert Duin (Mitglied) sowie Sebastian Körber (stellv. Mitglied) (FDP) 247**

## Teil A Verfahrensablauf

### I. UNTERSUCHUNGSAUFTRAG

Der Untersuchungsausschuss wurde durch den Landtag mit den Stimmen aller Fraktionen und der Abgeordneten Markus Plenk und Michael Busch (fraktionslos) mit Beschluss vom 14. Dezember 2022 (Drs. 18/25775) eingesetzt. Dem Beschluss ging ein Antrag der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, SPD und FDP vom 24. November 2022 (Drs. 18/25360) sowie ein Änderungsantrag der Fraktionen CSU und FREIE WÄHLER sowie der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, SPD und FDP vom 13. Dezember 2022 (Drs. 18/25742) voraus.

Der Untersuchungsauftrag des Untersuchungsausschusses lautet gemäß Drucksache 18/25775 wie folgt:

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

*Antrag der Abgeordneten Katharina Schulze, Ludwig Hartmann, Dr. Markus Büchler, Dr. Martin Runge, Thomas Gehring, Gülseren Demirel, Jürgen Mistol, Verena Osgyan, Tim Pargent, Stephanie Schuhknecht, Gisela Sengl, Florian Siekmann, Benjamin Adjei, Johannes Becher, Cemal Bozoğlu, Kerstin Celina, Maximilian Deisenhofer, Anne Franke, Patrick Friedl, Barbara Fuchs, Christina Haubrich, Elmar Hayn, Christian Hierneis, Paul Knoblach, Claudia Köhler, Andreas 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 von Brunn, Inge Aures, Dr. Simone Strohmayr, Arif Taşdelen, Ruth Müller, Margit Wild, Klaus Adelt, Horst Arnold, Martina Fehlner, Christian Flisek, Harald Güller, Volkmar Halbleib, Alexandra Hiersemann, Annette Karl, Natascha Kohnen, Doris Rauscher, Markus Rinderspacher, Florian Ritter, Stefan Schuster, Diana Stachowitz, Ruth Waldmann und Fraktion (SPD),*

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

*Drs. 18/25360, 18/25749*

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

*Der Landtag wolle beschließen:*

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

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

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

*Der Untersuchungsausschuss hat die Aufgabe, folgende Sachverhalte zu untersuchen:*

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

*Zum Zweck der einheitlichen Auslegung des Untersuchungsauftrags bezeichnet der Begriff:*

*1. „Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München“: das Gesamtprojekt der 2. S-Bahn-Stammstrecke nebst U9*

*2. „DB“: die Deutsche Bahn AG inklusive aller von ihr beherrschten Tochterunternehmen,*

*3. „Staatsregierung“: Organ bestehend aus dem Ministerpräsidenten und bis zu 17 Staatsministern und Staatssekretären.*

*Der Untersuchungsausschuss hat im Einzelnen folgende Fragen zu prüfen:*

*A) Befassung externer bzw. eingesetzter Gremien und Stellen*

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

*1.1 Hat der Bundesrechnungshof für das Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München eine Prüfung vorgenommen? Falls ja, welche? Falls ja, wurde die Staatsregierung über die Prüfung informiert? Falls ja, wie und wann?*

*1.2 Wer hat wann und in welcher Form an der Erarbeitung der NKU 2016 mitgewirkt bzw. war einbezogen?*

*1.3 Haben sich die Staatskanzlei und/ oder die zuständigen Staatsministerien mit der „Abschließenden Mitteilung“ des Bundesrechnungshofs vom 22.01.2018*

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

*1.3.1 Falls ja, wann wurde der Staatskanzlei und/oder den zuständigen Staatsministerien die Mitteilung bekannt und wie ist die Staatskanzlei und/oder sind die zuständigen Staatsministerien mit dem unter der Überschrift*

*„Schlussfolgerung“ auf Seite 13 in der der „Abschließenden Mitteilung“ zu findenden Satz: „Die Voraussetzungen des § 3 Absatz 1c GVFG für die Gewährung einer Bundesfinanzhilfe liegen nicht vor.“ umgegangen (GVFG=Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz)?*

*1.3.2 Falls ja, hat die Staatskanzlei und/oder die zuständigen Staatsministerien die „Abschließende Mitteilung“ des Bundesrechnungshofs vom 22.01.2018 zur NKU 2016 für das Projekt „2. S-Bahn-Stammstrecke in München“ dem Landtag zur Kenntnis gebracht? Falls ja, wann? Falls nein, warum nicht?*

*1.4 Haben sich durch die Staatskanzlei und/oder die zuständigen Staatsministerien eingesetzte Gremien mit der „Abschließenden Mitteilung“ des Bundesrechnungshofs vom 22.01.2018 zur NKU 2016 für das Projekt „2. S-Bahn-Stammstrecke in München“ auseinandergesetzt?*

*1.5 Wer war an der Erarbeitung der aktuell laufenden NKU beteiligt?*

*1.6 Gibt es Unterschiede in den Grundlagen, den Bewertungskriterien und in der Erarbeitung zwischen der NKU 2016 und der aktuell laufenden NKU? Falls ja, welche?*

*1.7 War der Oberste Rechnungshof (ORH) mit dem Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München befasst?*

*1.7.1 Wurden die Staatskanzlei und/oder die zuständigen Staatsministerien über Zwischen- bzw. Endergebnisse informiert? Falls ja, wann in welcher Form und mit welchem Inhalt?*

*1.7.2 Haben die Staatskanzlei und/oder die zuständigen Staatsministerien in diesem Zusammenhang Unterlagen an den ORH übermittelt? Falls ja, wann und welche? Ist der Staatskanzlei und/oder den zuständigen Staatsministerien bekannt, ob dem ORH weitere Unterlagen zur Verfügung standen? Falls ja, welche?*

*1.8 Gab es im Zusammenhang mit der Finanzierung des Projekts 2. S-Bahn-Stammstrecke München Ermittlungsverfahren der Staatsanwaltschaft?*

*2. Kenntnis und Tätigkeit der von der Staatsregierung eingesetzten Baubegleitung*

*2.1 Welchen Auftrag hatte bzw. hat die Baubegleitung?*

*2.2 Welche Tätigkeit hat sie zur Erfüllung des Auftrags gemäß Nr. 2.1 entfaltet?*

*2.3 Hat die Baubegleitung Kenntnis von durch die DB erarbeiteten möglichen Beschleunigungsmaßnahmen? Falls ja, gab es hierzu eine Einschätzung der Baubegleitung? Falls ja, welchen Inhalt hatte die Einschätzung?*

*2.4 Hat die Baubegleitung Unterlagen durch die Staatskanzlei und/oder die zuständigen Staatsministerien oder durch die DB erhalten? Falls ja, wann und welche?*

*2.5 Hat die Baubegleitung im Rahmen der nach Nr. 2.4 erfragten Unterlagen Informationen über mögliche Kostensteigerungen, erhalten? Falls ja, welche, von wem und zu welchem Zeitpunkt? Falls ja, wie wurden diese Informationen durch die Baubegleitung bewertet und wie wurde damit umgegangen? Falls entsprechende Unterlagen vorlagen, welche Rolle spielte dabei die Entwicklung des Baupreisindex?*

*2.6 Hat die Baubegleitung im Rahmen der nach Nr. 2.4 erfragten Unterlagen Informationen über mögliche Verzögerungen der Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke München erhalten? Falls ja, wann und welche? Falls ja, wie wurden diese Informationen durch die Baubegleitung bewertet und wie wurde damit umgegangen?*

*2.7 Hat die Baubegleitung eigene Kosten- oder Zeitbedarfsschätzungen vorgenommen? Falls ja, zu welchen Ergebnissen bzw. Schätzungen hinsichtlich Kosten und Bauzeit ist sie wann jeweils gekommen?*

*2.8 Lagen der Baubegleitung weitere Kosten- und Zeitbedarfsschätzungen vor? Falls ja, von wem wurden diese übermittelt? Falls ja, wie wurden diese Informationen durch die Baubegleitung bewertet und wie wurde damit umgegangen?*

*2.9 Hat die Baubegleitung über mögliche Gegen-, Optimierungs- oder Beschleunigungsmaßnahmen zur Reduzierung der Baukosten bzw. der Bauzeit gesprochen? Falls ja, wann, mit wem und mit welchem Inhalt?*

*2.10 Wie, wann und mit welchem Inhalt erfolgte ein Austausch zwischen Baube- gleitung 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 nach- gelagerten 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?*

## II. ZUSAMMENSETZUNG DES UNTERSUCHUNGSAUSSCHUSSES

Der Landtag bestellte gemäß Art. 4 Gesetz über die Untersuchungsausschüsse des Bayerischen Landtags (UAG) folgende Abgeordnete zu Mitgliedern bzw. stellvertretenden Mitgliedern des Untersuchungsausschusses:

| **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** (vom 14.12.2022 bis 26.04.2023) | Franz **Bergmüller** |
| Oskar **Atzinger** (vom 26.04.2023 bis 23.05.2023, Drs. 18/28676) | |

Prof. Dr. Ingo **Hahn**
(ab 23.05.2023, Drs. 18/29112)

**SPD**

Inge **Aures** Natascha **Kohnen**

**FDP**

Albert **Duin** Sebastian **Körber**

Zum **Vorsitzenden** bestellte der Landtag gemäß Art. 3 UAG den Abgeordneten **Bernhard Pohl**, zum stellvertretenden Vorsitzenden den Abgeordneten **Jürgen Baumgärtner**.

In der ersten Sitzung am 26. Januar 2023 einigte sich die Mitglieder des Untersuchungsausschusses darauf, den Ausschuss als „Untersuchungsausschuss Stammstrecke“ zu bezeichnen.

## III. MITARBEITERINNEN UND MITARBEITER SOWIE BEAUFTRAGTE

### 1. Landtagsamt

Als Sekretariat stand dem Untersuchungsausschuss das Referat A III (Recht, Parl. Kontrollgremien, Vergabestelle) des Landtagsamtes (Leitung: LMRin Monika Hohagen; Referenten: StAin Britta Albrecht, ORR Oliver Ens, Mitarbeiterinnen: Claudia Stengel und Edigna Reiser) zur Verfügung. Die Sitzungsprotokolle wurde vom Referat P IV (Stenografischer Dienst) erstellt.

### 2. Beauftragte der Staatsregierung

Als Beauftragte im Sinne des Art. 24 Abs. 2 Bayerische Verfassung nahmen an den Sitzungen des Untersuchungsausschusses teil:

| Ressort | Beauftragte |
|---|---|
| Staatskanzlei | MRin Dr. Lucia Rüth<br>RRin Ramona Folter<br>RRin Julia Ebner |
| Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration | ORR Johannes Götz<br>RAfrau Johanna Dunkel |
| Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr | BDin Sabine Frohnmüller<br>RRin Saskia Popfinger |
| Staatsministerium der Justiz | MR Dr. Frank Hartmann<br>RDin Elke Bönisch |
| Staatsministerium der Finanzen und für Heimat | MR Thilo Scheidt<br>ORRin Yoana Vaslin<br>ORRin Julia Brunner |

### 3. Benannte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Fraktionen

Für die Arbeit des Untersuchungsausschusses benannten die Fraktionen folgende Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter:

| Fraktion | Mitarbeiter/in |
|---|---|
| CSU | Claudia Nißl-Neumann<br>Stephan Ebner |
| BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN | Elke Schubert<br>Sinead Thielen<br>Thomas Kantke<br>Marco Lisi |
| FREIE WÄHLER | Dr. Rebecca Görtler<br>Kathrin Kempf<br>Dr.-Ing. Sebastian Bittl |
| AfD | Christoph Johannes Rätscher<br>Christian Dietz-Verrier |
| SPD | Daniel Schön |
| FDP | Daniel Zeilinger |

Der Untersuchungsausschuss fasste u.a. im Hinblick auf § 188 Abs. 1 Satz 5 BayLT-GeschO für die Befassung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern auf Antrag der Fraktionen in seiner 1. Sitzung am 26. Januar 2023 folgenden Beschluss Nr. 1:

*I. Die von den Fraktionen benannten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erhalten Zutritt zu den nichtöffentlichen und geheimen Sitzungen des Untersuchungsausschusses sowie Zugang zu den (auch beigezogenen) Akten des Untersuchungsausschusses, unter der Voraussetzung, dass eine vorherige Verpflichtung zur Geheimniswahrung gemäß § 353b Abs. 2 Nr. 2 StGB, insbesondere zur Wahrung von Privat-, Betriebs-, Geschäfts- oder Steuergeheimnissen, durch das Landtagsamt durchgeführt wurde. Dies gilt auch für Akten, die – ohne Verschlusssachen der Geheimhaltungsgrade VS-VERTRAULICH oder höher zu sein (siehe hierzu II.) – unter Geheimhaltung gestellt oder als Verschlusssache des Geheimhaltungsgrades VS-NUR FÜR DEN DIENSTGEBRAUCH eingestuft sind.*

*II. Die von den Fraktionen benannten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erhalten Zutritt zu den geheimen Sitzungen des Untersuchungsausschusses, in denen über Verschlusssachen beraten wird, sowie Zugang zu den als Verschlusssachen der Geheimhaltungsgrade VS-VERTRAULICH oder höher bezeichneten Akten des Untersuchungsausschusses unter der Voraussetzung, dass sie zuvor nach den einschlägigen Regelungen für die Sicherheitsüberprüfung überprüft sowie nach der Geheimschutzordnung zum Zugang zu VS ermächtigt und zur Geheimhaltung durch das Landtagsamt förmlich verpflichtet wurden.*

*III. Soweit Schreibkräfte von den Fraktionsmitarbeiterinnen und Fraktionsmitarbeitern oder persönliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Mitglieder des Untersuchungsausschusses mit in den Akten enthaltenen Vorgänge befasst werden oder mit Vorgängen, die der Geheimhaltung unterliegen, ist Voraussetzung, dass sie entsprechend Ziffer I. vom Landtagsamt verpflichtet wurden.*

## IV. SITZUNGEN UND ÖFFENTLICHKEIT

Der Untersuchungsausschuss führte seine Beratungen und Untersuchungen in 20 öffentlichen und zum Teil nichtöffentlichen Sitzungen durch (siehe im Einzelnen die nachfolgende Aufstellung).

Die Beratungen über Verfahrensfragen wurden gemäß Art. 9 Abs. 3 UAG unter Ausschluss der Öffentlichkeit durchgeführt. Die Ergebnisse der Beratungen wurden jeweils im Anschluss in öffentlicher Sitzung bekanntgegeben.

Teile der Beweisaufnahme der 16. Sitzung am 26. Mai 2023 erfolgten nichtöffentlich. Aufgrund der Einschränkung der Aussagegenehmigung eines Zeugen durften die in dieser Sitzung thematisierten Inhalte lediglich unter der Voraussetzung einer nichtöffentlichen Sitzung besprochen werden.

Während der Zeugeneinvernahmen in der 12. Sitzung sowie in der 19. Sitzung wurde jeweils ein Vorhalt gemacht, dessen Inhalt der Geheimhaltung nach Beschluss Nr. 4 unterlag. Da hinsichtlich dieser Akte keine Freigabe durch das betroffene Ministerium vorlag, war der vorübergehende Ausschluss der Öffentlichkeit erforderlich.

Im Übrigen wurden die Beweiserhebungen in öffentlicher Sitzung durchgeführt.

Die Beweisaufnahme wurde in der 19. Sitzung am 16. Juni 2023 beendet (Beschluss Nr. 17).

Der Schlussbericht für die Vollversammlung des Landtags wurde in der 20. Sitzung am 11. Juli 2023 hinsichtlich der Teile A und D einstimmig beschlossen (Beschluss Nr. 20). Wir bedanken uns ferner bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Fraktionen sowie des Landtagsamtes für die sehr gute Zuarbeit. Namentlich zu nennen sind hierbei:

- Freie Wähler Fraktion: Frau Dr. Görtler, Herr Dr. Ing. Bittl, Frau Kempf
- Fraktion CSU: Frau Nißl-Neumann, Herr Ebner
- Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen: Frau Schubert, Frau Thielen, Herr Kantke, Herr Lisi
- Fraktion AfD: Herr Rätscher, Herr Dietz-Verrier
- Fraktion SPD: Herr Schön
- Fraktion: FDP: Herr Zeilinger
- Landtagsamt: Frau Hohagen, Frau Albrecht, Herr Ens, Frau Stengel, Frau Reiser

Hinsichtlich der Teile B und C wurde der Schlussbericht mit den Stimmen der Abgeordneten der CSU Fraktion sowie der Fraktion der Freien Wähler mehrheitlich beschlossen (Beschluss Nr. 20).

Für die am 2. März 2023, in der Pause des Plenums, durchgeführte zweite Sitzung des Untersuchungsausschusses lag eine Genehmigung der Präsidentin gemäß § 142 Abs. 1 S. 4 BayLTGeschO vor.

Der Untersuchungsausschuss tagte wie folgt:

| **Nr.** | **Datum** | **Art der Sitzung** | **Gegenstand** |
|---|---|---|---|
| 1 | 26.01.2023 | nichtöffentlich / öffentlich | Beratung von Verfahrensfragen (konstituierende Sitzung) |
| 2 | 02.03.2023 | nichtöffentlich / öffentlich | Beratung von Verfahrensfragen |
| 3 | 09.03.2023 | nichtöffentlich / öffentlich | Beratung von Verfahrensfragen |
| 4 | 23.03.2023 | öffentlich | Zeugeneinvernahmen<br>Dipl.-Ing. Stefan **Böttcher**<br>BD Thomas **Graf** |
| | | nichtöffentlich | Beratung von Verfahrensfragen |
| 5 | 24.03.2023 | öffentlich | Zeugeneinvernahmen<br>LTechn. RD Sebastian **Apolony**<br>MR Frank **Bauer-Siewert**<br>LBD Prof. Dr. Uwe **Willberg**<br>Dr. Wolfgang **Rauscher**<br>Dr. Ulrich **Baumgärtner** |
| 6 | 17.04.2023 | öffentlich | Zeugeneinvernahmen<br>Dipl.-Ing. Markus **Kretschmer**<br>Dipl.-Wirtsch.-Ing. Kai **Kruschinski-Wüst** |
| 7 | 20.04.2023 | öffentlich | Zeugeneinvernahmen<br>Jens **Bergmann**<br>Kristin **Raczinski** |
| 8 | 21.04.2023 | nichtöffentlich | Beratung von Verfahrensfragen |
| | | (tw) öffentlich | Zeugeneinvernahmen<br>Ingo **Wortmann**<br>BM a.D. Ronald **Pofalla**<br>Berthold **Huber**<br>MR Sebastian **Röhrig** |
| 9 | 27.04.2023 | nichtöffentlich | Beratung von Verfahrensfragen |
| | | öffentlich | Zeugeneinvernahmen<br>Ralf **Wulf**<br>MD a.D. Hugo **Gratza** |
| | | nichtöffentlich | Beratung von Verfahrensfragen |
| 10 | 08.05.2023 | öffentlich | Zeugeneinvernahmen<br>MDirig Christoph **Sigl**<br>MR Frank **Kutzner**<br>Prof. Dr. Dirk **Rompf** |
| 11 | 10.05.2023 | öffentlich | Zeugeneinvernahme<br>BM a.D. Ronald **Pofalla** |
| 12 | 12.05.2023 | öffentlich | Zeugeneinvernahmen<br>Dr. Richard **Lutz**<br>LMR Sven **Neuner**<br>Präsident Eisenbahn-Bundesamt Gerald **Hörster** |
| | | nichtöffentlich | Beratung von Verfahrensfragen |
| | | (tw) öffentlich | Zeugeneinvernahme<br>MDirig Hans-Peter **Böhner** |
| 13 | 15.05.2023 | öffentlich | Zeugeneinvernahme:<br>MD a.D. Helmut **Schütz** |
| | | nichtöffentlich | Beratung von Verfahrensfragen |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | öffentlich | Zeugeneinvernahme<br>MR Arno **Beier** |
| 14 | 22.05.2023 | öffentlich | Zeugeneinvernahmen<br>BM a.D. Andreas **Scheuer**, MdB<br>BM Dr. Volker **Wissing** |
| | | nichtöffentlich | Beratung von Verfahrensfragen |
| 15 | 25.05.2023 | öffentlich | Zeugeneinvernahmen<br>OBB Dieter **Reiter**<br>StM Albert **Füracker**, MdL |
| 16 | 26.05.2023 | öffentlich | Zeugeneinvernahmen<br>StM Dr. Florian **Herrmann**, MdL<br>StM a.D. Landrat Dr. Hans **Reichhart**, ehem. MdL |
| | | nichtöffentlich | Beratung von Verfahrensfragen<br><br>Zeugeneinvernahme<br>MDirig Karlheinz **Windsheimer** |
| 17 | 06.06.2023 | öffentlich | Zeugeneinvernahmen<br>StM a.D. Kerstin **Schreyer**, MdL |
| | | nichtöffentlich | Beratung von Verfahrensfragen |
| | | öffentlich | Zeugeneinvernahmen<br>StM a.D. Kerstin **Schreyer**, MdL |
| | | nichtöffentlich | Beratung von Verfahrensfragen |
| 18 | 12.06.2023 | öffentlich | Zeugeneinvernahmen<br>StM Christian **Bernreiter**, MdL<br>MP a.D. Horst **Seehofer**, ehem. MdL |
| 19 | 15.06.2023 | (tw) öffentlich | Zeugeneinvernahme<br>MP Dr. Markus **Söder**, MdL |
| | | nichtöffentlich | Beratung von Verfahrensfragen |
| 20 | 11.07.2023 | Nichtöffentlich / öffentlich | Beratung von Verfahrensfragen und Beschlussfassung über den Schlussbericht |

Aufgeführte Amtsbezeichnungen beziehen sich auf den Zeitpunkt der Vernehmung.

## V. BEWEISERHEBUNG UND VERFAHREN

### 1. Geheimhaltung

Aufgrund des Untersuchungsgegenstands musste davon ausgegangen werden, dass Geheimhaltungsinteressen unterschiedlicher Behörden sowie Privat-, Geschäfts- und Betriebsgeheimnisse betroffen sein konnten. Daher fasste der Untersuchungsausschuss in seiner 1. Sitzung am 26. Januar 2023 den Beschluss Nr. 4 betreffend die Geheimhaltung von Akten wie folgt:

*I. Die dem Untersuchungsausschuss vorgelegten Akten werden der Geheimhaltung unterworfen, soweit dies von der Stelle verlangt wird, die die Akten dem Untersuchungsausschuss vorlegt. Die Geheimhaltung kann durch Beschluss des Untersuchungsausschusses aufgehoben werden.*

*II. Ziff. I. Satz 1 gilt auch für Verschlusssachen im Sinne der Geheimschutzordnung des Bayerischen Landtags; der Geheimhaltungsgrad der Verschlusssachen bestimmt sich nach § 6 Abs. 1 Geheimschutzordnung des Bayerischen Landtags, wobei dieser Geheimhaltungsgrad gemäß § 6 Abs. 1 Satz 2 Geheimschutzordnung für die Behandlung innerhalb des Landtags verbindlich ist.*

*III. Aufgrund des Geheimhaltungsbeschlusses besteht im Hinblick auf den Inhalt der der Geheimhaltung unterliegenden Akten die Pflicht zur Verschwiegenheit. Auf § 353b Abs. 2 Nr. 1 StGB wird hingewiesen.*

*IV. Einsicht in die der Geheimhaltung unterliegenden Akten erhalten die Mitglieder und stellvertretenden Mitglieder des Untersuchungsausschusses sowie die von den Fraktionen für den Untersuchungsausschuss benannten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, letztere nach Maßgabe des Beschlusses Nr. 1 des Untersuchungsausschusses.*

*V. Für die Wiedergabe von Zitaten und Akteninhalten der unter Ziff. I Satz 1 fallenden Akten in öffentlichen Sitzungen sowie bei der Abfassung des Schlussberichts bzw. etwaiger Minderheitenberichte bedarf der Untersuchungsausschuss bzw. das jeweilige Mitglied des Untersuchungsausschusses einer Freigabe der jeweils vorlegenden Stelle. Die Freigabe muss vor der Verwendung in der Sitzung bzw. vor Abgabe des Entwurfs des Schlussberichts bzw. des Minderheitenberichts direkt bei der vorlegenden Stelle eingeholt werden. Für die Einholung der Freigabe ist die jeweilige Verwenderin bzw. der jeweilige Verwender zuständig, entsprechender Schriftwechsel ist vor Verwendung nachrichtlich dem Landtagsamt zuzuleiten.*

Zum Zeitpunkt des Schlusses der Beweisaufnahme lagen dem Untersuchungsausschuss insgesamt nach Aktenliste 840 Akten vor. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass einige Akten aus Ordner bestanden, die teilweise eine Vielzahl von Dokumenten bzw. Unterordnern mit weiteren Dokumenten beinhalten. 344 dieser Akten unterlagen der einfachen Geheimhaltung und wurden mit der Einstufung „geheim“ bzw. „Vs-nfD“ übermittelt. Zum Zeitpunkt des Schlusses der Beweisaufnahme unterlagen noch 335 Akten der einfachen Geheimhaltung.

Seitens der Staatskanzlei wurden 51 Akten, seitens des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr 233 Akten, seitens des Staatsministeriums für Finanzen und für Heimat 26 Akten, seitens des Staatsministeriums des Innern, für Sport und Integration eine Akte, seitens des Obersten Rechnungshofes vier Akten, seitens der Deutschen Bahn 33 Akten und seitens der Landeshauptstadt München sechs Akten, die der Geheimhaltung nach Beschluss Nr. 4 unterlagen.

Vor dem Hintergrund grundrechtlich geschützter Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse sowie zum Schutz sensibler behördeninterner Informationen wurde in der Sitzung am 23. März 2023 Beschluss Nr. 9 gefasst, welcher bei bestimmten Akten Geheimhaltungsbestimmungen vorsieht, die über die in Beschluss Nr. 4 bestimmten Geheimhaltungsregeln hinausgehen:

*betreffend den Umgang mit Akten mit besonderem Geheimhaltungsbedürfnis*

*unter Berücksichtigung*

*der verfassungsrechtlichen Rechtsprechung (insbesondere BVerfG, Beschluss vom 1. Oktober 1987, Az. 2 BvR 1178/86, BayVerfGH NVwZ 1995, 681; BayVerfGH, Entscheidung vom 17. November 2014, Az. Vf. 70-VI-14), und nach Abwägung des Kontroll- und*

*Untersuchungsrechts des Parlaments sowie des Beweiserhebungsrechts des parlamentarischen Untersuchungsausschusses, mit den Rechten der Verfahrensbeteiligten, insbesondere deren Recht auf informationelle Selbstbestimmung und deren Anspruch auf ein faires rechtsstaatliches Verfahren, regelt der Untersuchungsausschuss den Umgang mit diesen Akten wie folgt:*

1. *Die beigezogenen Akten werden der Geheimhaltung gem. Art. 9 Abs. 2 UAG unterworfen, sofern in der Aktenliste des Untersuchungsausschusses in der Spalte „Status“ eine entsprechende Kennzeichnung (= BG) vermerkt ist.*

2. *Aufgrund des Geheimhaltungsbeschlusses gem. Ziff. 1. besteht im Hinblick auf den Inhalt dieser Akten die Pflicht zur Verschwiegenheit. Auf die Strafbarkeit gemäß § 353b Abs. 2 Nr. 1 StGB wird hingewiesen.*

3. *Die unter Ziff. 1. genannten Akten sind dem Untersuchungsausschuss in digitalisierter Form auf einem passwortgeschützten Datenträger zu übergeben. Das Zugangspasswort ist getrennt vom Datenträger in einem verschlossenen Umschlag per Boten dem Landtagsamt, Referat A III (Ausschussbüro), zu übermitteln.*

4. *Die Aufbewahrung des passwortgeschützten Datenträgers erfolgt in der VS-Registratur des Landtagsamts.*

5. *Einsicht in die unter Ziff. 1. genannten Akten erhalten die Mitglieder und stellvertretenden Mitglieder des Untersuchungsausschusses sowie die von den Fraktionen für den Untersuchungsausschuss benannten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, letztere nach Maßgabe des Beschlusses Nr. 1 des Untersuchungsausschusses vom 26. Januar 2023.*

6. *Die unter Ziff. 1. genannten Akten stehen den gem. Ziff. 5. Berechtigten nach Absprache mit dem Ausschussbüro während der allgemeinen Dienstzeiten in den Räumen des Landtagsamts auf einem oder mehreren nicht an das Internet oder andere Datennetze angeschlossenen passwortgeschützten Laptop des Landtagsamts (bloßes Lesegerät) unter Aufsicht des Landtagsamts zur Einsichtnahme zur Verfügung. Ausdrucke sowie Bild- und Tonaufnahmen der Akten sind nicht gestattet. Sämtliche elektronischen Geräte und Datenträger (insbesondere Laptop, Handy, Tablet, Digitalkamera, Diktiergerät, USB-Stick etc.) sind von den gem. Ziff. 5. Berechtigten vor der Einsichtnahme abzugeben und werden für die Dauer der Einsichtnahme durch das Ausschussbüro verwahrt. Vom Ausschussbüro werden der Name des oder der Einsichtnehmenden sowie die Dauer der Einsichtnahme erfasst.*

   *Abweichend hiervon stehen die unter Ziff. 1. genannten Akten den Mitgliedern und stellvertretenden Mitgliedern des Untersuchungsausschusses nach Absprache mit dem Ausschussbüro auch nach allgemeinem Dienstzeitende in den Räumen des Landtagsamtes zur Einsichtnahme zur Verfügung. Durch geeignete Maßnahmen (bspw. Laptopschloss) ist sicherzustellen, dass das Lesegerät immer in den Räumen des Landtagsamts verbleibt, auch wenn kein Mitarbeiter des Landtagsamts mehr anwesend ist. Vor Verlassen des Raumes hat der oder die Einsichtnehmende den Laptop sachgemäß herunterzufahren und die Pforte telefonisch zu verständigen, damit der Zeitpunkt des Endes der Einsichtnahme erfasst werden kann. Im Übrigen verbleibt es bei den Regelungen gem. Abs. 1, S. 2 (Verbot von Ausdrucken, Aufnahmen, ...).*

*Das Lesegerät ist so zu konfigurieren, dass Vervielfältigungen körperlicher oder unkörperlicher Art der unter Ziff. 1. genannten Akten durch das Lesegerät technisch nicht möglich sind und externe Datenträger der gem. Ziff. 5. Berechtigten nicht an das Lesegerät angeschlossen werden können. Das Lesegerät wird durch das Ausschussbüro unter Verschluss verwahrt.*

7. *Bei der Einsichtnahme können handschriftliche Notizen gemacht werden. Diese sind nach der Einsichtnahme dem Ausschussbüro zu übergeben und werden vom Ausschussbüro wie das Lesegerät aufbewahrt.*

8. *Durch weiteren Beschluss des Untersuchungsausschusses können einzelne Teile oder einzelne oder sämtliche Akten der unter Ziff. 1. genannten Akten freigegeben werden.*

9. *Soweit vorstehend nicht anders geregelt, gelten ergänzend die Bestimmungen der Geheimschutzordnung des Bayerischen Landtags für als VS-VERTRAULICH eingestufte Verschlusssachen mit Ausnahme der Bestimmungen in § 8 Abs. 4 der Geheimschutzordnung in entsprechender Anwendung.*

Zunächst wurde eine Akte des Obersten Rechnungshofes von diesem Beschluss erfasst. In der Sitzung vom 26. Mai 2023 wurde die Geheimhaltung im Sinne dieses Beschlusses aufgehoben (vgl. Beschluss Nr. 15).

## 2. Akten

### 2.1 Umfang und Herkunft der Akten

Zum Zwecke der Beweiserhebung hat der Untersuchungsausschuss Akten und sonstige Unterlagen beigezogen bzw. im Wege der Amtshilfe um deren Vorlage ersucht. Hierzu fasste er bereits in seiner 1. Sitzung am 26. Januar 2023 den Beschluss Nr. 5, welcher auf Aktenlisten Bezug nimmt, die zuvor auf Bitte des Vorsitzenden des Untersuchungsausschusses – von den vom Untersuchungsgegenstand betroffenen Ressorts übermittelt worden waren. Zudem fasste er in dieser Sitzung den Beschluss Nr. 6, wonach die Deutsche Bahn mit allen Tochterunternehmen, die Landeshauptstadt München mit allen Gesellschaften und deren Tochterunternehmen, das Bundesministerium für Digitales und Verkehr mit allen nachgeordneten Behörden, der Oberste Rechnungshof sowie der Bundesrechnungshof gebeten wurden, mitzuteilen, ob Akten, die den Untersuchungsgegenstand betreffen in den jeweiligen Unternehmen und Behörden vorhanden sind und diese – gegebenenfalls im Wege der Amtshilfe – dem Ausschuss vorzulegen.

Zusätzlich zu diesen beiden Beschlüssen, fasst der Ausschuss noch zwei weitere Beschlüsse betreffend die Beiziehung von Akten. Aufgrund des Beschlusses Nr. 13 vom 15. Mai 2023 legte das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr eine weitere Akte vor. Schließlich bat der Untersuchungsausschuss mit dem Beschluss Nr. 16 vom 6. Juni 2023 die Staatskanzlei um Prüfung der Vorlage zweier Protokolle von Ministerratssitzungen.

Die Beschlüsse sind in Anlage 1 abgedruckt. Auf Grundlage der Aktenbeiziehungsbeschlüsse wurden dem Untersuchungsausschuss die in der Aktenliste (Anlage 2) im Einzelnen aufgeführten Akten und Unterlagen zugeleitet und vom Untersuchungsausschuss gesichtet und ausgewertet.

Der Bundesrechnungshof überreichte zunächst am 15. Februar 2023 seine Prüfungsakte. Nach der Durchführung eines Anhörungsverfahrens der betroffenen Stellen übermittelte er zudem am 9. März 2023 die Beiakte, welche Erhebungsunterlagen und somit Kopien der Akten des ehemaligen Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie des Eisenbahn-Bundesamtes beinhalten.

In seiner Zeugenvernehmung am 22. Mai 2023 legte der Bundesminister Dr. Wissing Dokumente des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr vor, welche bis dahin dem Ausschuss noch nicht zur Verfügung standen. Diese wurde im Nachgang per E-Mail an das Landtagsamt übersandt und zu den Akten genommen.

Insgesamt umfasst der Aktenbestand des Untersuchungsausschusses, wie in Anlage 2 ersichtlich, 840 Akten bzw. Einzeldokumente mit einem Datenvolumen von ca. 28,37 GB verteilt auf über 13.358 Dateien. Die Akten stammen von verschiedenen Ministerien bzw. der Bayerischen Staatskanzlei, der Landeshauptstadt München, dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr sowie dem Eisenbahn-Bundesamt, dem Bundesrechnungshof und dem Obersten Rechnungshof sowie von der Deutschen Bahn mit ihren Tochterunternehmen.

Die Herkunft, d. h. die aktenübersendende Stelle, sowie die Behörde, aus welcher die jeweilige Akte stammt, sind in Anlage 2 angegeben.

Soweit dies von den übersendenden Stellen verlangt worden war, wurden die Akten und Unterlagen der Geheimhaltung gemäß Beschluss Nr. 4 unterworfen oder es wurde bei entsprechendem Wunsch eine strengere Geheimhaltung im Sinne von Beschluss Nr. 9 festgelegt (s. hierzu die Ausführungen in V.1).

Für die Abfassung des Schlussberichts sowie die Verwendung von Vorhalten in öffentlicher Sitzung wurden etwaige Zitate aus den der Geheimhaltung unterworfenen Akten und Unterlagen auf Nachfrage von den jeweils betroffenen Stellen gegenüber den jeweiligen Fraktionen freigegeben. Entsprechendes gilt für etwaige Zitate von in nichtöffentlicher Sitzung durchgeführten Zeugeneinvernahmen. Die entsprechenden Freigaben wurden – soweit sie dem Landtagsamt mitgeteilt wurden – in die Aktenliste erfasst.

Im Rahmen von Freigabeersuchen wurden 13 Akten erneut an das Landtagsamt übermittelt, da sie mit Schwärzungen freigegeben wurden. Diese Akten wurden in die Aktenliste mit dem Zusatz „a“ bzw. „b“ erfasst (siehe Anlage 2). Zudem wurde auf Bitte des Ausschusses eine zweite Version der Prüfungsmitteilung des Obersten Rechnungshofes mit weniger Schwärzungen übersandt.

### 2.2. Akten der Deutschen Bahn

Die Deutsche Bahn übermittelte am 23. Februar 2023 einen Datenträger mit ihren digitalisierten Akten. Dabei waren die Akten entsprechend dem Fragenkatalog des Untersuchungsausschusses sortiert und umfassen ca. 10.000 Dateien. Es wurden Überordner gebildet, welche wiederum teilweise auf mehreren Ebenen Unterordner beinhalten. Die von der Deutschen Bahn übermittelte Aktenliste beschränkt sich auf die Nennung der Überordner. Zur besseren Übersicht wurde seitens des Landtagsamtes in die Aktenliste des Ausschusses die erste und detaillierte Stufe der Unterordner aufgenommen (s. Anlage 2).

### 2.3. Akten des Eisenbahn-Bundesamtes

Das Eisenbahn-Bundesamt übermittelte seine Akten in drei Lieferungen: zunächst alle in digitalisierter Form vorhandenen Akten und sodann in zwei Lieferungen 75 Aktenordner mit Akten im Original per Post. Nach Rücksprache mit dem Vorsitzenden beauftragte das Landtagsamt eine externe Firma, welche die Originalakten – entsprechend dem Beschluss Nr. 3 des Ausschusses – digitalisierte. Die digitalisierten Akten wurden dem Ausschuss sodann zur Verfügung gestellt.

### 2.4. Aktenvorlage des Obersten Rechnungshofes

Auf Bitten des Obersten Rechnungshofes kam es im Rahmen der Aktenvorlage zunächst am 15. Februar 2023 mit dem Vorsitzenden und dem stellvertretenden Vorsitzenden des Untersuchungsausschusses sowie dem Landtagsamt zu einem Gespräch. Darauffolgend fand am 23. Februar 2023 ein weiteres Gespräch statt, an welchem zusätzlich das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr teilnahm. Gegenstand waren Einzelfragen der Aktenvorlage, insbesondere die Frage des Umfangs der Vorlage der Prüfungsmitteilung des Obersten Rechnungshofes im laufenden Prüfverfahren sowie der damit verbundenen Unterlagen, welches dieser durch das Staatsministerium sowie die Deutsche Bahn erhalten hatte. Am 17. März 2023 übergab der Oberste Rechnungshof, nach erneuter Anhörung des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr sowie der Deutschen Bahn, eine geschwärzte Fassung der Prüfungsmitteilung sowie Korrespondenz mit der Deutschen Bahn und dem Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr. Verbunden wurde die Übergabe mit der Bitte, die Prüfungsmitteilung der besonderen Geheimhaltung zu unterwerfen (siehe hierzu Beschluss Nr. 9).

Auf Bitten des Ausschusses mit Schreiben vom 16. März 2023 überprüften der Oberste Rechnungshof sowie das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr die vorgenommenen Schwärzungen und übermittelte eine weitere Fassung der Prüfungsmitteilung mit reduzierten Schwärzungen.

Mit Beschluss Nr. 15 vom 26. Mai 2023 wurde die Einstufung der besonderen Geheimhaltung der Prüfungsmitteilung aufgehoben und die Akte als „geheim“ eingestuft.

### 2.5. Umgang mit den Akten während der Untersuchungstätigkeit

Die in Anlage 2 aufgeführten Akten und Unterlagen wurden allen berechtigten Personen (Mitglieder und stellvertretende Mitglieder des Untersuchungsausschusses und Fraktionsmitarbeitende) gemäß Beschluss Nr. 3 vom 26. Januar 2023 ausschließlich in digitalisierter Form zugänglich gemacht. Die digitalisierten Akten wurden den berechtigten Personen grundsätzlich auf USB-Sticks übermittelt. Besondere technische Vorkehrungen wurden für die gemäß Beschluss Nr. 9 geheim gehaltenen Akten getroffen. Diese konnten lediglich unter Aufsicht auf speziellen Leselaptops eingesehen werden.

Auf das Verlesen der Akten und Unterlagen wurde gemäß Art. 19 Abs. 2 S. 2 UAG verzichtet (Beschluss Nr. 3).

Die Protokolle der öffentlichen und nichtöffentlichen Sitzungen des Untersuchungsausschusses sowie alle weiteren das Verfahren des Untersuchungsausschusses betreffenden Dokumente wurden den berechtigten Personen gemäß Beschluss Nr. 2 vom 26. Januar 2023 zum Abruf über das Intranet des Landtags zur Verfügung gestellt.

### 3. Zeuginnen und Zeugen

Der Untersuchungsausschuss vernahm 35 Personen nach Belehrung über die strafrechtlichen Folgen einer uneidlichen Falschaussage persönlich als Zeugen. Den durchgeführten Zeugenvernehmungen lagen die Beschlüsse Nr. 7 vom 2. März 2023, Nr. 8 vom 9. März 2023, Nr. 10 vom 21. April 2023 sowie die Beschlüsse Nr. 11 vom 27. April 2023, Nr. 12 vom 12. Mai 2023 sowie Nr. 14 vom 22. Mai 2023 zu Grunde.

Soweit für die vernommenen Zeugen Aussagegenehmigungen erforderlich waren, lagen diese vor. Konkret mussten aufgrund folgender Amts-/Mandatsstellungen Genehmigungen eingeholt werden:

| **Amt / Mandat** | **Rechtsvorschrift** |
|---|---|
| Beamte | Art. 18 Abs. 1 UAG, Art. 6 Abs. 3 BayBG i.V.m. § 37 Abs. 3 bis 4 BeamtStG<br>§ 67 Abs. 3 BBG (Bundesbeamte) |
| Angestellte im öffentlichen Dienstes | § 3 Abs. 2 TV-L, Art. 11 Abs. 1 Satz 2 UAG i. V. m. § 54 StPO |
| Beschäftigte im technischen Dienst | § 3 Abs. 1 TVöD |
| Landräte | Art. 1, 2 KWBG i. V. m. § 37 BeamtStG |
| Bürgermeister | Art. 32 Abs. 2 S. 2 Nr. 3 GO i.V.m. § § 37 Abs. 3 BeamtStG |
| Mitglieder der Staatsregierung | Art. 5 BayMinG |
| Mitglieder der Bundesregierung | §§ 6, 7 BMinG |
| Mitglieder des Bundestages | § 44d AbgG; § 50 Abs. 3 StPO i. V. m. Anlage 6 Abschnitt C der Geschäftsordnung des Deutschen Bundestags (in Sitzungswochen des Deutschen Bundestages) |

Die Zeugen wurden grundsätzlich in öffentlicher Sitzung vernommen. Allein die Vernehmung des Zeugen Windsheimer des Obersten Rechnungshofes erfolgte vollständig in nichtöffentlicher Sitzung. Zudem wurde aufgrund des Vorhaltes einer als geheim eingestuften Akte ein Teil der Vernehmung des Ministerpräsidenten Dr. Söder sowie ein Teil der Vernehmung des Ministerialdirigenten Böhner in nichtöffentlich Sitzung vorgenommen.

Insgesamt drei der Zeugenvernehmungen wurden unter Mitwirkung eines rechtlichen Zeugenbeistands entsprechend § 68b StPO durchgeführt. Beiordnungen entsprechend § 68 Abs. 2 StPO erfolgten nicht.

### 3.1. Alphabetische Zeugenliste

| | |
|---|---|
| LTechn. RD Sebastian **Apolony**, Eisenbahn-Bundesamt<br>zu den Fragen: A 1.1 – A 1.7.<br>gemäß Beschluss Nr. 7 vom 02.03.2023 | 24.03.2023 |
| MR Frank **Bauer-Siewert**, Bundesrechnungshof<br>zu den Fragen: A 1.1 – A 1.7<br>gemäß Beschluss Nr. 8 vom 09.03.2023 | 24.03.3023 |
| Dr. Ulrich **Baumgärtner,** Fa. Dr. Baumgärtner GmbH<br>zu den Fragen: A 1.4, A 2, A 3.4, A 4, A 5, D | 24.03.2023 |

| | |
|---|---|
| gemäß Beschluss Nr. 7 vom 02.03.2023 | |
| MR Arno **Beier**, Staatskanzlei<br>zu den Fragen: gesamter Untersuchungsauftrag<br>gemäß Beschluss Nr. 8 vom 09.03.2023 | 15.05.2023 |
| Jens **Bergmann**, DB Netz AG<br>zu den Fragen: A 2 – A 5, B1 – 3, B 5 – 12, C 1, C 3.3 – C 3.5, D<br>gemäß Beschluss Nr. 8 vom 09.03.2023 | 20.04.2023 |
| Staatsminister Christian **Bernreiter**, MdL, Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr<br>zu den Fragen: gesamter Untersuchungsauftrag<br>gemäß Beschluss Nr. 8 vom 09.03.2023 | 12.06.2023 |
| MDirg Hans-Peter **Böhner**, Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr<br>zu den Fragen: gesamter Untersuchungsauftrag<br>gemäß Beschluss Nr. 8 vom 09.03.2023 | 12.05.2023 |
| Stefan **Böttcher**, Fa. Intraplan<br>zu den Fragen: A 1.1 – A 1.7.<br>gemäß Beschluss Nr. 7 vom 02.03.2023 | 23.03.2023 |
| Staatsminister Albert **Füracker**, MdL, Staatsministerium für Finanzen und für Heimat<br>zu den Fragen: gesamter Untersuchungsauftrag<br>gemäß Beschluss Nr. 8 vom 09.03.2023 | 25.05.2023 |
| BD Thomas **Graf**, Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr<br>zu den Fragen: gesamter Untersuchungsauftrag<br>gemäß Beschluss Nr. 7 vom 02.03.2023 | 23.03.2023 |
| MD a.D. Hugo **Gratza**, Bundesministerium für Digitales und Verkehr<br>zu den Fragen: A 3, C 3<br>gemäß Beschluss vom 09.03.2023 | 27.04.2023 |
| Staatsminister Dr. Florian **Herrmann**, MdL, Staatskanzlei<br>zu den Fragen: gesamter Untersuchungsauftrag<br>gemäß Beschluss Nr. 8 vom 09.03.2023 | 26.05.2023 |
| Präsident Gerald **Hörster**, Eisenbahn-Bundesamt<br>Zu den Fragen: A 1.1 bis A 1.8<br>gemäß Beschluss Nr. 10 vom 21.04.2023 | 12.05.2023 |
| Berthold **Huber**, Deutsche Bahn AG<br>zu den Fragen: A 2 – A 5, B 1 – 3, B 5 – 12, C 1, C 3.3—3.5, D<br>gemäß Beschluss Nr. 8 vom 09.03.2023 | 21.04.2023 |
| Markus **Kretschmer**, DB Netz AG<br>zu den Fragen: A 2 – A 5, B 1 – 3, B 6 – 12, C 1, C 3.3 – 3.5, D<br>gemäß Beschluss Nr. 8 vom 09.03.2023 | 17.04.2023 |
| Kai **Kruschinski-Wüst**, DB Netz AG<br>zu den Fragen: A 2 – A 5, B 1 – 3, B 5 – 12, C 1, C 3.3 – 3.5, D<br>gemäß Beschluss Nr. 8 vom 09.03.2023 | 17.04.2023 |
| MR Frank **Kutzner**, Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr<br>zu den Fragen: gesamter Untersuchungsauftrag<br>gemäß Beschluss Nr. 8 vom 09.03.2023 | 08.05.2023 |
| Dr. Richard **Lutz**, Deutsche Bahn AG<br>zu den Fragen: A 2 – A 5, B 1 – 3, B 6 – 12, C 1, C 3.3 – 3.5, D<br>gemäß Beschluss Nr. 8 vom 09.03.2023 | 12.05.2023 |

| | |
|---|---|
| LMR Sven **Neuner**, Staatsministerium für Digitales, vormals Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr<br>zu den Fragen: gesamter Untersuchungsauftrag<br>gemäß Beschluss Nr. 8 vom 09.03.2023 | 12.05.2023 |
| Bundesminister a.D. Ronald **Pofalla**, vormals Deutsche Bahn AG<br>zu den Fragen: A 2 – A 5, B 1 – 3, B 6 – 12, C 1, C 3.3 – 3.5, D<br>gemäß Beschluss Nr. 8 vom 09.03.2023 | 21.04.2023<br>10.05.2023 |
| Kristin **Raczinski**, DB Netz AG<br>zu den Fragen: A 2 – A 5, B 1 – 3, B 5 – 12, C 1, C 3.3 – 3.5, D<br>gemäß Beschluss Nr. 8 vom 09.03.2023 | 20.04.2023 |
| Dr. Wolfgang **Rauscher**, Fa. EDR GmbH<br>zu den Fragen: A 1.4, A 2, A 3.4, A 4, A 5, D<br>gemäß Beschluss Nr. 7 vom 02.03.2023 | 24.03.2023 |
| Staatsminister a.D. Dr. Hans **Reichhart**, Landkreis Günzburg, vormals Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr<br>zu den Fragen: gesamter Untersuchungsauftrag<br>gemäß Beschluss Nr. 8 vom 09.03.2023 | 26.05.2023 |
| Oberbürgermeister Dieter **Reiter**, Landeshauptstadt München<br>zu den Fragen: C 3, D<br>gemäß Beschluss Nr. 8 vom 09.03.2023 | 15.05.2023 |
| Prof. Dr. Dirk **Rompf**, DB Netz AG<br>zu den Fragen: A 2 – A 5, B 1 – 3, B 6 – 12, C 1, C 3.3 – 3.5, D<br>gemäß Beschluss Nr. 8 vom 09.03.2023 | 08.05.2023 |
| MR Sebastian **Röhrig**, Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr<br>zu den Fragen: gesamter Untersuchungsauftrag<br>gemäß Beschluss Nr. 7 vom 02.03.2023 | 21.04.2023 |
| Bundesminister a.D. Andreas **Scheuer**, MdB, vormals Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur<br>zu den Fragen: A 3, C 2<br>gemäß Beschluss Nr. 8 vom 09.03.2023 | 22.05.2023 |
| Staatsminister a.D. Kerstin **Schreyer**, MdL, vormals Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr<br>zu den Fragen: gesamter Untersuchungsauftrag<br>gemäß Beschluss Nr. 8 vom 09.03.2023 | 06.06.2023 |
| MD a.D. Helmut **Schütz**, Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr<br>zu den Fragen: gesamter Untersuchungsauftrag<br>gemäß Beschluss Nr. 8 vom 09.03.2023 | 15.05.2023 |
| Ministerpräsident a.D. Horst **Seehofer,**<br>zu den Fragen: gesamter Untersuchungsauftrag<br>gemäß Beschluss Nr. 13 vom 22.05.2023 | 12.06.2023 |
| MDirg Christoph **Sigl**, Staatsministerium für Familie, Arbeit und Soziales, vormals Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr<br>zu den Fragen: gesamter Untersuchungsauftrag<br>gemäß Beschluss Nr. 8 vom 09.03.2023 | 08.05.2023 |
| Ministerpräsident Dr. Markus **Söder**, MdL, Staatskanzlei<br>zu den Fragen: gesamter Untersuchungsauftrag<br>gemäß Beschluss Nr. 8 vom 09.03.2023 | 15.06.2023 |
| LBD Prof. Dr. Uwe **Willberg**, Autobahndirektion Südbayern<br>zu den Fragen: A 1.1 – A 1.7, A 2.1, A 4, A 5, B 1 – 3, B 6 – 12, C 1.2 – 1.8, | 24.03.2023 |

| | |
|---|---|
| C 2.1, C 3, D<br>gemäß Beschluss Nr. 7 vom 02.03.2023 | |
| MDirg Karlheinz **Windsheimer,** Oberster Rechnungshof<br>zu den Fragen: A.1.7., 2.7.-2.9., B. 1., 2., D.1., 5.<br>gemäß Beschluss Nr. 12 vom 12.05.2023 | 26.05.2023 |
| Bundesminister Dr. Volker **Wissing**, Bundesministerium für Digitales und Verkehr<br>zu den Fragen: A 3, C 2.1, 2.2<br>gemäß Beschluss Nr. 8 vom 09.03.2023 | 22.05.2023 |
| Ingo **Wortmann**, Münchner Verkehrsgesellschaft mbH<br>zu den Fragen: A 1.1 – 1.6, C 3, D<br>gemäß Beschluss Nr. 8 vom 09.03.2023 | 21.04.2023 |
| Ralf **Wulf**, Landeshauptstadt München<br>zu den Fragen: C 1.6, C 3, D<br>gemäß Beschluss Nr. 8 vom 09.03.2023 | 27.04.2023 |

Jegliche Amtsbezeichnungen beziehen sich auf den Zeitpunkt der Zeugenvernehmung.

### 3.2. Verzicht auf Zeugenvernehmung

Durch den Beschluss Nr. 8 vom 9. März 2023 wurde einvernehmlich auf die Einvernahme einer zunächst benannten Zeugin vom Bundesrechnungshof verzichtet. Der Entscheidung lag zugrunde, dass sich diese Zeugin bereits im Ruhestand befindet und der Zeuge Bauer-Siewert, welcher ebenso mit dem Sachverhalt vertraut ist, anbot, stattdessen als zuständiger Mitarbeiter des Bundesrechnungshofes auszusagen.

### 3.3. Schriftliche Zeugenbefragungen

Eine schriftliche Zeugenbefragung wurde in diesem Untersuchungsausschuss nicht durchgeführt.

### 3.4. Betroffener

Eine Betroffene oder einen Betroffenen im Sinne des Art. 13 UAG gab es bei diesem Untersuchungsausschuss nicht.

## 4. Sonstige Verfahrensfragen

### 4.1. Sachverständige

Schriftliche oder mündliche Sachverständigungsgutachten wurden in diesem Untersuchungsausschuss nicht eingeholt.

### 4.2. Unterausschuss „Zukunft Stammstrecke“

Begleitend zum Untersuchungsausschuss wurde auf Antrag der Regierungsfraktionen am 14. Dezember 2022 ein Unterausschuss des Ausschusses für Wohnen, Bau und Verkehr als Parlamentarisches Begleitgremium zum Ausbau der 2. S-Bahn-Stammstrecke München – kurz „Zukunft Stammstrecke“ – eingesetzt. Vorsitzender des Unterausschusses ist der stellvertretende Vorsitzende des Untersuchungsausschusses Jürgen Baumgärtner, CSU. Seine Stellvertreterin ist Inge Aures, SPD, die ebenfalls Mitglied des Untersuchungsausschusses ist. Insgesamt acht Mitglieder des Unterausschusses

sind zugleich – stellvertretende – Mitglieder des Untersuchungsausschusses Stammstrecke.

Der Unterausschuss hat die Aufgabe, das Gesamtprojekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München zu begleiten und sich regelmäßig mit der Deutschen Bahn und der Staatsregierung auszutauschen. Ferner lässt er sich über die Projektfortschritte berichten, wobei es vor allem um die Kostenentwicklung, die Zeit- und Risikopläne, den Baufortschritt sowie den Stand der Finanzierung geht. Der Unterausschuss kann hierbei Sachverständige hinzuziehen und Ortstermine wahrnehmen (s. hierzu 4.3.).

Am Ende der Wahlperiode legt der Unterausschuss dem Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr einen Abschlussbericht vor.

### 4.3. Ortstermin

Am 7. März 2023 besuchten Mitglieder des Untersuchungsausschusses gemeinsam mit Mitgliedern des Unterausschuss Zukunft Stammstrecke die Baustelle der 2. S-Bahn-Stammstrecke München am Marienhof sowie das Infozentrum am Marienhof. Auf Seiten der Deutschen Bahn waren für den Besuch der Konzernbevollmächtigte für den Freistaat Bayern Klaus-Dieter Josel sowie der Gesamtprojektleiter 2. S-Bahn-Stammstrecke Kai Kruschinski-Wüst zuständig.

## VI. UMGANG MIT AKTENMATERIAL NACH ABSCHLUSS DES UA

Die folgende Vorgehensweise wurde in der 20. und letzten Sitzung des Untersuchungsausschusses am 11. Juli 2023 festgelegt:

Die Verfahrensakten des Untersuchungsausschusses verbleiben im Bayerischen Landtag. Gleiches gilt für das von Ausschussmitgliedern und Zeugen vorgelegte Beweismaterial, welches bei den Akten des Untersuchungsausschusses verbleibt. Die dem Untersuchungsausschuss in digitaler Form vorgelegten Akten und Unterlagen werden im Anschluss an die Behandlung des Schlussberichts in der Vollversammlung an die jeweiligen Stellen zurückgeleitet. Die vom Untersuchungsausschuss angefertigten Kopien dieser Akten und Unterlagen (digitale Kopien auf Festplatten oder Leselaptops) werden vernichtet. Die jeweils aktenvorlegenden Stellen wurden gebeten, über die Frage der Archivierung der dem Untersuchungsausschuss vorgelegten Akten nach Ablauf der jeweiligen Aufbewahrungsfristen (ggf. erneut) zu entscheiden. Dem Eisenbahn-Bundesamt wurden die, vom Ausschuss erstellten digitalisierten Akten zur Verfügung gestellt.

Die Arbeit des Ausschusses wird zudem unter https://www.bayern.landtag.de/parlament/gremien/untersuchungsausschuesse/4-untersuchungsausschuss-stammstrecke/ auf der Homepage des Landtags dokumentiert bleiben.

## Teil B Feststellungen zu den einzelnen Fragen des Untersuchungsauftrags

Nachfolgend wird zunächst das Ergebnis der Beweisaufnahme zu den einzelnen Fragen des Untersuchungsauftrags auf der Grundlage der Erkenntnisse aus den beigezogenen Akten und der Aussagen der vernommenen Zeugen in zusammengefasster Form ausgeführt (Teil B).

Im Anschluss (Teil C) erfolgt eine Bewertung des Ergebnisses der Beweisaufnahme, wobei insbesondere die wichtigsten Ergebnisse der Beweisaufnahme nochmals im Zusammenhang dargestellt und diese einer Bewertung unterzogen werden. Hierbei wird auch auf wesentliche Vorwürfe, die Grundlage für die Einsetzung des Untersuchungsausschusses waren, nochmals eingegangen. Außerdem erfolgen abschließend auf der Grundlage der gewonnenen Erkenntnisse Handlungsempfehlungen für die Organisation und Betreuung zukünftiger Baugroßprojekte durch den Freistaat Bayern.

### 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?

Der Bundesrechnungshof hat sich innerhalb des Prüfungszeitraums des Untersuchungsausschusses „Stammstrecke“ mit dem Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München auseinandergesetzt und eine Prüfung des Vorbescheids zur Aufnahme des Vorhabens 2. S-Bahn-Stammstrecke München in das GVFG-Bundesprogramm vorgenommen.[1] Die Mitteilung des Bundesrechnungshofs über die abschließenden Erhebungsergebnisse der durchgeführten Prüfung ist auf den 22.01.2018 datiert und wurde mit Schreiben vom selbigen Tag an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie nachrichtlich an das Bundesministerium der Finanzen, den Obersten Rechnungshof und das damalige Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr vollumfänglich übersandt.[2] Zu einer direkten Übersendung der abschließenden Prüfungsmitteilung durch den Bundesrechnungshof an die Staatskanzlei ist es nicht gekommen.[3] In dem der abschließenden Mitteilung beiliegenden Übermittlungsschreiben wurde durch den Bundesrechnungshof ausgeführt, dass das Prüfungsverfahren als abgeschlossen anzusehen ist, er – der Bundesrechnungshof – es sich jedoch weiterhin vorbehält, das Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München weiter zu beobachten und ggf. eine erneute Prüfung durchzuführen.[4] Das Übermittlungsschreiben samt beiliegender Mitteilung des Bundesrechnungshofs über die abschließenden Erhebungsergebnisse gingen bei der Obersten Baubehörde im ehemaligen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr am 25.01.2018 ein.[5]

1 Aktenliste Nr. 144, Bl. 3/17.
2 Aktenliste Nr. 144, Bl. 1 f., Zeuge Bauer-Siewert, 24.03.2023, Bl. 32.
3 Zeuge Bauer-Siewert, 24.03.2023, Bl. 33.
4 Aktenliste Nr. 144, Bl. 2.
5 Aktenliste Nr. 144, Bl. 1.

**1.2 Wer hat wann und in welcher Form an der Erarbeitung der NKU 2016 mitgewirkt bzw. war einbezogen?**

Die Erarbeitung der NKU 2016 hat die Fa. Intraplan Consult GmbH, Orleansplatz 5a, 81667 München übernommen. Auftraggeber war neben der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH auch die Oberste Baubehörde im damaligen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr.[6] Die Bestimmung der Bewertungskriterien wurde von einem projektbegleitenden Arbeitskreis durchgeführt, in dem das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, das Eisenbahnbundesamt, der Freistaat Bayern – vertreten durch die Oberste Baubehörde im damaligen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr –, die DB Netz AG als Vorhabenträgerin, die DB Station & Service AG, die Münchner Verkehrsverbund GmbH und der Gutachter der Fa. Intraplan Consult GmbH anwesend waren.[7]

Der Zeuge Böttcher führte aus, dass die Einordnung der Bewertungskriterien nicht ausschließlich durch die Fa. Intraplan sondern unter Begleitung der Auftraggeber erfolgt sei.[8] Der erste projektbegleitende Arbeitskreis sei am 07.12.2015 zusammengetreten und die Darstellung der abschließenden standardisierten Bewertung habe am 19.10.2016 stattgefunden.[9] Ferner führte der Zeuge Böttcher aus, man habe innerhalb des projektbegleitenden Arbeitskreises die der standardisierten Bewertung zu Grunde liegenden Parameter vorgestellt, besprochen und unter den Beteiligten abgestimmt.[10] Der gesamte Prozess der Datenermittlung sei im projektbegleitenden Arbeitskreis durchgeführt worden.[11] Der standardisierten Bewertung hätten beispielsweise Prognosestrukturdaten wie die Entwicklung der Einwohner- und Erwerbstätigkeitenzahlen zu Grunde gelegen, die durch die Landeshauptstadt München und das Landesamt für Statistik übermittelt worden seien.[12] Auch seien verkehrsbezogene Aspekte sowie Datengrundlagen, die durch das Eisenbahnbundesamt und die MVG vorgelegt wurden[13] wie auch die Kosten für die Infrastrukturinvestitionen, Energie-, Betriebs- und Unterhaltungskosten, aber auch der gesamtwirtschaftliche Nutzen wie bspw. die CO2-Bilanz[14] und die Bauzeit[15] besprochen und bewertet worden. Welche Daten bzw. Parameter der standardisierten Bewertung zu Grunde gelegt worden sind, sei immer eine konsensuale Entscheidung der Beteiligten des projektbegleitenden Arbeitskreises gewesen, wobei maßgebend die Zustimmung des Zuwendungsgebers, also des Bundesverkehrsministeriums und des Eisenbahnbundesamtes gewesen sei.[16]

6 Aktenliste Nr. 30, Bl. 5, Bl. 246/247, Bl. 274; Zeuge Schütz, 15.05.2023, Bl. 77.
7 Aktenliste Nr. 30, Bl. 11; Zeuge Böttcher, 23.03.2023, Bl. 5 f.; Zeuge Schütz, 15.05.2023, Bl. 76.
8 Zeuge Böttcher, 23.03.2023, Bl. 3.
9 Zeuge Böttcher, 23.03.2023, Bl. 4.
10 Zeuge Böttcher, 23.03.2023, Bl. 6.
11 Zeuge Böttcher, 23.03.2023, Bl. 7.
12 Zeuge Böttcher, 23.03.2023, Bl. 6.
13 Zeuge Böttcher, 23.03.2023, Bl. 6.
14 Zeuge Böttcher, 23.03.2023, Bl. 3.
15 Zeuge Böttcher, 23.03.2023, Bl. 9.
16 Zeuge Böttcher, 23.03.2023, Bl. 8.

**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?**

Auf Grund des inhaltlichen Zusammenhangs und der denklogischen Abhängigkeit werden die Fragen A) 1.3, A) 1.3.1 und A) 1.3.2 zusammen beantwortet.

Die Beweisaufnahme hat ergeben, dass sich weder die Staatskanzlei noch 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“ nach Übersendung durch den Bundesrechnungshof vertieft auseinandergesetzt haben.[17]

Das Übermittlungsschreiben samt beiliegender Mitteilung des Bundesrechnungshofs über die abschließenden Erhebungsergebnisse ging bei der Obersten Baubehörde im ehemaligen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr am 25.01.2018 ein.[18] Eine direkte Übersendung der abschließenden Ergebnisse durch den Bundesrechnungshof an die Staatskanzlei hat hingegen nicht stattgefunden.[19]

Der Zeuge Kutzner erklärte, dass der Bericht des Bundesrechnungshofs vom 22.01.2018 im Staatsministerium zur Kenntnis genommen worden sei. Nachdem jedoch ausschließlich Bundesinstitutionen geprüft worden seien, habe man keinen Handlungsbedarf gesehen oder Konsequenzen aus dem Prüfungsergebnis gezogen.[20] Der Zeuge Schütz bestätigte dies und ergänzte, dass innerhalb des zuständigen Ministeriums keinerlei Diskussion in Bezug auf den Bericht des Bundesrechnungshofs stattgefunden habe.[21]

Der Zeuge Dr. Herrmann beschrieb, dass ihm der Bericht des Bundesrechnungshofs vom 22.01.2018 informatorisch bekannt sei, eine vertiefte Befassung allerdings nicht stattgefunden habe.[22] Ferner berichtete er, dass er sich an keine Diskussion über den

17 Zeuge Röhrig, 21.04.2023, Bl. 79, Bl. 105; Zeuge Neuner, 12.05.2023, Bl. 99; Zeuge Kutzner, 08.05.2023, Bl. 88; Zeuge Böhner, 12.05.2023, Bl. 163 f.; Zeuge Schütz, 15.05.2023, Bl. 28; Zeuge Beier, 15.05.2023, Bl. 160; Zeuge Dr. Herrmann, 26.05.2023, Bl. 37 f.

18 Aktenliste Nr. 144, Bl. 1.

19 Zeuge Bauer-Siewert, 24.03.2023, Bl. 33.

20 Zeuge Kutzner, 08.05.2023, Bl. 88.

21 Zeuge Schütz, 12.05.2023, Bl. 28.

22 Zeuge Dr. Herrmann, 26.05.2023, Bl. 37.

Bericht oder dessen Feststellungen innerhalb der Staatsregierung erinnern könne.[23] Diese Aussage wurde auch durch den Zeugen Dr. Reichhart bestätigt, der erklärte, dass zu seiner Zeit der Bericht des Bundesrechnungshofs innerhalb der Staatsregierung nicht thematisiert worden sei.[24]

Der Zeuge Böttcher – Gutachter der Fa. Intraplan – erklärte, dass es weder mit den Auftraggebern der NKU 2016 noch mit einem der Staatsministerien zu einem Gespräch oder einer Diskussion über den „Abschließenden Bericht“ des Bundesrechnungshofs vom 22.01.2018 gekommen sei. Ein Austausch diesbezüglich habe nicht stattgefunden.[25]

Der Zeuge Bauer-Siewert führte aus, dass auf Seiten des Bundesrechnungshofs nicht bekannt sei, ob die abschließende Prüfungsmitteilung vom 22.01.2018 durch staatliche Stellen, die Staatskanzlei oder sonstige bayerische Staatsministerien besprochen oder behandelt worden sei.[26] Eine Reaktion durch die Staatskanzlei oder das zuständige Staatsministerium habe es nach der Übersendung der abschließenden Mitteilung gegenüber dem Bundesrechnungshof allerdings nicht gegeben. Der Zeuge gab ferner an, dass dieser Umstand nichts Ungewöhnliches sei, da der Bundesrechnungshof einzig die Bundesverwaltung prüfe und nicht die Landesverwaltungen.[27] Die Landesverwaltungen stellten für den Bundesrechnungshof im Einzelfall einzig Erkenntnisquellen dar, wobei in dem Prüfungsverfahren zu dem Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München keinerlei Informationen unmittelbar von Behörden oder Ministerien des Freistaats Bayerns gewonnen worden seien.[28]

Darüber hinaus hat die Beweisaufnahme ergeben, dass der Landtag nicht über den Bericht des Bundesrechnungshofs vom 22.01.2018 informiert worden ist.[29] Der Zeuge Schütz begründete dies damit, dass sich der Bundesrechnungshofbericht an die Bundesregierung und an das Eisenbahnbundesamt richte und nicht an die bayerische Verwaltung, weswegen kein Informationsbedürfnis gegenüber dem Landtag vorgelegen habe.[30]

### 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?

Eine Auseinandersetzung der durch die Staatskanzlei und/oder die zuständigen Staatsministerien eingesetzten Gremien mit der „Abschließenden Mitteilung“ des Bundesrechnungshofs vom 22.01.2018 zur NKU 2016 für das Projekt „2. S-Bahn-Stammstrecke in München“ hat nicht stattgefunden.

Der Zeuge Böttcher führte aus, dass die Fa. Intraplan keinen Kontakt mit dem Bundesrechnungshof gehabt habe und er keine konkreten Kenntnisse über die Prüfung des

23 Zeuge Dr. Herrmann, 26.05.2023, Bl. 38.
24 Zeuge Dr. Reichhart, 26.05.2023, Bl. 105.
25 Zeuge Böttcher, 23.03.2023, Bl. 24.
26 Zeuge Bauer-Siewert, 24.03.2023, Bl. 33.
27 Zeuge Bauer-Siewert, 24.03.2023, Bl. 45.
28 Zeuge Bauer-Siewert, 24.03.2023, Bl. 32, Bl. 45.
29 Zeuge Schütz, 15.05.2023, Bl. 32.
30 Zeuge Schütz, 15.05.2023, Bl. 32.

Bundesrechnungshofs und den von diesem gefundenen Ergebnissen habe.[31] Auch sei es weder durch ihn persönlich[32] noch durch die die NKU´s begleitenden Arbeitskreise[33] zu einer Auseinandersetzung mit der Einschätzung des Bundesrechnungshofs zu der NKU 2016 oder dessen „Abschließenden Mitteilung“ gekommen. Der Umstand, dass in dem zur laufenden NKU eingesetzten Arbeitskreis die „Abschließende Mitteilung“ des Bundesrechnungshofs nicht besprochen worden sei, wurde auch durch den Zeugen Apolony bestätigt, der angab, dass er die Prüfungsmitteilung des Bundesrechnungshofs aus dem Jahr 2018 einzig vom „Hörensagen“ kenne und eine Befassung mit dieser nicht stattgefunden habe.[34] Der Zeuge Böttcher führte ferner aus, dass er persönlich zwar aus der Presse erfahren habe, dass es eine Prüfung des Bundesrechnungshofs zu dem Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München gegeben habe, die „Abschließende Mitteilung“ des Bundesrechnungshofs vom 22.01.2018 sei ihm jedoch nicht vorgelegen und habe auch nicht auf seine Tätigkeit Einfluss gehabt.[35] Auch sei diese nicht in die Erstellung der aktuell laufenden NKU eingeflossen oder habe die Arbeitsweise des projektbegleitenden Arbeitskreises beeinflusst.[36]

Die Zeugen Dr. Rauscher und Dr. Baumgärtner erklärten jeweils, dass ihnen eine Prüfung des Projekts 2. S-Bahn-Stammstrecke München durch den Bundesrechnungshof nicht bekannt sei und sich die Baubegleitung auch nicht mit der abschließenden Prüfungsmitteilung des Bundesrechnungshofs auseinandergesetzt habe.[37]

Der Zeuge Prof. Dr. Willberg erklärte, dass ihm weder der Umstand einer Prüfung des Bundesrechnungshofs noch dessen abschließende Mitteilung bekannt gewesen sei. Die Expertengruppe, der er angehört habe, habe sich nicht mit der „Abschließenden Mitteilung“ des Bundesrechnungshofs vom 22.01.2018 zur NKU 2016 für das Projekt „2. S-Bahn-Stammstrecke in München“ auseinandergesetzt.[38]

Der Zeuge Bergmann führte aus, dass ihm der Prüfungsbericht des Bundesrechnungshofs vom 22.01.2018 ebenfalls nicht bekannt sei.[39] Eine Behandlung im Lenkungskreis habe nicht stattgefunden.[40] Dies wurde auch durch den Zeugen Kutzner bestätigt.[41]

### 1.5 Wer war an der Erarbeitung der aktuell laufenden NKU beteiligt?

Die Erarbeitung der aktuell laufenden NKU hat erneut die Fa. Intraplan Consult GmbH übernommen.[42] Darüber hinaus war auch die Fa. SMA und Partner AG aus Zürich beteiligt.[43] Die Untersuchung wurde ebenfalls von einem projektbegleitenden Arbeitskreis

31 Zeuge Böttcher, 23.03.2023, Bl. 7.
32 Zeuge Böttcher, 23.03.2023, Bl. 20.
33 Zeuge Böttcher, 23.03.2023, Bl. 24.
34 Zeuge Apolony, 24.03.2023, Bl. 4, Bl. 10, Bl. 14.
35 Zeuge Böttcher, 23.03.2023, Bl. 7.
36 Zeuge Böttcher, 23.03.2023, Bl. 7.
37 Zeuge Dr. Rauscher, 24.03.2023, Bl. 107; Zeuge Dr. Baumgärtner, 24.03.2023, Bl. 150.
38 Zeuge Prof. Dr. Willberg, 24.03.2023, Bl. 59.
39 Zeuge Bergmann, 20.04.2023, Bl. 56.
40 Zeuge Bergmann, 20.04.2023, Bl. 56.
41 Zeuge Kutzner, 08.05.2023, Bl. 88.
42 Zeuge Böttcher, 23.03.2023, Bl. 13.
43 Zeuge Böttcher, 23.03.2023, Bl. 13; Zeuge Apolony, 24.03.2023, Bl. 3.

begleitet, in dem das Bundesministerium für Digitales und Verkehr, das Eisenbahnbundesamt, der Freistaat Bayern – vertreten durch das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr – und die DB Netz AG vertreten waren.[44]

### 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?

Die Beweisaufnahme hat ergeben, dass zwischen den Grundlagen der Bewertungen bei der NKU 2016 und der aktuell laufenden NKU erhebliche Unterschiede bestehen.[45]

Die standardisierte Bewertung, die einer NKU zu Grunde liegt, wird immer für einen vereinbarten Prognosezeitraum durchgeführt. Bei der NKU 2016 ist der Prognosehorizont 2025 und bei der aktuell laufenden NKU der Prognosezeitpunkt 2035 angenommen worden.[46] Darüber hinaus führte der Zeuge Böttcher aus, dass sich auch der unterschiedliche Kenntnisstand hinsichtlich des tatsächlichen Betriebs- und Angebotskonzepts im ÖPNV geändert habe. So sei bei der NKU 2016 der Kenntnisstand aus dem Jahr 2015 bzw. 2016 und bei der aktuell laufenden NKU der Kenntnisstand von 2022 der standardisierten Bewertung zu Grunde gelegt worden.[47] Denklogisch gebe es daher gewisse Unterschiede. So beispielsweise hinsichtlich der Abbildung des S-Bahn-Netzes bei den jeweiligen NKU´s.[48]

Ferner erklärten die Zeugen Böttcher und Apolony, dass auch ein wesentlicher Unterschied bei den den Untersuchungen zu Grunde gelegten Bewertungsmethoden bestünden, da im Jahr 2022 ein neues Bewertungsverfahren mit dem Namen Version 2016+ veröffentlicht und vom Bundesverkehrsministerium als verbindlich benannt worden sei.[49] Dieses Verfahren unterscheide sich grundlegend von dem bei der NKU 2016 noch angewandten Bewertungsverfahren namens Version 2006.[50] Das Verfahren 2016+ bewertet und gewichtet den Nutzenbeitrag grundlegend anders als die vorherige Version. Vor allem die mit einem Projekt wie der 2. S-Bahn-Stammstrecke München verbundenen Angebotsverbesserungen würden durch das neue Bewertungsverfahren stärker gewichtet und führten zu einem deutlich höheren Nutzenbeitrag. Ein weiterer Aspekt, der bei der aktuell laufenden NKU anders bewertet werde, sei die CO2-Bilanz und die zu erwartenden Emissionen des zu bewertenden Projekts und somit die Folgewirkungen für die in die standardisierte Bewertung einzubeziehende Umweltbilanz.[51] Weitere Abweichungen der aktuellen Bewertungsversion zu der noch 2016 gültigen Version seien die Bewertung und Gewichtung der nutzwertanalytischen Teilindikatoren[52], die Einsparung von Primärenergien[53] sowie der Verbesserung der Daseinsvorsorge durch das zu bewertende Projekt[54] als Nutzenbeiträge.

---

44 Zeuge Böttcher, 23.03.2023, Bl. 13; Zeuge Apolony, 24.03.2023, Bl. 3.

45 Vgl. Zeuge Böttcher, 23.03.2023, Bl. 10; Zeuge Apolony, 24.03.2023, Bl. 4; Zeuge Hörster, 12.05.2023, Bl. 114.

46 Zeuge Böttcher, 23.03.2023, Bl. 5, Bl. 10; Zeuge Apolony, 24.03.2023, Bl. 4.

47 Zeuge Böttcher, 23.03.2023, Bl. 10.

48 Zeuge Böttcher, 23.03.2023, Bl. 10.

49 Zeuge Böttcher, 23.03.2023, Bl. 11; Zeuge Apolony, 24.03.2023, Bl. 4.

50 Zeuge Böttcher, 23.03.2023, Bl. 11.

51 Zeuge Böttcher, 23.03.2023, Bl. 11; Zeuge Apolony, 24.03.2023, Bl. 4.

52 Zeuge Böttcher, 23.03.2023, Bl. 11.

53 Zeuge Böttcher, 23.03.2023, Bl. 12.

54 Zeuge Böttcher, 23.03.2023, Bl. 11.

Des Weiteren führte der Zeuge Böttcher aus, dass auch ein unterschiedlicher Preisstand bei den jeweiligen NKU´s angenommen worden sei.[55] Bei der NKU 2016 habe man das Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München mit dem Preisstand 2006 und bei der laufenden NKU mit dem Preisstand 2016 bewertet. Auch hätten sich die zu bewertenden Unterhaltskosten verändert und bei der NKU 2016 sei ein höherer Zinssatz zur Berechnung der Kapitaldienste angenommen worden.[56]

### 1.7 War der Oberste Rechnungshof (ORH) mit dem Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München befasst?

Die Beweisaufnahme hat ergeben, dass der Oberste Rechnungshof (ORH) innerhalb des Prüfungszeitraums des Untersuchungsausschusses mit dem Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München befasst war.[57]

#### 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?

Mit Schreiben vom 06.10.2021 wurde dem Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr durch den ORH eine vorläufige Prüfungsmitteilung schriftlich übersandt.[58] Dem Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr wurde hinsichtlich der übersandten Prüfungsmitteilung eine Stellungnahmefrist bis 31.12.2021 gewährt.[59] Eine abschließende Prüfungsmitteilung ist noch nicht ergangen.[60]

Der Zeuge Kutzner berichtete, dass der ORH in seiner vorläufigen Prüfungsmitteilung vom 06.10.2021 drei Kernempfehlungen gegenüber dem Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr abgegeben habe:[61]

- Einforderung einer validen Kosten- und Terminplanung durch den Freistaat Bayern gegenüber der Deutschen Bahn.[62]
- Sicherstellung grundsätzlicher Einflussmöglichkeiten des Freistaats Bayern.[63]
- Keine Förderung von vermeidbaren Mehrkosten durch den Freistaat Bayern.[64]

Es wird ferner darauf hingewiesen, dass die am 06.10.2021 übersandte Prüfungsmitteilung durch den ORH als geheimhaltungsbedürftig eingestuft worden ist. Eine Frei-

55 Zeuge Böttcher, 23.03.2023, Bl. 12.
56 Zeuge Böttcher, 23.03.2023, Bl. 12.
57 Aktenliste Nr. 452, Bl. 2; Aktenliste Nr. 596, Bl. 2; Aktenliste Nr. 597, Bl. 2; Aktenliste Nr. 598, Bl. 1; Zeuge Dr. Rauscher, 24.03.2023, Bl. 107; Zeuge Röhrig, 21.04.2023, Bl. 101; Zeuge Schütz, 15.05.2023, Bl. 37; Zeuge Dr. Herrmann, 26.05.2023, Bl. 38.
58 Aktenliste Nr. 599, Bl. 1.
59 Aktenliste Nr. 599, Bl. 2.
60 Zeuge Röhrig, 21.04.2023, Bl. 101; Zeuge Kutzner, 08.05.2023, Bl. 111; Zeuge Schütz, 15.05.2023, Bl. 37.
61 Zeuge Kutzner, 08.05.2023, Bl. 114.
62 Zeuge Kutzner, 08.05.2023, Bl. 114.
63 Zeuge Kutzner, 08.05.2023, Bl. 114.
64 Zeuge Kutzner, 08.05.2023, Bl. 114.

gabe – auch nur bzgl. einzelner Passagen – wurde auf Nachfrage durch den ORH ausdrücklich verneint, weswegen auf Grund des Geheimnisschutzes eine detailliertere inhaltliche Auseinandersetzung mit dieser Prüfungsmitteilung im Rahmen einer öffentlichen Darstellung nicht möglich ist.

**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?**

Der ORH hat zur 2. S-Bahn-Stammstrecke München die Einsetzung der Baubegleitung durch die Verwaltung, die Planungskosten sowie die Vorwegmaßnahmen geprüft.[65] Grundlage für seine Prüfung war die Aktenlage mit Stand Januar 2021.[66]

Die Beweisaufnahme hat ergeben, dass durch das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr umfassend Unterlagen an den ORH für dessen Prüfung übermittelt worden sind.[67] Der Zeuge Kutzner konkretisierte die durch das Staatsministerium übersandten Akten und erklärte, dass an den ORH umfangreich Unterlagen aus den Bereichen „Baubegleitung“, „Planungskosten“ sowie „Vorwegmaßnahmen“ übersandt worden seien.[68] Des Weiteren berichtete der Zeuge Kutzner, dass ihm nicht bekannt sei, ob durch die Staatskanzlei ebenfalls Akten oder Unterlagen zur Prüfung an den ORH übersandt worden seien.[69]

Ferner wurde durch die Deutsche Bahn eine Vielzahl von Unterlagen an den ORH für dessen Prüfung übersandt.[70] Welche konkreten Unterlagen durch die Deutsche Bahn übermittelt wurden, konnte jedoch nicht festgestellt werden.

**1.8 Gab es im Zusammenhang mit der Finanzierung des Projekts 2. S-Bahn-Stammstrecke München Ermittlungsverfahren der Staatsanwaltschaft?**

Im Zusammenhang mit der Finanzierung des Projekts 2. S-Bahn-Stammstrecke München gab es ein Vorermittlungsverfahren der Staatsanwaltschaft München I. Dieses Verfahren wurde mit dem Aktenzeichen: 319 Js 173527/17 geführt.

Dieses Vorermittlungsverfahren wegen Subventionsbetrugs wurde auf Grund einer Strafanzeige einer Bundestagsabgeordneten gegen einen in der Anzeigeschrift namentlich benannten Betroffenen eingeleitet.[71] Die Strafanzeige der Bundestagsabgeordneten ging bei der Staatsanwaltschaft München I am 31.07.2017 ein.[72] Anschließend wurden durch die Staatsanwaltschaft München I Vorermittlungen eingeleitet. Mit Verfügung vom 05.01.2018 wurde durch die Staatsanwaltschaft München I entschieden, dass der Strafanzeige, die den Ermittlungen zu Grunde lag, keine Folge geleistet

65 Aktenliste Nr. 598, Bl. 1; Zeuge Kutzner, 08.05.2023, Bl. 110.
66 Aktenliste Nr. 598, Bl. 2.
67 Zeuge Röhrig, 21.04.2023, Bl. 102.
68 Zeuge Kutzner, 08.05.2023, Bl. 110.
69 Zeuge Kutzner, 08.05.2023, Bl. 87.
70 Aktenliste Nr. 749, Bl. 1.
71 Vgl. Aktenliste Nr. 590, Band I, Bl. 1/27.
72 Aktenliste Nr. 590, Band I, Bl. 1.

wird. Dies wurde damit begründet, dass auf Grund der getätigten Ermittlungen gem. § 152 Abs. 1 StPO bereits kein Anfangsverdacht gegen den Betroffenen gegeben war.[73] Gemäß § 152 Abs. 2 StPO ist ein Ermittlungsverfahren wegen verfolgbarer Straftaten nur dann einzuleiten, wenn der angezeigte Sachverhalt einem Strafgesetz unterfällt und für dessen Verwirklichung zureichende tatsächliche Anhaltspunkte vorliegen. Entsprechende zureichende Anhaltspunkte wurden durch die Staatsanwaltschaft München I jedoch verneint.

Im Rahmen der Verfügung vom 05.01.2018 wurde durch die zuständige Staatsanwältin ausgeführt, dass weder rechtlich die Voraussetzungen eines Subventionsbetrugs oder Betrugs durch den Betroffenen erfüllt worden sind, noch tatsächliche Anhaltspunkte für eine Strafbarkeit wegen Untreue gegeben waren.[74]

Gegen diese Entscheidung der Staatsanwaltschaft München I legte die Anzeigenerstatterin mit Schreiben vom 26.02.2018 bei der Generalstaatsanwaltschaft München Beschwerde ein und beantragte, die Ermittlung wieder aufzunehmen.[75] Mit Verfügung vom 03.04.2018 führte die Staatsanwaltschaft München I aus, dass der Rechtsbehelf der Anzeigenerstatterin vom 28.02.2018 als Aufsichtsbeschwerde auszulegen sei.[76] Ferner wurde ausgeführt, dass dieser Beschwerde nicht abgeholfen werde, da keine relevanten Rechtsausführungen, Tatsachen oder Beweismittel durch die Beschwerdeführerin vorgetragen worden seien, die eine Abhilfe rechtfertigen würden.[77] Die Generalstaatsanwaltschaft München erließ daraufhin am 20.04.2018 einen Bescheid, in dem ausgeführt wurde, dass der Beschwerde der Anzeigenerstatterin vom 28.02.2018 keine Folge geleistet wird, da die Entscheidung der Staatsanwaltschaft München I, der Strafanzeige gemäß § 152 Abs. 2 StPO keine Folge zu leisten, der Sach- und Rechtslage entsprochen hat.[78]

Weitere Ermittlungsverfahren oder Vorermittlungsverfahren, die im Zusammenhang mit dem Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München stehen oder standen und innerhalb des Untersuchungszeitraums liegen, sind nicht bekannt.

## 2. Kenntnis und Tätigkeit der von der Staatsregierung eingesetzten Baubegleitung

### 2.1 Welchen Auftrag hatte bzw. hat die Baubegleitung?

Die Staatsregierung hat die Baubegleitung als von der Deutschen Bahn unabhängiges Gremium zur Kontrolle der Einhaltung von Bauzeiten und Kosten eingesetzt. Als Ziel der Baubegleitung wurde definiert, dass der Freistaat sich jederzeit unabhängig von der Deutschen Bahn ein aktuelles Bild des Projektstands in Bezug auf die Kosten- und Terminentwicklung sowie die Qualität der Planungen und Ausführungen mit Hilfe der Baubegleitung machen können soll.[79]

Vertraglich standen und stehen insbesondere folgende Aspekte und Ziele als Auftrag der Baubegleitung im Vordergrund: Qualitätskontrolle während der Durchführung des

73 Aktenliste Nr. 590, Band II, Bl. 6/18.
74 Aktenliste Nr. 590, Band II, Bl. 6/18.
75 Aktenliste Nr. 590, Band II, Bl. 21/32, 34.
76 Aktenliste Nr. 590, Band II, Bl. 41.
77 Aktenliste Nr. 590, Band II, Bl. 42.
78 Aktenliste Nr. 590, Band II, Bl. 52.
79 Zeuge Graf, 23.03.2023, Bl. 37; Zeuge Dr. Baumgärtner, 24.03.2023, Bl. 129.

Projekts 2. S-Bahn-Stammstrecke München, Gesamtkoordination aller an der Baubegleitung Beteiligter, Verifikation der durch die Deutsche Bahn an den Freistaat Bayern übermittelten Informationen, Früherkennung und Aufzeigen von Abweichungen von der ursprünglichen Projektplanung durch die Deutsche Bahn, unabhängige Prüfung von Vergabe- und Vertragsunterlagen, unabhängige Terminkontrolle hinsichtlich der Baufortschritte oder sonstiger Termine, unabhängige Kontrolle der Projektkosten, Rechnungskontrolle sowie organisatorische Unterstützung des Freistaat Bayerns im Rahmen des Projekts 2. S-Bahn-Stammstrecke München.[80] Eine eigenständige Projektsteuerung durch den Freistaat unter Zuhilfenahme der Baubegleitung war und ist hingegen ausdrücklich nicht Aufgabe dieses Gremiums.[81]

### 2.2 Welche Tätigkeit hat sie zur Erfüllung des Auftrags gemäß Nr. 2.1 entfaltet?

Die Beweisaufnahme hat ergeben, dass die Baubegleitung zur Erfüllung des Auftrags gemäß Nr. 2.1 unter Nutzung der jeweils zur Verfügung stehenden Informationsmöglichkeiten versucht hat, sich selbständig und eigenverantwortlich fortlaufend ein unabhängiges und aktuelles Bild des jeweiligen Projektstands in Bezug auf die Planung, den Baufortschritt, die Kursentwicklung, die Qualität sowie die allgemeinen Risiken für das Bauprojekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München zu verschaffen.[82]

Der Zeuge Dr. Rauscher führte aus, dass die Tätigkeit der Baubegleitung zur Aufgabenerfüllung im Verhältnis zu der Deutschen Bahn von der Tätigkeit der Baubegleitung im Verhältnis zum Freistaat Bayern abzugrenzen sei:[83]

Im Verhältnis zur Deutsche Bahn habe die Baubegleitung versucht – um den vertraglichen Verpflichtungen gegenüber dem Freistaat Bayern nachzukommen – jegliche Art von verwertbaren Daten und Dokumente zu sammeln und diese anschließend zu den Fragen der Zeitschiene der jeweiligen Bauabschnitte sowie zu erwartenden Kosten auszuwerten.[84] Auch habe man versucht, sich mit den Vertretern der Deutschen Bahn zu regelmäßigen Jour-Fix-Terminen zu treffen, um die gefundenen Ergebnisse besprechen zu können. Des Weiteren hätten die Fachexperten der Baubegleitung – soweit es den jeweiligen Gutachtern der Baubegleitung unter Abstimmung mit der Deutschen Bahn möglich gewesen und sinnvoll erschienen sei – Baustellenbegehungen unternommen, um Themen und aufgekommene Fragen direkt vor Ort besprechen und bewerten zu können.[85] Auch sei zwischen den Vertretern der Baubegleitung und der Deutschen Bahn ein Gesprächskreis geplant worden, bei welchem die Termin- und Kostendaten etabliert und konkretisiert werden sollten, um dem Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr die eingeforderte Transparenz hinsichtlich der weiteren Kosten- und Zeitentwicklungen bei dem Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München gewähren zu können.[86]

80 Aktenliste Nr. 195, Bl. 3; Aktenliste Nr. 196, Bl. 3; Aktenliste Nr. 197, Bl. 3; Aktenliste Nr. 198, Bl. 3; Aktenliste Nr. 199, Bl. 3.

81 Zeuge Graf, 23.03.2023, Bl. 37.

82 Zeuge Dr. Rauscher, 24.03.2023, Bl. 89.

83 Zeuge Dr. Rauscher, 24.03.2023, Bl. 89/91.

84 Zeuge Dr. Rauscher, 24.03.2023, Bl. 89.

85 Zeuge Dr. Rauscher, 24.03.2023, Bl. 90.

86 Zeuge Dr. Rauscher, 24.03.2023, Bl. 90.

Gegenüber dem Freistaat Bayern habe – nach den Ausführungen des Zeugen Dr. Rauscher – die Tätigkeit der Baubegleitung zur Erfüllung des Auftrags gemäß Nr. 2.1 insbesondere darin bestanden, das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr kontinuierlich über die laufenden Geschehnisse rund um das Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München zu informieren und jegliche Entdeckungen und Erfahrungen mit diesem zu teilen.[87] Der Zeuge Dr. Rauscher berichtete, dass zu diesem Zweck die Baubegleitung das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr einmal pro Quartal mit schriftlichen Berichten wie auch Analysebesprechungen über den aktuellen Projektstand informieren würde.[88] Auch habe die Baubegleitung eigenständig Gesamtterminpläne und grobe Kostenabschätzungen für das Gesamtprojekt erstellt und diese vorgestellt.[89] Des Weiteren würden die Vertreter der Baubegleitung dem Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr auch zur Verfügung stehen, um anstehende Entscheidungen rund um das Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München vorab besprechen und diskutieren zu können.[90]

### 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?

Der Zeuge Graf erklärte, dass durch die Deutsche Bahn am 25.09.2020 gegenüber Vertretern des Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr auf Arbeitsebene mitgeteilt worden sei, dass sich die Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke München voraussichtlich um sechs Jahre – von 2028 auf 2034 – verschieben würde.[91] Eine Auskunft über damit verbundene Kostenentwicklungen hätte es zu diesem Zeitpunkt noch nicht gegeben. Der damalige Vorstand der Deutschen Bahn für Infrastruktur Ronald Pofalla habe die Ausführungen der Arbeitsebene vom 25.09.2020 hinsichtlich einer Bauzeitverlängerung von sechs Jahren allerdings in einem Schreiben vom 13.10.2020 an die damalige Staatsministerin für Wohnen, Bau und Verkehr Kerstin Schreyer zurückgenommen und ausdrücklich nur als eine erste Diskussionsbasis bezeichnet.[92] Der Zeuge Graf führte ferner aus, dass neben einer späteren Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke München die Vertreter der Deutschen Bahn in dem Gespräch vom 25.09.2020 auch mehrere Gegensteuerungsmaßnahmen zur Reduzierung der verspäteten Inbetriebnahme vorgestellt hätten.[93] Die Bahn habe erklärt, dass die Gegensteuerungsmaßnahmen den Inbetriebnahmezeitpunkt um zwei Jahre beschleunigen könnten – von 2034 auf 2032. Da es sich bei den vorgeschlagenen Beschleunigungsmaßnahmen der Deutschen Bahn um eine Vielzahl von technischen Themen gehandelt habe, sei diese Bewertung anschließend an die Baubegleitung geleitet worden.[94] Der Zeuge Graf berichtete weiter, dass die Baubegleitung im März 2021 die durch die Deutsche Bahn am 25.09.2020 vorgestellten Beschleunigungsmaßnahmen als insgesamt nicht wirksam zur Einsparung von zwei Jahren Bauzeit eingestuft hätte.[95]

87 Zeuge Dr. Rauscher, 24.03.2023, Bl. 90.
88 Zeuge Dr. Rauscher, 24.03.2023, Bl. 90.
89 Zeuge Dr. Rauscher, 24.03.2023, Bl. 90.
90 Zeuge Dr. Rauscher, 24.03.2023, Bl. 90 f.
91 Zeuge Graf, 23.03.2023, Bl. 40.
92 Aktenliste Nr. 375, Bl. 69.
93 Zeuge Graf, 23.03.2023, Bl. 40.
94 Zeuge Graf, 23.03.2023, Bl. 46 f.
95 Zeuge Graf, 23.03.2023, Bl. 47.

Der Zeuge Dr. Rauscher bestätigte die Ausführungen des Zeugen Graf und berichtete ergänzend, dass die durch die Deutsche Bahn am 25.09.2020 mitgeteilten Beschleunigungsmaßnahmen durch die jeweiligen Fachexperten der Baubegleitung geprüft und als nicht tauglich eingestuft worden seien.[96] Die Baubegleitung habe insbesondere nach Prüfung der durch die Deutsche Bahn vorgestellten Beschleunigungsmaßnahmen die eigene Aussage hinsichtlich eines späteren Inbetriebnahmetermins nicht revidiert.[97] So ging die Baubegleitung im Oktober 2020 noch von einer Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke München nicht vor Ende 2034 und im März 2021 – nach umfassender Prüfung der durch die Deutsche Bahn am 25.09.2020 vorgestellten Terminschiene und Beschleunigungsmaßnahmen – sogar von einer Inbetriebnahme nicht vor Ende 2036 bzw. 2037 aus.[98]

### 2.4 Hat die Baubegleitung Unterlagen durch die Staatskanzlei und/oder die zuständigen Staatsministerien oder durch die DB erhalten? Falls ja, wann und welche?

Die Baubegleitung hat durch die Deutsche Bahn unterschiedlichste Unterlagen erhalten.[99]

Der Zeuge Graf führte aus, dass in einem Gespräch am 29.03.2019 mit der Deutschen Bahn vereinbart worden sei, dass die Baubegleitung Unterlagen zu folgenden Bereichen durch die Deutsche Bahn erhalten solle: Unterlagen zur Projektorganisation, Unterlagen zur Qualität der Planungen, Unterlagen zu den Kosten, Unterlagen zu Mehr- und Minderkostenanforderungen sowie Abrechnungsvereinbarungen, Verträge, Unterlagen zum Risikomanagement und sonstigen Aufgaben.[100] Die Zeugen Dr. Rauscher und Dr. Baumgärtner erklärten, dass das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr mit der Deutschen Bahn vereinbart hätte, dass die Gutachter der Baubegleitung Zugriff auf den zentralen Datenserver der Deutschen Bahn sowie einen Microsoft SharePoint, der ebenfalls von der Deutschen Bahn zur Verfügung gestellt worden sei, erhalten sollten, sodass die Baubegleitung die für sie relevanten Dokumente selbständig von den Deutsche Bahn-Servern beziehen könnten.[101] Diese Vereinbarungen wurde auch durch den Zeugen Bergmann bestätigt.[102]

Einen Gesamtterminplan oder eine Gesamtkostenprognose habe die Baubegleitung – laut Aussage des Zeugen Dr. Rauscher – von der Deutschen Bahn jedoch nicht erhalten und auch auf den Servern nicht gefunden.[103] Der Zeuge Kretschmer erklärte hingegen, dass die Baubegleitung nach Arbeitsaufnahme jegliche Planunterlagen, insbesondere auch Termin- und Kostenpläne, von der Deutschen Bahn zur Verfügung gestellt bekommen habe.[104] Es ist hervorzuheben, dass der Zeuge Kretschmer als technischer Projektleiter zum Jahreswechsel am 01.01.2020 von dem Zeugen Kruschinski-Wüst abgelöst worden ist.

96 Zeuge Dr. Rauscher, 24.03.2023, Bl. 95.
97 Zeuge Dr. Rauscher, 24.03.2023, Bl. 95.
98 Aktenliste Nr. 408, Bl. 5 f.
99 Zeuge Dr. Rauscher, 24.03.2023, Bl. 96; Zeuge Kretschmer, 17.04.2023, Bl. 3.
100 Zeuge Graf, 23.03.2023, Bl. 44.
101 Zeuge Dr. Rauscher, 24.03.2023, Bl. 96; Zeuge Dr. Baumgärtner, 24.03.2023, Bl. 135.
102 Zeuge Bergmann, 20.04.2023, Bl. 13.
103 Zeuge Dr. Rauscher, 24.03.2023, Bl. 96.
104 Zeuge Kretschmer, 17.04.2023, Bl. 3

Die ersten Daten und Unterlagen wurden durch die Deutsche Bahn im Juni 2019 an die Baubegleitung übergeben.[105] Anschließend habe es – laut Aussage des Zeugen Graf – jedoch erhebliche Probleme mit der Übergabe von Unterlagen und der Weitergabe von Informationen durch die Deutsche Bahn gegenüber der Baubegleitung gegeben.[106] Dies wurde auch durch den Zeugen Dr. Rauscher bestätigt, der ebenfalls von Problemen bei der Datenübermittlung durch die Deutsche Bahn berichtete.[107] Auch der Zeuge Dr. Baumgärtner führte aus, dass die von der Deutschen Bahn zur Verfügung gestellten Daten größtenteils unbrauchbar und intransparent gewesen seien und berichtete von erheblichen Problemen bei der Datenübermittlung.[108] Ab Januar 2020 habe die Deutsche Bahn zwar noch die Nachschau zum Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München offengelegt, jedoch eine Fernschau hinsichtlich etwaiger Kosten sowie anstehender Termine nicht mehr ermöglicht.[109] Auch habe die Deutsche Bahn das Gremium der Baubegleitung von Beginn an kritisch bewertet und sei deren Mitgliedern mit erkennbarer Skepsis und Zurückhaltung begegnet.[110] Der Zeuge Kretschmer erklärte ebenfalls, dass von Seiten der Deutschen Bahn das Gremium der Baubegleitung zunächst skeptisch und als zusätzliche Last bewertet worden sei.[111] Er beschrieb das Verhalten der Deutschen Bahn gegenüber der Baubegleitung als zunächst „bockig“[112], es habe sich dann jedoch gebessert.

Der Zeuge Dr. Lutz erklärte, dass er die Baubegleitung erst im Frühjahr 2022 bewusst wahrgenommen habe und ihm persönlich nicht bekannt gewesen oder mitgeteilt worden sei, dass es in der Kommunikation zwischen der Deutschen Bahn und der Baubegleitung Probleme gegeben habe.[113] Er gab jedoch zu bedenken, dass er die von den Zeugen Dr. Rauscher, Dr. Baumgärtner, Graf und Kretschmer beschriebenen Diskussionen zwischen den Vertretern der Deutschen Bahn und der Baubegleitung ausdrücklich auch nicht ausschließen könne.[114]

Der Zeuge Dr. Rauscher beschrieb die Informationsbeschaffung bei der Deutschen Bahn für die Baubegleitung zusammenfassend als beschwerlich, insbesondere weil innerhalb der Deutschen Bahn unterschiedliche Organisationsstrukturen bestanden hätten, und verglich die Informationsbeschaffung für die Baubegleitung auf den Servern der Deutschen Bahn mit der sprichwörtlichen „Suche einer Nadel im Heuhaufen“[115]. Diese Einschätzung wurde von dem Zeugen Dr. Baumgärtner geteilt. Er erklärte, dass die Deutsche Bahn der Baubegleitung Unmengen an unsortierten und unstrukturierten Daten zur Verfügung gestellt habe.[116]

Der Zeuge Dr. Rauscher beschrieb ferner, dass sich seit Sommer 2022 die Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn merklich verbessert habe.[117] Der Zeuge Bergmann gab

105 Zeuge Graf, 23.03.2023, Bl. 39.
106 Zeuge Graf, 23.03.2023, Bl. 43.
107 Zeuge Dr. Rauscher, 24.03.2023, Bl. 96.
108 Zeuge Dr. Baumgärtner, 24.03.2023, Bl. 133, Bl. 144.
109 Zeuge Graf, 23.03.2023, Bl. 52.
110 Zeuge Graf, 23.03.2023, Bl. 39, Bl. 52; Zeuge Dr. Baumgärtner, 24.03.2023, Bl. 138; Aktenliste Nr. 181. Bl. 1.
111 Zeuge Kretschmer, 17.04.2023, Bl. 27, Bl. 31.
112 Zeuge Kretschmer, 17.04.2023, Bl. 38.
113 Zeuge Dr. Lutz, 12.05.2023, Bl. 25, Bl. 43.
114 Zeuge Dr. Lutz, 12.05.2023, Bl. 25.
115 Zeuge Dr. Rauscher, 24.03.2023, Bl. 96.
116 Zeuge Dr. Baumgärtner, 24.03.2023, Bl. 135.
117 Zeuge Dr. Rauscher, 24.03.2023, Bl. 107.

an, dass den Vertretern der Baubegleitung nun auch die Planungsunterlagen der Deutschen Bahn für das Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München vollständig zur Verfügung gestellt worden seien.[118]

Zusammenfassend führte der Zeuge Bergmann aus, dass seit 2022 ein umfassender Informationsfluss durch die Deutsche Bahn gegenüber der Baubegleitung gewährleistet sei.[119] Dies wurde auch durch den Zeugen Huber bestätigt, der erklärte, dass sich die Deutsche Bahn seit Sommer 2022 bemühe, eine digitale Schnittstelle für die Baubegleitung zu etablieren, über die die Baubegleitung umfassend Einblicke in die Planungen und Kalkulationen der Deutschen Bahn nehmen könne.[120]

Die Zeugen Dr. Rauscher und Dr. Baumgärtner berichteten ferner, dass nur vereinzelte Dokumente, die von der Baubegleitung geprüft worden seien, direkt von dem Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr stammten.[121]

**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?**

Der Zeuge Kretschmer erklärte, dass die Baubegleitung zu Beginn ihrer Tätigkeit von der Deutschen Bahn Baukosten für das Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München von 3,8 Mrd. Euro genannt bekamen.[122]

Die Beweisaufnahme hat ferner ergeben, dass die Baubegleitung im Herbst 2022 erstmals von der Deutschen Bahn Unterlagen erhalten hat, die von einer Kostensteigerung für das Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München auf insgesamt 7 Mrd. Euro sprachen.[123] Die zuvor durch die Baubegleitung angesprochenen möglichen Kostensteigerungen (auf die Ausführungen unter Frage A 2.7 und A 2.10 wird ausdrücklich verwiesen und Bezug genommen) beruhten allesamt auf eigenen Schätzungen und Prüfungen der Baubegleitung, da die Kostensätze in den zuvor von der Deutschen Bahn zur Verfügung gestellten Dokumenten im Wesentlichen konstant waren und nur marginale Kostensteigerungen enthielten[124].

Der Zeuge Dr. Rauscher gab bei seiner Zeugenvernehmung am 24.03.2023 an, dass die Gutachter der Baubegleitung die im Herbst 2022 durch die Deutsche Bahn übermittelten Daten zu den gestiegenen Projektkosten auf 7 Mrd. Euro noch immer prüfen und aufarbeiten würden.[125] Dies sei nötig, da die übermittelten Daten noch nicht ausreichend detailliert seien und notwendige Tiefe vermissen lassen würden.[126] Die Gesamtkostenzahl sei durch die Baubegleitung zwar erkennbar, jedoch fehlten noch weitere

118 Zeuge Bergmann, 20.04.2023, Bl. 13.
119 Zeuge Bergmann, 20.04.2023, Bl. 32, Bl. 34.
120 Zeuge Huber, 21.04.2023, Bl. 63.
121 Zeuge Dr. Rauscher, 24.03.2023, Bl. 96; Zeuge Dr. Baumgärtner, 24.03.2023, Bl. 134.
122 Zeuge Kretschmer, 17.04.2023, Bl.4.
123 Zeuge Dr. Rauscher, 24.03.2023, Bl. 99.
124 Zeuge Dr. Baumgärtner, 24.03.2023, Bl. 141.
125 Zeuge Dr. Rauscher, 24.03.2023, Bl. 99.
126 Zeuge Dr. Rauscher, 24.03.2023, Bl. 99.

wesentliche Informationen, damit die Baubegleitung eine eigenständige und umfassende Prüfung durchführen könne. So seien in den Kostenplänen der Deutschen Bahn aus dem Herbst 2022 einzelne Vergabeeinheiten noch mit 0 oder einzig einem Pauschalbetrag aufgeführt, weswegen die Baubegleitung die Zahlen noch nicht umfassend habe prüfen können und auch noch nicht erkennen könne, ob sie die Einschätzung der Deutschen Bahn bzgl. Gesamtprojektkosten für die 2. S-Bahn-Stammstrecke München von 7 Mrd. Euro teile.[127] Ferner führte der Zeuge Dr. Rauscher aus, dass die Baubegleitung auch noch im Austausch mit der Deutschen Bahn hinsichtlich der übermittelten Daten stehe, um die eigene Prüfung voranzutreiben und zeitnah ein Ergebnis präsentieren zu können. Er hoffe, dass die Baubegleitung bis in den Frühsommer 2023 die Prüfung der im Herbst 2022 übermittelten Kostenpläne abgeschlossen habe und ein Ergebnis den Vertretern des Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr präsentieren könne.[128]

Bei dem Baupreisindex handelt es sich um einen Preisindex, der die Entwicklung der Baupreise mit Bezug auf ein Basisjahr aufzeigt. Dabei handelt es sich um eine feste Zahl. Der Zeuge Dr. Rauscher führte zu dem Verhältnis des Baupreisindexes zu der im Herbst 2022 durch die Deutsche Bahn übermittelte Kosten aus, dass für die Baubegleitung eine Aussage zu der Teuerung des Projekts 2. S-Bahn-Stammstrecke auf Basis des Baupreisindexes noch nicht möglich sei, da die übermittelten Kostendaten nicht vollumfänglich mit den gleichen Kostenständen vorliegen würden.[129] So würden beispielsweise Kostenpläne mit Kostenstand 2019, 2020 usw. vorliegen. Die Baubegleitung versuche nun zunächst, die durch die Deutsche Bahn zur Verfügung gestellten Kostenpläne allesamt auf das Jahr 2021 umzurechnen, um anschließend eine einheitliche Basis zu haben und von diesem Wert aus, eine Kostenteuerung für das Bauprojekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München an Hand des Baupreisindexes berechnen und auch für die Zukunft fortschreiben zu können.[130] Das Jahr 2021 habe die Baubegleitung bewusst als Ausgangspunkt für die Teuerungsberechnung an Hand des Baupreisindexes gewählt, da sich seit 2021 keine Änderungen im Projektstand und -umfang mehr ergeben hätten.[131]

**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?**

Der Zeuge Kretschmer beschrieb, dass der Baubegleitung zu Beginn deren Tätigkeit im Mai 2019 durch die Deutsche Bahn mitgeteilt worden sei, dass die Inbetriebnahme für das Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München für das Jahr 2028 geplant sei.[132] Eine weitere Mitteilung zu der Gesamtbauzeit habe nicht stattgefunden.[133]

Der Zeuge Dr. Rauscher erklärte, dass durch die Deutsche Bahn gegenüber der Baubegleitung im Rahmen der nach Nr. 2.4 erhaltenen Daten keine konkreten Informationen zur Verfügung gestellt worden seien, die ausdrücklich eine Bauzeitverlängerung im

127 Zeuge Dr. Rauscher, 24.03.2023, Bl. 99.
128 Zeuge Dr. Rauscher, 24.03.2023, Bl. 99.
129 Zeuge Dr. Rauscher, 24.03.2023, Bl. 101.
130 Zeuge Dr. Rauscher, 24.03.2023, Bl. 101.
131 Zeuge Dr. Rauscher, 24.03.2023, Bl. 101.
132 Zeuge Kretschmer, 17.04.2023, Bl. 4.
133 Zeuge Kretschmer, 17.04.2023, Bl. 8.

Verhältnis zu dem anfänglich benannten Inbetriebnahmezeitpunkt enthalten hätten.[134] Die einzige Mitteilung der Deutschen Bahn über eine Bauzeitverlängerung wäre die Darstellung vom 25.09.2020 gewesen.[135] Im Übrigen habe die Baubegleitung einzig durch eigene Recherchen innerhalb der vorliegenden Dokumente, aus den tatsächlichen Abläufen auf den Baustellen und den internen Jour-Fixe-Gesprächen der einzelnen Gutachter der Baubegleitung festgestellt, dass der Bau nicht so schnell voranschreiten würde, wie der eigentliche Plan der Deutschen Bahn gewesen sei.[136] Die Baubegleitung habe nur durch eigene Recherchen und Bewertungen der gefundenen Ergebnisse erkennen können, dass einzelne Meilensteine des Projekts 2. S-Bahn-Stammstrecke München nicht eingehalten worden seien, weswegen die Baubegleitung auf Verzögerungen und eine spätere Inbetriebnahme als von der Deutschen Bahn kommuniziert für das Gesamtprojekt geschlossen habe.[137] Ferner erklärte der Zeuge Dr. Rauscher, dass die gefundenen Ergebnisse nach Abstimmung der Gutachter der Baubegleitung untereinander anschließend immer den Vertretern des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr übermittelt und dargestellt worden seien.[138] Auf die Ausführungen unter Frage A 2.7 und A 2.10 wird ausdrücklich verwiesen und Bezug genommen.

**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?**

Die Baubegleitung hat eigene Kosten- und Zeitbedarfsschätzungen vorgenommen.[139] Folgende wesentliche Schätzungen wurden durch die Baubegleitung gegenüber dem Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr mitgeteilt:

- 08.11.2019:[140] Eine Gesamtbewertung des Projekts 2. S-Bahn-Stammstrecke München war zu diesem Zeitpunkt durch die Baubegleitung noch nicht möglich.[141] Allerdings wiesen erste Teilergebnisse der Baubegleitung für den Ostabschnitt des Projekts 2. S-Bahn-Stammstrecke München bereits darauf hin, dass eine Inbetriebnahme vor 2033 nicht realistisch sei.[142] Für den Abschnitt Oberirdisch West wurde ein Inbetriebnahmetermin frühestens Ende 2028 prognostiziert.[143] Eine Inbetriebnahme des Abschnitts Unterirdisch West wurde frühestens für Ende 2029 prognostiziert. Eine Bewertung der Kosten des Gesamtprojekts war zu diesem Zeitpunkt noch nicht möglich und ist unterblieben.
- 10.03.2020:[144] Die Baubegleitung prognostizierte eine Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke München frühestens zum Ende des Jahres 2033 sowie Gesamtkosten von mindestens 4,8 Mrd. Euro.[145]

134 Zeuge Dr. Rauscher, 24.03.2023, Bl. 102.
135 Zeuge Dr. Rauscher, 24.03.2023, Bl. 103.
136 Zeuge Dr. Rauscher, 24.03.2023, Bl. 102.
137 Zeuge Dr. Rauscher, 24.03.2023, Bl. 102.
138 Zeuge Dr. Rauscher, 24.03.2023, Bl. 102.
139 Zeuge Dr. Baumgärtner, 24.03.2023, Bl. 146.
140 Aktenliste Nr. 408, Bl. 1.
141 Zeuge Graf, 23.03.2023, Bl. 40; Zeuge Böhner, 12.05.2023, Bl. 139.
142 Aktenliste Nr. 408, Bl. 1.
143 Aktenliste Nr. 408, Bl. 1 f.
144 Aktenliste Nr. 408, Bl. 3 f.
145 Zeuge Böhner, 12.05.2023, Bl. 140.

- 28.04.2020:[146] Die Baubegleitung ging weiterhin von einer Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke München frühestens Ende 2033 aus. Als Gesamtkosten für die 2. S-Bahn-Stammstrecke München wurden von der Baubegleitung zu diesem Zeitpunkt Kosten in Höhe von 5,2 Mrd. Euro kommuniziert.[147]
- 28.10.2020:[148] Die Baubegleitung teilte mit, dass sie von einem Inbetriebnahmetermin frühestens Ende 2034 ausgehe.[149]
- 24.03.2021:[150] Die Baubegleitung ging von weiteren Verzögerungen bei der Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke München um zwei bis drei Jahren aus – also bis in die Jahre 2036 bzw. 2037.
- 11.11.2021:[151] Die Baubegleitung hat erneut eine Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke München für das Jahr 2037 prognostiziert und die Gesamtkosten erstmals auf 8,5 Mrd. Euro beziffert.
- 07.04.2022:[152] Die Baubegleitung hatte zuvor durch das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr den Auftrag erhalten, Prämissen zu benennen, unter denen eine Inbetriebnahme 2036 möglich erschiene. Die Kosten sollten für einen Inbetriebnahmetermin 2036 ermittelt werden. Die Baubegleitung teilte daraufhin mit, dass sich die Gesamtkosten des Projektes 2. S-Bahn-Stammstrecke München bei einer Inbetriebnahme 2036 auf 7,2 Mrd. Euro belaufen würden.

### 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?

Die Zeugen Dr. Rauscher und Dr. Baumgärtner führten jeweils aus, dass der Baubegleitung keine weiteren Kosten- und/oder Zeitbedarfsschätzungen vorgelegen haben.[153]

### 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?

Konkrete Gegen-, Optimierungs- oder Beschleunigungsmaßnahmen zur Reduzierung der Baukosten oder der Bauzeit wurden durch die Baubegleitung nicht geprüft oder kommuniziert.[154] Die Baubegleitung hat neben dem Vorschlag, eine einheitliche Pro-

146 Aktenliste Nr. 408, Bl. 5.
147 Aktenliste Nr. 408, Bl. 5; Zeuge Böhner, 12.05.2023, Bl. 141.
148 Aktenliste Nr. 408, Bl. 5 f.
149 Zeuge Böhner, 12.05.2023, Bl. 141.
150 Aktenliste Nr. 408, Bl. 6.
151 Aktenliste Nr. 408, Bl. 8.
152 Aktenliste Nr. 408, Bl. 8 f.
153 Zeuge Dr. Rauscher, 24.03.2023, Bl. 103; Zeuge Dr. Baumgärtner, 24.03.2023, Bl. 147.
154 Zeuge Dr. Rauscher, 24.03.2023, Bl. 104; Zeuge Dr. Baumgärtner, 24.03.2023, Bl. 147.

jektleitung mit umfassender Entscheidungsbefugnis für das Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke zu installieren, einzig die am 25.09.2020 durch die Deutsche Bahn vorgestellten Optimierungsmaßnahmen zur Reduzierung der Bauzeit geprüft und als nicht tauglich eingestuft.[155] Dies wurde den Vertretern des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr durch die Baubegleitung in den Analysebesprechungen am 28.10.2020 und am 24.03.2021 mitgeteilt.[156]

**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)?**

Die Baubegleitung stand und steht im regelmäßigen Austausch mit den zuständigen Vertretern des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr.[157] Als Randbedingung des Vergabevertrags zwischen dem Freistaat Bayern und den Fachexperten der Baubegleitung wurde die regelmäßige Berichterstattung durch die Baubegleitung definiert.[158] Ein direkter Austausch der Fachexperten der Baubegleitung mit der Staatskanzlei wurde jedoch nicht vereinbart und hat auch nicht stattgefunden.[159]

Der Zeuge Graf erklärte, dass es auf Arbeitsebene zwischen den Fachexperten der Baubegleitung und den Vertretern des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr regelmäßig Analysebesprechungen gegeben habe.[160] Im Rahmen dieser Besprechungen habe man alle Aspekte, die von der Baubegleitung vorgetragen wurden, anschließend besprochen, diskutiert und die wichtigsten Punkte extrahiert sowie dem Amtschef des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr gemeldet.[161] Darüber hinaus habe die Baubegleitung zusätzlich Quartalsberichte übersandt.[162]

Insgesamt kam es innerhalb des durch den Untersuchungsausschuss zu betrachtenden Zeitraums zu folgenden sieben Ergebnisvorstellungen durch die Fachexperten der Baubegleitung gegenüber den Vertretern des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr:

Die erste Ergebnisvorstellung fand am 08.11.2019 statt.[163] Eine Gesamtbewertung des Projekts 2. S-Bahn-Stammstrecke München war zu diesem Zeitpunkt durch die Baubegleitung auf Grund der zu Beginn dünnen Datenlage und kurzen Projektkenntnis sowie sukzessiver Vertiefung der Kenntnisse durch die Fachexperten der Baubegleitung noch nicht möglich.[164] Allerdings wiesen erste Teilergebnisse der Baubegleitung für den Ostabschnitt des Projekts 2. S-Bahn-Stammstrecke bereits darauf hin, dass eine Inbetriebnahme vor 2033 nicht realistisch sei.[165] Für den Abschnitt Oberirdisch West wurde durch die Baubegleitung mitgeteilt, dass die Planungen bereits komplett abgeschlossen seien und die Hauptbaumaßnahmen begonnen hätten. Auch sei in diesem Abschnitt alles weitgehend planmäßig verlaufen, und nur kleinere zeitliche Verzögerungen und

155 Zeuge Dr. Rauscher, 24.03.2023, Bl. 104, Bl. 109.
156 Aktenliste Nr. 408, Bl. 5 f.
157 Zeuge Dr. Rauscher, 24.03.2023, Bl. 104.
158 Zeuge Graf, 23.03.2023, Bl. 38.
159 Zeuge Dr. Rauscher, 24.03.2023, Bl. 105; Zeuge Dr. Baumgärtner, 24.03.2023, Bl. 148.
160 Zeuge Graf, 23.03.2023, Bl. 38.
161 Zeuge Graf, 23.03.2023, Bl. 38.
162 Zeuge Graf, 23.03.2023, Bl. 38; Zeuge Dr. Baumgärtner, 24.03.2023, Bl. 147 f.
163 Aktenliste Nr. 408, Bl. 1.
164 Zeuge Graf, 23.03.2023, Bl. 40.
165 Aktenliste Nr. 408, Bl. 1.

Schwierigkeiten bei der Ausführung seien durch die Baubegleitung identifiziert worden, wobei diese keine Auswirkungen auf das Gesamtprojekt hätten. Laut Einschätzung der Fachexperten könne der Abschnitt Oberirdisch West rechtzeitig fertiggestellt werden und gefährde den geplanten Inbetriebnahmetermin Ende 2028 nicht.[166] Für den Abschnitt Unterirdisch West und Hauptbahnhof wurde durch die Baubegleitung bei der ersten Ergebnisvorstellung mitgeteilt, dass die Vorabmaßnahmen noch andauern würden, jedoch die Hauptbaumaßnahmen zeitnah beginnen sollten.[167] Durch die Berücksichtigung des im Juli 2019 beschlossenen Erkundungs- und Rettungsstollens sowie die Vorabmaßnahmen für die U9 hätte die gesamte Terminplanung in diesem Abschnitt angepasst werden müssen. Ferner gab die Baubegleitung bereits zu diesem Zeitpunkt ausdrücklich zu bedenken, dass diese Umplanungen auch erhebliche Auswirkungen auf die Kosten innerhalb dieses Bauabschnitts haben könnten.[168] Auch führten die zuständigen Fachexperten aus, dass bereits ohne diese Änderungen die von der DB angenommene Terminschiene grundsätzlich zu kurz sei. Eine Inbetriebnahme dieses Abschnitts bis Ende 2028 hielten die Fachexperten bereits bei der ersten Ergebnisvorstellung für nicht realistisch.[169] Die Fachexperten rechneten für diesen Abschnitt mit einer Verzögerung von mindestens einem Jahr und damit einer Inbetriebnahme frühestens Ende 2029, wobei bei dieser Bewertung die 2019 entschiedenen Änderungen noch nicht berücksichtigt worden seien.[170] Für den Abschnitt Marienhof wurde mitgeteilt, dass die Hauptbaumaßnahmen bereits begonnen hätten und die Arbeiten weitgehend planmäßig verlaufen würden. Bei der Auswertung der Vertragsterminpläne sei durch die zuständigen Experten der Baubegleitung jedoch festgestellt worden, dass die Arbeiten teilweise deutlich später erbracht worden seien, als im Gesamtterminplan der DB AG dargestellt, sodass von einer Inbetriebnahme dieses Abschnitts frühestens Ende 2029 ausgegangen wurde.[171] Ferner wurde für den Abschnitt Ost mitgeteilt, dass durch die Entscheidungen von Juli 2019 eine weitgehend neue Trassenführung sowie ein neuer Bahnhofsstandort in der Friedenstraße beschlossen worden sei, weswegen sich das Projekt in diesem Bereich noch in einer frühen Planungsphase befinde.[172] Die Fachexperten teilten mit, dass eine Inbetriebnahme dieses Abschnitts realistisch erst Ende 2033 möglich erscheine.[173] Auch führten die Vertreter der Baubegleitung in dem ersten Vorstellungsgespräch aus, dass die netzergänzenden Maßnahmen der Deutschen Bahn als unkritisch eingeschätzt würden und eine Bewertung der Kosten und Risiken des Gesamtprojekts durch die Baubegleitung zu diesem Zeitpunkt noch nicht möglich gewesen wäre.[174]

Die zweite Ergebnisvorstellung fand am 10.03.2020 statt.[175] Im Rahmen dieser Ergebnisvorstellung hat die Baubegleitung mitgeteilt, dass sie bei einer Inbetriebnahme Ende 2033 die Gesamtkosten für die 2. S-Bahn-Stammstrecke München zunächst mit 4,8 Mrd. Euro prognostiziere, wobei bei dieser Prognose die Basiskosten, Risiken und Teuerung mit Stand 12/2019 beachtet worden seien. Im Rahmen dieser Prognosebewertung sei – laut Aussage der Baubegleitung – der Hauptbahnhof und die dortigen Entwicklungen jedoch noch nicht beachtet worden.[176]

166 Aktenliste Nr. 408, Bl. 1 f.
167 Aktenliste Nr. 408, Bl. 2.
168 Aktenliste Nr. 408, Bl. 2.
169 Aktenliste Nr. 408, Bl. 2.
170 Aktenliste Nr. 408, Bl. 2.
171 Aktenliste Nr. 408, Bl. 2.
172 Aktenliste Nr. 408, Bl. 3.
173 Aktenliste Nr. 408, Bl. 3.
174 Aktenliste Nr. 408, Bl. 1 ff.
175 Zeuge Graf, 23.03.2023, Bl. 41.
176 Aktenliste Nr. 408, Bl. 3 f.

Die dritte Ergebnisvorstellung der Baubegleitung gegenüber den Vertretern des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr fand am 28.04.2020 statt.[177] Im Rahmen dieser Darstellung wurde erneut mitgeteilt, dass die Fachexperten von einer Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke München frühestens Ende des Jahres 2033 ausgehen würden. Als Gesamtkosten für die 2. S-Bahn-Stammstrecke München wurden von der Baubegleitung zu diesem Zeitpunkt Kosten von 5,2 Mrd. Euro angenommen, wobei Basiskosten, Risiken und Teuerungen mit Stand 12/2019 zu Grunde gelegt wurden.[178] Anders als bei der zweiten Ergebnisvorstellung wurde bei dieser Berechnung auch der Abschnitt Unterirdisch West und Hauptbahnhof durch die Fachexperten betrachtet.[179]

Die vierte Ergebnisvorstellung fand am 28.10.2020 statt.[180] Bei dieser Darstellung teilte die Baubegleitung mit, dass sie nach einer Erstbewertung der damalig aktuellen Terminschiene der Deutschen Bahn vom 25.09.2020 zu dem Ergebnis gekommen sei, dass der Terminplan von der Deutschen Bahn sowie der kommunizierte Inbetriebnahmetermin Ende 2034 grundsätzlich solide sei. Dies wurde insbesondere damit begründet, dass in der Terminschiene der Deutschen Bahn vom 25.09.2020 erstmals auch die im Juli 2019 beschlossenen Projektänderungen enthalten seien.[181] Eine Aussage zu den Kosten erfolgt durch die Baubegleitung bei dieser Ergebnisvorstellung nicht.[182]

Die fünfte Ergebnisvorstellung fand am 24.03.2021 statt.[183] Im Rahmen dieser Darstellung wurde der Terminplan der Deutschen Bahn vom 25.09.2020 durch die Baubegleitung nochmals im Detail analysiert und ausgewertet. Bei dieser Vorstellung wurde durch die Fachexperten kommuniziert, dass es nach deren Ansicht zu einer weiteren Verzögerung der Inbetriebnahme um zwei bis drei Jahre, also bis 2036 bzw. 2037, kommen werde, da die dem Bau zwingend notwendig vorlaufenden Prozesse – insbesondere das Planrechtverfahren, das Planänderungsverfahren sowie die Ausschreibungs- und Vergabeprozesse – mit einem großen Terminrisiko behaftet seien.[184] Ferner teilten die Fachexperten mit, dass sie insgesamt eine mangelhafte Detailtermintreue bei der Deutschen Bahn beobachten und keine effektive Prozesssteuerung gegeben sei.[185]

Die sechste Ergebnisvorstellung fand am 11.11.2021 statt.[186] Die Baubegleitung erklärte, dass auf Grund des Ausbleibens einer validierten Aussage der Deutschen Bahn zu etwaigen Terminen und Kosten die Baubegleitung durch das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr nun den Auftrag erhalten habe, die Gesamtkosten des Projekts 2. S-Bahn-Stammstrecke München unter Berücksichtigung der aktuellen Projektkenntnisse sowie -entwicklungen neu zu bewerten.[187] Im Ergebnis wurde durch die Baubegleitung daraufhin eine Inbetriebnahme für das Jahr 2037 prognostiziert und kommuniziert sowie die Gesamtkosten des Projektes 2. S-Bahn-Stammstrecke München auf 8,5 Mrd. Euro sowie 7,1 Mrd. Euro ohne Teuerung beziffert.[188]

177 Zeuge Graf, 23.03.2023, Bl. 41.
178 Aktenliste Nr. 408, Bl. 5.
179 Aktenliste Nr. 408, Bl. 5.
180 Zeuge Graf, 23.03.2023, Bl. 41.
181 Aktenliste Nr. 408, Bl. 5 f.
182 Zeuge Graf, 23.03.2023, Bl. 41.
183 Zeuge Graf, 23.03.2023, Bl. 42.
184 Aktenliste Nr. 408, Bl. 6.
185 Aktenliste Nr. 408, Bl. 6.
186 Zeuge Graf, 23.03.2023, Bl. 42.
187 Aktenliste Nr. 408, Bl. 8.
188 Aktenliste Nr. 408, Bl. 8.

Die siebte und innerhalb des Untersuchungszeitraums letzte Ergebnisvorstellung der Baubegleitung gegenüber dem Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr fand am 07.04.2022 statt.[189] Die Baubegleitung hatte zuvor durch das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr den Auftrag erhalten, die im November 2021 vorgestellten Zahlen mit denen, die von der Deutschen Bahn im November 2021 inoffiziell zur Verfügung gestellten Zahlen, zu vergleichen, etwaige Abweichungen zu begründen und erkannte Unstimmigkeiten zu bereinigen. Weiterhin sollten Prämissen genannt werden, unter denen eine Inbetriebnahme 2036 möglich wäre. Die Kosten sollten auf einen Inbetriebnahmetermin 2036 ermittelt werden. Die Baubegleitung teilte daraufhin bei der siebten Ergebnisvorstellung mit, dass sie die Gesamtkosten des Projektes 2. S-Bahn-Stammstrecke München bei einer Inbetriebnahme 2036 mit 7,2 Mrd. Euro (ohne Teuerung) beziffern.[190]

## 3. Kenntnis und Tätigkeit des Lenkungskreises

### 3.1 Wer hat den Lenkungskreis wann eingesetzt? Welchen Auftrag hatte bzw. hat der Lenkungskreis?

Die Gründung eines Lenkungskreises wurde durch die Deutsche Bahn sowie den Freistaat Bayern innerhalb des Bau- und Finanzierungsvertrages vom 08.04.2011 vereinbart.[191] Die erste Lenkungskreissitzung fand anschließend am 12.09.2017 statt.[192] Der Lenkungskreis setzt sich aus Vertretern des Freistaats Bayern (Amtschef und Referatsleiter des Staatsministeriums für Wohnen Bau und Verkehr) sowie Vertretern der DB, der DB Netz AG und der DB Station & Service AG wie auch zeitweise als Gäste aus Vertretern des Eisenbahnbundesamts und des Bundesverkehrsministeriums zusammen.[193]

Auftrag des Lenkungskreises war und ist die Überwachung der vertragsgerechten, insbesondere der zweck-, zeit- und kostengerechten Durchführung des Projekts 2. S-Bahn-Stammstrecke München.[194] Der Lenkungskreis sollte und soll das Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München steuern, Risiken erkennen, Gegenmaßnahmen entwickeln und sich über den aktuellen Projektstand informieren.[195]

### 3.2 Welche Tätigkeit hat der Lenkungskreis zur Erfüllung seines Auftrags nach Nr. 3.1 entfaltet?

Die Zeugen Kretschmer, Kruschinski-Wüst, Bergmann und Raczinski – Vertreter der DB im Lenkungskreis – führten übereinstimmend aus, dass zur Erfüllung des unter Nr. 3.1 aufgeführten Auftrags bei den Lenkungskreissitzungen regelmäßig der Projektstand durch den Gesamtprojektverantwortlichen der Deutschen Bahn vorgestellt worden

189 Zeuge Graf, 23.03.2023, Bl. 42.

190 Aktenliste Nr. 408, Bl. 8 f.

191 Aktenliste Nr. 728, Datei 0728_44F09G0987004-4005#006, Bl. 13; Zeuge Kutzner, 08.05.2023, Bl. 76; Zeuge Schütz, 15.05.2023, Bl. 8.

192 Aktenliste Nr. 337, Bl. 70; Zeuge Kutzner, 08.05.2023, Bl. 76.

193 Zeuge Graf, 23.03.2023, Bl. 61; Zeuge Bergmann, 20.04.2023, Bl. 14; Zeugin Raczinski, 20.04.2023, Bl. 76; Zeuge Gratza, 27.04.2023, Bl. 33; Zeuge Prof. Dr. Rompf, 08.05.2023, Bl. 132; Dr. Wissing, 22.05.2023, Bl. 78; Aktenliste Nr. 612, Datei 110408 Anlage 7; BuFV_2011_gültig, Bl. 2 f.

194 Aktenliste Nr. 612, Datei 110408 Anlage 7; BuFV_2011_gültig, Bl. 2.

195 Zeuge Bergmann, 20.04.2023, Bl. 14; Zeuge Kutzner, 08.05.2023, Bl. 76.

sei.[196] So sei insbesondere über etwaige Baufortschritte, über Planungsfortschritte für die jeweiligen im Bau befindlichen Bauabschnitte, den Stand der Genehmigungsverfahren sowie potenzielle Risiken berichtet worden.[197] Auch hätten die Lenkungskreismitglieder durch die Vertreter der Deutschen Bahn Berichte über die finanzielle Situation des Bauprojekts 2. S-Bahn Stammstrecke München in Form von Darstellungen des Mittelverbrauchs sowie Abgleiche mit den jeweiligen jährlichen Haushaltsmitteln erhalten.[198] Die Zeugin Raczinski konkretisierte ferner, dass es erst in einer Sitzung des Lenkungskreises im November 2022 zu einer konkreten Darstellung der aktuellen Kosten- und Terminpläne durch die Vertreter der DB gekommen sei.[199]

Vor den jeweiligen Lenkungskreissitzungen habe ferner jedes Lenkungskreismitglied rechtzeitig Unterlagen über die zu besprechenden Themenkomplexe erhalten, sodass eine umfassende Vorbereitung auf die Sitzungen für die Mitglieder möglich gewesen sei.[200] Der Zeuge Bergmann berichtete, dass bei den Lenkungskreissitzungen regelmäßig besprochen worden sei, wie mit etwaigen dargestellten Abweichungen im Bauablauf umgegangen und wie möglichen denkbaren Risiken begegnet werden könnte.[201]

### 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?

Die Zeugin Raczinski führte aus, dass den Lenkungskreismitgliedern im Rahmen der Sitzungen regelmäßig über den tatsächlichen Projektfortschritt durch die Deutsche Bahn berichtet worden sei.[202] Hinsichtlich der Kosten sei über den aktuellen Systemstand aus den internen Buchungssystemen der Deutschen Bahn berichtet worden.[203] Dies wurde auch durch den Zeugen Prof. Dr. Rompf bestätigt.[204] Der Zeuge Bergmann erklärte ergänzend, dass dem Lenkungskreis durch die Vertreter der Deutschen Bahn jedoch keine vorläufigen Gesamtprojektkostenschätzungen zur Verfügung gestellt oder übermittelt worden seien.[205] Dies bestätigte auch der Zeuge Kruschinski-Wüst, indem er ausführte, dass über vorläufige Kostenschätzungen im Lenkungskreis nicht diskutiert worden sei.[206] Der Zeuge Bergmann führte weiter aus, dass die übrigen Mitglieder des Lenkungskreises zwar mehrfach gefordert hätten, entsprechende Informationen zu erhalten, es dazu jedoch nicht gekommen sei.[207] Der Zeuge Kruschinski-Wüst stellte klar, dass gegenüber den Lenkungskreismitgliedern durch die Vertreter der Deutschen Bahn mitgeteilt worden sei, dass über Kostenentwicklungen von Seiten der Deutschen Bahn

196 Zeuge Kretschmer, 17.04.2023, Bl. 8; Zeuge Kruschinski-Wüst, 17.04.2023, Bl. 75; Zeuge Bergmann, 20.04.2023, Bl. 14 f.; Zeugin Raczinski, 20.04.2023, Bl. 76 f.
197 Zeuge Bergmann, 20.04.2023, Bl. 14 f.
198 Zeuge Bergmann, 20.04.2023, Bl. 15.
199 Zeugin Raczinski, 20.04.2023, Bl. 77.
200 Zeuge Bergmann, 20.04.2023, Bl. 15.
201 Zeuge Bergmann, 20.04.2023, Bl. 15.
202 Zeugin Raczinski, 20.04.2023, Bl. 77.
203 Zeugin Raczinski, 20.04.2023, Bl. 77.
204 Zeuge Prof. Dr. Rompf, 08.05.2023, Bl. 132.
205 Zeuge Bergmann, 20.04.2023, Bl. 10.
206 Zeuge Kruschinski-Wüst, 17.04.2023, Bl. 78.
207 Zeuge Bergmann, 20.04.2023, Bl. 10.

erst gesprochen werde, sobald die internen Kostenberechnungen final und valide abgeschlossen seien.[208]

Der Zeuge Kretschmer erklärte, dass es Ende des Jahre 2018 zu drei großen Vergaben innerhalb des Bauprojekts 2. S-Bahn-Stammstrecke München gekommen sei.[209] Auf Grund der in den Jahren zuvor sowie auch im Jahr 2018 stattgefundenen erheblichen Preissteigerungen im Bausektor hätten einzelne Vergabeeinheiten über dem ursprünglich eingeplanten Budget vergeben werden müssen, was den eingeplanten Risikopuffer von 600 Mio. Euro geschmälert habe. Über diesen Umstand habe man Anfang 2019 im Lenkungskreis berichtet.[210] Bei dieser Darstellung im Januar 2019 gegenüber dem Lenkungskreis habe die Deutsche Bahn auch mitgeteilt, dass nach deren Einschätzung im schlimmsten Fall die Projektkosten von 3,8 Mrd. Euro auf insgesamt 4,25 Mrd. Euro steigen könnten, sofern die Preise im Bausektor weiter derart rapide wie in den Jahren zuvor ansteigen sollten und es zu keiner Beruhigung im Bausektor komme.[211]

Der Zeuge Böhner erklärte ergänzend, dass in der Lenkungskreissitzung am 12.03.2020 durch die Vertreter der Deutschen Bahn Gesamtkosten in Höhe von 4,268 Mrd. Euro präsentiert worden seien.[212] Nach dessen Erinnerung sei am 12.03.2020 erstmals innerhalb des Lenkungskreises durch die Deutsche Bahn erhöhte Gesamtkosten inklusive Risikokosten sowie Teuerungen mitgeteilt worden. Zuvor seien durchgehend Gesamtkosten für das Bauwerk der 2. S-Bahn-Stammstrecke München durch die Deutsche Bahn im Lenkungskreis von insgesamt 3,874 Mrd. Euro kommuniziert worden.[213] Der Zeuge Böhner führte weiter aus, dass in der Lenkungskreissitzung am 29.01.2021 durch die Deutsche Bahn erneut unter dem Vorbehalt „nicht belastbar und nicht final“ Gesamtkosten von 4,421 Mrd. Euro und in den Sitzungen am 20.05.2021 sowie am 17.11.2021 Kosten von 4,43 Mrd. Euro mitgeteilt worden seien.[214] Der Zeuge Böhner betonte, dass diese Kostenmitteilungen allesamt durch die Deutsche Bahn ausdrücklich als nicht final und nicht belastbar bezeichnet worden seien.[215] Zusammenfassend führte der Zeuge Böhner aus, dass die Vertreter der Deutschen Bahn innerhalb des Lenkungskreises bis November 2022 keine verlässlichen Zahlen mitgeteilt hätten.[216]

In der zehnten Sitzung des Lenkungskreises am 22.11.2022[217] wurden durch Vertreter der Deutschen Bahn erstmals finale und aktualisierte Gesamtprojekt- und Risikokosten für die 2. S-Bahn-Stammstrecke München vorgestellt.[218] Es wurde ausgeführt, dass sich die Gesamtkosten des Projekts nach aktuellen Berechnungen der Deutschen Bahn nun auf 7,049 Mrd. Euro belaufen würden.[219] Bei diesen Zahlen handle es sich – laut Darstellungen der Deutschen Bahn – um Basiskosten mit Preisstand 2021 inkl. Risiken jedoch ohne Teuerung.[220] Die Vertreter des Freistaats Bayerns haben im Rahmen dieser Sitzung anschließend die Vertreter der Deutschen Bahn darum gebeten, das Thema

208 Zeuge Kruschinski-Wüst, 17.04.2023, Bl. 78.
209 Zeuge Kretschmer, 17.04.2023, Bl. 7.
210 Zeuge Kretschmer, 17.04.2023, Bl. 7.
211 Zeuge Kretschmer, 17.04.2023, Bl. 58.
212 Zeuge Böhner, 12.05.2023, Bl. 139.
213 Zeuge Böhner, 12.05.2023, Bl. 140.
214 Zeuge Böhner, 12.05.2023, Bl. 142, Bl. 149 f.
215 Zeuge Böhner, 12.05.2023, Bl. 150.
216 Zeuge Böhner, 12.05.2023, Bl. 158.
217 Aktenliste Nr. 613, Datei 221122_Protokoll_10.Lenkungskreis FSB 2.SBSS_V08 final (1), Bl. 1.
218 Zeugin Raczinski, 20.04.2023, Bl. 77.
219 Aktenliste Nr. 613, Datei 221122_Protokoll_10.Lenkungskreis FSB 2.SBSS_V08 final (1), Bl. 3.
220 Aktenliste Nr. 613, Datei 221122_Protokoll_10.Lenkungskreis FSB 2.SBSS_V08 final (1), Bl. 3.

Risiko-Management mit in den begleitenden Bericht zu der Lenkungskreissitzung aufzunehmen sowohl hinsichtlich der Höhe, der Veränderungen, der Prozesskennzahlen als auch möglicher Gegensteuerungsmaßnahmen.[221]

Zu der Bedeutung des Baupreisindexes für die in den Lenkungskreissitzungen durch die Deutsche Bahn dargestellten Kostenpositionen führte der Zeuge Bergmann aus, dass dessen Entwicklung immer dann von Bedeutung gewesen sei, wenn über die Ergebnisse von einzelnen konkreten Vergabeverfahren informiert worden sei.[222] So hätten sich durch die tatsächliche Vergabe die Preissteigerungen und deren Größenordnungen im Verhältnis zu den ursprünglich im Budget verankerten Werten manifestiert und seien beim Risikopuffer beachtet worden und hätten diesen reduziert. Dies sei – in Bezug auf die jeweiligen Vergabeverfahren – auch im Lenkungskreis durch deren Mitglieder diskutiert worden.[223] Weiter führte der Zeuge Bergmann aus, dass es im Jahr 2022 erstmals eine konkrete Debatte innerhalb des Lenkungskreises über die allgemeine Anwendung des Baupreisindexes auf die Entwicklung der Gesamtkosten der 2. S-Bahn-Stammstrecke München gegeben habe.[224] Grund für diese Diskussion seien die überarbeiteten Zeit- und Kostenpläne der Deutschen Bahn gewesen, die am 22.11.2022 dem Lenkungskreis vorgestellt worden seien, und die Frage, wie die Kosten mit Blick auf die lange Projektlaufzeit sachgerecht auch in die Zukunft abgebildet werden könnten.[225]

### 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?

Der Zeuge Bergmann erklärte, dass dem Lenkungskreis durch die Vertreter der Deutschen Bahn keine vorläufigen Terminschätzungen zur Gesamtbauzeit zur Verfügung gestellt oder übermittelt worden seien.[226] Dies wurde durch den Zeugen Kruschinski-Wüst bestätigt. Dieser erklärte, dass im Lenkungskreis keine Diskussionen über die vorläufige Einschätzung der Gesamtbauzeit stattgefunden hätten.[227] Vielmehr sei von Seiten der Deutschen Bahn hinsichtlich einer Kommunikation nach außen abgewartet worden, bis es zu einer abschließenden Prüfung der Terminpläne gekommen sei.[228] Zwar sei über singuläre Verzögerungen am Bau in den jeweiligen Bauabschnitten durch die Vertreter der Deutschen Bahn im Lenkungskreis berichtet worden, die Auswirkungen dieser bautechnischen Schwierigkeiten auf den gesamten Bauablauf und den tatsächlichen Inbetriebnahmetermin der 2. S-Bahn-Stammstrecke München seien jedoch nicht dargestellt worden.[229] Dies wurde auch durch den Zeugen Schütz berichtet.[230]

Der Zeuge Kutzner führte ferner aus, dass im Lenkungskreis Bauzeitverzögerungen Thema gewesen seien.[231] Der Zeuge Böhner bestätigte, dass durch die Vertreter der

221 Aktenliste Nr. 613, Datei 221122_Protokoll_10.Lenkungskreis FSB 2.SBSS_V08 final (1), Bl. 3.
222 Zeuge Bergmann, 20.04.2023, Bl. 16.
223 Zeuge Bergmann, 20.04.2023, Bl. 16.
224 Zeuge Bergmann, 20.04.2023, Bl. 16.
225 Zeuge Bergmann, 20.04.2023, Bl. 16.
226 Zeuge Bergmann, 20.04.2023, Bl. 10.
227 Zeuge Kruschinski-Wüst, 17.04.2023, Bl. 78.
228 Zeuge Kruschinski-Wüst, 17.04.2023, Bl. 78.
229 Zeuge Kruschinski-Wüst, 17.04.2023, Bl. 79; Zeuge Schütz, 15.05.2023, Bl. 33.
230 Zeuge Schütz, 15.05.2023, Bl. 33.
231 Zeuge Kutzner, 08.05.2023, Bl. 76.

Deutschen Bahn innerhalb des Lenkungskreises bis November 2022 keine verlässlichen und validen Zahlen geliefert worden seien.[232]

In der zehnten Sitzung des Lenkungskreises am 22.11.2022[233] sind durch die Vertreter der Deutschen Bahn neben konkreten Kostenplänen erstmals auch aktuelle Zeitpläne vorgestellt worden. In dem vorgestellten aktuellen Terminplan V14 erklärte die Deutsche Bahn einen geplanten Inbetriebnahmetermin der 2. S-Bahn-Stammstrecke München für Ende 2035.[234] Ferner teilten die Vertreter der Deutschen Bahn mit, dass sich diese allerdings einen zweijährigen terminlichen Risikopuffer – bis Ende des Jahres 2037 – für die Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke in München vorbehalten würden.[235] Vor dieser zehnten Sitzung wurde gegenüber den Lenkungskreismitgliedern durch die Deutsche Bahn seit Juli 2019 durchgehend eine Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke für das Jahr 2028 in Aussicht gestellt.

Der Zeuge Dr. Rauscher – Fachexperte der Baubegleitung – führte aus, dass ein unmittelbarer Austausch zwischen dem Lenkungskreis und der Baubegleitung in der Vergangenheit nicht stattgefunden habe.[236] Seit Herbst 2022 gebe es allerdings den Wunsch der Lenkungskreismitglieder, dass die Baubegleitung bzw. einzelne Vertreter der Baubegleitung regelmäßig an den Lenkungskreissitzungen teilnehmen sollten.[237] Der Umstand, dass bis Herbst 2022 keinerlei unmittelbarer Kontakt zwischen der Baubegleitung und dem Lenkungskreis gegeben war, wurde durch die Zeugin Raczinski bestätigt.[238] Diese erklärte, dass den Lenkungskreismitgliedern in der Vergangenheit zwar teilweise die Bewertungen und Einschätzungen der Baubegleitung bekannt gewesen seien, sofern diese durch die Vertreter des Freistaats Bayern in die Lenkungskreissitzungen eingeführt worden waren, ein direkter Kontakt zwischen den Experten der Baubegleitung und dem Lenkungskreis habe jedoch erstmals im November 2022 stattgefunden.[239]

Bei der zehnten Sitzung des Lenkungskreises am 22.11.2022 waren erstmals als Vertreter der Baubegleitung der Zeuge Dr. Rauscher sowie ein weiterer Fachexperte der Baubegleitung anwesend.[240] Eine Bewertung der von den Vertretern der Deutschen Bahn im Lenkungskreis am 22.11.2022 dargestellten aktuellen Terminpläne hat durch die Baubegleitung bis zum Ende des Untersuchungszeitraums noch nicht stattgefunden, weswegen eine Feststellung zu der Bewertung der Baubegleitung und dem Umgang mit dieser durch den Freistaat Bayern nicht erfolgen konnte.

232 Zeuge Böhner, 12.05.2023, Bl. 158.
233 Aktenliste Nr. 613, Datei 221122_Protokoll_10.Lenkungskreis FSB 2.SBSS_V08 final (1), Bl. 1.
234 Aktenliste Nr. 613, Datei 221122_Protokoll_10.Lenkungskreis FSB 2.SBSS_V08 final (1), Bl. 2.
235 Aktenliste Nr. 613, Datei 221122_Protokoll_10.Lenkungskreis FSB 2.SBSS_V08 final (1), Bl. 2.
236 Zeuge Dr. Rauscher, 24.03.2023, Bl. 106.
237 Zeuge Dr. Rauscher, 24.03.2023, Bl. 106; Zeuge Dr. Baumgärtner, 24.03.2023, Bl. 148.
238 Zeugin Raczinski, 20.04.2023, Bl. 78.
239 Zeugin Raczinski, 20.04.2023, Bl. 78.
240 Aktenliste Nr. 613, Datei 221122_Protokoll_10.Lenkungskreis FSB 2.SBSS_V08 final (1), Bl. 1.

**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?**

Die Beweisaufnahme hat ergeben, dass der Lenkungskreis keine eigenen Kosten- oder Zeitbedarfsschätzungen in Bezug auf das Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München vorgenommen hat.[241]

**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?**

Die Beweisaufnahme hat ergeben, dass über den im Lenkungskreis vertretenen Staatsministerien hinaus weder der Staatskanzlei noch weiteren Staatsministerien durch den Lenkungskreis berichtet wurde.[242]

Der Zeuge Kretschmer berichtete ferner, dass durch den Lenkungskreis während seiner Zeit keine eigenen Gegen-, Optimierungs- oder Beschleunigungsmaßnahmen für das Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München entwickelt worden seien.[243] Von den Vertretern der Deutschen Bahn sei im Lenkungskreis jedoch wiederholt bis ins Jahr 2019 mitgeteilt worden, welche technischen und baulichen Optimierungen diese für das Projekt der 2. S-Bahn-Stammstrecke München grundlegend als möglich erachten würden.[244] Dabei handelte es sich – nach den Äußerungen des Zeugen Kretschmer – um das Thema U 9-Vorhaltebauwerk, Trassenverlegung am Ostbahnhof sowie die Errichtung einer Rettungsröhre.[245] Diese Darstellungen seien die Grundlage für die 2019 entschiedenen Umplanungen innerhalb des Projekts 2. S-Bahn-Stammstrecke München gewesen.[246]

Der Zeuge Schütz bestätigte die Ausführungen des Zeugen Kretschmer und erklärte, dass durch den Lenkungskreis keine eigenen Gegen-, Optimierungs- oder Beschleunigungsmaßnahmen für das Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München entwickelt worden seien. Er berichtete, dass innerhalb des Lenkungskreises durch die Vertreter der Deutschen Bahn teilweise jedoch detaillierte Vorschläge technischer Natur zur Optimierung einzelner Bauabläufe vorgestellt worden seien.[247] Die durch die Deutsche Bahn innerhalb des Lenkungskreises vorgestellten Maßnahmen hätten allerdings einzig Beschleunigungen innerhalb des Bauablaufs von einzelnen Tagen oder Wochen ermöglicht.[248] Ferner führte der Zeuge Schütz aus, dass diese Vorschläge der Bahn durch die

241 Zeuge Bergmann, 20.04.2023, Bl. 18; Zeugin Raczinski, 20.04.2023, Bl. 78; Zeuge Kutzner, 08.05.2023, Bl. 78; Zeuge Böhner, 12.05.2023, Bl. 159.

242 Zeuge Kretschmer, 17.04.2023, Bl. 13; Zeuge Kruschinski-Wüst, 17.04.2023, Bl. 80; Zeuge Bergmann, 20.04.2023, Bl. 19; Zeugin Raczinski, 20.04.2023, Bl. 79; Zeuge Kutzner, 08.05.2023, Bl. 78; Zeuge Prof. Dr. Rompf, 08.05.2023, Bl. 133; Zeuge Böhner, 12.05.2023, Bl. 159

243 Zeuge Kretschmer, 17.04.2023, Bl. 13.

244 Zeuge Kretschmer, 17.04.2023, Bl. 13.

245 Zeuge Kretschmer, 17.04.2023, Bl. 9.

246 Zeuge Kretschmer, 17.04.2023, Bl. 9.

247 Zeuge Schütz, 15.05.2023, Bl. 36.

248 Zeuge Schütz, 15.05.2023, Bl. 36.

Vertreter des Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr jeweils an die Baubegleitung zur Prüfung übermittelt worden seien. Die Baubegleitung habe die Maßnahmen jedoch regelmäßig als nicht geeignet und die Beschleunigungen als irrelevant für die Gesamtbauzeit eingestuft.[249]

## 4. Kenntnis und Tätigkeit der Expertengruppe bei der Obersten Baubehörde

### 4.1 Welchen Auftrag hatte die Expertengruppe?

Die Expertengruppe, welche bei der Obersten Baubehörde im ehemaligen Staatsministerium des Inneren, für Bau und Verkehr angesiedelt war, hatte die Aufgabe, die von der Deutschen Bahn im Jahr 2013 sowie im Jahr 2016 für das Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München vorgelegten Kostenberechnungen vor Baubeginn auf Plausibilität zu prüfen.[250] Im Rahmen dieser Tätigkeit wurde durch die Baubegleitung auch die von der Deutschen Bahn angegebene Bauzeit kursorisch betrachtet.[251] Eine Plausibilisierung der Kostenpläne der Deutschen Bahn nach den im Jahr 2019 entschiedenen Umplanungen war hingegen nicht Aufgabe der Expertengruppe.[252]

### 4.2 Welche Tätigkeit hat sie zur Erfüllung des Auftrags nach Nr. 4.1 entfaltet?

Der Zeuge Prof. Dr. Willberg führte aus, dass die Expertengruppe nicht die von der Deutschen Bahn mitgeteilten Kosten für das Bauprojekt einzeln nachgerechnet habe, sondern versucht habe, sich eine unabhängige Meinung zu den jeweiligen Kostensätzen zu bilden.[253] Dafür habe man aus den durch die Deutsche Bahn übermittelten Bauplänen (Entwurfshefte samt Erläuterungsberichte zu den einzelnen Bauabschnitten) Massen extrahiert, Einheitspreise selbständig bestimmt und anschließend eigene Kostenkalkulationen aufgestellt.[254] Diese eigenen Kostenaufstellungen habe man anschließend mit den Kostenberechnungen der Deutschen Bahn verglichen und im Ergebnis nur minimale Abweichungen feststellen können. Auf Nachfrage gab der Zeuge Prof. Dr. Willberg an, dass man eine minimale Abweichung der durch die Deutsche Bahn übermittelten Kosten zu den Kostensätzen der Expertengruppe festgestellt habe und dies durch die Vertreter der Expertengruppe als ein „außergewöhnlich gutes“ Ergebnis eingestuft worden sei.[255]

Ferner führte der Zeuge Prof. Dr. Willberg aus, dass durch die Expertengruppe nicht jegliche von der Deutschen Bahn angesetzten Kostenpositionen auf deren Plausibilität hin überprüft worden seien. Vielmehr habe man sich auf die Hauptmassen – die Rohbaumassen – konzentriert, da aus Erfahrung von vergangenen Großbauprojekten bei

249 Zeuge Schütz, 15.05.2023, Bl. 36.
250 Zeuge Prof. Dr. Willberg, 24.03.2023, Bl. 53; Prof. Dr. Rompf, 08.05.2023, Bl. 128.
251 Zeuge Prof. Dr. Willberg, 24.03.2023, Bl. 62.
252 Zeuge Prof. Dr. Willberg, 24.03.2023, Bl. 64.
253 Zeuge Prof. Dr. Willberg, 24.03.2023, Bl. 54.
254 Zeuge Prof. Dr. Willberg, 24.03.2023, Bl. 55.
255 Zeuge Prof. Dr. Willberg, 24.03.2023, Bl. 55 f.

diesen Positionen regelmäßig erhebliche Abweichungen und Kostensteigerungen entstehen würden.[256] Die Bahntechnik – wie bspw. Kosten für Signale oder Betriebstechnik[257] – sei durch die Expertengruppe allerdings nicht auf deren Plausibilität hin überprüft worden.[258]

### 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?

Die Beweisaufnahme hat ergeben, dass ein direkter Austausch zwischen der Expertengruppe und der Staatskanzlei nicht stattgefunden hat.[259] Auch hat kein direkter Austausch mit dem Staatsministerium der Finanzen und für Heimat stattgefunden. Ansprechpartner der Expertengruppe ist einzig die Oberste Baubehörde im ehemaligen Staatsministerium des Inneren, für Bau und Verkehr gewesen.[260]

Durch die Expertengruppe wurde am 02.09.2016 ein schriftlicher Bericht zu der Frage der sachgerechten Kostenermittlung durch die DB für das Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke im Jahr 2016 mit folgenden wesentlichen Ergebnissen an die Oberste Baubehörde im Staatsministerium des Inneren, für Bau und Verkehr übermittelt:[261]

- Der von der Deutschen Bahn ermittelte Finanzierungsbedarf für die 2. S-Bahn-Stammstrecke München (Gesamtkosten 3,840 Mrd. Euro, davon 2,658 Mrd. Euro Baukosten) wird als plausibel und angemessen erachtet.[262]
- Die Expertengruppe sieht die Kostenentwicklung der im Jahr 2013 zu denen im Jahr 2016 vorgelegten Zahlen für das Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke unter anderem darin begründet, dass
    - die Bieter die von der Deutschen Bahn verlangten Festpreise für die Bauleistungen aufgrund der langen Projektlaufzeit mit nennenswerten Risikoaufschlägen versehen haben (z. B. für unvorhergesehene Lohn- und Stoffpreisentwicklungen oder Vertragsstrafen);[263]
    - eine starke Marktsättigung im Baubereich herrscht;[264]
    - die Bieter von deutlichen Mengenmehrungen bei Baustahl, Beton, Aushub, Wasserhaltung etc. insbesondere bei den Stationsbauwerken ausgehen.[265]
- Dass das von der Deutschen Bahn identifizierte Kostensenkungspotenzial in Höhe von 340 Mio. Euro erzielt werden kann, schließt die Expertengruppe nicht

256 Zeuge Prof. Dr. Willberg, 24.03.2023, Bl. 55.
257 Zeuge Prof. Dr. Willberg, 24.03.2023, Bl. 74.
258 Zeuge Prof. Dr. Willberg, 24.03.2023, Bl. 55.
259 Zeuge Prof. Dr. Willberg, 24.03.2023, Bl. 56.
260 Zeuge Prof. Dr. Willberg, 24.03.2023, Bl. 56.
261 Aktenliste Nr. 320, Bl. 3 f.
262 Aktenliste Nr. 320, Bl. 4.
263 Aktenliste Nr. 320, Bl. 4.
264 Aktenliste Nr. 320, Bl. 4.
265 Aktenliste Nr. 320, Bl. 4.

aus. Eine gesicherte Erreichbarkeit wird jedoch nicht angenommen. Die Realisierung des Kostensenkungspotentials hängt von nicht einschätzbaren technischen Optimierungen sowie konkreten Vertragsverhandlungen der Deutschen Bahn ab.[266]

- Aufgrund der sich im Rahmen der Angebotsauswertung ergebenen Mengenmehrungen (Baustahl, Beton, Aushub etc.) sieht die Expertengruppe die bisher von der Deutschen Bahn angesetzte Bauzeit von rund sieben Jahren für die 2. S-Bahn-Stammstrecke München als nicht haltbar an. Die Expertengruppe hält eine um mindestens ein Jahr längere Bauzeit (Bauzeit von acht Jahren) jedoch für realistisch.[267]

Der Zeuge Prof. Dr. Willberg berichtete ferner, dass nach der schriftlichen Mitteilung der gefundenen Ergebnisse durch die Expertengruppe auch eine Präsentation dieser Ergebnisse gegenüber Vertretern der Obersten Baubehörde im ehemaligen Staatsministerium des Inneren, für Bau und Verkehr stattgefunden habe.[268]

## 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?**

Auf Grund des inhaltlichen Zusammenhangs und der denklogischen Abhängigkeit werden die Fragen A 5.1, A 5.2 und A 5.3 zusammen beantwortet.

Die Beweisaufnahme hat ergeben, dass den zuständigen Staatsministerien, der Staatskanzlei wie auch den übrigen Projektbeteiligten über die in Nr. 1 – 4 benannten Gremien oder Stellen hinaus keine weiteren öffentlichen Gremien oder Stellen bekannt sind, die mit dem Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München – mit Ausnahme des Planfeststellungsverfahrens – befasst waren.[269]

266 Aktenliste Nr. 320, Bl. 4.

267 Aktenliste Nr. 320, Bl. 4.

268 Zeuge Prof. Dr. Willberg, 24.03.2023, Bl. 56.

269 Zeuge Graf, 23.03.2023, Bl. 51; Zeuge Prof. Dr. Willberg, 24.03.2023, Bl. 59; Zeuge Dr. Rauscher, 24.03.2023, Bl. 107; Zeuge Bergmann, 20.04.2023, Bl. 19; Zeugin Raczinski, 20.04.2023, Bl. 79; Zeuge Röhrig, 21.04.2023, Bl. 103; Zeuge Kutzner, 08.05.2023, Bl. 91; Zeuge Böhner, 12.05.2023, Bl. 164 f.; Zeuge Schütz, 15.05.2023, Bl. 36.

**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?**

Die vom Staatsministerium für Wohnen, Bauen und Verkehr eingesetzte Baubegleitung nahm am 01.05.2019 ihre Tätigkeit auf. Sie konnte ihre Aufgabe, die Plausibilisierung der Termin- und Kostenpläne der Deutschen Bahn, nicht erfüllen, weil sie seitens der Deutschen Bahn nicht ausreichend mit den erforderlichen Informationen versorgt wurde (auf die Ausführungen unter A), 2-4. wird verwiesen). Daher nahm sie eigene Schätzungen vor. Diese kommunizierte sie an die Projektleitung der Deutschen Bahn, welche sie zur Kenntnis nahm.

Ab dem 25.09.2020 machte die Deutsche Bahn dem Freistaat Bayern gegenüber gar keine konkreten Angaben zu Gesamttermin- und -kostenplänen mehr. Da war man bei der Deutschen Bahn „eisern“. Solange die durch die Deutsche Bahn im Anschluss an diesen Termin beauftragte Neuberechnung des Gesamtwertumfangs (GWU) nicht fertig sei, erteile man seitens der Deutschen Bahn keine Auskünfte zu konkreten Terminen oder Kosten.[270]

Die Baubegleitung war daher umso mehr gezwungen, eigene Schätzungen anzustellen. Auf Arbeitsebene versuchte man wöchentlich erfolglos, bei der Deutschen Bahn an konkrete Angaben zu Gesamtterminen und -kosten zu gelangen.[271] Innerhalb des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr habe der ehemalige Amtschef Schütz nach dessen Darstellungen arbeitstäglich mit seinen Mitarbeitern zum Thema 2. Stammstrecke in Kontakt gestanden. Offizielle Termine, also Lenkungskreis oder Baubegleitung, hätten ca. alle zwei bis drei Monate stattgefunden.[272]

Die Staatsregierung gab der Deutschen Bahn die geforderte Zeit, valide Zahlen zu ermitteln. Erwogen wurde, zunächst auf Fachebene mit der Deutschen Bahn Daten und Fakten zu klären, bevor man dies auf die politische Ebene ziehe und ein Spitzengespräch anberaume. Eine PowerPoint-Präsentation der Deutschen Bahn sah man nicht als Basis an, auf politischer Ebene ein Gespräch zu führen. Fakten seien im Fachressort zu klären – nicht in der Staatskanzlei – und es sei darum gegangen, zunächst einmal die Fakten zu klären. Blieben dort Fortschritte aus, habe man die politische Ebene noch in der Hinterhand, quasi als höhere Eskalationsstufe.[273]

Erst im Spitzengespräch vom 29.09.2022 wurden seitens der Deutschen Bahn Daten kommuniziert, die aus Sicht der Deutschen Bahn den erforderlichen Härte- und Reifegrad, sowie die notwendige Planungstiefe erreicht hatten.[274]

270 Zeuge Pofalla, 10.05.2023, Bl. 29.
271 Zeuge Kutzner, 08.05.2023, Bl. 63.
272 Zeuge Schütz, 15.05.2023, Bl. 90.
273 Zeuge Beier, 15.05.2023 Bl. 113 f. und 116.
274 Zeuge Dr. Lutz, 12.5.2023, Bl. 70.

Bis zu diesem Zeitpunkt hatte das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr und die Staatsregierung keine vom Bauherren Deutsche Bahn kommunizierte valide Angaben zu Gesamttermin- und -kostenplänen. Die durch die Deutsche Bahn am 25.09.2020 gegenüber der Fachebene des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr übermittelten Zahlen – Bauzeitverzögerung von 2028 auf 2034 – wurden durch den damaligen Infrastrukturvorstand Ronald Pofalla in einem Schreiben vom 13.10.2020 an die damalige Staatsministerin Kerstin Schreyer ausdrücklich als „erste Diskussionsbasis" bezeichnet und deren Belastbarkeit ausdrücklich verneint.[275] Ferner teilte dieser in dem Schreiben vom 13.10.2020 mit, dass die „Terminplanung (…) weiterer, intensiver Anstrengungen (bedürfe), um einen Stand zu erreichen, der verlässliche Aussagen ermöglicht".[276]

Nicht einmal Zwischenstände wurden dem Freistaat Bayern durch die Deutsche Bahn mitgeteilt. Diesen Spagat habe man aushalten müssen. Während der GWU-Überprüfung habe man das Ergebnis abwarten müssen. In dieser Zeit habe es laut dem Zeugen Pofalla nichts zu kommunizieren gegeben. Am Ende seien die Kollateralschäden über Zwischenstände zu kommunizieren größer, als die Wirkung über die Information und informiert zu sein. [277] Es sei wenig sinnhaft gewesen, früher Zahlen an den Freistaat Bayern und die Öffentlichkeit zu kommunizieren, die keiner nachvollziehen könne und dann infrage stellen würde.[278]

Im Oktober 2013 rief die Oberste Baubehörde im damaligen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr ein Expertengremium ins Leben (vgl. Ausführungen unter A), 4.).

Aufgabe dieses Expertengremiums im Jahr 2013/14 war die Plausibilisierung der Kostenberechnung der Deutschen Bahn für das Projekt „2. S-Bahn-Stammstrecke". Diese hatte einen Kat-a-Antrag beim Eisenbahnbundesamt gestellt. Es ging um die Aufnahme in das Förderprogramm nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und dort um eine Aufnahme in die Kategorie a. Die diesem Antrag zugrunde liegende Kostenberechnung der Deutschen Bahn sollte durch das Expertengremium auf Plausibilität geprüft werden. [279] Eine Aufnahme in das Förderprogramm nach dem GVFG bedeutet eine Förderung des Projekts durch den Bund mit bis zu 60 % der zuwendungsfähigen Kosten, also förderfähigen Baukosten[280]. Die Ergebnisse des Expertengremiums deckten sich im Wesentlichen mit den Berechnungen der Deutschen Bahn.[281]

Im Jahr 2016 wurde dieselbe Expertengruppe damit beauftragt, die sachgerechte Kostenermittlung der DB Netz AG für das Projekt 2. Stammstrecke auf ihre Plausibilität zu überprüfen. [282] Im Rahmen von Besprechungen mit der Deutschen Bahn im Juli und August 2016 wurde dem Expertengremium seitens der Deutschen Bahn verschiedene angedachte technische Optimierungen vorgestellt. Das Expertengremium begrüßte diese technischen Optimierungen grundsätzlich, um Kostensicherheit zu erreichen. Insgesamt kam das Expertengremium hinsichtlich der Kosten zu ähnlichen Zahlen wie die Deutsche Bahn.[283] Allerdings befürchtete das Expertengremium im Juli 2017 deshalb

275 Aktenliste Nr. 375, Bl. 69.
276 Aktenliste Nr. 375, Bl. 69.
277 Zeuge Pofalla, 10.5.2023, Bl. 54 und 62.
278 Zeuge Dr. Lutz, 12.5.2023, Bl. 13.
279 Zeuge Prof. Dr. Willberg, 24.3.2023, Bl. 55.
280 Aktenliste Nr. 724, 2017-02-02-00181.
281 Zeuge Prof. Dr. Willberg, 24.3.2023, Bl. 58.
282 Aktenliste Nr. 177, Bl. 1.
283 Zeuge Prof. Dr. Willberg, 24.03.2023, Bl. 58.

eine Verschiebung der Inbetriebnahme. [284] Dieses Expertengremium existierte bis Oktober 2016.

Im März 2018 wurde das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr gegründet. Dieses übernahm auch die Zuständigkeiten der bisherigen Obersten Baubehörde im damaligen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr. Ende 2018 wurde dort die Einsetzung einer Baubegleitung beschlossen. Diese sollte aus externen Fachexperten bestehen (auf die Ausführungen unter A), 2.1 wird verwiesen).

Die Deutsche Bahn empfand die vom Freistaat Bayern etablierte Baubegleitung anfangs als „Störfaktor in dem System“[285], sie benahm sich der Baubegleitung des Freistaats gegenüber „bockig“[286] und ließ die Baubegleitung „mit Daten verhungern.“[287] Die Einrichtung der Baubegleitung habe die Deutsche Bahn als Misstrauen empfunden und keinen Kontrolleur an der Seite gewollt, der auf fachlich höchstem Niveau kommunizieren könne. Eine Eskalation auf Ministerebene sah der ehemalige Amtschef im Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr Schütz nicht für erforderlich an. Er löste das auf seiner Ebene und kontaktierte im Problemfall den DB Netz-Vorstand.[288]

Tatsächlich konnte die Baubegleitung des Freistaats ihren Auftrag, sich anhand der Zahlen der Deutschen Bahn eine unabhängige Meinung zu den Kostenansätzen zu bilden, nicht erfüllen. Nachdem es am Anfang Schwierigkeiten mit dem Zurverfügungstellen von aussagekräftigen Daten durch die Deutsche Bahn gab, war die Baubegleitung gezwungen, eine eigene Kalkulation aufzustellen.

Die Deutsche Bahn teilte im April 2018 mit, dass die vorgesehene Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke Ende 2026 nicht mehr möglich sei und nannte folgende neue Termine für die Inbetriebnahme:

- Inbetriebnahme voraussichtlich Ende 2029 bei Beibehaltung der planfestgestellten Trasse im Ostabschnitt (Orleansplatz) und U9-Vorhaltemaßnahmen am Hauptbahnhof,
- Inbetriebnahme voraussichtlich Ende 2028 bei Neutrassierung im Ostabschnitt (Friedenstraße) und U9-Vorhaltemaßnahmen am Hauptbahnhof,
- Inbetriebnahme voraussichtlich Ende 2027 bei Neutrassierung im Ostabschnitt (Friedenstraße) aber ohne U9-Vorhaltemaßnahmen am Hauptbahnhof.

Ohne Umplanungen sei nach Aussage der Deutschen Bahn eine Inbetriebnahme frühestens 2029 möglich. Durch die Umplanungen erhalte der Freistaat eine bessere Lösung, die obendrein früher in Betrieb gehen könne.[289]

Diese Umplanungswünsche der Deutschen Bahn und der Landeshauptstadt München standen im Widerspruch zu dem Ziel der Staatsregierung, Verzögerungen der Inbetriebnahme Ende 2026 unbedingt zu vermeiden. Deshalb trat man den vorgeschlagenen Umplanungen seitens des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr nicht umgehend bei. Die Deutsche Bahn hatte den Freistaat insoweit nicht mit der vollen Wahrheit bedient. So hatte sie im Ostabschnitt bereits fertige Planungen erstellt, die sie dem

284 Aktenliste Nr. 177, Bl. 2.
285 Zeuge Dr. Rauscher, 24.3.2023, Bl. 119.
286 Zeuge Kretschmer, 17.04.23, Bl. 38.
287 Zeuge Dr. Baumgärtner, 24.03.2023, Bl. 156.
288 Zeuge Schütz, 15.05.2023, Bl. 35 f.
289 Aktenliste Nr. 252, Bl. 3.

Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr zunächst als Parallelplanungen verkauft hatte. Nach Fertigstellung der Planungen nahm die Deutsche Bahn dann erstmals mit dem Eisenbahnbundesamt Kontakt auf, das seinerseits einer Entwidmung nicht zustimmte. Anders als von der Deutschen Bahn behauptet, lag also die Zustimmung des Eisenbahnbundesamts zu Aufgabe oder Entwidmung der Verkehrsanlage vor Beginn der Neuplanungen nicht vor. Diese verweigerte das Eisenbahnbundesamt sodann. Die Deutsche Bahn hatte insoweit „die Rechnung ohne den Wirt gemacht".[290]

Auf diese Weise habe die Deutsche Bahn den Freistaat „erpresst", den Umplanungen zuzustimmen. Tatsächlich habe die Deutsche Bahn – anders als dem Freistaat gegenüber behauptet – die alten Planungen gar nicht mehr weitergeführt. Die Bahn habe nur noch ihr geändertes Projekt geplant und das ursprüngliche liegen gelassen. Auf diese Weise habe sie dem Freistaat „das Messer auf die Brust gesetzt". Der Freistaat habe sich gar nicht anders entscheiden können, als den Umplanungen am 02.07.2019 zuzustimmen. Das sei – nach den Ausführungen des Zeugen Schütz – die unsägliche Konstruktion bei den Schienenprojekten. Die Bahn sei Monopolist und nur sie dürfe bauen. Das kreiere eine Abhängigkeit.[291] Er rekurriert hier auf die Bahnreform 1994, die gesetzliche und auch organisatorische Neuordnung des Schienenverkehrs. Dabei ging auch die Zuständigkeit für den schienengebundenen Personennahverkehr vom Bund auf die Länder über. Als Ausgleich dafür erhalten die Länder vom Bund jährlich sogenannte Regionalisierungsmittel, die für die Finanzierung des schienengebundenen Personennahverkehrs vorgesehen sind. Es sei die Situation entstanden, dass die Deutsche Bahn solche Projekte abwickle und die öffentliche Hand bezahle. Die Staatsregierung habe nicht die Möglichkeit, inhaltlich auf das Projekt Einfluss zu nehmen. Der Freistaat sei nicht in der Position, der Deutschen Bahn Anweisungen zu geben, durchzugreifen oder zu steuern.[292]

Seitens der Staatsregierung verschloss man sich im Jahr 2019 den sinnvollen zusätzlichen Maßnahmen nicht. Das Zeitargument wurde durch Staatsminister Dr. Florian Herrmann vor dem Hintergrund zwingender Sinnhaftigkeit zusätzlicher Maßnahmen nicht verabsolutiert. Es galt, einen „Schildbürgerstreich" durch die aktuell fehlende Integration der Vorhaltemaßnahme für die U9 künftig zu verhindern. Diese wäre nicht mehr nachholbar gewesen.[293]

Im Spitzengespräch am 02.07.2019 entschied sich die Deutsche Bahn mit zustimmender Kenntnisnahme des Freistaats samt Ministerratsbeschluss vom 16.07.2019, des Bundes und der Landeshauptstadt München zu folgenden drei wesentlichen Umplanungen beim Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke:

Umplanungen im Ostabschnitt (Halt an der Friedenstraße), Änderungen im Rettungskonzept (Rettungsröhre statt Rettungsschächte) sowie Berücksichtigung der Vorhaltemaßnahmen für die U9. Eine Inbetriebnahme bis Ende 2026 wurde nicht mehr als realisierbar angesehen. Es wurde fortan von Ende 2028 ausgegangen.[294]

Die Deutsche Bahn kommunizierte dem Freistaat gegenüber, dass die 2. S-Bahn-Stammstrecke trotz dieser erheblichen Umplanungen nur zwei Jahre später in Betrieb gehen solle (statt Ende 2026 nun Ende 2028) und der Kostenrahmen von 3,8 Mrd. Euro

290 Zeuge Schütz, 15.05.2023, Bl. 7.
291 Zeuge Schütz, 15.05.2023, Bl. 67 ff. und 84.
292 Zeuge Schütz, 15.05.2023, Bl. 73.
293 Aktenliste Nr. 76, Bl. 5; Zeuge Dr. Herrmann, 26.05.2023, Bl. 5.
294 Aktenliste Nr. 47, Bl. 8.

eingehalten werde.[295] Dies hielt der damalige Amtschef im Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr für „Quatsch“. Er konnte aber bei der Deutschen Bahn, die ein Team von 280 Leuten im Planungskörper beschäftigte, nicht durchdringen. Insbesondere sein Argument, dass für die neue Trassierung im Ostabschnitt statt der durch die Bahn veranschlagten zehn Monate, eher acht bis neun Jahre Genehmigungsverfahrenszeiten realistisch seien, wurde von der Deutschen Bahn kategorisch zurückgewiesen und vehement bestritten.[296] Im Lenkungskreis habe eine Politik der „gezielten Desinformation durch die Deutsche Bahn“ geherrscht, „den Hut habe die Deutsche Bahn aufgehabt“.[297] Die Deutsche Bahn sei Monopolist und arbeite nach privatwirtschaftlichen Gesichtspunkten, letztlich Gewinnmaximierung. Es gehe nicht um Bürgerwohl oder Daseinsvorsorge, sondern um schwarze Zahlen. Die öffentliche Hand zahle, die Bahn plane wie sie wolle. Das sei ein absoluter Konstruktionsfehler dieses Systems. Die Bahn habe das Projekt von Anfang an nicht gewollt. Sie habe die Vertragsbedingungen diktiert.[298] Im weiteren Verlauf sei die Bahn nach Darstellung des Zeugen Schütz dann zwar voll bei der Sache, vielleicht aber überfordert und möglicherweise selbst von der Komplexität der Aufgabe überrascht gewesen.[299]

Das eigentliche „Desaster“[300] neben dem Fallen in die Zeit des „totalen Bauboom(s)“ sei einer der vielen Bauleiterwechsel bei der Deutschen Bahn im November 2016 gewesen. Der neue Projektleiter habe die nahezu baureife Planung mit Vorläufen von acht bis neun Jahren aufgeben und neu planen wollen. Um den Freistaat hier mit ins Boot zu holen, habe die Deutsche Bahn diesen gezielt desinformiert. Diese tatsächlichen erheblichen Verlängerungen der Zeiten hätten dann zur Folge gehabt, dass man in die hohen Inflationsphasen gekommen sei. Ferner habe der Planungskörper der Bahn - ca. 280 Ingenieure und Techniker - um zehn Jahre länger finanziert werden müssen.

In der ersten Ergebnisvorstellung vom 08.11.2019 konnte die Baubegleitung des Freistaats erste Ergebnisse festhalten. Durch die Etablierung der Baubegleitung wollte man mit der Deutschen Bahn „Augenhöhe“ auf dem Gebiet des technischen Know-hows herstellen. [301]Die von der Baubegleitung genannten Zahlen waren Grobbetrachtungen, die im Lichte der anfangs sehr dünnen Datenlage und kurzen Objektkenntnis sowie sukzessiver Vertiefung der Kenntnisse zu bewerten war. Befürchtet wurde seitens der Baubegleitung, dass der Ostbahnhof erst im Jahre 2033 und damit sechs Jahre nach dem avisierten Inbetriebnahmezeitpunkt fertig werde. Hierüber wurde die Hausspitze und parallel dazu die Deutsche Bahn informiert.

Mit letzterer fand am 10.12.2019 ein Gespräch statt. In diesem bestritt der Projektleiter der Deutschen Bahn, Kretschmer, die Angaben der Baubegleitung zum Inbetriebnahmezeitpunkt 2033 und eine Gefährdung des Inbetriebnahmetermins Ende 2028 vehement. Er kritisierte die Baubegleitung Ost und stellte ihre Sach- und Fachkunde in Abrede.[302] Hinsichtlich der Kosten beließ er es bei den 3,8 Mrd. Euro.[303] Zum Jahreswechsel 2019/2020 fand bei der Deutschen Bahn ein Wechsel in der Projektleitung statt. Herr Kruschinski-Wüst wurde neuer Projektleiter.[304]

295 Aktenliste Nr. 56, Bl. 3.
296 Zeuge Schütz, 15.05.2023, Bl. 11.
297 Zeuge Schütz, 15.5.2023, Bl. 5 f.
298 Zeuge Schütz, 15.05.2023, Bl. 8 f.
299 Zeuge Schütz, 15.05.2023, Bl. 16.
300 Zeuge Schütz, 15.05.2023, Bl. 4 ff.
301 Zeuge Schütz, 15.5.2023, Bl. 34.
302 Aktenliste Nr. 159, Bl. 1.
303 Zeuge Kretschmer, 17.04.2023, Bl. 4.
304 Zeuge Graf, 23.03.2023, Bl. 43.

In der zweiten Ergebnisvorstellung vom 10.03.2020 wiederholte die Baubegleitung den Inbetriebnahmetermin 2033, die Kosten schätzte sie auf 4,8 Milliarden €.[305] In der dritten Ergebnisvorstellung vom 28.04.2020 schätzte die Baubegleitung des Freistaats die Kosten auf 5,2 Mrd. Euro und eine Inbetriebnahme 2033.

Am 12.03.2020 informierte die Deutsche Bahn im Lenkungskreis in der ersten Zusammenkunft nach der Variantenentscheidung vom 02.07.2019 über Gesamtkosten in Höhe von 4,268 Mrd. Euro. Diese Angaben seien nicht finalisiert gewesen.[306]

In der dritten Ergebnis Vorstellung am 28.04.2020 blieb die Baubegleitung bei ihrem geschätzten Inbetriebnahmetermin Ende 2033 und den prognostizierten Kosten in Höhe von 5,2 Mrd. Euro. Die Deutsche Bahn hielt an ihrem Inbetriebnahmetermin Ende 2028 fest und lag unter den Schätzungen der Baubegleitung.[307]

Am 25.09.2020 wurden die Ergebnisse der Baubegleitung – Mehrkosten in Höhe von mindestens 1,4 Mrd. Euro auf 5,2 Mrd. Euro und Inbetriebnahme 2033 – der Deutschen Bahn übergeben. Dem Staatsministerium Wohnen, Bau und Verkehr wurde durch die Deutsche Bahn in einer gewohnt farbenprächtigen PowerPoint-Präsentation ein Gesamtterminplan mit einem Inbetriebnahmezeitpunkt 2034 kommuniziert. Die Deutsche Bahn informierte über eine Verzögerung der Inbetriebnahme um sechs Jahre auf 2034. Durch den Zeugen Kruschinski-Wüst wurde ausdrücklich mehrmals darauf hingewiesen, dass diese Angaben konzernintern noch nicht abgestimmt seien. Bei den Kosten hieß es, dass man diese noch nicht kommunizieren könne.[308] Belastbare Aussagen zu Kosten, mithin eine offizielle Kostenaktualisierung, seien erst Ende 2021 möglich.[309] Eine genaue Kostenrechnung, eine „GWU Prognose“ wurde für Ende November 2020 angekündigt.[310] Es wurde seitens der Deutschen Bahn viel und bunt kommuniziert – nur nichts zu den Fragen, die das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr wirklich interessiert haben.[311] Es wurden Gegensteuerungsmaßnahmen vorgestellt, die sich aus technischen Gegensteuerungsmaßnahmen durch die Deutsche Bahn, Gegensteuerungsmaßnahmen mit Partnern und Gegensteuerungsmaßnahmen mit Behörden zusammensetzte. Diese wurden seitens der Baubegleitung als nicht zielführend eingestuft. [312] Die Informationen vom 25.09.2020 wurden am 30.09.2020 durch die Deutsche Bahn der Baubegleitung des Freistaats gegenüber wiederholt.

Am 01.10.2020 wurden die Ergebnisse des Gesprächs vom 25.09.2020 im Ministerrat behandelt.[313] Staatsministerin a.D. Schreyer erhielt hierbei den Auftrag, den Sachstand zu ermitteln und einen Vorschlag hinsichtlich des weiteren Vorgehens zu machen.[314]

Staatsministerin a.D. Schreyer legte mit Schreiben vom 16.10.2020 ein Konzept mit zeitnah und mittelfristig realisierbaren Maßnahmen zur Entlastung des Münchner S-Bahn Netzes vor einer Inbetriebnahme der 2. S-Bahn Stammstrecke vor.[315] Seitens der Staatsregierung wurde die Zeit bis zur Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke

305 Zeuge Böhner, 12.05.2023, Bl. 140.
306 Aktenliste Nr. 415, Bl. 8; Zeuge Böhner, 12.05.2023, Bl. 140.
307 Aktenliste Nr. 408, Bl. 5.
308 Zeuge Neuner, 12.05.2023, Bl. 85 f.
309 Aktenliste Nr.33, Bl. 4.
310 Aktenliste Nr. 56, Bl. 2 und 375, Bl. 26.
311 Zeuge Neuner, 12.05.2023, Bl. 104.
312 Aktenliste Nr. 375, Bl. 12 und 16; Zeuge Dr. Rauscher, 24.03.2023, Bl. 97.
313 Zeuge Neuner, 12.05.2023, Bl. 95.
314 Zeuge Dr. Söder, 15.06.2023, Bl. 20.
315 Aktenliste Nr. 32, Bl. 3.

genutzt und über das „Programm Bahnausbau Region München“ Verbesserungsmaßnahmen am S-Bahn Netz erarbeitet. Zu diesem Zeitpunkt befand sich das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr coronabedingt im Krisenmodus. Die Corona- Pandemie nahm über einen langen Zeitraum einen breiten Raum ein, war anfangs sehr dominant.[316]

Am 05.10.2020 sprach Staatsministerin a.D. Kerstin Schreyer den damaligen Infrastrukturvorstand Ronald Pofalla am Rande eines Termins in Nürnberg auf die Informationen der Deutschen Bahn vom 25.09.2020 an. In einem Schreiben vom 07.10.2020 formulierte sie schriftlich ihre „Bestürzung“ über diese Neuigkeiten.[317] Mit Schreiben vom selben Tag informierte sie auch den Bundesminister a.D. Andreas Scheuer über die Informationen vom 25.09.2020 und bat um ein Gespräch.[318]

Herr Pofalla reagierte auf dieses Schreiben mit Antwort vom 13.10.2020. Darin bezeichnete er die Angaben seiner Projektleitung lediglich als „erste Diskussionsbasis“[319]. Ferner wies er darauf hin, dass die Terminplanung und insbesondere die Bewertung sowie dezidierte (Weiter-) Entwicklung der skizzierten Gegensteuerungsmaßnahmen weiterer, intensiver Anstrengungen bedürften, um einen Stand zu erreichen, der verlässliche Aussagen ermögliche. Selbiges treffe auch auf daraus resultierende Kostenprognosen zu. Diese Arbeiten würden noch längere Zeit in Anspruch nehmen und erforderten eine partnerschaftliche Zusammenarbeit, da viele Einflussgrößen auch durch die Landeshauptstadt München und den Freistaat Bayern mitgestaltet werden könnten.[320] Mit diesem Schreiben sprach er den Angaben seiner Projektleitung deren Validität ab.

Fortan übermittelte die Deutsche Bahn keine Informationen mehr zu Gesamtterminsoder -kostenplänen. Der Projektleitung der Deutschen Bahn wurde quasi ein „Maulkorb“ angelegt.[321] Herr Pofalla war hier „eisern“.[322]

Die Baubegleitung war daher umso mehr gezwungen, eigene Schätzungen anzustellen. Auf Arbeitsebene versuchte man wöchentlich erfolglos, bei der Deutschen Bahn an konkrete Angaben zu Terminen und Kosten zu gelangen.[323]

Die Staatsregierung gab der Deutschen Bahn die geforderte Zeit, valide Zahlen zu ermitteln. Der erfolgreiche Fortgang des Projekts habe zentral von der Deutschen Bahn als Bauherrin abgehangen, die Herrin über die Zahlen und Fakten des Projekts sei. [324] Der Zeuge Schütz führte ergänzend aus, dass das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr weiterhin gegenüber der Deutsche Bahn auf Herausgabe valider Kosten- und Zeitschienen gedrängt habe. Der ausschließlich dem Zeugen Schütz erinnerlichen Bitte, vom Drängen abzusehen, wurde keine Folge geleistet.[325]

Den Wunsch des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr nach einem Spitzengespräch Ende 2020 lehnte die Deutsche Bahn ab und stellte ein solches für Ende

316 Zeuge Sigl, 08.05.2023, Bl. 35.
317 Aktenliste Nr. 375, Bl. 35 ff.
318 Aktenliste Nr. 375, Bl. 1 ff.
319 Aktenliste Nr. 375, Bl. 69.
320 Aktenliste Nr. 375, Bl. 69.
321 Aktenliste Nr. 145, Bl. 63.
322 Zeuge Pofalla, 10.05.2023, Bl. 29.
323 Zeuge Kutzner, 08.05.2023, Bl. 63.
324 Zeuge Beier, 15.05.2023, Bl. 105.
325 Zeuge Schütz, 15.05.2023, Bl. 21.

2021 in Aussicht. Letztlich fand dieses 2022 statt, weil sich die Deutsche Bahn vorher nicht dazu bereit erklärte. [326]

In der vierten Ergebnisvorstellung vom 28.10.2020 bezeichnete die Baubegleitung eine Inbetriebnahme vor 2034 als nicht realistisch. Voraussetzung hierfür seien organisatorische Änderungen und Gegensteuerungsmaßnahmen bei der Deutschen Bahn. Dies wurde der Staatskanzlei am 23.12.2020 mitgeteilt.[327] Es lag noch keine zwischen Deutsche Bahn und Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr auf Fachebene abgestimmte konsolidierte Datengrundlage vor, mit welcher Kostensteigerung bei der Realisierung der 2. Stammstrecke zu rechnen sei.[328]

Die Angaben wiederholte die Baubegleitung in der fünften Ergebnisvorstellung vom 24.03.2021. Das Projekt könne frühestens zwei, realistisch drei Jahre später im Betrieb gehen, also 2037. Die Kosten wurden nach wie vor mit 5,2 Mrd. Euro geschätzt.[329]

In den Lenkungskreissitzungen vom 19.01.2021, 20.05.2021 und 17.11.2021 machte die Deutsche Bahn weder zu Gesamttermin-, noch -kostenplänen konkrete Angaben. Sie nannte Zahlen von 4,421 Mrd. Euro und 4,43 Mrd. Euro – als Zwischenstände, nicht final und nicht belastbar.[330] In der Lenkungskreissitzung vom 19.01.2021 nahm das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr zur Kenntnis, dass die Deutsche Bahn „aktuell Kosten und Terminschiene im Projekt auf Basis des Planungsfortschritts solide ermittl(e)“. Dass die Deutsche Bahn die Ergebnisse voraussichtlich erst Ende des Jahres 2021 vorstellen und beraten wolle, könne das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr angesichts der politischen Brisanz des Themas nicht mittragen.[331]

Am 10.11.2021 teilte der technische Gesamtprojektleiter der Deutschen Bahn Kruschinski-Wüst dem damaligen Abteilungsleiter im Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr Böhner vertraulich Kosten in Höhe von 6,5 Mrd. Euro mit. Diese Information gab der Abteilungsleiter Böhner im Haus nach oben weiter, er meldete es schriftlich der Staatsministerin a.D. Kerstin Schreyer.[332]

In der sechsten Ergebnisvorstellung vom 11.11.2021 schätzte die Baubegleitung des Freistaats die Gesamtkosten auf 8,5 Mrd. Euro mutmaßliche Endkosten bei einer prognostizierten Inbetriebnahme Ende 2037. Diese Kosten ermittelte die Baubegleitung komplett eigenständig.[333] Die Deutsche Bahn schätzte inoffiziell diese Einschätzung der Baubegleitung als realistisch ein. Seitens der Deutschen Bahn lagen zu diesem Zeitpunkt jedoch noch keine belastbaren Aussagen vor.[334]

Ausweislich einer vertraulichen Information des Zeugen Pofalla von Februar 2022 ging die Deutsche Bahn intern bereits von einer Verzögerung der Inbetriebnahme des Projekts 2. S-Bahn Stammstrecke bis zum Jahr 2036 und einer Verteuerung um 2,1 Mrd. Euro, auf Gesamtkosten von 6 Mrd. Euro aus.[335] In einem sich daran anschließenden Telefonat des Zeugen Pofalla mit Staatsminister Christian Bernreiter vom 14.03.2022

326 Zeuge Kutzner, 08.05.2023, Bl. 66; Aktenliste Nr. 145, Bl. 933 f.
327 Aktenliste Nr. 415, Bl. 10.
328 Aktenliste Nr. 18, Bl. 4.
329 Zeuge Böhner, 12.05.2023, Bl. 141.
330 Aktenliste Nr. 337, Bl. 317 ff., 368 ff. und 491 ff.; Zeuge Böhner, 12.05.2023, Bl. 150.
331 Aktenliste Nr. 337, Bl. 317.
332 Zeuge Böhner, 12.05.2023, Bl. 145 f.
333 Zeuge Böhner, 12.05.2023, Bl. 141.
334 Aktenliste Nr. 145, Bl. 955.
335 Aktenliste Nr. 38, Bl. 1.

kündigte der Zeuge Pofalla valide und offizielle Ergebnisse der Deutschen Bahn hinsichtlich der Neuberechnung der Gesamtkosten für das dritte Quartal 2022 an.[336]

Mit Schreiben vom 07.02.2022 stellte das Eisenbahnbundesamt die Auszahlung der Bundesmittel für das Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke mit der Begründung ein, für die Auszahlung müsse die Sicherstellung der Gesamtfinanzierung durch die Deutsche Bahn bestätigt werden. Aus diesem Grund sei auch eine Rückzahlung der vom Freistaat vorfinanzierten Bundes-GVFG-Anteile in Höhe von ca. 300 Mio. Euro aktuell nicht möglich. Ohne weitere Vorfinanzierung durch den Freistaat drohe ein Baustopp Mitte des Jahres 2022.[337]

In der siebten Ergebnis Vorstellung am 07.04.2022 schätzte die Baubegleitung die Kosten auf rund 7,2 Mrd. Euro (ohne Teuerung) bei einer Inbetriebnahme Ende 2036[338] bzw. 2037.[339]

Das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr versuchte stetig die Bahn darauf zu drängen, finale und aussagekräftige Daten zu Inbetriebnahme und Kosten mitzuteilen. Es sei er immer deutlicher geworden – auch durch das Verhalten sowie die Äußerungen des Zeugen Pofalla –, dass die durch das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr eingeforderte Informationsvermittlung erst wesentlich später erfolgen sollte. Insofern habe man sich auf Seiten des Freistaats an die Zahlen der Baubegleitung gehalten, von denen man gewusst habe, dass diese zumindest seriös ermittelt worden seien. Ob sie richtig gewesen seien, habe man jedoch nie gewusst. Es sei ärgerlich gewesen, dass die Bahn die Zahlen nicht kommuniziert habe.[340] Diese permanenten Bemühungen der Vertreter des Freistaats um eine gemeinsame und belastbare Datenbasis mit der Deutschen Bahn bestätigte auch der Zeuge Neuner.[341] Der gesamte Prozess zwischen Mitte 2020 und Ende September 2022 sei davon geprägt gewesen, dass die Deutsche Bahn keine verlässlichen Zahlen und Daten zu Verzögerungen und Kostensteigerung vorgelegt habe. Bis Ende September 2022 hätten ausschließlich Mutmaßungen und Spekulationen kursiert. Man habe daher abwägen müssen, das Projekt lediglich auf der Basis von Mutmaßungen und Spekulationen zur politischen Entscheidung zu stellen oder zuerst die tatsächliche Faktenbasis zu klären.[342]

Die kaufmännische Gesamtprojektleiterin Raczinski bestätigte, dass keine laufenden Informationen an das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr nach dem 25.09.2020 durch die Deutsche Bahn kommuniziert worden seien. Informationen seien erst wieder veranlasst gewesen, wenn die Deutsche Bahn sicher gewesen sei, dass die Daten valide seien. Der Zeuge Kutzner vom Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr habe zwar stetig nachgefragt, aber keine Informationen von der Deutschen Bahn bekommen.[343] Im Lenkungskreis sei der Ton rauer geworden, beispielsweise im Januar 2021, als die Deutsche Bahn darüber informiert habe, dass die neuen Termin- und Kostenpläne voraussichtlich erst Ende des Jahres vorliegen würden. Es habe diesbezüglich ein gewisses Unverständnis seitens des Freistaats Bayern gegeben. Die Vertreter des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr hätten mit deutlichen Worten gesagt, dass man schnellere Ergebnisse erwarte. Dies sei seitens der Deutschen

336 Aktenliste Nr. 38, Bl. 2.
337 Aktenliste Nr. 145, Bl. 1240.
338 Aktenliste Nr. 408, Bl. 10.
339 Zeuge Böhner, 12.05.2023, Bl. 142.
340 Zeuge Böhner, 12.05.2023, Bl. 148.
341 Zeuge Neuner, 12.05.2023, Bl. 92 f.
342 Zeuge Beier, 15.05.2023, Bl. 106.
343 Zeuge Raczinski, 20.04.2023, Bl. 69.

Bahn zur Kenntnis genommen worden. Leider habe man nicht früher als November 2021 genauere Informationen dazu geben können.[344]

Für den 30.06.2022 initiierte der Freistaat ein Gespräch mit Bundesminister Dr. Volker Wissing unter Zuladung des DB-Vorstandsvorsitzenden Dr. Richard Lutz wegen der dringend notwendigen Abstimmungen zur weiteren Finanzierung der 2. Stammstrecke. Dieses Gespräch wurde durch Bundesminister Dr. Volker Wissing kurzfristig abgesagt.[345] Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr teilte mit, die Zuständigkeit für den ÖPNV liege bei den Ländern und Kommunen bzw. den von ihnen benannten Aufgabenträgern. Hier also beim Freistaat Bayern und der DB Netz AG. Der Bund sei kein Projektbeteiligter. Dem Bundesverkehrsministerium lägen bisher keine offiziellen und belastbaren Informationen zu Kostensteigerungen und Zeitverzug bei der 2. S-Bahn Stammstrecke München vor.[346] In einer Pressekonferenz vom selben Tag gab Staatsminister Christian Bernreiter die von der Baubegleitung geschätzten Kosten von bis zu 7,2 Mrd. Euro und einen Inbetriebnahmetermin von 2037 gegenüber der Öffentlichkeit bekannt.[347]

Am 27.07.2022 fand ein Spitzengespräch beim Ministerpräsidenten unter Teilnahme des Oberbürgermeisters der Landeshauptstadt München Dieter Reiter, der Deutschen Bahn vertreten durch den Vorstandsvorsitzenden Dr. Richard Lutz sowie mehreren Landräten aus dem Großraum München statt. Der Zeuge Dr. Lutz erklärte im Rahmen der anschließenden Pressekonferenz, dass zum Kosten- und Zeitplan noch keine Aussagen getroffen werden könnten.[348]

Ein weiterer Zeitverzug ergab sich auch aus dem ausstehenden Stadtratsbeschluss der Landeshauptstadt München zum Bau der Vorhaltemaßnahmen für die U9. Dieser schlug sich allerdings im Gesamtzeitplan wegen der Umplanungen am Ostbahnhof nicht nieder.[349] Der frühere Amtschef im Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr war darüber verärgert, dass die Landeshauptstadt München, die im Rahmen der Planfeststellungsverfahren stets beteiligt war, den Wunsch nach der Vorhaltebaumaßnahme für die U9 sehr spät äußerte. Erst zu einem Zeitpunkt, als bereits die komplette Planung rechtlich genehmigt war. Daher setzte er dem Oberbürgermeister der Landeshauptstadt München Dieter Reiter „das Messer auf die Brust“, dass zeitnah – bis Herbst 2022 – durch einen Stadtratsbeschluss ein ausdrückliches Bekenntnis zur U9 erfolgen müsse. Insbesondere müsse die Landeshauptstadt München die Mehrkosten im Zusammenhang mit der Vorhaltemaßnahme für die U9 übernehmen. Insoweit herrschte zwischen der Landeshauptstadt München und der Deutschen Bahn Streit.[350] Am 01.06.2022 hatte Oberbürgermeister Dieter Reiter noch keine Kenntnis über die Kosten.[351] Der durch den Freistaat Bayern eingeforderte Stadtratsbeschluss der Landeshauptstadt München in Bezug auf den U-Vorhaltekörper erfolgte erst am 30.11.2022. Eine frühere Beschlussfassung sei der Landeshauptstadt München aufgrund von Differenzen mit der Deutschen Bahn – nach Darstellung durch die Zeugen Wulf und Reiter – nicht möglich gewesen.[352]

344 Zeuge Raczinski, 20.04.2023, Bl. 77.
345 Aktenliste Nr. 42 Bl. 1 und 46 Bl. 1.
346 Aktienliste Nr. 479, Bl. 92.
347 Aktenliste Nr. 479, Bl. 91.
348 Aktenliste Nr. 415, Bl. 13.
349 Zeuge Schütz, 15.5.2023, Bl.23.
350 Zeuge Schütz, 15.5.2023, Bl. 23.
351 Aktenliste Nr. 273, Bl. 1.
352 Zeuge Wulf, 27.4.2023, Bl. 6; Zeuge Reiter, 25.05.2023, Bl. 22 f.

Der Begriff „Teuerung“ ist ein Synonym für „Nominalisierung“ und bezeichnet die Berücksichtigung von angenommenen Preissteigerungen über die Projektlaufzeit, also inflationsbedingte Preiseffekte. Der Begriff bezeichnet den Unterschied von nominalen Kosten (beschreiben den eigentlichen Preis in Geldwert, nicht inflationsbereinigt) zu den realen Kosten (die tatsächlichen Kosten, die Inflation wird berücksichtigt). Der Baupreisindex zeigt die Entwicklung der Baupreise bezogen auf ein Basisjahr auf. Ein Baupreisindex ist somit die Möglichkeit, die Teuerung/Normalisierung eines Projekts prognostisch zu bestimmen. Eine andere Möglichkeit für eine Kostenprognose wäre die Teuerung/Nominalisierung pauschal mit 2 % p.a. festzulegen.

Die Entwicklung der Teuerung bis zur Inbetriebnahme wurde anfangs von der Deutschen Bahn mit eingerechnet und berücksichtigt. Die Deutsche Bahn machte folgende Angaben zu den Gesamtkosten der 2. S-Bahn-Stammstrecke mit Teuerung bei einer Inbetriebnahme 2028: im Spitzengespräch vom 02.07.2019 mit dem Ministerpräsidenten bestätigte der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn Dr. Lutz Gesamtkosten in Höhe von 3,8 Mrd. Euro bei einer Inbetriebnahme 2028. Im Lenkungskreis im Januar 2019 präsentierte die Deutsche Bahn nicht belastbar und nicht final eine Gesamtkostenprognose von 4,421 Mrd. Euro, im Lenkungskreis im Mai 2021 in Höhe von 4,430 Mrd. Euro und im Lenkungskreis im November 2021 ebenfalls in Höhe von 4,430 Mrd. Euro. Im Lenkungskreis am 18.05.2022 präsentierte die Deutsche Bahn dann keine aktuellen Gesamtkostenprognosen mehr. Die aktuelle Kostenprognose der Deutschen Bahn vom September 2022 über 7,049 Mrd. Euro bei einem Preisstand von 2021 umfasste Basis- und Risikokosten, aber keine Teuerung bis zur Inbetriebnahme 2035-2037.[353]

Die Entwicklung der Baupreise habe eine Rolle bei der Mitteilung der Ergebnisse der Vergabeverfahren gespielt. Dort manifestiere sich, in welcher Größenordnung für eine bestimmte Aufgabe Budgets geplant worden seien und zu welchen Ergebnissen die Vergabeverfahren geführt hätten. Wenn es dort Abweichungen gegeben habe, hätten Veränderungen am Risikopuffer vorgenommen werden müssen, um diese zu finanzieren. Die Diskussion um die Etablierung eines Baupreisindex sei erst im Jahr 2022 geführt worden – im Zusammenhang mit der Frage, wie mit der überarbeiteten Planung umgegangen werden solle. Die Frage sei gewesen, wie man die dann noch anstehende lange Zeit der langen Projektlaufzeit in die Zukunft vernünftig abbilden könne. In den absoluten Hochinflationsphasen seit 2019 habe die lange Projektlaufzeit vernünftig abgebildet werden müssen. Es sei diskutiert worden, Realpreise zu einem bestimmten Zeitpunkt und dann die Fortschreibung über ein Indexverfahren abzubilden. Oder eine Inflationierung vorzunehmen. Es sei entschieden worden, einen den spezifischen Gegebenheiten Rechnung tragenden Baupreisindex zu entwickeln und die Veröffentlichung der Kosten zu Realpreisen.

Bereits 2020 sei im Lenkungskreis die Art und Weise der Kostenfortschreibung Thema gewesen. Da sich die Deutsche Bahn mitten im Prozess der Überarbeitung der Planung befunden habe, habe sie entschieden, zunächst die inhaltliche Planung abzuschließen und bei Klarheit zu Terminen und Kostenbasis die Diskussion über die Fortschreibung fortzuführen.[354]

Staatsminister a.D. Dr. Hans Reichhart, habe nach einem „Runden Tisch“ im Jahr 2019 mit dem Ministerpräsidenten, dem Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur a. D. Andreas Scheuer, dem Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn Dr. Richard Lutz, dem damaligen Infrastrukturvorstand Ronald Pofalla und dem Oberbürgermeister

353 Aktenliste Nr. 337, Bl. 430, 463, 525, 536 ff.

354 Zeuge Bergmann, 20.04.2023, Bl. 16 f.

der Landeshauptstadt München Dieter Reiter im Kabinett berichtet, dass das Projekt 2. Stammstrecke nicht „rund laufe“.

Staatsministerin a. D. Schreyer übernahm am 06.02.2020 das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr. Folgende Arbeitsstränge habe sie daraufhin ermittelt: das Eisenbahnbundesamt verfüge über zu wenig Personal. Darauf habe sie Herrn Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur a.D. Andreas Scheuer angesprochen. Dieser habe mehr Stellen generiert, dem Eisenbahnbundesamt aber gleichzeitig auch neue Aufgaben zugewiesen. Eine Beschleunigung sei insoweit wieder nicht möglich gewesen. Die Züge seien veraltet gewesen, die Außenäste hätten entlastet werden müssen, Taktlücken geschlossen werden, die Planung habe beschleunigt werden müssen und parallel dazu bis zur Inbetriebnahme der 2. S-Bahn Stammstrecke Konzepte erarbeitet werden, der Arbeitskräftemangel bei der Deutschen Bahn habe behoben werden müssen.[355]

Nachdem die Verzögerungen erkennbar geworden seien, habe sie über Gegensteuerungsmaßnahmen nachgedacht. Im Juni 2020 habe sie die Staatskanzlei informiert, dass es Probleme geben könnte und einen Maßnahmenkatalog vorgeschlagen. Für diesen Maßnahmenkatalog habe es einer Grundsatzentscheidung bedurft, da dieser im Haushalt für den Zeitraum von zehn Jahren zuverlässig festgeschrieben hätte werden müssen. Parallel dazu habe sie einen erneuten „Runden Tisch“ vorgeschlagen, wie er bereits im Jahre 2019 – unter ihrem Vorgänger – stattgefunden habe. Sie habe ein schlechtes Bauchgefühl gehabt, was Kosten und Termine betroffen habe, habe dieses aber weder verifizieren, noch falsifizieren können, da es trotz vehementen Forderns keine verlässlichen Berichte und Daten der Deutschen Bahn gegeben habe. Ihr Ministerium habe die Deutsche Bahn stets gedrängt, Zahlen zu kommunizieren. Die Deutsche Bahn habe gemauert. Das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr habe getan, was es gekonnt habe. Man habe die Deutsche Bahn aber nicht zwingen können, ihre Akten einsehen zu lassen. Sie habe von der Deutschen Bahn nur einen klaren Fahrplan gewollt: was kostet es und wie lange dauert es?

Sie habe zwei Konzepte vorgelegt, eines zu Zeitbeschleunigung und Kostenminimierung und eines zu den Interimsmaßnahmen bis zum Inbetriebnahmezeitpunkt der 2. S-Bahn-Stammstrecke. Die Deutsche Bahn sei für sie eine „Blackbox“ gewesen. Das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr sei auf den „good will“ der Deutschen Bahn angewiesen gewesen, für sie allein sei das Problem nicht lösbar gewesen. Die Deutsche Bahn habe keine Rechenschaft ablegen wollen, sie habe es für den Freistaat als Auftraggeber aber vehement und stetig gefordert. Der Freistaat habe mitreden wollen, sie habe maximalen Druck ausgeübt. Die Deutsche Bahn habe es aber als ehrenrührig empfunden, dass das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr nachgefragt habe und die Deutsche Bahn habe das Staatsministerium für Wohnen Bau und Verkehr „gegen die Wand laufen lassen“.[356]

Am Rande eines Pressetermins mit den Herren Josel und Pofalla am 13.07.2020 habe Herr Pofalla ihr ausdrücklich mitgeteilt, es bliebe bei der Inbetriebnahme 2028 und der Kostenrahmen werde eingehalten. Dies habe ihrem Bauchgefühl widersprochen.[357]

Das Problem der Baubegleitung sei gewesen, dass sie ohne Einsicht in die Unterlagen der Bahn nur aufgrund ihrer eigenen Expertise Schätzungen habe abgeben können. Aufgrund dieser Schätzungen und Annahmen habe man aber weder den Landtag oder

355 Zeugin Schreyer, 06.06.2023, Bl. 4.
356 Zeugin Schreyer, 06.06.2023, Bl. 16.
357 Zeugin Schreyer, 06.06.2023, Bl. 59.

die Öffentlichkeit informieren, noch im Haushalt Anmeldungen vornehmen können. Man habe hierfür jeweils valide Zahlen gebraucht, die seitens der Deutschen Bahn verweigert worden seien.[358] Sie habe bei der Deutschen Bahn eine eigene Projektgesellschaft und das Installieren eines zweiten technischen Projektleiters, sowie die Verbesserung der Abstimmungsprozesse gefordert.[359]

Am 25.09.2020 sei ihr Ministerium auf Fachebene von der Deutschen Bahn informiert worden, dass sich der Inbetriebnahmezeitpunkt von 2028 auf 2033 verschieben und die Kosten von 3,8 Milliarden auf 5,2 Mrd. Euro erhöhen würden. Dies sei in krassem Gegensatz zu den Informationen gewesen, die ihr Vorgänger an seinem „Runden Tisch“ 2019 und sie noch am 13.07.2020 von Herrn Pofalla erhalten habe. Demnach sollten die Umplanungen kostenneutral sein und lediglich einen Zeitverzug von 2026 auf 2028 verursachen. Das sei am 13.07.2020 von Herrn Pofalla bestätigt worden.[360]

Die Informationen der Deutschen Bahn auf Fachebene habe sie am 01.10.2020 im Ministerrat berichtet. Sie habe mitgeteilt, dass es mit der 2. S-Bahn-Stammstrecke ein Problem gebe, erste Zahlen lägen vor. Man brauche einen „Runden Tisch“, es bestehe ein erheblicher Handlungsbedarf bei der Deutschen Bahn, dafür bräuchten sie ein Konzept. Man habe ihr zugesagt: „Das machen wir!“ [361] Es sei kein Datum für den „Runden Tisch“ genannt worden. Sie habe insoweit schriftlich und per SMS nachgefragt. Aufgrund der Corona-Pandemie sei es mit persönlichen Treffen schwierig gewesen. Sie sei sich allerdings aus heutiger Sicht nicht sicher, ob ein „Runder Tisch“ die Deutsche Bahn zur Zusammenarbeit und Herausgabe der Fakten hätte bringen können. Sie habe während ihrer gesamten Amtszeit, also bis zum 22.02.2022, mit dem gleichen Nachdruck die Angelegenheit verfolgt. Ihr Ministerium habe auf allen Ebenen nach wie vor Druck gemacht. Sie habe aus der Staatskanzlei keine Order bekommen, „den Fuß vom Gas zu nehmen“.[362] Am 16.10.2020 habe sie der Staatskanzlei einen Vorschlag zu Entlastungsmaßnahmen vor Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke zugeleitet.[363]

Am 05.10.2020 habe sie am Rande eines Termins in Nürnberg Herrn Pofalla unter vier Augen auf die Informationen seiner Projektleitung vom 25.09.2020 angesprochen. Dieser habe sie angeherrscht, dass sie keine Zahlen in die Welt setzen solle, Bauprozesse könnten auch mal zwei Jahre kürzer sein, was ihr einfiele, von der Deutschen Bahn gebe es keine Zahlen, sie solle nicht anfangen, irgendwelche Zahlen zu erfinden. Das Problem sei nicht die Lautstärke, sondern die Schärfe der Ansage gewesen.[364] Nun habe sie also endlich Zahlen von der Deutschen Bahn erhalten, dies allerdings nur für eine Woche, bevor sie seitens der Deutschen Bahn wieder einkassiert worden seien. Sie habe sich in der Situation befunden, über Grundannahmen der Fachexperten der Baubegleitung zu verfügen, die mit keinen Fakten der Deutschen Bahn hinterlegt gewesen sein, weil die Baubegleitung die Unterlagen nicht gekannt habe und an die Zahlen nicht gekommen sei. So habe man aber weder die Öffentlichkeit oder den Landtag informieren können, noch im Haushalt Mittel bereitstellen. Sie habe einerseits lediglich ein Bauchgefühl gehabt, dass die Angaben der Deutschen Bahn nicht stimmten und andererseits Experten ihrer Baubegleitung, die das bestätigt hätten.

358 Zeugin Schreyer, 06.06.2023, Bl. 107.
359 Zeugin Schreyer, 06.06.2023, Bl. 5.
360 Zeugin Schreyer, 06.06.2023, Bl. 5.
361 Zeugin Schreyer, 06.06.2023, Bl. 28.
362 Zeugin Schreyer, 06.06.2023, Bl. 48.
363 Aktenliste Nr. 73, Bl. 1 ff.; Zeugin Schreyer, 06.06.2023, Bl. 7.
364 Zeugin Schreyer, 06.06.2023, Bl. 32.

Am 07.10.2020 habe sie sowohl an Herrn Pofalla, als auch an Herrn Bundesminister a.D. Scheuer geschrieben. Dieser habe per WhatsApp geantwortet, sie solle sich an die Deutsche Bahn wenden.

Im Oktober habe sie die Staatskanzlei über die Neuigkeiten informiert. Das Antwortschreiben des Zeugen Pofalla vom 13.10.2020, in dem er die von seiner Projektleitung übermittelten Zahlen zurückgenommen und als lediglich „erste Diskussionsbasis" bezeichnet hatte, habe sie in ihrer Ansicht bestätigt, dass man im Rahmen eines „Runden Tisches" die Angelegenheit lösen müsse. Egal wie viel Druck sie ausübe, sie würde bei Herrn Pofalla – Ihrem Ansprechpartner bei der Deutschen Bahn – nichts erreichen. Ihr Wunsch sei gewesen, dass Herr Bundesminister a.D. Andreas Scheuer im Rahmen des von der Staatskanzlei einberufenen „Runden Tisches" auf Herrn Pofalla einwirke und sage „Mach auf!".[365]

Am 16.10.2020 habe sie ein detailliertes Gesamtkonzept an die Staatskanzlei übermittelt, die Anfrage der Staatskanzlei vom 22.12.2020 zum Sachstand habe sie am 23.12.2020 ausführlich beantwortet.

Die Deutsche Bahn – und hier insbesondere Herr Pofalla – hätte ihr als einzige helfen können, sie habe wenig Verständnis für die Geheimniskrämerei der Deutschen Bahn gehabt. Sie habe der Deutschen Bahn die Hand gereicht und sei loyal gewesen, habe sich dafür dann aber auch eine vertrauensvolle Zusammenarbeit gewünscht. Die Deutsche Bahn habe den Freistaat „im Regen stehen lassen".[366]

Am 23.02.2022 übernahm Staatsminister Christian Bernreiter das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr. Er machte das Thema 2. S-Bahn-Stammstrecke umgehend zur Chefsache und von Anfang an Druck bei der Deutschen Bahn. Er führte sofort zahlreiche Gespräche, auch mit dem Ministerpräsidenten und suchte die Baustelle auf.[367]

In einer Videokonferenz am 14.03.2022 mit dem damaligen Infrastrukturvorstand Ronald Pofalla habe er bei diesem auf eine Lösung gedrängt.[368] Es müssten alle Projektbeteiligten an einen Tisch. Herr Pofalla beschwichtigte, machte keine belastbaren Angaben, gab an, das Projekt laufe sowieso, man müsse die Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) abwarten. Er – Bernreiter - solle sich keine Sorgen machen, es laufe doch. Trotz Drängens und intensiven Nachfragens erhielt Staatsminister Christian Bernreiter keine belastbaren Angaben von dem Zeugen Pofalla. Staatsminister Christian Bernreiter habe darauf gesetzt, am 30.06.2022 im Kreis der Projektbeteiligten das für die Pendlerrinnen und Pendler im Münchner Umland so wichtige Projekt deutlich anschieben zu können. Deshalb habe er darauf gedrängt, dass auch die Landeshauptstadt München und die Deutsche Bahn neben dem Bund zu dem geplanten Spitzengespräch eingeladen werden. Diese Einladung sei sodann durch den Ministerpräsidenten erfolgt. Er selbst habe auf den Termin „hingefiebert". An diesem Tag sei geplant gewesen, die Öffentlichkeit zu informieren. Eigentlich in Anwesenheit aller Projektbeteiligter. Nach Absage des Gipfeltreffens durch Bundesminister Dr. Volker Wissing habe er die anberaumte Pressekonferenz allein absolviert.[369] Nach der kurzfristigen Absage des Gipfeltreffens durch den Bundesminister für Digitales und Verkehr Dr. Volker Wissing habe er mit diesem am 20.07.2022 dieses Gespräch in Berlin nachholen können. In dem Gespräch habe Bundesminister Dr. Volker Wissing ihm gesagt, dass der Bund selbst

365 Zeugin Schreyer, 06.06.2023, Bl. 17.
366 Zeugin Schreyer, 06.06.2023, Bl. 84.
367 Zeuge Bernreiter, 12.06.2023, Bl. 4.
368 Zeuge Bernreiter, 12.06.2023, Bl. 88.
369 Zeuge Bernreiter, 12.06.2023, Bl. 5.

bei einem Nutzen-Kosten-Verhältnis kleiner als eins bei seiner Kofinanzierungszusage bleibe, gegebenenfalls nach dem Tragfähigkeitsprinzip. Er habe den Bundesminister auch aufgefordert, auf die Deutsche Bahn einzuwirken.[370] Bei ihm habe sich das altbekannte Gefühl des Freistaats fortgesetzt, von der Deutschen Bahn „am ausgestreckten Arm zu verhungern". Mit dem aktuellen Infrastrukturvorstand Berthold Huber von der Deutschen Bahn habe er einen engen Draht und mit dem Zeugen Bergmann von der Deutschen Bahn habe er „Tacheles" geredet. Ihm gegenüber sei seitens der Deutschen Bahn geäußert worden, dass diese vor der Aufsichtsratssitzung im Herbst 2022 keinerlei aktuelle und belastbare Zahlen herausgeben werde. Er selbst habe die Linie der Staatsregierung fortgeführt, erst an die Öffentlichkeit zu gehen, wenn valide Zahlen vorlägen. Andernfalls werde das Projekt gefährdet.[371]

Ausweislich des Bau- und Finanzierungsvertrages sei keine Beteiligung der Deutschen Bahn an Mehrkosten vorgesehen. Das von Staatsministerin a.D. Kerstin Schreyer vorgestellte 48 Punkte Programm würde nach und nach umgesetzt und stetig fortentwickelt.[372] Eine Teilrealisierung des Projekts 2. S-Bahn-Stammstrecke sei nicht möglich. Es sei ein Projekt von der Kategorie „ganz oder gar nicht".[373]

Der Ministerpräsident a.D. Seehofer habe das Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke in seiner Amtszeit von 2008 bis 2018 zur Chefsache gemacht. Er habe sich monatlich durch den damals zuständigen Staatsminister des Inneren, für Bau und Verkehr Herrmann berichten lassen und zu vier Bahngipfeln eingeladen. Den dem Projekt zugrundeliegenden Bau- und Finanzierungsvertrag schloss unter seiner Ägide der damalige Fachminister in der Koalition, der Minister für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie Martin Zeil von der FDP. In diesem Vertrag sind die „essentialia negotii", also die Vertragsgrundsätze, der notwendige Mindestinhalt, rudimentär geregelt - das bei einem Vertag von dieser Dimension und diesem Gewicht. Es sind weder ein Fertigstellungsdatum, noch die Gesamtkosten, Einflussnahmemöglichkeiten des Freistaats oder Sanktionsmöglichkeiten bei Leistungspflichtverletzungen kodifiziert. Die Deutsche Bahn ist demnach nicht verpflichtet, Mehrkosten zu tragen.

Zu seiner Zeit habe es keine bahninternen Widerstände gegeben. Ihn habe nur interessiert, was alle am Tisch sitzende Beteiligte sagen.[374]

Nach Beginn der Bauarbeiten, im Juli 2017, habe die Deutsche Bahn an die Stadtwerke München geschrieben, dass sie Umplanungen wünsche. Daraufhin habe er am 12.09.2017 an den Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Dobrindt geschrieben, der Zeitplan sei nicht verhandelbar. Umplanungen dürften nicht zu Zeitverzögerungen führen.[375] Eine Antwort auf diesen Brief erhielt er nicht. Die Deutsche Bahn steht im 100-prozentigen Eigentum des Bundes.

Diese Marschroute hinderte die Deutsche Bahn jedoch nicht, eigenmächtig Umplanungen den Ostbahnhof betreffend vorzunehmen und den Freistaat Bayern hier mit der Unwahrheit zu bedienen, ihn gezielt zu desinformieren.[376] So habe die Deutsche Bahn dem Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr gegenüber behauptet, das Eisenbahnbundesamt habe den Umplanungen am Ostbahnhof bereits zugestimmt und man

370 Zeuge Bernreiter, 12.06.2023, Bl. 5.
371 Zeuge Bernreiter, 12.06.2023, Bl.5.
372 Zeuge Bernreiter, 12.06.2023, Bl. 27 f.
373 Zeuge Bernreiter, 12.06.2023, Bl. 28.
374 Zeuge Seehofer, 12.06.2023, Bl. 115.
375 Zeuge Seehofer, 12.06.2023, Bl. 119; Aktenliste Nr. 25, Bl. 1 f.
376 Zeuge Schütz, 15.05.2023, Bl. 5.

nehme hier Parallelplanungen vor. Tatsächlich habe die Zustimmung des Eisenbahnbundesamts nicht vorgelegen und sei auch zunächst nicht zu erreichen gewesen. Darüber hinaus habe die Deutsche Bahn die ursprüngliche Planung aufgegeben und sich ausschließlich auf die neue verlegt. Im Spitzengespräch vom 02.07.2019 habe man dem Freistaat „das Messer auf die Brust gesetzt“ und ihn so gezwungen, den von der Deutschen Bahn gewünschten Umplanungen zuzustimmen.[377] Hinzu kamen ferner die Umplanungen betreffend die Vorhaltemaßnahmen für die U9. Diese hatte die Landeshauptstadt München gewünscht. Ihnen nicht zuzustimmen wäre eine irreversible Entscheidung gewesen. Damit trägt die Einschätzung des Ministerpräsidenten a.D. Seehofer, dass „ein Stoppschild die beste Kostenbremse“ sei, nicht.[378] Die Deutsche Bahn als Vertragspartner hinterging ihren Auftraggeber, den Freistaat Bayern. Dieser hatte weder gesetzliche, noch vertragliche Möglichkeiten, den Vertragspartner zur Räson zu rufen.

**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?**

Eine Beschleunigungsmaßnahme war die Installierung einer Baubegleitung seitens des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr, die vom damaligen Amtschef im Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr Schütz am 08.10.2018 beauftragt wurde. Ihre Arbeit nahm sie im Mai 2019 auf. Sie sollte die Augenhöhe mit den Experten bei der Deutschen Bahn für das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr herstellen.[379] Die Baubegleitung sollte sich auf der Basis von mit der Bahn abgestimmten Quellen ein unabhängiges, aktuelles Bild der Kosten- und Terminsituation und der Qualität bei der Realisierung der 2. S-Bahn Stammstrecke machen. Es war zunächst nicht ihr Auftrag, eigene Ermittlungen zu Kosten und Terminen durchzuführen, sondern sie sollte die Zahlen der Deutschen Bahn bewerten. Erst durch die Blockadehaltung der Deutschen Bahn wurde sie vom Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr am 15.11.2019, 27.03.2020 und 24.03.2021 beauftragt, eigene Kostenschätzungen anzustellen. Maßgeblich sind nur die Zahlen der Deutschen Bahn als Vorhabenträgerin.[380] Daher war es bis Juni 2020 nicht geplant, mit den Erkenntnissen der Baubegleitung an die Öffentlichkeit zu gehen. Dabei handelte es sich eben nur um Schätzungen. Sie sollten zur Kontrolle und Diskussion der Zahlen der Deutschen Bahn genutzt werden. Kostensteigerungen und Bauzeitverlängerungen müssen vom Vorhabenträger – der Deutschen Bahn – vertreten und begründet werden. Wie lax die Deutsche Bahn das Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke betrieb, erkennt man auch an der Äußerung des damaligen Infrastrukturvorstands Pofalla in der Videokonferenz mit Herrn Staatsminister Bernreiter vom 14.03.2022. In dieser beschwichtigte Herr Pofalla und erklärte, das Nutzen-Kosten-Verhältnis werde sich ergeben, er solle sich keine Sorgen machen.[381]

Seitens des Staatsministeriums für Wohnen, Bauen und Verkehr wurden die mehrfachen Projektleiterwechsel bei der Deutschen Bahn, die Änderungen der Aufgabenstellung, Schwachpunkte in der Organisation innerhalb der Deutschen Bahn, Schwachstel-

377 Zeuge Schütz, 15.05.2023, Bl. 67.
378 Zeuge Seehofer, 12.06.2023, Bl. 162.
379 Zeuge Schütz, 15.5.2023, Bl. 34.
380 Aktenliste Nr. 408, Bl. 10 f.
381 Aktenliste Nr. 415, Bl. 11; Zeuge Bernreiter, 12.06.2023, Bl. 4.

len im Bau- und Finanzierungsvertrag sowie Schwachpunkte bei den Genehmigungsverfahren als Gründe für die Verzögerung der Inbetriebnahme der 2. S-Bahn Stammstrecke festgestellt. Ferner die Überlappung von Planung, Genehmigung und Bau.[382]

Aus Sicht des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr war der Projektleiterwechsel zunächst auf Herrn Kretschmer im Jahr 2016 samt Austausch eines großen Teils der Führungsmannschaft der Deutschen Bahn und der Austausch der bis dahin seit zehn Jahren tätigen maßgeblichen Planungsbüros sowie der erneute Projektleiterwechsel zum Jahreswechsel 2019/2020 von Herrn Kretschmer auf Herrn Kruschinski-Wüst schädlich für die straffe Durchführung des Projekts 2. S-Bahn-Stammstrecke. Ferner die Verschiebung der Station Hauptbahnhof in Richtung Westen, die neue Trasse im Ostabschnitt, das neue Rettungskonzept mit Erkundungs- und Rettungsstollen, die bis Mitte 2020 nicht in der notwendigen Planungstiefe vorlagen, die Berücksichtigung der U9 auf Drängen der Landeshauptstadt München zu einem sehr späten Termin. Die Integration des Neubaus des Hauptbahnhofs erfolgte von der Deutschen Bahn zu einem sehr späten Zeitpunkt nur halbherzig in das Projekt 2. Stammstrecke, ferner forcierte sie die neue Trassenvariante am Ostbahnhof sehr spät. Trotz dieser erheblichen Änderungen der Aufgabenstellung verschob die Projektleitung der Deutschen Bahn in der Vergangenheit den Inbetriebnahmetermin nur sehr moderat von Ende 2026 auf Ende 2028. Dies deshalb, um für die Änderungen eine Zustimmung von Freistaat und Bund zu erhalten.

Hier wurde dem Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr quasi „das Messer auf die Brust gesetzt".[383]

Seitens des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr wurden folgende Mankos erkannt:

Die Deutsche Bahn behandelt dieses Projekt wie jedes andere x-beliebige Infrastrukturprojekt in Bayern, was die Organisationsstruktur in der DB Netz betrifft. Es ist nur eine Person für die technische Projektleitung zuständig und überfordert. Jede relevante Entscheidung muss zahlreiche Entscheidungsgremien innerhalb der Deutschen Bahn durchlaufen. Dies dauert ungemein lange. Der Projektleiter allein hat nur geringe Entscheidungskompetenz und ist in seiner Handlungsfähigkeit stark von anderen DB-internen Stellen abhängig und dadurch eingeschränkt. Die beteiligten Mitarbeiter der DB Station & Service und der DB Energie sind dem Projektleiter nicht untergeordnet. Ein Dissens ist formal nur über Gremien der DB Infrastrukturunternehmen und der DB AG zu klären. Damit ist die Konsensfindung äußerst schwierig insbesondere, da sie jeweils eigene wirtschaftliche Ziele verfolgen. Ausweislich des Bau- und Finanzierungsvertrags zwischen dem Freistaat und der Deutschen Bahn müssen seitens der Deutschen Bahn keine Mehrkosten getragen werden. Daher hat die Deutsche Bahn kein wirtschaftliches Interesse, Mehrkosten zu vermeiden. Das Eisenbahnbundesamt als Planfeststellungsbehörde ist nicht ausreichend personell besetzt, um die Genehmigungsverfahren zeitnah durchzuführen. Die Abstimmung zwischen Deutscher Bahn und Eisenbahnbundesamt klappt nicht reibungslos. Vorabstimmungen vor einem formalen Planfeststellungsantrag der Deutschen Bahn, die den Prüfzeitraum des Eisenbahnbundesamts verkürzen könnten und unnötige Umplanungsleistungen vermeiden könnten, sind unüblich. Aufgrund des langen Festhaltens am kommunizierten Inbetriebnahmetermin verschachtelte die Bahn die Prozesse immer stärker. Dadurch entstand im Ostabschnitt die Situation, dass Genehmigungsverfahren eingeleitet wurden, obwohl noch keine Entwurfsplanung vorlag, die eigentliche Grundlage für die Genehmigungsplanung ist. Dies

382 Aktenliste Nr. 265, Bl. 5 f.

383 Zeuge Schütz, 15.05.2023, Bl. 67.

wird vermehrt zu zeitaufwendigen Texturen und Planänderungen führen. Am Hauptbahnhof sind bereits Baufirmen gebunden, die ihre Leistungen auf der Basis eines Vertragsterminplans erbringen. Alle Änderungen in diesem Bauterminplan, insbesondere die großen Anpassungen (U 9, Rettungsstollen, integrierte Gesamtlösung am Hauptbahnhof) führen zu Verzögerungen und damit zu Stillstandzeiten für die Baufirmen, die erhebliche Mehrkosten verursachen werden. Die Berücksichtigung der neuen Planungen muss mit den Baufirmen verhandelt werden und wird zu erheblichen Mehrkosten führen, da die Leistungen aufgrund der engen technischen Verzahnung mit der bereits beauftragten Leistung nicht mehr im Wettbewerb vergeben werden können, sondern freihändig als Nachtrag verhandelt werden müssen. Diese Punkte monierte das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr der Deutschen Bahn im Juni 2020 gegenüber, die dies zur Kenntnis nahm und nach eigenem Gutdünken darauf reagierte.[384]

Zu Abstimmungsproblemen DB-intern und damit Zeitverzögerungen führten auch die gegenläufigen Interessen der beteiligten Spieler. Seitens des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr wurde die Forderung nach einer Projektgesellschaft formuliert. „Einigt euch bitte DB-intern auf eine Leitung, auf einen, der den Hut aufhat, der dann auch – auch wenn er von DB Netz ist – Entscheidungen für DB Station& Service treffen kann.“[385]

Seitens des Staatsministeriums für Wohnen, Bauen und Verkehr wurden folgende Gegensteuerungsmaßnahmen empfohlen, um künftig weitere Terminverzögerungen und Kostensteigerungen zu vermeiden. Die Deutsche Bahn setzte sie teilweise um:

Die Abteilung der DB Netz, die aktuell die 2. Stammstrecke realisiert, ist aus der DB Netz herauszulösen und in eine eigene Projektgesellschaft zu überführen, die direkt dem DB AG Vorstand untersteht und auch dem Freistaat über den Lenkungskreis Bericht erstattet. Die Projektgesellschaft verfügt über ihr eigenes Budget.

Die technische Projektleitung ist aufgrund der Projektgröße als Doppelspitze auszubilden. Aktuell ist die Projektleitung zu über 60 % ausschließlich mit dem Bereich Hauptbahnhof beschäftigt, was zulasten der Leitungsaufgaben in den anderen Abschnitten geht. Der Freistaat könnte hier ein Vorschlagsrecht für die zweite technische Projektleitung einfordern, um eine erfahrene Person seiner Wahl einsetzen zu können.

Die Deutsche Bahn hat derzeit wirtschaftlich kein Interesse an einer zügigen und effektiven Projektabwicklung, weil sie keine Mehrkosten zu tragen hat. Der Bau- und Finanzierungsvertrag sollte unter diesem Gesichtspunkt angepasst werden und die Pflicht der Deutschen Bahn, einen Anteil der Mehrkosten zu tragen, verankern. Dies wurde bei Vertragsschluss 2011 vom damaligen Staatsminister für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie von der FDP verabsäumt.

Die Deutsche Bahn sollte zusätzlich zu den 140 beschäftigten Technikern weitere Fachkräfte gewinnen. Dazu müsse das Gehälterniveau an das Niveau des freien Markts angepasst werden. Schließlich sollte das Eisenbahnbundesamt mit erfahrenem Personal aufgestockt werden, die Deutsche Bahn sollte zur Verringerung der auf den Freistaat zukommenden Mehrkosten EU-Mittel einwerben und es sollte ein Ansprechpartner zu Koordination und Priorisierung der Abläufe innerhalb der beteiligten Organisationen definiert werden, um einen Informationsaustausch unter diesen Ansprechpartnern einzurichten. Die Aufgabe des Ansprechpartners sollte es sein, zeitkritische Verzögerungen innerhalb der eigenen Organisation zu ermitteln, zu kommunizieren und zu reduzieren.

384 Aktenliste Nr. 265, Bl. 5 ff.

385 Zeuge Böhner, 12.05.2023, Bl. 156.

Da die Mittelfreigabe für Bauleistungen durch den Bund sehr restriktiv erfolge, müsse die Möglichkeit des Freistaats, durch Vorfinanzierung zeitliche Verzögerungen oder gar Stillstände zu vermeiden, forciert werden. Hier sollte mit dem Staatsministerium der Finanzen und für Heimat ein Modus gefunden werden, mit dem die Vorfinanzierung auch durch originäre Landesmittel ermöglicht werde.[386]

Innerhalb des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr wurde ein wöchentlicher Sachstandsbericht Fahrplan 2. S-Bahn- Stammstrecke gefordert. Dieser wurde im Zeitraum Oktober 2020 bis März 2022 wöchentlich für die Hausspitze erstellt.[387]

**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?**

Abgesehen von den beiden Nutzen-Kosten-Untersuchungen und der Vergleichenden Untersuchung „Ausbau Südring München / Untersuchung zum Vergleich mit dem 2. S-Bahn-Tunnel“ beauftragte der Freistaat Bayern keine gutachterlichen Untersuchungen zum Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München. Der Zeuge Kutzner erklärte, dass einzig zu dem Thema „volkswirtschaftliche Sinnhaftigkeit der Maßnahme“, also eine Nutzen-Kosten-Untersuchung, durch den Freistaat in Auftrag gegeben wurde.[388] Dies wurde auch durch den Zeugen Böhner bestätigt.[389]

Ferner liegen folgende gutachterlichen Untersuchungen zum Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke vor, die jedoch allesamt nicht durch die zuständigen Staatsministerien und/oder deren nachgelagerten Behörden in Auftrag gegeben wurden:

Am 24.03.2017 verfasste die Vieregg-Rössler-GmbH im Auftrag des Vereins der Bürgerinitiative Haidhausen S-Bahn-Ausbau und des Mitglieds des Landtags Prof. Dr. Michael Piazolo (Freie Wähler) eine Stellungnahme zur Nutzen-Kosten-Untersuchung 2. S-Bahn-Stammstrecke München 2025 (Abschlussbericht Oktober 2016) unter Berücksichtigung der Kosten, der geänderten Verkehrsprognosen, des modifizierten Betriebsprogramms sowie der Reisezeitsalden.[390]

Es wurde die Frage aufgeworfen, ob die inzwischen bekannten Mehrkosten des Projekts korrekt in die Nutzenkostenberechnung eingeflossen sind, welche Nutzenkomponenten gegenüber der Bewertung von 2011 nun erhöht wurden und ob die hierfür anfallenden Rechenschritte korrekt ausgeführt worden sind. Ferner wurde die Frage beantwortet, wie sich die nun aktualisierte und somit veränderte MVV-Datenbasis auf den Nutzen-Kosten-Wert auswirkt, konkret ob sie einer positiven Bewertung des Projekts förderlich oder hinderlich ist.

Die Sinnhaftigkeit der Standardisierten Bewertung wurde infrage gestellt. Der Nutzen laut Standardisierter Bewertung liege vor allem bei der Verlagerung von Pkw-Verkehr

386 Aktenliste Nr. 265, Bl. 7 ff.
387 Aktenliste Nr. 145, Bl. 932 ff.
388 Zeuge Kutzner, 08.05.2023, Bl. 85.
389 Zeuge Böhner, 12.05.2023, Bl. 161.
390 Aktenliste Nr. 590, Band I, Bl. 417 ff.

auf die S-Bahn. Im vorliegenden Fall sei die Innenstadt eine im Verkehrsaufkommen rückläufige Region, die schon mit einer S-Bahn-Strecke hervorragend erschlossen sei. Der Nutzen im Rahmen der Standardisierten Bewertung könne nicht eintreten, da das Projekt eine Konkurrenz für den Pkw-Verkehr schaffen müsse und nicht für eine schon vorhandene S-Bahn-Strecke. Deshalb müsse die S-Bahn-Strecke dort gebaut werden, wo der öffentliche Verkehr den geringsten Anteil am Gesamtverkehr habe. Das sei gerade nicht in der Innenstadt. Vielmehr wird der Ausbau des S-Bahn Nordrings und des S-Bahn Südrings favorisiert. Damit könnten Fahrgäste, die nicht in die Innenstadt fahren wollten, mit direkt verlaufenden S-Bahn Linien schneller zum Ziel kommen und dabei die Innenstadt so stark entlasten, dass sowohl ein zweiter S-Bahn Tunnel durch die Innenstadt, als auch die U9 als eine weitere Nord-Süd U-Bahn-Linie überflüssig werde.[391]

Am 16.11.2009 erstattete Thomas Kantke im Auftrag des Mitglieds des Landtags Dr. Martin Runge (Bündnis 90/Die Grünen) ein Gutachten zur Untersuchung „Ausbau Südring München /Untersuchung zum Vergleich mit dem 2. S-Bahn-Tunnel“. Dieses Gutachten soll die vom Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr, Infrastruktur und Technologie vorgestellte Untersuchung „Ausbau Südring München /Untersuchung zum Vergleich mit dem 2. S-Bahn-Tunnel“ hinsichtlich der Plausibilität von Kostenansätzen, Kostenzuordnungen, Effektivität der Maßnahmen und Zielorientierung unter Berücksichtigung der gesetzesmäßig korrekten Berechnungen und dem Stand der Technik inhaltlich bewerten. Hierbei waren die volkswirtschaftlichen, verkehrlichen, juristischen und baulichen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen.[392]

Das Gutachten kommt zu der Empfehlung an die Öffentliche Hand, einen Ausbau des Südrings unter Beachtung der Zielrationalität und der Mittelrationalität erneut zu prüfen und bei den Vorgaben insbesondere hinsichtlich Gleisbedarf und Baulogistik auf unabhängige eisenbahntechnische Fachliteratur und nicht auf Vorgaben der Deutschen Bahn zurückzugreifen. Gleichzeitig sei der zweite S-Bahn-Tunnel im Hinblick auf seine Zielrationalität zu überprüfen.

Die Deutsche Bahn AG verfolge nach der Privatisierung eigenwirtschaftliche Ziele, die dem Allgemeinwohl teilweise widersprächen. Daher wird der Landeshauptstadt München empfohlen, Baugenehmigungen restriktiver zu erteilen und dazu sämtliche Eisenbahnflächen grundsätzlich als Verkehrsflächen mit einem Bauverbot festzuschreiben.[393]

Die Machbarkeitsstudie Aus-/Neubaustrecke München-Neulustheim-Neufahrn bei Freising Nord des Dipl.- Ing. Stefan Baumgartner und des Dipl.-Kfm. Thomas Kantke vom 20.06.2017 im Auftrag der Obersten Baubehörde im Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr beleuchtet den Eisenbahnkorridor München-Freising als Engpass im bayerischen und überregionalen Eisenbahnnetz. Sie zeigt auf, wie der kapazitive Engpass auf der Strecke zwischen Bahnhof München Hauptbahnhof und Bahnhof Regensburg Hauptbahnhof, insbesondere zwischen Bahnhof München Hauptbahnhof und Bahnhof Neufahrn bei Freising effektiv und dauerhaft beseitigt werden kann. Sie kommt zu dem Ergebnis, dass die Neubaustrecke Neulustheim-Neufahrn Nord insbesondere aufgrund ihrer Doppelfunktion als Hochgeschwindigkeitsstrecke und Hochleistungsstrecke ein zentraler Bestandteil im Maßnahmepaket Bahnknoten München der Staatsregierung sein soll, um der absehbaren Überlastung dieses Eisenbahnkorridors entge-

391 Aktenliste Nr. 590, Bd. I, Bl. 147 f.

392 Aktenliste Nr. 590, Band III, Bl. 1 ff.

393 Aktenliste Nr. 590, Band. III, Bl. 107.

genzuwirken. Aufgrund der erheblichen Synergieeffekte für den Schienenpersonenfernverkehr, den Schienenpersonennahverkehr und den Schienengüterverkehr wird die Aufnahme in den „Vordringlichen Bedarf – Engpassbeseitigung (VB-E)“ des Bundesverkehrswegeplans als Teilprojekt des Knoten München empfohlen.[394]

**4. Waren der Staatskanzlei die Empfehlungen des StMB (vgl. Nachricht vom 23.12.2020) bekannt? Falls ja, welche Schlussfolgerungen hat die Staatskanzlei daraus gezogen?**

In der Staatskanzlei wurden die Vorschläge des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr zur Kenntnis genommen. Dieses hatte ein aktives und zeitnahes Handeln der Staatsregierung für entscheidend erachtet und ein Spitzengespräch auf Einladung des Herrn Ministerpräsidenten mit dem Bundesminister a.D. Andreas Scheuer, der Staatsministerin a. D. Kerstin Schreyer, der Deutschen Bahn und der Landeshauptstadt München mit der Agenda Projektstand, Verantwortlichkeit, Finanzierung, Gegensteuerungsmaßnahmen und anschließender Pressearbeit vorgeschlagen. Nach Ansicht der Staatskanzlei setzte der Vorschlag des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr eine konsolidierte Datengrundlage voraus, die derzeit gerade nicht vorhanden sei. Datengrundlage und Transparenz müssten somit erst politisch erzwungen werden. In dem Wissen der fehlenden Durchsetzungsmöglichkeiten gegen die Blockadehaltung der Deutschen Bahn nahm man vom politischen Erzwingen auf Fachebene Abstand und widmete sich aktuell überaus dringlichen Themen, wie der Bekämpfung der Corona-Pandemie. Auf Arbeitsebene verringerte das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr seine Impertinenz der Deutschen Bahn gegenüber hinsichtlich der Offenlegung von Zahlen nicht.[395] Thematisiert wurde auch eine Vorstellung des 10-Punkteplans im Rahmen des Ausbaus der Bahn Region München, um für die Zeit bis zur Fertigstellung der zweiten S-Bahn-Stammstrecke Verbesserungen für die Bürgerinnen und Bürger zu schaffen.[396]

**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?**

Das Maßnahmenpaket „Starke S-Bahn München - Programm 14plus“, welches durch die Deutsche Bahn aus dem 48-Punkte-Konzept „Entlastung für München“ des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr entwickelt wurde, übersandt durch Staatsministerin a.D. Schreyer vom 16.10.2020 an den Ministerpräsidenten,[397] fußt auf drei Säulen:

Auf einer Qualitätsinitiative, die mehr Zuverlässigkeit und mehr Pünktlichkeit sicherstellen soll, auf dem Programm 14plus, das unter anderem in 20-Minuten-Takten in den

394 Aktenliste Nr. 839, Bl. 12 f. und 132 ff.

395 Aktenliste Nr.18, Bl. 2 f.; Zeuge Kutzner, 08.05.2023, Bl. 72; Zeuge Schütz, 15.05.2023, Bl. 21.

396 Aktenliste Nr.18, Bl. 3; Aktenliste Nr. 457, Bl. 1 ff.

397 Aktenliste Nr. 73, Bl. 1 ff.

Außenästen besteht, ein Stellwerk am Ostbahnhof, die Sendlinger Spange und Fahrzeitverkürzung zum Flughafen beinhaltet, sowie dem Digitalen Knoten München, wonach die Bahn die S-Bahn München zur digitalen Modellregion machen will.[398]

Die vielen Maßnahmen im Programm 14plus führten in Summe dazu, dass schon vor Fertigstellung und Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke Verbesserungen ermöglicht werden. Das Programm enthalte im Oktober 2022 mittlerweile rund 20 Maßnahmen, sei finanziert und vertraglich abgesichert. Sie müssten mit dem Bund und der Deutschen Bahn im Rahmen des vom Freistaat Bayern Leistbaren abgestimmt und umgesetzt werden.[399]

Der Freistaat beteiligt sich finanziell an der Säule „Programm 14plus“. Das gemeinsam zwischen dem Freistaat und der Deutschen Bahn entwickelte Programm basiert auf einem ursprünglich aus 14 Einzelmaßnahmen bestehenden Katalog, der im Nachgang zum Gipfelgespräch vom 27.07.2022 erweitert wurde. Es enthielt im September 2022 insgesamt 28 Maßnahmen zur Angebotsverbesserung im Bereich der S-Bahn München, die bis 2030 realisiert werden sollen.[400] Davon sind 23 Maßnahmen finanziell abgesichert. Bei fünf Maßnahmen sind zur Finanzierung noch Abstimmungen mit dem Bund erforderlich. Zu den 20 Maßnahmen mit gesicherter Finanzierung zählen zum Beispiel ein 20-Minuten-Takt bis zum Linienendpunkt von Montag bis Freitag und die Ersetzung des störanfälligen Elektronischen Stellwerks München Ostbahnhof, sowie die Erweiterung des Fahrzeugparks der S-Bahn München um 15 Fahrzeuge, die bislang bei der S-Bahn Hannover eingesetzt waren.[401] Das Programm soll zudem sicherstellen, dass zahlreiche Teilmaßnahmen aus dem Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke bereits zeitnah realisiert werden. Dies betrifft sechs netzergänzende Maßnahmen, sowie die Erweiterung und Modernisierung des Bahnhofs Laim und den Einbau von Weichen im Bereich Hirschgarten. Diese letztgenannten acht Maßnahmen sind Bestandteil des Projekts 2. S-Bahn-Stammstrecke und für Ihre Finanzierung wird unterstellt, dass die Gesamtfinanzierung des Projekts mit den aktuellen Kosten gesichert wird. Das voraussichtliche Investitionsvolumen der 23 Projekte liegt bei rund 1 Mrd. Euro, wovon der Freistaat und der Bund jeweils rund 40 % und die Deutsche Bahn rund 20 % tragen.[402] Staatsminister Christian Bernreiter erstattete insoweit am 04.10.2022 im Ministerrat schriftlichen Bericht[403], am 10.10.2022 mündlich im Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr.[404]

Darüber hinaus gab es immer wieder Fortschritte im Bereich Fahrplanverdichtung und Versuche, manche Netzergänzende Maßnahmen möglichst schnell umzusetzen. Es gab eine Vielzahl von Überlegungen und Maßnahmen für die Zeit bis zur Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke. Der ehemalige Abteilungsleiter im Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr Böhner führte aus, dass es nicht das „eine“ Konzept gegeben habe, sondern über die Jahre immer wieder konzeptionelle Überlegungen und Maßnahmen, die letztlich schon zu einer Verbesserung der S-Bahn Situation geführt hätten. [405]

398 Aktenliste Nr. 415, Bl. 60.
399 Aktenliste Nr. 415, Bl. 26.
400 Aktenliste Nr. 328, Bl. 7.
401 Aktenliste Nr. 328, Bl. 7.
402 Aktenliste Nr. 572, Bl. 1 ff.
403 Aktenliste Nr. 415, Bl. 13.
404 Aktenliste Nr. 415, Bl. 1 ff.
405 Zeuge Böhner, 12.05.2023, Bl. 153.

**5. 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?**

Der heutige Ministerpräsident ist seit 16.03.2018 im Amt. Hinsichtlich der Zeit als Staatsminister der Finanzen, für Landesentwicklung und Heimat kann hier nur der Zeitraum vom 01.09.2015 bis zum 15.03.2018 gegenständlich sein.

In einem Schreiben vom 15.11.2016 an den Vorsitzenden des Ausschusses für Staatshaushalt und Finanzfragen bezifferte der damalige Minister der Finanzen, für Landesentwicklung und Heimat, der heutige Ministerpräsident, die Kosten der 2. Stammstrecke auf 3,849 Mrd. Euro. Diese waren im Laufe des Jahres 2016 auf der Grundlage einer von der Deutschen Bahn vorgelegten Kostenermittlung neu bewertet und durch die Expertengruppe des Freistaats für plausibel erachtet worden.[406]

Welche herausragende Stellung das Projekt 2. S-Bahn Stammstrecke für den Freistaat Bayern einnimmt, lässt sich an einer Bitte des damaligen Ministerpräsidenten vom Februar 2017 erkennen, nach der die Oberste Baubehörde im Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr monatlich hierüber im Ministerrat zu berichten hatte.[407] Am 06.09.2018 wurden hinsichtlich des aktuellen Sachstands zu den Kosten 3,849 Mrd. Euro bestätigt. Hinsichtlich des Fertigstellungstermins kündigte die Deutsche Bahn die Einhaltung des Termins 2026 trotz verspäteter Baurechtserlangung im Planungsabschnitt Ost an. Die Deutsche Bahn ging davon aus, durch Planungsoptimierungen Zeit aufholen zu können. Der Freistaat hatte die Deutsche Bahn aufgefordert, bis Herbst 2018 eine aktuelle Bauablaufplanung bis zur Inbetriebnahme vorzulegen und mögliche technische Optimierungen und Zeiteinsparungen aufzuzeigen.[408]

Im Rahmen des Spitzengesprächs vom 02.07.2019, bei dem die drei von der Deutschen Bahn und der Landeshauptstadt München gewünschten Änderungen vom Freistaat und dem Bund zustimmend zur Kenntnis genommen wurden, blieb es bei den avisierten Kosten von 3,849 Mrd. Euro. Lediglich der Fertigstellungstermin verschob sich von 2026 auf voraussichtlich 2028. Laut Deutscher Bahn sollten die Kosten trotz Verzögerung um zwei Jahre innerhalb des Risikozuschlags bleiben.[409]

Vom 26.06.2020 datiert ein Schreiben der Staatsministerin a. D. Kerstin Schreyer an den Ministerpräsidenten. Gegenstand ist das Programm „Bahnausbau Region München“, hier ein Gesamtkonzept. In diesem Schreiben nimmt Staatsministerin a.D. Kerstin Schreyer auch Stellung zum Inbetriebnahmezeitpunkt der 2. S-Bahn-Stammstrecke. Sie teilt mit, dass seitens der Deutschen Bahn von einer Inbetriebnahme Ende 2028 ausgegangen werde, die Baubegleitung aber eine solche im Jahre 2033 befürchte. Sie schlägt daher 28 Maßnahmen zum „Bahnausbau Region München“ vor, die um bis zu 41 Infrastrukturmaßnahmen, deren Machbarkeit aktuell untersucht werde, erweitert

406 Aktenliste Nr. 550, Bl. 54 ff.
407 Aktenliste Nr. 551, Bl. 1.
408 Aktenliste Nr. 560, Bl. 1 ff.
409 Aktenliste Nr. 579, Bl. 5; Aktenliste Nr. 415, Bl. 8.

werden könnten.[410] Diese Maßnahmen würden aktuell Schritt für Schritt weiterbetrieben. Zuständig für die Umsetzung sei nur die Deutsche Bahn, das sei in der Bundesrepublik so organisiert.[411]

Bei der Pressekonferenz am 27.07.2022, bei der seitens der Deutschen Bahn durch den Vorstandsvorsitzenden Dr. Richard Lutz erneut keine konkreten Zahlen zu Kosten und Inbetriebnahmezeitpunkt genannt wurden, kündigte der Ministerpräsident das weitere Vorgehen wie folgt an: kein Blankoscheck für die Deutsche Bahn, kein Zeitdruck nach Vorliegen der DB Zahlen hinsichtlich der Entscheidung über die Finanzierung durch Freistaat und Landeshauptstadt, die Klärung der Finanzierung des Bundes durch den Staatsminister für Wohnen, Bau und Verkehr betreffend 60 %. Ferner würden die finanziellen Entscheidungen nicht blind, sondern seriös, nachhaltig und besonnen getroffen.[412]

Am 29.09.2022 fand zwischen Vertretern der Staatsregierung und der Deutschen Bahn ein Gespräch mit anschließender Pressekonferenz zur 2. S-Bahn-Stammstrecke statt. Daran nahmen der Ministerpräsident, der Staatsminister für Wohnen, Bau und Verkehr Christian Bernreiter, der Staatsminister der Finanzen und für Heimat Albert Füracker, der Staatsminister für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie Hubert Aiwanger, von der Deutschen Bahn der Vorstandsvorsitzende Dr. Richard Lutz, der Vorstand Infrastruktur Berthold Huber, der Vorstand Finanzen und Controlling Jens Bergmann, der Konzernbevollmächtigte für Bayern Klaus-Dieter Josel und der technische Projektleiter Kai Kruschinski-Wüst teil. Bahnchef Dr. Lutz erläuterte anhand einer Präsentation die zu erwartenden Verzögerungen bei der Inbetriebnahme samt Ursachen. Ziel für die Inbetriebnahme sei nun 2035, es sei aber auch eine Fertigstellung erst in 2037 denkbar. Er nahm ferner Stellung zu den erwartenden Kostensteigerungen samt Ursachen. Er gab hier einen Kostenrahmen von 7,0 Mrd. Euro (Preisstand 2021), davon 5,5 Mrd. Euro Bau- und Planungskosten und 1,5 Mrd. Euro Risikopuffer an. Ferner stellte er die Initiative „Starke S-Bahn München“ als Gegensteuerungsmaßnahme für die Verzögerungen bei der Inbetriebnahme mit den drei Säulen Qualitätsinitiative, Digitaler Knoten München und Programm 14plus vor. Bahnchef Dr. Lutz betonte, mit den jetzt offiziellen Zahlen herrsche nun volle Transparenz.[413]

**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?**

Bei dem Spitzentreffen am 29.09.2022 stellte die Deutsche Bahn erstmals mittels einer farbenreichen PowerPoint Präsentation valide Zahlen zu Kostenrahmen und Inbetriebnahme vor. Unmittelbar im Anschluss an dieses Spitzentreffen informierte der Ministerpräsident die Öffentlichkeit über diese soeben erhaltenen Informationen.

Vor diesem Zeitpunkt konnte die Staatsregierung weder den Landtag, noch die Öffentlichkeit informieren. Der Einzige, der in der Lage war, hieb- und stichfeste kosten- und zeitbedingte Zahlen zu nennen, war der Bauherr, also die Deutsche Bahn. Weder die

410 Aktenliste Nr. 531, Bl. 14 f.
411 Zeuge Schütz, 15.05.2023, Bl. 65.
412 Aktenliste Nr. 576, Bl. 4.
413 Aktenliste Nr. 110a, Bl. 1 f.

Staatsregierung, noch das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr waren hier autorisiert. [414]

Der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Dr. Volker Wissing sagte die Einladung des Herrn Ministerpräsidenten zu einem Spitzengespräch am 30.06.2022 kurzfristig ab. Ziel des Spitzengesprächs war es gewesen, dass die Deutsche Bahn als Maßnahmeträgerin dem Bund, dem Freistaat und der Landeshauptstadt München Rede und Antwort zur aktuellen Zeit- und Kostenentwicklung bei der 2. S-Bahn-Stammstrecke steht. Der Staatsminister für Wohnen, Bau und Verkehr Christian Bernreiter nahm in einer Pressekonferenz am 30.06.2022 seine Verantwortung den Bürgerinnen und Bürgern gegenüber wahr und informierte über den durch die Baubegleitung des Freistaats ermittelten neuen Zeit- und Kostenplan für die 2. Stammstrecke. Das Recht der Öffentlichkeit auf offene und ehrliche Kommunikation führte den Staatsminister für Wohnen, Bau und Verkehr Bernreiter zu der Mitteilung der Gesamtkosten von 7,2 Mrd. Euro bei einem Preisstand 2021 und einer Inbetriebnahme bis 2037.[415] Das Zusammentreffen zwischen Bundesminister Dr. Volker Wissing und Staatsminister für Wohnen, Bau und Verkehr Christian Bernreiter fand schließlich am 20.07.2022 in Berlin statt.[416]

Am 10.10.2022 fand eine Sondersitzung des Ausschusses für Wohnen, Bau und Verkehr zur 2. S-Bahn-Stammstrecke statt. Das war der erstmögliche Termin nach der Eröffnung der Zahlen durch die Deutsche Bahn. Der Staatsminister für Wohnen, Bau und Verkehr Christian Bernreiter und der Infrastrukturvorstand der Deutschen Bahn Berthold Huber präsentierten noch einmal die nun offiziellen Zahlen der Deutschen Bahn hinsichtlich Kosten (7 Mrd. Euro) und Terminplanung (Bauzeit bis mindestens 2035) des Projekts. Staatsminister Bernreiter wiederholte zudem die bereits von Herrn Ministerpräsidenten ausführlich gegenüber der Presse im Nachgang zum Spitzentermin am 29.09.2022 erläuterten Informationen, vor allem die Bauherreneigenschaft der Deutschen Bahn, den Nutzen-Kosten-Faktor größer 1 (1,06), die Gründe für die Kostensteigerungen (insbesondere Umplanungen), die verkehrliche Notwendigkeit für ein Festhalten an der 2. S-Bahn-Stammstrecke, sowie die Vorab-Verbesserungsmaßnahmen mit dem Programm „Starke-S-Bahn München“ im Volumen von insgesamt 1,5 Mrd. Euro. Herr Huber von der Deutschen Bahn konzedierte, dass es zwischen 2016 und 2022 keine revidierte Kostenplanung der Deutschen Bahn gegeben habe. Aktuelle valide und belastbare Termin- und Kostenschienen der Deutschen Bahn hätten erst im August 2022 festgestanden.[417]

**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?**

In den Akten finden sich hierzu keine Unterlagen. Die Zeugenbefragungen erbrachten keine Ergebnisse.[418]

414 Zeuge Böhner, 12.05.2023, Bl. 171; Zeuge Kutzner, 08.05.2023, Bl. 72.

415 Aktenliste Nr. 739, Bl. 15 f.

416 Zeuge Dr. Wissing, 22.05.2023, Bl. 87.

417 Aktenliste Nr. 52, Bl. 1 ff.; Aktenliste Nr. 415, Bl. 1 ff.

418 Vgl. Zeuge Röhrig, 21.04.2023, Bl. 97; Zeuge Kutzner, 08.05.2023, Bl. 83; Zeuge Böhner, 12.05.2023, Bl. 160 f.

**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?**

Auf Grund des inhaltlichen Zusammenhangs und der denklogischen Abhängigkeit werden die Fragen B) 9. Bis B) 11. zusammen beantwortet.

Die Zeugen Kretschmer und Bergmann verneinten einen derartigen Wechsel.[419] Dies deckt sich auch mit der Präsentation der Baubegleitung des Freistaats vom 28.04.2020. In dieser ist unter der Rubrik „Kostenseitige Auswirkungen“ betreffend VE 30 von „LV-Mengen und Einheitspreise(n)“ die Rede.[420]

Für den weiteren Vergabeprozess führt die DB Netz AG aus, dass ein partnerschaftliches Verhandlungsverfahren vorgesehen ist. Dabei werden die Anbieter getrennt um Vorschläge für Verbesserungen und Kostensenkungen gebeten, um eine höhere Wirtschaftlichkeit zu erreichen.[421]

Die am 02.07.2019 von der Deutschen Bahn vorgeschlagenen und den übrigen Beteiligten zustimmend zur Kenntnis genommenen Umplanungen waren auch erforderlich gewesen, weil bereits Vergaben nach dem sogenannten Verhandlungsverfahren oder offenen Verhandlungsverfahren stattgefunden hatten. Die Baufirmen, die den Zuschlag bekommen hatten, hatten im Rahmen des Verfahrens die Möglichkeit, Optimierungsmaßnahmen einzubringen. Prof. Dr. Rompf sieht diesen Wechsel zum partnerschaftlichen Verhandlungsverfahren aus Zeit- und Kostengründen heute noch positiv.[422]

Der Abteilungsleiter im Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr Kutzner wusste zu berichten, dass die Deutsche Bahn mit dem Thema „Partnerschaftliches Vergabeverfahren“ an den Freistaat herangetreten sei. Die Deutsche Bahn habe behauptet, der Bund habe insoweit eine Weisung gegeben, dieses Partnerschaftliche Verfahren anzuwenden. Vertreter des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr oder die

419 Zeuge Kretschmer, 17.4.2023, Bl. 14; Zeuge Bergmann, 20.4.2023, Bl. 23.
420 Aktenliste Nr. 375, Bl. 78.
421 Aktenliste Nr. 678, Bl. 35.
422 Zeuge Prof. Dr. Rompf, 08.05.2023, Bl. 122 und 135.

Staatskanzlei seien hier nicht einbezogen worden. Das Vergabeverfahren habe die Bahn eigenverantwortlich durchgeführt.[423]

Der ehemaligen Abteilungsleiter Schienen- und Luftverkehr Böhner führte aus, dass Vergaben Aufgabe der Deutschen Bahn seien. Daher liege ein derartiger Wechsel in der Verantwortung der Bahn und nicht des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr. Tatsächlich sei es ein Thema gewesen, dass Einheitspreise in Zeiten hoher Inflation oder starker Preiszuwächse im Baubereich problematisch seien und deshalb über Alternativen nachgedacht werden sollte. Er kenne auch das Thema Verhandlungsverfahren, wisse aber nicht, was im Einzelnen vereinbart worden sei. In jedem Fall sei es erklärter Wille der Staatsregierung gewesen, andere Projekte hinsichtlich der Finanzierung und Realisierung die Regionalisierungsmittel betreffend unter dem Projekt 2. Stammstrecke nicht leiden zu lassen.[424] Dies bestätigte der Zeuge Kutzner. Er gab an, im Haushalt sei die Finanzierung im Rahmen der bis dato bekannten 3,8 Mrd. Euro festgelegt gewesen, ohne dass dafür ein anderes Infrastrukturprojekt im Schienenverkehr habe leiden müssen. Auch mit der neuen Entwicklung sei eindeutig geregelt, dass das nicht zulasten weiterer Schieneninfrastrukturprojekte gehe.[425]

**12. Haben der Staatsregierung nach September 2022 nochmals aktualisierte Informationen zu Verzögerungen und/oder Kostensteigerungen vorgelegen?**

Von der Deutschen Bahn: Nein.[426]

## 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?**

Zwischen dem Ministerpräsidenten und dem Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn Dr. Richard Lutz gab es drei Zusammentreffen. Der Ministerpräsident lud zu drei Bahngipfeln ein.

Der erste fand am 02.07.2019 statt. Die von der Deutschen Bahn gewünschten Umplanungen wurden auch durch den Freistaat zustimmend zur Kenntnis genommen. Die Projektanpassung betraf den zusätzlichen Rettungsstollen zur Vermeidung von fünf Rettungsschächten in ungünstiger Innenstadtlage, die Projektanpassungen im Bereich des Ostbahnhofs durch Verlegung der dortigen Personenverkehrsstation und die Integrierte Gesamtlösung am Hauptbahnhof unter Integration eines U9-Vorhaltekörpers initiiert durch die Landeshauptstadt München. Letzteres bezeichnete Dr. Lutz als Jahrhundertchance für eine zukunftsgerichtete und integrierte Verkehrsplanung. Dass sich

423 Zeuge Kutzner, 08.05.2023, Bl. 84 und 95.
424 Zeuge Böhner, 12.05.2023, Bl. 161.
425 Zeuge Kutzner, 08.05.2023, Bl. 84 f.
426 Zeuge Huber, 21.04.2023, Bl. 62.

durch die Umplanungen eine Verzögerung und spätere Inbetriebnahme um zwei Jahre auf 2028 ergebe, sei von den Projektpartnern damals akzeptiert worden. Kostenseitig habe die Integrierte Gesamtlösung zu Zusatzkosten in Höhe von ca. 570 Mio. Euro geführt, welche sich die Landeshauptstadt München und der Freistaat Bayern teilen sollten. Die übrigen Projektänderungen seien damals beruhend auf Machbarkeitsstudien mit einer Kostenneutralität angenommen worden.[427]

Sodann erfolgte das zweite Zusammentreffen am 27.07.2022 auf Initiative des Ministerpräsidenten. Dabei habe es sich um einen reinen Informationsaustausch ohne Aussagen der Deutschen Bahn zu Terminen und Kosten gehandelt. Zu diesem Zeitpunkt seien dem Vorstandsvorsitzenden Dr. Richard Lutz derartige konkrete Angaben noch nicht möglich gewesen. Er habe lediglich allgemein darauf hingewiesen, dass die Baukosten höher würden und die Planungen sich verzögerten. Teilnehmer waren neben dem Ministerpräsidenten und dem Bahnchef Dr. Lutz auch der Staatsminister für Wohnen, Bau und Verkehr Christian Bernreiter, der Bahnvorstand für Finanzen / Controlling der DB Netz AG Jens Bergmann, der Oberbürgermeister der Landeshauptstadt München Dieter Reiter und der Landrat des Landkreises Ebersberg, sowie weitere Kabinettsmitglieder und Landräte der Verbundlandkreise.[428]

Und schließlich gab es ein Zusammentreffen am 29.09.2022, bei dem neben Dr. Lutz und dem Ministerpräsidenten auch die Staatsminister Bernreiter, Füracker und Aiwanger, sowie die Bahnvorstände Huber und Bergmann, der Konzernbevollmächtigte der DB AG für Bayern sowie der technische Projektleiter Kruschinski-Wüst für die Deutsche Bahn zugegen waren. Dr. Lutz erläuterte anhand einer Präsentation die zu erwartenden Verzögerungen bei der Inbetriebnahme, die zu erwartenden Kostensteigerungen, jeweils samt Ursachen, und die Initiative „Starke S-Bahn München“ als Gegensteuerung für die Verzögerungen bei der Inbetriebnahme. Die voraussichtliche Inbetriebnahme mit 2035, eventuell auch 2037, und die Kosten in Höhe von 7 Mrd. Euro erläuterte er ausführlich. Hierbei seien 5,5 Mrd. Euro Bau- und Planungskosten, sowie 1,5 Mrd. Euro Risikopuffer enthalten. Nicht enthalten in diesem Betrag seien Teuerungen, sowie die Kosten der Landeshauptstadt München. Die Gründe für die Entwicklung bei den Kosten seien insbesondere die drastisch gestiegenen Bau- und Materialpreise von rund 1 Mrd. Euro, dazu die umfassende Weiterentwicklung des Projekts in Höhe von 0,9 Mrd. Euro, unter anderem wegen der Integrierten Gesamtlösung und der neuen Trassenführung, und die längere Bauzeit – 0,4 Mrd. Euro –, sowie der deutlich erhöhte Risikopuffer.

Diese drei Termine sind nach Erinnerung des Zeugen Dr. Lutz die einzigen Gespräche, die er mit dem Ministerpräsidenten im Zusammenhang mit der 2. S-Bahn-Stammstrecke geführt hat. Vor dem 29.09.2022 hat er keine konkreten Angaben über aktualisierte Termin- und Kostenschätzungen gemacht.[429]

427 Zeuge Dr. Lutz, 12.5.2023, Bl. 5.

428 Zeuge Dr. Lutz, 12.05.2023, Bl. 6.

429 Zeuge Dr. Lutz, 12.5.2023, Bl. 7; Aktenliste Nr. 110a, Bl. 1 f.

**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?**

Die Kommunikationsblockadehaltung der Deutschen Bahn dem Staatsminister für Wohnen, Bau und Verkehr gegenüber zieht sich wie ein roter Faden durch das Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke.

Bereits der Beginn der Zusammenarbeit mit der Baubegleitung des Freistaats war durch eine Verweigerungshaltung seitens der Deutschen Bahn gekennzeichnet. Die Deutsche Bahn war es nicht gewohnt, dass jemand ihr „auf die Finger schaut“[430], die Baubegleitung wurde als „Störfaktor im System“[431] wahrgenommen. Die Baubegleitung war aufgrund fehlender Zurverfügungstellung der Daten durch die Deutsche Bahn gezwungen, eigene Schätzungen und eigene Kostenermittlungen abzugeben.

Das war nicht die eigentliche Aufgabe der Baubegleitung des Freistaats. Vielmehr sollte diese die Berechnungen der Deutschen Bahn auf Plausibilität prüfen. Man habe sehr lang von der Bahn keine eigene Kostenermittlung bekommen.[432] Man habe seitens der Baubegleitung des Freistaats darauf gedrungen, dass die Bahn eine Kostenermittlung vorlegt und sie mit den Zahlen der Baubegleitung konfrontiert. „Aber, ja, Sie brauchen die Bahn dazu. Die Bahn ist letztlich derjenige, der plant und baut“.[433] Der Zeuge Dr. Rauscher führte für die Baubegleitung aus, dass diese ständig Wünsche hinsichtlich Unterlagen oder Aussagen an die Bahn gerichtet habe. Sie selbst hätten keine Möglichkeit gehabt, dies durchzusetzen. Sie hätten sich dann Hilfe beim Auftraggeber – dem Freistaat Bayern – geholt.[434] Die Baubegleitung des Freistaats habe versucht Transparenz herzustellen, was zunächst aber seitens der Deutschen Bahn verhindert worden sei. In den ersten 2-3 Jahren nach Aufnahme ihrer Tätigkeit, habe die Baubegleitung das Gefühl gehabt, dass von Bahnseite quasi bewusst verhindert werde, dass Informationen an die Bauleitung weitergingen. In den Detailgesprächen hätten ihm die Kollegen öfter erzählt, dass Informationen bei der Bahn da seien, sie diese aber nicht bekämen. Dies habe sowohl für das Thema Termine, als auch Kosten gegolten.

Seit ca. einem Jahr herrsche in der Baubegleitung das Gefühl, die Informationsmöglichkeiten der Bahn sei besser geworden. Seit Herbst 2022 habe die Transparenz zugenommen.[435] Das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr unterstütze die Baubegleitung bei den nun initiierten und seit einiger Zeit laufenden Gesprächen zum Thema Datenübergabe und Strukturierung von Daten insbesondere durch seine Teilnahme.[436]

Da die Deutsche Bahn zu Beginn der Tätigkeit der Baubegleitung einen großen Zusatzaufwand befürchtet habe, um die Baubegleitung mit Informationen zu versorgen, habe sie diese zunächst einmal rundweg abgelehnt. Schließlich sei die Bahn nach dem Motto verfahren, wenn es unbedingt sein müsse, solle sich die Baubegleitung die Informationen selbst besorgen. Dann sei zwischen der Deutschen Bahn und dem Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr vereinbart worden, dass die Baubegleitung auf den

430 Zeuge Prof. Dr. Willberg, 24.3.2023, Bl. 62.
431 Zeuge Dr. Rauscher, 24.03.2023, Bl. 119.
432 Zeuge Prof. Dr. Willberg, 24.3.2023, Bl. 71.
433 Zeuge Prof. Dr. Willberg, 24.3.2023, Bl. 72.
434 Zeuge Dr. Rauscher, 24.3.2023, Bl. 93.
435 Zeuge Dr. Rauscher, 24.3.2023, Bl. 96 f.
436 Zeuge Dr. Rauscher, 24.3.2023, Bl. 120.

zentralen Datenserver der Bahn Zugriff erhalte. In den Folgemonaten habe die Baubegleitung Daten der Bahn heruntergezogen und nach ihren eigenen Bedürfnissen sortiert. Die Baubegleitung habe nie Gesamtterminpläne oder Gesamtkostenprognosen gefunden, sondern es sei für sie immer ein „Heuhaufen“ gewesen, in dem sie zu jedem Los die eine oder andere „Nadel“ gefunden habe, die ihr dann die Möglichkeit gegeben habe, gezielt nachzufragen oder Dinge entsprechend selbst zu bewerten. Tatsächlich habe sich die Baubegleitung viele Informationen einfach selbst geholt.[437]

Im Herbst 2022 habe die Baubegleitung zum ersten Mal Daten erhalten, die Gesamtkosten von 7 Mrd. Euro belegten. Die Aufbereitung dieser Daten sei jedoch so, dass sie zwar die Gesamtzahl erkennen könnten, die Informationen seien aber nicht so detailliert, dass die Baubegleitung sagen könne: „Wir haben es geprüft, und es stimmt“.[438] Auch hinsichtlich der Inbetriebnahme habe die Baubegleitung nie Unterlagen erhalten, in denen gestanden habe, die Bahn werde länger brauchen. Vielmehr habe die Baubegleitung aus der Recherche ihrer eigenen Dokumente, aus den Abläufen der Baustellen und aus den Jour-fix-Gesprächen festgestellt, dass die Abläufe nicht so schnell gingen, wie sie eigentlich hätten gehen sollen.[439] Die Baubegleitung habe festgestellt, dass verschiedene Meilensteine nicht eingehalten worden seien, habe dies moniert und dann eigene Prognosen angestellt. Letztendlich sei die Baubegleitung dann beim derzeitigen Inbetriebnahmetermin 2037 angekommen.[440]

Die deutlichsten Worte, um die Zusammenarbeit des Freistaats mit der Deutschen Bahn zu beschreiben, fand der Zeuge Dr. Baumgärtner. Er führte aus, die Bahn habe die Baubegleitung nicht gerade mit Informationen gefüttert und sie nicht gerade unterstützt.[441] Er habe ein System installiert, in welchem eigentlich die Daten von der Deutschen Bahn den Einschätzungen der Baubegleitung gegenübergestellt werden hätten sollen, so dass das Staatsministerium oder der Freistaat einen übersichtlichen Eindruck bekommen könne über das, was die Deutsche Bahn berichte und wie es die Experten einschätzten.[442] Er habe versucht, die Datenbanken entsprechend zu strukturieren und die Daten einzulesen und dazu die Daten der Bahn so zu transformieren und zu validieren, dass sie in sein System gepasst hätten. Die Daten der Deutschen Bahn seien aber ungeeignet gewesen, die Daten aus SAP seien einfach nicht brauchbar gewesen. So habe er seinen Auftrag, die Daten der Bahn in ihrem Gesamtzusammenhang auf Plausibilität zu prüfen, nicht erfüllen können. Dazu hätte er Daten haben müssen, die prüfbar gewesen wären. [443]

Die Baubegleitung habe von der Deutschen Bahn einen Zugang zum Dokumentenmanagement-System (Doxis) bekommen, sie sei aber nicht bereit gewesen, Informationen für die Baubegleitung zusammenzustellen. Stattdessen habe sie der Baubegleitung einen Zugang zum System ermöglicht und es ihr überlassen, sich herauszusuchen, was sie benötigte. Dies sei wie eine Nadel im Heuhaufen zu suchen gewesen. Das Dokumentenmanagement sei unendlich groß. Er selbst habe keinen Zugang zu diesem Doxis-System gehabt. Er habe lediglich Zugang zu einem Microsoft-SharePoint gehabt, auf dem gewisse Unterlagen abgelegt gewesen seien.[444] Es habe größte Schwierigkeiten mit der Datenbeschaffung von der Deutschen Bahn gegeben. Die Bahn habe nicht

437 Zeuge Dr. Rauscher, 24.3.2023, Bl. 98.
438 Zeuge Dr. Rauscher, 24.3.2023, Bl. 101.
439 Zeuge Dr. Rauscher, 24.3.2023, Bl. 103 f.
440 Zeuge Dr. Rauscher, 24.3.2023 Bl. 105.
441 Zeuge Dr. Baumgärtner, 24.3.2023, Bl. 132.
442 Zeuge Dr. Baumgärtner, 24.3.2023, Bl. 134.
443 Zeuge Dr. Baumgärtner, 24.3.2023, Bl. 134 f.
444 Zeuge Dr. Baumgärtner, 24.3.2023 Bl. 137.

offen kommunizieren wollen. Sie habe der Baubegleitung des Freistaats Zugang zu einer Unmenge von unstrukturierten und nicht verwendbaren oder relevanten Daten ermöglicht, ohne Kompass.[445] Der Zeuge Dr. Baumgärtner nimmt hier Bezug auf eine Äußerung der Deutschen Bahn in einer Besprechung vom 29.03.2019. Dort findet sich die Formulierung: „Zusätzliche Ausschreibung für ein Kostentool ist geplant. DB sieht das kritisch, Diskussionen zur Validierung von ausgewerteten Zahlen sollen vermieden werden".[446] Hierauf rekurriert Dr. Baumgärtner als symptomatisch für das Verhalten der Deutschen Bahn.[447]

Mit dem Zeugen Graf vom Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr sei immer wieder Thema gewesen, dass die Daten der Deutschen Bahn einfach ungeeignet seien und der Zugang dazu nur als eine Art „Beschäftigungstherapie" gedacht gewesen sei, nach dem Motto: „Wir geben denen etwas, damit sie sich erst mal daran abarbeiten können, aber keine Informationen haben." Den Zugang zum Doxis-System stellt Dr. Baumgärtner auf dieselbe Stufe. „Die Baubegleitung mit so vielen Unterlagen zuschütten, dass sie das Relevante gar nicht finden (…)".[448]

Von den anderen beteiligten Baubegleitungen habe er gehört, „dass die Deutsche Bahn nicht mehr alle Unterlagen in dieses Dokumentenmanagementsystem einstellt, weil dummerweise die Baubegleitung halt doch was in diesem großen Haufen von Dokumenten gefunden oder wiederholt Sachen gefunden hat, die der Bahn dann unangenehm waren".[449] Er könne sicher sagen, dass die Bahn nicht befördert habe, dass sich die Baubegleitung ein gutes Bild habe machen könne. Alle Baubegleitungen hätten dieses Thema gehabt, dass sie von der Bahn nicht die Informationen bekommen hätten, die sie gerne bekommen hätten. Seit Dezember 2022 sei ein Kommunikationsprozess in Gang gekommen. Erst jetzt könne man darüber reden und überhaupt zu Ergebnissen kommen.[450]

Der Zeuge Dr. Baumgärtner sieht das Problem nicht beim Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr. Das Problem sieht er in der Verweigerungshaltung der Deutschen Bahn.[451] Die Bahn lasse die Baubegleitung mit Daten „verhungern".[452] Seiner Ansicht nach hat die Deutsche Bahn ein furchtbares Datenchaos, an dessen Behebung die Deutsche Bahn mit Hochdruck arbeite. Die größte Schwierigkeit bestehe darin, die notwendige Datengranularität hinzubekommen.[453] Er rät dringend dazu, im Rahmen der Verhandlungen für den fünften Nachtrag zum Bau und Finanzierungsvertrag vom 08.04.2011 die Bahn zu verpflichten, entsprechende Informationen zu liefern. Da weder Projektstruktur noch Datenstruktur bei der Deutschen Bahn erkennbar sei, nutzten die Zugriffsrechte den Baubegleitungen nichts. Das System könne nicht fertig gemacht werden, der Auftrag der Baubegleitung damit nicht erfüllt werden.[454]

Die Baubegleitung des Freistaats kam in einer eigenen Einschätzung aufgrund der selbständig herausgesuchten Daten in ihrer ersten Ergebnisvorstellung am 08.11.2019 zu

445 Zeuge Dr. Baumgärtner, 24.3.2023, Bl. 138.
446 Aktenliste Nr. 181, Bl. 1.
447 Zeuge Dr. Baumgärtner, 24.3.2023, Bl. 138.
448 Zeuge Dr. Baumgärtner, 24.03.2023, Bl. 139.
449 Zeuge Dr. Baumgärtner, 24.3.2023, Bl. 140.
450 Zeuge Dr. Baumgärtner, 24.03.2023, Bl. 141.
451 Zeuge Dr. Baumgärtner, 24.3.2023, Bl. 153.
452 Zeuge Dr. Baumgärtner, 24.3.2023, Bl. 156.
453 Zeuge Dr. Baumgärtner, 24.03. 2023 Bl. 153 f.
454 Zeuge Dr. Baumgärtner, 24.3.2023, Bl. 157 ff.

einer möglichen Verschiebung der Inbetriebnahme auf 2033.[455] Die Deutsche Bahn wurde daraufhin unmittelbar um Stellungnahme gebeten.

Im Rahmen einer Abstimmung erster Ergebnisse der Baubegleitung mit der Deutschen Bahn wurde am 10.12.2019 ein erheblicher Dissens festgehalten.[456] Der damals noch zuständige Projektleiter der Deutschen Bahn Kretschmer beharrte auf einer Inbetriebnahme 2028 und meldete Zweifel an der Befähigung der Baubegleitung an.[457]

Diesen Inbetriebnahmezeitpunkt wiederholte die Baubegleitung in der zweiten Ergebnisvorstellung vom 10.03.2020, worüber die Deutsche Bahn zeitnah informiert wurde. So funktionierte der Informationsfluss grundsätzlich: die Baubegleitung nahm aufgrund der spärlichen Daten, die ihr von der Deutschen Bahn zur Verfügung gestellt wurden, Schätzungen vor, teilte diese der Projektleitung der Deutschen Bahn mit. Diese nahm die Ergebnisse der Baubegleitung zur Kenntnis.

In den Lenkungskreissitzungen gab es seitens des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr mehrfach die Nachfrage, wie lange die Bahn für die Überarbeitung dieser Planungen noch benötige. Insofern gab es Kritik durch die Vertreter des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr. Die Eilbedürftigkeit wurde adressiert. Man habe sich darauf vereinbart, dass die Deutsche Bahn erst eine ausreichende Planungssicherheit brauche, um dann auch Termine und Kosten in ihrer Gesamtheit neu darzustellen. Seitens des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr sei hier der Finger in die Wunde gelegt worden.[458]

Das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr versuchte auf mehreren Wegen, Informationen zu Zeit- und Kostenplänen einzufordern. Auch im Rahmen des Lenkungskreises, grundsätzlich zweimal jährlich. Ansonsten nutzte der Referatsleiter Kutzner jede Gelegenheit – im wöchentlichen Rhythmus – die Bahn aufzufordern, belastbare Aussagen zu Zeit- und Kostenplänen zu kommunizieren. Dies erfolgt im Wesentlichen durch Telefonate.[459]

Der ehemalige Vorstand für Infrastruktur der DB Netz AG Prof. Dr. Dirk Rompf sah den Freistaat bei der Ausübung der Kontrolle und Zielvorgaben hinsichtlich Zeit- und Kostenrahmen des Projekts im Vergleich zu anderen Bundesländern „an der Spitze der Bewegung“. Er bestätigte auch eine engmaschige Begleitung des Projekts durch das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr im Lenkungskreis. Die Deutsche Bahn habe dem Freistaat diese Tätigkeit durch ihre Blockadehaltung erheblich erschwert. Hierfür hatte Prof. Dr. Rompf ein relativ begrenztes Verständnis und äußerte dies auch innerhalb der Deutschen Bahn dem Zeugen Kretschmer gegenüber.[460]

In der dritten Ergebnisvorstellung vom 28.04.2020 schätzte die Baubegleitung des Freistaats die Kosten auf 5,2 Mrd. Euro, hinsichtlich des Inbetriebnahmezeitpunkts wiederholte die Baubegleitung ihre bisherigen Schätzungen. Die Deutsche Bahn wurde über die Ergebnisse der dritten Ergebnisvorstellung informiert und aufgefordert, hierzu zeitnah Stellung zu nehmen. Mit Vermerk vom 03.06.2020 wurde die Hausspitze des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr informiert. Am 15.06.2020 fand ein Gespräch des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr mit der Deutschen

455 Aktenliste Nr. 6, Bl. 2.
456 Aktenliste Nr. 145, Bl. 62.
457 Aktenliste Nr. 159, Bl. 1.
458 Zeuge Bergmann, 20.04.2023, Bl. 17 f.
459 Zeuge Kutzner, 08.05.2023, Bl. 63.
460 Zeuge Prof. Dr. Rompf, 8.5.2023, Bl. 129 und 139.

Bahn statt, in der die Deutsche Bahn über die Ergebnisse der Baubegleitung informiert wurde.[461]

Am 25.09.2020 fand die Besprechung zwischen der Deutschen Bahn und dem Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr statt, das den endgültigen „Cut“ in der Kommunikationspolitik der Deutschen Bahn dem Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr gegenüber darstellte. Teilnehmer der Besprechung waren für die Deutsche Bahn der Leiter Großprojekte Süd der DB Netz AG, der Gesamtprojektleiter Kruschinski-Wüst und Frau Raczinski, die Leiterin Finanzen/Controlling 2. S-Bahn-Stammstrecke München. Auf Seiten des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr nahm der Abteilungsleiter der Abteilung Z in Vertretung des Amtschefs, die Zeugen Neuner, Röhrig, Kutzner, Graf und ein Vertreter des Amtschefbüros teil.[462] Die Deutsche Bahn ging darin von einer Inbetriebnahme im Jahr 2034 aus und schlug Gegensteuerungsmaßnahmen vor, die zu einer Beschleunigung von insgesamt zwei Jahren führen könnten. Diese Gegensteuerungsmaßnahmen wurden seitens der Baubegleitung als nur schwer erreichbar und wenig effektiv erachtet. Hinsichtlich der Kosten ging die Deutsche Bahn davon aus, dass diese nicht unter der Prognose der Baubegleitung von 5,2 Mrd. Euro blieben. Es bestünden aber noch zu viele Unklarheiten, um eine präzise und seriöse Kostenaussage treffen zu können. Dies sei voraussichtlich Ende November 2020 möglich. Vereinbart wurde, die Terminplanung der Baubegleitung am 30.09.2020 vorzustellen.[463] In diesem Termin wiederholte die Deutsche Bahn ihre Angaben vom 25.09.2020.

Am 05.10.2020 fand am Rande eines Termins in Nürnberg ein Gespräch zwischen Staatsministerin a. D. Kerstin Schreyer und dem damaligen Infrastrukturvorstand Ronald Pofalla statt. In diesem Gespräch informierte Staatsministerin a.D. Schreyer Herrn Pofalla über die im Termin vom 25.09.2020 kommunizierten Ergebnisse seiner Projektleitung, die sich mit den Berechnungen der Baubegleitung ziemlich genau deckten.[464] In ihrem Schreiben an Herrn Pofalla vom 07.10.2020 fasste Staatsministerin a.D. Schreyer den Inhalt und die Reaktionen der Beteiligten zusammen. Demnach hätten die Neuigkeiten hinsichtlich voraussichtlicher Inbetriebnahme und voraussichtlichen Kosten bei ihr „Bestürzung“ ausgelöst.[465] In seinem Antwortschreiben vom 13.10.2020 relativierte Herr Pofalla die Angaben seiner Projektleitung und stellte sie lediglich als „erste Diskussionsbasis“ in den Raum.[466]

Weil Informationen aus dem Termin vom 25.09.2020 an die Presse und damit an die Öffentlichkeit geraten waren, wurde seitens der Deutschen Bahn fortan die Marschroute ausgegeben, dass keine Angaben zu Terminen und Kosten mehr gemacht würden, bis valide Aussagen möglich seien. Dies bestätigten die Zeugen Kruschinski-Wüst, Prof. Dr. Rompf, Bergmann, Huber und Pofalla. Die Zeugen gaben übereinstimmend an, dass fortan trotz vehementen Drängens des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr auf Informationen den Akteuren der Deutschen Bahn ein „Maulkorb“ verpasst worden sei.[467]

Der Zeuge Pofalla begründete diese Blockadehaltung dem Freistaat gegenüber mit schlechten Erfahrungen aus der Vergangenheit. Aus diesen habe er für sich den Schluss gezogen, dass die Mitteilung von Zwischenständen größere Kollateralschäden

461 Aktenliste Nr. 145, Bl. 62 f.
462 Aktenliste Nr. 262, Bl. 2.
463 Aktenliste Nr. 262, Bl. 2 f.
464 Zeuge Schütz, 15.05.2023, Bl. 17.
465 Aktenliste Nr. 375, Bl. 35 ff.
466 Aktenliste Nr. 375, Bl. 69 ff.
467 Aktenliste Nr. 145, Bl. 63; Zeuge Pofalla, 10.05.2023, Bl. 54.

anrichte als fehlende Information. Da sei er eisern. Solange die Untersuchung zum Gesamtwertumfang nicht fertig sei, gebe es keine Auskünfte zu konkreten Terminen oder Kosten.[468] Auch nicht dem Auftraggeber, dem Freistaat Bayern, gegenüber. Daher habe er nach Kenntnisnahme des Briefs der Staatsministerin a. D. Schreyer vom 07.10.2020 die Erstellung eines Gutachtens zum Gesamtwertumfang (GWU) in Auftrag gegeben. Erst mit dem Ergebnis dieser Untersuchung zum GWU lägen valide Zahlen zu Terminen und Kosten vor, die sodann an den Auftraggeber, den Freistaat Bayern, übermittelt werden könnten. Herr Pofalla hielt hierfür einen Zeitpunkt nicht vor Herbst 2021 für realistisch. „Diesen Spagat – ich verstehe beide Seiten –, den muss man aushalten. In der Zeit gab es nichts zu kommunizieren. Während der GWU-Überprüfung musste man das Ergebnis abwarten“. [469]

Die Mitteilung von Zwischenständen an den Auftraggeber, den Freistaat Bayern, sei entsprechend seiner grundsätzlichen Einstellung, erst nach Fertigstellung der Untersuchung zum GWU Daten konkret zu benennen, ebenso wenig veranlasst gewesen. Er halte es für abwegig zu glauben, dass derartige Informationen beim Auftraggeber verblieben. Daher sei der Auftraggeber ebenso wie die Öffentlichkeit erst über valide Zahlen zu informieren.[470] Er könne sich überhaupt nicht erinnern, nach 2019 bis zu seinem Ausscheiden bei der Deutschen Bahn Ende April 2022 neue Inbetriebnahmezeitpunkte oder Kostensteigerungen benannt zu haben.[471]

Pofalla resümierte, dass die Deutsche Bahn ab dem Zeitpunkt des Abschlusses der Inbetriebnahmeprüfung und der Kostenprüfung am 28.09.2022 den Aufsichtsrat und am 29.09.2022 den Freistaat Bayern informiert habe. An diesem Tag sei auch die Öffentlichkeit informiert worden.[472] In dieser Information wurde eine Kostenberechnung von rund 7 Mrd. Euro, davon rund 1,5 Mrd. Euro Risikokosten (Preisstand 2021) und eine Inbetriebnahme zwischen 2035 und 2037 avisiert.[473]

Er verstehe den Drang der Öffentlichkeit nach Information, dieser sei aber schwer in Einklang zu bringen mit langwierigen Inbetriebnahmeprüfungen und Kostenprüfungen, die sich häufig über Jahre hinzögen. Es ginge nicht um Vertuschen, sondern um die Schaffung einer seriös ermittelten Grundlage, die man dann auch in der Öffentlichkeit vertreten könne.[474] Er habe selbst im Hinblick auf den drohenden Baustopp im Sommer/Herbst des Jahres 2022 keine Inbetriebnahmezeitpunkte und keine Kostenhöhe genannt, da die Überprüfung derselben zwar vor ihrem Abschluss gestanden habe, zu diesem Zeitpunkt aber noch nicht endgültig abgeschlossen gewesen sei.[475] Im Übrigen sehe er sich nicht gezwungen, konkrete Zahlen zu Terminen oder Kosten dem Freistaat Bayern gegenüber zu benennen, nur weil die Baubegleitung desselben solche gefordert und eigene präsentiert habe. Bei dem Zusammentreffen mit Staatsministerin a.D. Schreyer in Nürnberg am 05.10.2020 habe er erkannt, dass nun gehandelt werden müsse und daher die GWU in Auftrag gegeben. Bis zum Vorliegen der fertigen GWU habe es nichts zu kommunizieren gegeben.[476]

468 Zeuge Pofalla, 10.5.2023, Bl. 29.
469 Zeuge Pofalla, 10.05.2023, Bl. 54.
470 Zeuge Pofalla, 10.05.2023, Bl. 62.
471 Zeuge Pofalla, 21.04.2023, Bl. 44.
472 Zeuge Pofalla, 21.04.2023, Bl. 16.
473 Aktenliste Nr. 512, Bl. 5.
474 Zeuge Pofalla, 21.04.2023, Bl. 16.
475 Zeuge Pofalla, 21.04.2023, Bl. 14.
476 Zeuge Pofalla, 10.05.2023, Bl. 54.

Bis zu dem Zeitpunkt bzw. Ende 2021/Anfang 2022 stand die Deutsche Bahn auch für ein Spitzengespräch nicht zur Verfügung, obwohl dieses seitens des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr vehement für Ende 2020 gefordert worden war.[477] In diesem Spitzengespräch zwischen dem Ministerpräsidenten und Herrn Pofalla wollte die Deutsche Bahn ihre neuen Zahlen exklusiv präsentieren. Die Staatsregierung erkannte die Aussichtslosigkeit des stetigen Drängens.[478] Zwischen Bundestagswahl im Herbst 2021 und Landtagswahlen im Herbst 2023 wolle Pofalla mit den Ergebnissen an die Öffentlichkeit gehen.[479] Die Bundestagswahl selbst habe bei diesem Zeitplan keine Rolle gespielt. Dies sei mit dem Freistaat Bayern auch nicht thematisiert worden. Er selbst habe keine verzögernde Herangehensweise seitens des Freistaats wahrgenommen.[480]

Auch dem früheren Amtschef im Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr Schütz gegenüber sei die Bundestagswahl nie thematisiert worden, von keiner Seite. Vorherrschend zur damaligen Zeit sei das Thema „Corona“ gewesen.[481]

Dies deckt sich mit den Angaben des Zeugen Kutzner, der angab, stetig wöchentlich auf Arbeitsebene bei der Deutschen Bahn nachgefragt zu haben.[482] Auch der Zeuge Kruschinski-Wüst konnte keine Änderung im Nachfrage- und Forderungsverhalten des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr feststellen.[483]

Der Zeuge Bergmann bestätigte, dass den Handelnden der Deutschen Bahn in einem Schreiben des Herrn Pofalla ein „Maulkorb“ als Reaktion auf die Angaben zur Inbetriebnahme im Termin vom 25.09.2020 verpasst worden sei. Ausweislich des Schreibens sollten dadurch Missverständnisse vermieden und erst ein gesicherter Stand der Planung erreicht werden, bevor die Deutsche Bahn wieder Auskünfte zu Terminen oder Kosten geben würde. Er bestätigte damit den Begriff des „Maulkorbs“ durch Herrn Pofalla.[484]

Mit seiner Aufgabenübernahme zum 01.07.2022 versuchte der neue Infrastrukturvorstand Huber, eine digitale Schnittstelle zu etablieren, über die die Baubegleitung Einblicke in Planung und Kalkulation der Deutschen Bahn nehmen kann, um sich so ein umfassendes Bild machen zu können.[485] Er versuchte mit der Baubegleitung Verfahren und Methoden zu finden, die zu einem miteinander Arbeiten führen und sich die Arbeit gegenseitig erleichtern sollten.[486]

Ebenso wie Pofalla zeigt auch Dr. Lutz Verständnis dafür, dass die politischen Entscheidungsträger und die Öffentlichkeit ein hohes Interesse an Informationen zu aktuellen Terminen und Kostenschätzungen hätten. Das sei auch berechtigt. Es mache aber keinen Sinn, wenn Arbeitsstände kommuniziert würden, die noch nicht alle Informationen enthielten und hinsichtlich des Härtegrads und Reifegrads noch validiert werden müssten. Die Folge wäre, dass die Deutsche Bahn dann kontinuierlich über verschiedene Zeit- und Kostenpläne diskutieren müsste und damit an Glaubwürdigkeit nicht nur bei den Projektpartnern, sondern auch in der Öffentlichkeit verlieren würde. Mit dem seit

477 Aktenliste Nr. 145, Bl. 721, Bl. 933 f.
478 Aktenliste Nr. 145, Bl. 934.
479 Aktenliste Nr. 145, Bl. 63.
480 Zeuge Pofalla, 10.05.2023, Bl. 42 und Bl. 66.
481 Zeuge Schütz, 15.05.2023, Bl. 20 f.
482 Zeuge Kutzner, 08.05.2023, Bl. 63.
483 Zeuge Kruschinski-Wüst, 17.04.2023, Bl. 114.
484 Zeuge Bergmann, 20.04.2023, Bl. 30.
485 Zeuge Huber, 21.04.2023, Bl. 63.
486 Zeuge Huber, 21.04.2023, Bl. 64.

September 2022 vorliegenden Ergebnis habe die Deutsche Bahn eine stabile Basis, auf der sie das Projekt in den kommenden Jahren mit Erfolg umsetzen könne.[487]

Diese Kommunikationspolitik der Deutschen Bahn führte beim Auftraggeber, dem Freistaat Bayern, dazu, dass ihm eine Darstellung der Kosten- und Zeitpläne nach außen verunmöglicht wurde. Der Freistaat verfügte stets nur über Schätzungen seiner Baubegleitung. Mit derartigen Schätzungen an die Öffentlichkeit zu gehen, wäre unseriös. Solange nicht hundertprozentig klar sei, was das Projekt 2. Stammstrecke koste, sei keine Kommunikation nach außen möglich. Die Deutsche Bahn müsse Zahlen liefern und verbriefen. Bis dahin sei nichts veranlasst. Die Lage sei so, als ob überhaupt keine Zahlen vorlägen, eine „Nichtbasis".[488] Die im Jahr 2019 durch die Deutsche Bahn kommunizierte Kostenneutralität der Projektanpassungen, die Staatsminister a.D. Dr. Hans Reichhart an die Staatskanzlei weitergegeben hatte, realisierte sich nicht. Aus heutiger Sicht seien die Einschätzungen damals nach eigenem Dafürhalten der Deutschen Bahn zu optimistisch gewesen.[489] Die damaligen Informationen seien offenbar auf Sand gebaut gewesen.[490]

Der Freistaat plane und baue nicht, sondern finanziere das Projekt – so wie der Bund. Die Lage sei unübersichtlich gewesen, es hätten valide Zahlen von der Deutschen Bahn gefehlt. Die Bahn als Vorhabenträgerin und Bauherrin habe die Staatsregierung „am ausgestreckten Arm verhungern lassen".[491] Der Zeuge Dr. Herrmann verwies ebenso wie Staatsminister Füracker auf das Ressortprinzip. Zuständig sei das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr. Die Staatskanzlei sei punktuell mit dem Thema befasst gewesen. Seitens des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr sei anlassbezogen einige Male im Kabinett regelmäßig berichtet worden. Die Kommunikation habe grundsätzlich zwischen dem Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr und der Deutschen Bahn stattgefunden. Die Staatskanzlei sei hieran grundsätzlich nicht beteiligt gewesen.

Man sei davon abhängig gewesen, dass die Deutsche Bahn Zahlen liefere. Dies habe sie nicht getan. Man könne nur eine vernünftige, solide Datenbasis politischen Entscheidungen zugrunde legen, insbesondere hinsichtlich nicht mehr zu korrigierenden dauerhaften Entscheidungen. Hier müsse man Ruhe bewahren, die Lage richtig einschätzen und dann besonnene Entscheidungen treffen. Der Freistaat habe nicht geplant und nicht gebaut, er sei nur wie der Bund Geldgeber gewesen. Die Lage zur 2. Stammstrecke sei unübersichtlich gewesen, es habe an einer konkreten und validierten Datengrundlage der zuständigen Deutschen Bahn AG gefehlt. In einer solch unübersichtlichen Situation würde niemand ernsthaft empfehlen, eine Pressekonferenz oder sonstige Verlautbarungen zu diesem Thema zu machen. Es sei kein seriöses staatliches Handeln, die Öffentlichkeit auf der Basis von „Vielleicht-Daten" zu informieren. Die Kommunikationshoheit habe bei der Deutschen Bahn gelegen.[492] Die Staatsregierung habe keinerlei Kommunikationshoheit über die Daten der Deutschen Bahn gehabt.

Staatsminister Dr. Herrmann verwies darauf, dass die Staatskanzlei kein Fachministerium sei. Sie sei auch nicht sachbearbeitend tätig. Innerhalb der Staatskanzlei herrsche eine Trennung zwischen Fachebene und politischer Ebene. Die Fachebene seien Beamte, die das Projekt fachlich bewerteten, die Politik treffe die Entscheidungen. Die Ebenen dürften nicht vermischt werden. Die Staatskanzlei sei keine Fachbehörde, kein

487 Zeuge Dr. Lutz, 12.05.2023, Bl. 9.
488 Zeuge Dr. Herrmann, 26.05.2023, Bl. 5.
489 Zeuge Dr. Lutz, 12.05.2023, Bl. 9.
490 Zeuge Böhner, 12.5.2023, Bl. 170.
491 Zeuge Dr. Herrmann, 26.05.2023, Bl. 8 und 4.
492 Zeuge Dr. Herrmann, 26.05.2023, Bl. 7.

Fachministerium. Die Staatskanzlei sei nicht sachbearbeitend tätig, sei eine Eskalationsstufe höher, die Federführung liege bei den Fachministerien.[493] Der Bau der 2. Stammstrecke durch die Deutsche Bahn sei ein fachliches Thema, grundsätzlich kein politisches Thema.

Die Staatskanzlei habe das Projekt stets gewollt. Dieses sei alternativlos. Alles habe davon abgehangen, dass die Deutsche Bahn endlich einmal valide Zahlen liefere. Die Staatsregierung habe keine Handhabe gehabt, die Deutsche Bahn zur Lieferung der Zahlen zu zwingen. Große Gipfeltreffen hätten ohne konkrete Zahlen nichts genutzt. Ohne valide Datenbasis sei es ein „Stochern im Nebel“[494] gewesen. Die Staatsregierung habe Druck gemacht und versucht, die Deutsche Bahn zur Lieferung konkreter Zahlen zu drängen. Nur Gipfeltreffen, bei denen valide, verlässliche und quasi verbriefte Zahlen geliefert würden, machten Sinn. Da die Deutsche Bahn dem Freistaat aber renitent und andauernd keine Fakten geliefert habe, habe es die Staatsregierung als sinnlos angesehen, ununterbrochen darauf zu drängen. Man habe das Vorgehen der Deutschen Bahn notgedrungen geduldet. Alles andere wäre blinder Aktionismus gewesen.[495]

Er wies darauf hin, dass die vergangenen Jahre vorrangig durch Corona geprägt gewesen seien. Er priorisiere die Angelegenheiten stets und gehe nach dem Prinzip „first things first“ vor.[496] Ein fachliches Thema könne zerstört werden, wenn es zum falschen Zeitpunkt komme, es könne großen Schaden nehmen, wenn es zur Unzeit in die politische Debatte geriete.

Diese Einschätzung teilte der zuständige Referatsleiter in der Staatskanzlei Beier. Man müsse sorgfältig abwägen, ob man ein Projekt ohne Fakten, ohne fundierte Grundlage, nur auf der Basis von Mutmaßungen und Grobschätzungen an die Öffentlichkeit zerre.[497]

In der Ministerratssitzung vom 01.10.2020 habe Staatsministerin a.D. Schreyer eine Warnung positioniert, habe aber leider keine fundierten Zahlen mitteilen können. Diese habe ausschließlich nur ganz allein die Deutsche Bahn AG liefern können – und genau das habe sie nicht getan.[498]

Man habe mit den vagen Angaben, es werde teurer und dauere länger, keine seriöse politische Entscheidung treffen können. Da hätte man auf Sand gebaut. Man habe es als sinnvollere Alternative gesehen, zuzuwarten und eine politische Entscheidung dann zu treffen, wenn die zuständige Stelle – die Deutsche Bahn – die dazu erforderliche Datenbasis geliefert habe. Die Staatsregierung habe alles getan, um die Deutsche Bahn zu drängen, um das Projekt voranzubringen. Gleichzeitig habe sie kein „Bohei“ machen wollen, sodass die Bevölkerung das Projekt ablehne. So könne man ein Thema zerstören. Die Staatsregierung habe verantwortungsvoll gehandelt. [499] Die Öffentlichkeit könne man nicht auf der Basis von „Vielleicht-Daten“ informieren.[500]

Dies deckt sich mit der Einschätzung des ehemaligen Amtschefs im Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr Schütz, der angab, dass man nur bestimmte Meilensteine

493 Zeuge Dr. Herrmann, 26.05.2023, Bl. 15.
494 Zeuge Dr. Herrmann, 26.05.2023, Bl. 17.
495 Zeuge Dr. Herrmann, 26.05.2023, Bl. 43.
496 Zeuge Dr. Herrmann, 26.05.2023, Bl. 54.
497 Zeuge Beier, 15.05.2023, Bl. 125 f.
498 Zeuge Dr. Herrmann, 26.05.2023, Bl. 60.
499 Zeuge Dr. Herrmann, 26.05.2023, Bl. 46.
500 Zeuge Dr. Hermann, 26.5.2023, Bl. 7.

kommunizieren könne. Sonst entstehe ein Chaos. Er habe mit einer konsolidierten Kostenschätzung gemeinsam mit der Deutschen Bahn und dem Ministerpräsidenten an die Öffentlichkeit gehen wollen. Mit diesem Ergebnis hätte man dann eine gewisse Zeit leben können. Man habe vermeiden wollen, sich dauernd selbst korrigieren zu müssen. Die Deutsche Bahn habe sich noch Zeit ausbedungen. Man habe Chaos vermeiden wollen. Man habe Zahlen gebraucht, die im Einklang mit dem Bauherrn Deutsche Bahn stünden. Es habe für das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr keinen Sinn gemacht, seine geschätzten Zahlen in den Landtag zu tragen, wo die Deutsche Bahn dann auf ihren Bisher-Angaben beharre. [501]

Der frühere Amtschef im Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr Schütz habe öfter mit Herrn Pofalla telefoniert „als die Finanzierung eng wurde“, insbesondere Anfang 2022, als der Baustopp drohte. Das Eisenbahnbundesamt hatte die Zahlungen eingestellt, bis es von der Deutschen Bahn endgültig offizielle Zahlen erhielte. Herr Pofalla habe Herrn Schütz gegenüber geäußert, dass man nicht wieder mit irgendwelchen Halbwahrheiten rausgehen wolle, sondern mit konsolidierten Fakten. Er solle sich noch ein paar Monate gedulden, dann machten sie „den großen Aufschlag“. Dann bekäme der Freistaat die Zahlen endgültig.[502] Die vertragliche und die verfassungsrechtliche Situation empfindet Herr Schütz als unbefriedigende Konstruktion. Die Deutsche Bahn setze das Projekt als Monopolist um. Es dürfe kein anderer umsetzen.[503]

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Staatsregierung sich stets bemühte, valide Zahlen von der Deutschen Bahn zu erhalten, die Landeshauptstadt München zu einer Entscheidung hinsichtlich der Vorhaltemaßnahmen für die U9 zu bringen, den Bund im Kampf um konsolidierte Daten der Deutschen Bahn ins Boot zu holen und in der Zwischenzeit bis zur Fertigstellung der 2. Stammstrecke bereits ein Konzept „Entlastung für München“ zu etablieren. Die Deutsche Bahn ließ die Staatsregierung aber „am ausgestreckten Arm verhungern“, die Landeshauptstadt München wartete ihrerseits auf belastbare Zahlen der Deutschen Bahn und auf eine Einigung mit ihr hinsichtlich der Kostenverteilung betreffend die „Zusätzlichen Maßnahmen“ und der Bund sah sich lediglich als Finanzier und nicht veranlasst, auf die Deutsche Bahn – sein 100 %-iges Tochterunternehmen – einzuwirken. Ziel der Staatsregierung war es stets, das Projekt 2. Stammstrecke möglichst zügig und möglichst günstig voranzutreiben.[504]

Der Ministerpräsident bekannte sich in seiner Zeugeneinvernahme klar zu dem Jahrhundertbauwerk 2. S-Bahn-Stammstrecke. Dieses stelle die Hauptschlagader für den Großraum München dar, sei aber ein (gesamt-)bayerisches Projekt. Der Nutzen gehe damit über den Ballungsraum München hinaus. Das Projekt sei auch dringend notwendig, da das aktuelle S-Bahn-System komplett überlastet sei. Die Pendlerinnen und Pendler bräuchten die 2. S-Bahn-Stammstrecke, die Umwelt brauche sie auch. Sonst drohe ein Verkehrs- bzw. Umweltinfarkt.[505]

Die Kernfrage sei, wer für was verantwortlich sei. Er betonte, dass der Freistaat nicht plane und nicht baue, er zahle nur. Die Deutsche Bahn als Bauherrin entscheide. Maßgeblich seien die Zahlen der Deutschen Bahn. Solange die Staatsregierung nicht 100 % der Fakten habe, mache es keinen Sinn zu spekulieren. Spekulationen seien kein Stilmittel, mit dem man an die Öffentlichkeit gehe.

501 Zeuge Schütz, 15.05.2023, Bl. 17, 38 und 54.
502 Zeuge Schütz, 15.05.2023, Bl. 19.
503 Zeuge Schütz, 15.05.2023, Bl. 63.
504 Zeuge Dr. Herrmann, 26.05.2023, Bl. 71.
505 Zeuge Dr. Söder, 15.06.2023, Bl. 4.

Die Deutsche Bahn lasse sich nicht beeindrucken. Sie sei schlechte Presse gewohnt, diese schocke sie nicht. Er sei der Ansicht, dass Kooperation besser sei als Konfrontation.[506] Es habe keinen Sinn gemacht, auf die Deutsche Bahn Druck auszuüben, die Zahlen zu kommunizieren. Man sehe dies anschaulich daran, dass der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn Dr. Lutz am 27.07.2022 zum Spitzengespräch nach München gekommen sei - ohne Zahlen im Gepäck. Dr. Lutz habe in dieser Pressekonferenz auch öffentlich kommuniziert, dass die Deutsche Bahn keine Zahlen vorlegen könne. Er habe sinngemäß gesagt: „Ihr könnt euch noch so aufregen, wir haben die Zahlen nicht, ich kann sie euch nicht geben“. [507] Es sei eine nationale Erfahrung mit der Deutschen Bahn, dass Schimpfen „0,0“ bei der Deutschen Bahn bewege. Erst mit verlässlichen Zahlen könne man arbeiten.[508]

Bis 2019 habe das Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke keine große Rolle für ihn gespielt, es habe alles nach Plan zu laufen geschienen. Erst mit den Umplanungen, die durch die Deutsche Bahn und die Landeshauptstadt München gewünscht worden seien, seien Probleme entstanden. Zu diesem Zeitpunkt habe die Deutsche Bahn versichert, dass der Zeit- und Kostenrahmen trotz der Umplanungen eingehalten würde. Darauf habe sich die Staatsregierung verlassen. Sie sei aber nicht naiv gewesen, was man an der Installierung der Baubegleitung sehe.[509]

Im Jahr 2020 habe es erste Indizien gegeben, dass die Inbetriebnahme später erfolgen könne und die Kosten steigen könnten. Daher habe man dies im Kabinett thematisiert. Die Sorge sei da gewesen, Zahlen habe es nicht gegeben. Für das zuständige Ressort, die zuständige Staatsministerin a. D. Schreyer, habe es die Rückendeckung der Staatsregierung gegeben. Es sollten valide Zahlen ermittelt werden, auf deren Basis habe man entscheiden wollen.

Im Jahr 2022 habe es sowohl im Bundesministerium für Digitales und Verkehr, als auch im Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr eine neue Hausspitze gegeben. Die Indizien hätten sich verdichtet. Deswegen habe er im März 2022 einen (Brand-)Brief an den Bundesminister Dr. Volker Wissing und an den Chef der Deutschen Bahn Dr. Richard Lutz geschrieben.

Aufgrund der Bedeutung des Projekts 2. Stammstrecke für den Freistaat Bayern habe er selbstverständlich beim Spitzengespräch am 30.06.2022 mit Bundesminister Dr. Wissing auch darüber sprechen wollen – wie über das Aus für das Deutsche Zentrum für Mobilität in München.[510]

Wichtig sei für ihn das Schreiben des Parlamentarischen Staatssekretärs im Bundesministerium für Digitales und Verkehr vom 06.07.2022 gewesen. Darin habe der Bund erklärt, er bleibe hinsichtlich seiner Kostenbeteiligung bei dem Vereinbarten.[511]

Er habe die Deutsche Bahn dann nochmals einbestellt, das Spitzentreffen am 27.07.2022 habe dann stattgefunden. Der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn Dr. Lutz sei gekommen, aber ohne Zahlen. Im Herbst 2022 seien die Zahlen dann da gewesen.

506 Zeuge Dr. Söder, 15.06.2023, Bl. 4 f.
507 Zeuge Dr. Söder, 15.06.2023, Bl. 46.
508 Zeuge Dr. Söder, 15.06.2023, Bl. 14.
509 Zeuge Dr. Söder, 15.06.2023, Bl. 5.
510 Zeuge Dr. Söder, 15.06.2023, Bl. 6.
511 Zeuge Dr. Söder, 15.06.2023, Bl. 109; Aktenliste Nr. 47, Bl. 19 f.

Grundsätzlich sei es nicht überraschend, dass Projekte solcher Dimension teurer würden und länger dauerten. Alle Bauprojekte in der Bundesrepublik Deutschland würden teurer. Ein Abbruch des Projekts sei unverantwortlich, es entstünden enorme Kosten – ohne, dass es eine Lösung für München und die Region gebe. Auch ein Baustopp sei widersinnig. Sinnvoll sei ein Weiterbau unter engmaschiger Begleitung durch den Landtag – den Unterausschuss 2. Stammstrecke. Das Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke sei kein „Skandal“, sondern eine enorme Herausforderung. Es sei ein Muss für München und ganz Bayern.

Er habe drei Bahngipfel einberufen, die Basis müsse das zuständige Ressort geben, auf dieser könne das Kabinett dann entscheiden.

Er verwies für die Jahre 2020/2021 auf die unvorhergesehenen und gewaltigen Herausforderungen durch die Corona-Pandemie. In diesem Zeitraum habe die Rettung des Landes, die Rettung von Menschenleben im Vordergrund gestanden. Einen Zusammenhang der Sachbehandlung mit eventuellen Ambitionen innerhalb des Bundestagswahlkampf bezeichnete er als „Quatsch“. Ein Spitzengespräch im Jahr 2021 habe keinen Sinn gemacht, da es keinen neuen Sachstand gegeben habe. Auch in dieser Zeit hätten einfach Zahlen und Beweise seitens der Deutschen Bahn gefehlt. Das Projekt stehe und falle mit dem Agieren der Deutschen Bahn. Ohne Basis könne man keine Entscheidungen treffen.[512] Der Geduldsfaden der Staatsregierung gegenüber der Deutschen Bahn sei immer dünner geworden. Aber auch da habe man warten müssen.

Für den 22.10.2020 war ein Gespräch des Ministerpräsidenten mit dem Bundesminister a. D. Andreas Scheuer, der Staatsministerin a.D. Kerstin Schreyer, dem damaligen Infrastrukturvorstand der Deutschen Bahn Ronald Pofalla und dem Oberbürgermeister der Landeshauptstadt München Dieter Reiter geplant. Zu diesem Zeitpunkt war das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur seitens der Deutschen Bahn nicht über den aktuellen Entwicklungsstand informiert. Weder über eine Bauzeitverlängerung, noch über eventuelle gewaltige Kostensteigerungen. Man musste auch im Bundesministerium gezwungenermaßen mit Eventualitäten arbeiten.[513] Der Ministerpräsident führt dazu aus, dass der Freistaat keine Kontrolle über die Deutsche Bahn habe – anders als der Bund. Die Deutsche Bahn sei nicht kontrollierbar, eigentlich solle der Bund sie aber kontrollieren.[514] Er selbst habe keine faktische, rechtliche oder politische Kontrolle über die Deutsche Bahn. Auswirkungen auf die Realisierung anderer Infrastrukturprojekte im Freistaat Bayern verneinte der Ministerpräsident. Dies dürfe nicht passieren. Gegebenenfalls müsse mehr Geld in die Hand genommen werden.[515]

### 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?

Die Beschleunigungsvorschläge der Deutschen Bahn wurden seitens der Baubegleitung nicht für zielführend erachtet.[516] Das von der Bahn angegebene Beschleunigungs-

512 Zeuge Dr. Söder, 15.06.2023, Bl. 4.
513 Aktenliste Nr. 690, Bl. 40.
514 Zeuge Dr. Söder, 15.6.2023, Bl. 33.
515 Zeuge Dr. Söder, 15.6.2023, Bl. 51.
516 Aktenliste Nr. 415, Bl. 34.

potenzial von zwei Jahren wurde nach Prüfung als unrealistisch angesehen. Dafür wären Neuplanungen erforderlich gewesen. Das Gesamtprojekt abzuspecken oder bestimmte Elemente zu vereinfachen, würde erneute Umplanungen erfordern – verbunden mit weiteren Verzögerungen. Bei Herausnahme des U9-Vorhaltebauwerks müsste von vorne mit der Planung begonnen werden; ein bestehender Planfeststellungsbeschluss würde aufgegeben.[517]

Die seitens der Baubegleitung des Freistaats vorgeschlagenen Beschleunigungsmaßnahmen wurden durch die Deutsche Bahn nur teilweise umgesetzt. Vorgeschlagen wurde insbesondere die Verstärkung der technischen Projektleitung bei der Deutschen Bahn bis hin zum Thema „eigene Projektgesellschaft“. Thematisiert wurde auch der Personalengpass beim Eisenbahnbundesamt.[518]

In ihrem Quartalsbericht von Mitte 2021 monierte die Baubegleitung, dass in dem Projekt keine wirkungsvolle Prozess- und Projektsteuerung bestünde, was inzwischen spürbare Auswirkungen habe. Seit etwa einem Jahr versprochene Verbesserungen seien bisher nicht eingetreten. Bei Routineaufgaben und -abläufen im Tagesgeschäft werde nicht effektiv gesteuert, was Prozessverzögerungen zur Folge habe. Unklare Zuständigkeiten, unbesetzte Funktionen und mangelhafte Datenaufbereitung beeinträchtigten den Projektfortschritt und verursachten Kosten. Zum 01.01.2021 sei im Projekt eine neue Organisationsstruktur durch die DB AG eingeführt worden. Die Gutachter der Baubegleitung hätten diese sowie das übermittelte Personalkonzept untersucht und seien zu dem Schluss gekommen, dass die geplante Struktur eine Steuerung und Realisierung des Projekts nicht mit der gebotenen Effizienz ermögliche. Die Baubegleitung habe auf Basis der übermittelten Unterlagen Zweifel, ob den aktuell kritischen Sachverhalten damit entgegengesteuert werden könne. Wobei diesbezüglich abschnittsbezogen unterschiedliche Ausprägungen bestünden. Die Gründung einer Projektgesellschaft mit einer Anpassung der neuen Organisationsstruktur sowie dem Einsatz von drei gleichberechtigten Projektleitern (administrativ, technisch und kaufmännisch) wurde weiterhin nachdrücklich empfohlen.[519]

Aus gegebenem Anlass nahm die Baubegleitung eine detaillierte Prüfung und Bewertung der Projektsteuerung und der mit 01.01.2021 eingeführten neuen Projektorganisation der Deutschen Bahn vor. Die Baubegleitung kam zu dem Ergebnis, dass die Projektsteuerung in vielen Handlungsbereichen nicht effizient, wirkungsvoll oder handlungsfähig sei. Fehlende oder unzureichende Steuerungsinstrumente führten zu Prozessverzögerungen sowie Intransparenz. Der Personalbestand und die Personalverteilung entsprächen nicht mehr dem aktuellen planerischen und terminlichen Projektstand und seien anzupassen. Wesentliche, zentrale Aufgaben und Stabsfunktionen seien unberücksichtigt oder in der Struktur nicht klar erkennbar bzw. effizient handlungsfähig. Exemplarisch werden hier das Planrechtsmanagement sowie das Vertrags- und Nachtragsmanagement genannt. Grundlegend empfahl die Baubegleitung erneut die Gründung einer Projektgesellschaft.

Hinsichtlich der Projektsteuerung habe die Deutsche Bahn der Baubegleitung bisher nicht nachvollziehbar belegen können, dass sie über die erforderlichen Steuerungswerkzeuge verfüge bzw. diese so aufgebaut seien und bedient werden könnten, dass eine transparente, einheitliche, klare, effektive und effiziente Steuerung der Prozesse

517 Aktenliste Nr. 415, Bl. 36.

518 Zeuge Kutzner, 08.05.2023, Bl. 69.

519 Aktenliste Nr. 241, Bl. 13.

möglich sei. Der Baubegleitung liege kein aktueller Projektstrukturplan vor. Dieser sei jedoch für eine Projektsteuerung unumgänglich.

Insbesondere hinsichtlich der Kommunikation stellte die Baubegleitung fest, dass sich diese im ersten Halbjahr 2021 kontinuierlich verschlechtert habe. Die Verantwortlichen der Deutschen Bahn AG verwiesen zunehmend auf den vom Deutsche Bahn-Konzern verhängten Kommunikationsstopp. Wesentliche Dokumente würden gar nicht übergeben oder seien so stark zensiert und erhielten nur teilweise die erforderlichen Daten. Zugesagte Dokumente würden erst nach mehrmaligen Nachfragen mit deutlicher Verzögerung von den Organisationseinheiten übergeben und seien dann teilweise längst nicht mehr aktuell. Die Qualität einiger Dokumente sei unzureichend, diese enthielten falsche, widersprüchliche, nicht fortgeschriebene oder unvollständige Daten. Diese Defizite bezögen sich sowohl auf die Dokumente, die gemäß „Monitoringliste“ vom 14.06.2019 dem Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr zugesagt worden seien, als auch auf zusätzliche Dokumente, die für ein effektives und verlässliches Bau- und Prozesscontrolling erforderlich seien. Bisher habe das Projekt kein adäquates Risikomanagement und damit keine daraus resultierenden realistischen Risikokosten. Eine erkennbare Kostensteuerung bestehe nicht. [520]

Der Vorstand für Finanzen und Controlling der Deutschen Bahn Bergmann nahm auf diesen Vorhalt in seiner Zeugeneinvernahme am 20.04.2023 insoweit Stellung: Seitens der Deutschen Bahn würden organisatorische Konsequenzen gezogen. Die kaufmännischen Prozesse würden verändert. [521]

Keinen Einfluss hat der Freistaat auf gestiegene Baupreise, sich realisierende Risiken und Verzögerungen der Planfeststellungsverfahren durch Klagen. Teilinbetriebnahmen auf Streckenabschnitten des neuen Tunnels sind nicht möglich.[522]

Der Staatsminister für Wohnen, Bau und Verkehr Bernreiter setzte sich mit dem Vorstand für Infrastruktur Huber von der Deutschen Bahn nach dessen Einsetzung am 01.07.2022 zeitnah in Verbindung. Er stellte auch den Kontakt zur Baubegleitung her. Sein Ziel war es, das Projekt transparent und für alle möglichst gewinnbringend weiterzuführen.[523]

**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?**

Die Staatsregierung hat seitens der Deutschen Bahn zwischen 2019 und Ende September 2022 keine offiziellen und verlässlichen Zeit- und Kostenpläne erhalten.[524] Ausweislich der Korrespondenz zwischen dem Freistaat Bayern und der Deutschen Bahn existierte nach 2016 bis zum Jahr 2022 keine revidierte Kostenplanung.[525]

520 Aktenliste Nr. 241, Bl. 218 bis 221.
521 Zeuge Bergmann, 20.04.2023, Bl. 34.
522 Aktenliste Nr. 415, Bl. 3.
523 Zeuge Huber, 21.4.2023, Bl. 59 f.
524 Zeuge Dr. Lutz, 12.5.2023, Bl. 15; Zeuge Huber, 21.04.2023, Bl. 62; Zeuge Pofalla, 21.04.2023, Bl. 44.
525 Aktenliste Nr. 415, Bl. 33.

Die Baubegleitung des Freistaats wurde seitens der Deutschen Bahn als Bevormundung empfunden, man ließ sie „am ausgestreckten Arm verhungern“. Der Zeuge Kretschmer hielt bei seinem Ausscheiden zum Jahresende 2019 an dem Inbetriebnahmezeitpunkt 2028 und gleichbleibenden Kosten fest.[526] Mit dem Wechsel der Projektleitung auf den Zeugen Kruschinski-Wüst flossen überhaupt keine validen Daten von der Deutschen Bahn an die Baubegleitung oder die sonstigen Vertreter des Freistaats Bayern mehr.[527] Nach dem 25.09.2020 verpasste die Deutsche Bahn ihren Mitarbeitern einen „Maulkorb“ dem Freistaat gegenüber.[528] Noch in der Pressekonferenz nach dem Spitzentreffen am 27.07.2022 verweigerte der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn Dr. Lutz die Angabe konkreter Zahlen zu Kosten und Inbetriebnahme. Erst im Spitzentreffen vom 29.09.2022 rückte die Deutsche Bahn mit offiziellen Zahlen zu Kosten und Inbetriebnahmezeitpunkten heraus.[529]

Die Deutsche Bahn stellte „Gründlichkeit vor Schnelligkeit“ und wollte dem Auftraggeber – dem Freistaat Bayern – und der Öffentlichkeit erst einen finalen, überarbeiteten Termin- und Kostenplan vorlegen. Sie hielt es für sinnlos, Arbeitsstände zu dokumentieren und die Mitteilung von Zwischenständen für nicht seriös. Sie befürchtete, bei den Projektpartnern und der Öffentlichkeit an Glaubwürdigkeit zu verlieren, wenn im weiteren Verlauf der Bauarbeiten Änderungen an den genannten Zahlen vorgenommen werden müssten. Intern habe man der Projektleitung die Zeit gegeben, den entsprechenden Reife- und Härtegrad, sowie die erforderliche Planungstiefe zu erreichen.[530]

Die Arbeitsmethodik der Deutschen Bahn insbesondere in den Lenkungskreisen beschränkte sich auf folgendes: Sie nahm die immer vertiefteren Kenntnisse der Baubegleitung des Freistaats mit entsprechenden Zahlen zur Kenntnis und wurde dazu um Stellungnahme gebeten. Die Deutsche Bahn näherte sich dabei immer mehr an die Zahlen der Baubegleitung an.[531]

Bei der Ergebnisvorstellung im November 2021 schätzte die Baubegleitung des Freistaats die Gesamtkosten auf 8,5 Mrd. Euro inklusive Teuerung. Der ehemalige Infrastrukturvorstand Pofalla gab die Devise aus, dass aus taktischen Gründen Kosten von unter 6 Mrd. Euro nach außen kommuniziert werden sollten – bei einer Inbetriebnahme 2031/2032. Herr Pofalla hielt dies in der Außenkommunikation für schonender, da sich die ursprünglichen Kosten von 3,849 Mrd. Euro dann nicht mehr als verdoppelt hätten. Seitens des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr, hier insbesondere durch den Zeugen Böhner, wurde dieses Ansinnen abgelehnt bzw. nicht aufgegriffen.[532]

Diese Politik der fehlenden Kommunikation von validen Daten zu Kosten und Terminen und die damit verbundene Blockadehaltung dem Freistaat Bayern als Auftraggeber gegenüber legte die Deutsche Bahn auch den übrigen Beteiligten, dem Bund und der Landeshauptstadt München, gegenüber an den Tag.

Dem Bund gegenüber führte diese Blockadehaltung dazu, dass dieser im Februar 2022 einen Zahlungsstopp verhängte. Da sich die Deutsche Bahn nicht imstande sah, eine

526 Zeuge Kretschmer, 17.4.2023, Bl. 16.
527 Zeuge Kruschinski-Wüst, 17.4.2023, Bl. 87 f.
528 Zeuge Pofalla, 10.5.2023, Bl. 54; Zeuge Schütz, 15.05.2023, Bl. 14.
529 Zeuge Dr. Lutz, 12.5.2023, Bl. 6.
530 Zeuge Dr. Lutz, 12.5.2023, Bl. 16 und 36.
531 Zeuge Böhner, 12.05.2023, Bl. 139.
532 Zeuge Röhrig, 21.04.2023, Bl. 83 f.; Aktenliste Nr. 438, Bl. 1 ff.

aktualisierte Kostenübersicht vorzulegen und nicht bereit war, die Erklärung zur Finanzierung des Projekts dem Bund gegenüber abzugeben, dieser aber seine GVFG-Förderung an diese Erklärung knüpfte, stellte der Bund die Zahlungen ein.[533]

Die Landeshauptstadt München konnte aufgrund dieser Blockadepolitik der Deutschen Bahn dem Stadtrat keine validen Zahlen vorlegen. Daher konnte eine Beschlussfassung des Stadtrats für die Vorhaltemaßnahmen betreffend die U9 erst am 30.11.2022 erfolgen.[534] Bis zu diesem Zeitpunkt war für den Freistaat Bayern nicht geklärt, ob die Baumaßnahmen am Hauptbahnhof die Integrierte Gesamtlösung umfassen. Das Projekt wurde damit im Fortgang gehemmt.

**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?**

In seinem Schreiben vom 13.10.2020 an Frau Staatsministerin a.D. Schreyer bezeichnet der Zeuge Pofalla den aktuellen Planungs- und Erkenntnisstand aus seinem Unternehmen lediglich als „erste Diskussionsbasis“. Ferner führt er aus, dass die Terminplanung und insbesondere die Bewertung sowie dezidierte (Weiter-) Entwicklung der skizzierten Gegensteuerungsmaßnahmen weiterer, intensiver Anstrengungen bedürften, um einen Stand zu erreichen, der verlässliche Aussagen ermögliche. Selbiges treffe auch auf daraus resultierende Kostenprognosen zu. Diese Arbeiten würden noch längere Zeit in Anspruch nehmen und eine partnerschaftliche Zusammenarbeit erfordern.[535] In seiner Zeugenvernehmung ergänzte er, dass die Deutsche Bahn nicht „springen“ müsse, wenn die Baubegleitung des Freistaats Zahlen präsentiere. Bei dem Zusammentreffen mit Frau Staatsministerin a.D. Schreyer am 05.10.2020 in Nürnberg habe er erkannt, dass die Regierung betreffend die 2. Stammstrecke ein Problem habe. Er habe als Reaktion darauf die GWU, also Gesamtwertumfangüberprüfung, in Auftrag gegeben. Diese habe am 25.09.2020 nicht vorgelegen, man sei noch nicht mal am Anfang davon gewesen. Da sei er „eisern“ gewesen: solange die Gesamtwertumfangüberprüfung nicht fertig sei, gebe es keine Auskünfte zu Kosten und Termine nach außen.[536]

**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?**

Mitte 2018 äußerten die Deutsche Bahn und die Landeshauptstadt München mehrere Umplanungswünsche. Diese standen im Widerspruch zu dem Ziel der Staatsregierung, Verzögerungen der Inbetriebnahme Ende 2026 unbedingt zu vermeiden. Sie sollten

533 Aktenliste Nr. 570, Bl. 23.
534 Aktenliste Nr. 668, Bl. 1 ff.; Aktenliste Nr. 669, Bl. 1 ff.
535 Aktenliste Nr. 375, Bl. 69 f.
536 Zeuge Pofalla, 10.05.2023, Bl. 29.

deshalb abgelehnt werden. Unter anderem wurden Umplanungen der 2. S-Bahn-Stammstrecke am Hauptbahnhof zur Verknüpfung mit einer möglichen U 9 diskutiert. Weitere Umplanungsüberlegungen bestanden für ein geändertes Brandschutzkonzept (Rettungsröhre im Bereich Haidhausen), die Verlegung der unterirdischen Station am Ostbahnhof sowie die Vergrößerung der Umweltverbundröhre Laim. Zu diesem Zeitpunkt bestand seit Ende März 2018 für die 2. S-Bahn-Stammstrecke auf ganzer Länge bestandskräftiges Baurecht.[537] Das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr stand diesen größeren Umplanungen kritisch gegenüber. Es wurden Verzögerungen von mindestens sechs Monaten befürchtet. Problematisch waren insbesondere neue Klagemöglichkeiten für Betroffene durch notwendige Tekturen. Befürchtet wurde eine Verzögerung von mehreren Jahren im Rahmen der Planfeststellungsverfahren.[538] Nach Aussage der Deutschen Bahn hätte die entstehende Verzögerung durch eine Verkürzung des Bauablaufs kompensiert werden können. Damit wäre die Verzögerung nicht relevant für den geplanten Inbetriebnahmezeitpunkt gewesen. Der Lenkungskreis stimmte daher der Verschiebung zu.[539] Seitens der Staatsregierung verschloss man sich sinnvollen zusätzlichen Maßnahmen nicht. Das Zeitargument wurde durch Staatsminister Dr. Herrmann vor dem Hintergrund zwingender Sinnhaftigkeit zusätzlicher Maßnahmen nicht verabsolutiert.[540]

Im Spitzengespräch am 02.07.2019 entschied sich die Deutsche Bahn mit zustimmender Kenntnisnahme des Freistaats (Ministerrat am 16.07.2019), des Bundes und der Landeshauptstadt München zu drei wesentlichen Umplanungen beim Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke:

- Umplanung Hauptbahnhof: Integrierte Gesamtlösung im Bereich des Münchner Hauptbahnhofs zur Berücksichtigung des Wunsches der Landeshauptstadt München nach einem Vorhaltebauwerk für die künftige U-Bahn-Linie 9 (Integrierte Gesamtlösung = 2. S-Bahn-Stammstrecke + U9-Vorhaltemaßnahme + Neubau Empfangsgebäude)

- Umplanung Ostbahnhof: Verlegung der unterirdischen Station am Ostbahnhof vom Orleansplatz zur Friedenstraße zur Vereinfachung des Bauablaufs, zur Vermeidung von Verkehrsbehinderungen am Orleansplatz während der Bauzeit und zur verbesserten Erschließung des Werksviertels mit geplantem Konzerthaus

- Neues Rettungskonzept: Ersatz von Rettungsschächten durch eine separate Rettungsröhre zur Vereinfachung der Baulogistik, zur Reduzierung negativer Auswirkungen auf die Anwohner und zur Verbesserung der Selbstrettung und auch Rettung durch Einsatzkräfte im Bedarfsfall.

Alle drei oben genannten Umplanungen wurden von der DB als kostenneutral bewertet. Die DB stellte eine Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke für Ende 2028 in Aussicht.[541]

Seitens des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr wurde die von der Landeshauptstadt München gesehene Notwendigkeit einer U9 im Interesse der Gesamt-

537 Aktenliste Nr. 76, Bl. 1.
538 Aktenliste Nr. 76, Bl. 2.
539 Aktenliste Nr. 76, Bl. 3.
540 Aktenliste Nr. 76, Bl. 5.
541 Aktenliste Nr. 252, Bl. 3 f.

entwicklung des öffentlichen Verkehrs grundsätzlich bestätigt. Ferner wurden die gravierenden Umplanungen am Ostbahnhof als verkehrlich, bautechnisch und bauzeitlich vorteilhaft angesehen. Dies allerdings unter Berücksichtigung eines unkalkulierbaren Risikos bei der Baurechterlangung aufgrund von Klagen im Planfeststellungsverfahren. Zu diesem Zeitpunkt hatte die Landeshauptstadt München die Finanzierung des U9-Vorhaltekörpers noch nicht beschlossen. Man lag mit der Deutschen Bahn im Streit über die Tragung zusätzlicher Mehrkosten. Ein Stadtratsbeschluss mit einem klaren Bekenntnis zum U9-Vorhaltebauwerk erfolgte schließlich erst am 30.11.2022.[542] Die Rettungsröhre wurde seitens des Staatsministeriums für Wohnen Bau und Verkehr insbesondere im Hinblick auf die Akzeptanz in der Bevölkerung als positiv bewertet.[543]

Aus Sicht der Deutschen Bahn war die Aufnahme der Vorhaltemaßnahmen zur U9 ein Grund für die verspätete Inbetriebnahme und Kostensteigerung. Dies erschien dem Abteilungsleiter im Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr Böhner plausibel, da deshalb Umplanungen hätten vorgenommen werden müssen und die Baustelle durch die Integrierte Gesamtlösung noch komplexer geworden sei. Ferner habe es durch diese Erweiterung Kosten gegeben, die nicht eindeutig einem der drei Projekte zuordenbar gewesen seien. Eine konkrete Zahl zur Kostensteigerung durch Aufnahme der Vorhaltemaßnahmen für die U9 in das Projekt 2. Stammstrecke war dem Abteilungsleiter Böhner aber nicht bekannt.[544]

Dass die Aufnahme der U9 in das Projekt 2. Stammstrecke zu zeitlichen Verzögerungen führt, kommunizierte Dr. Lutz in einem Zeitungsartikel vom 15.09.2022. Dies veranlasste Oberbürgermeister Reiter zu dem Schreiben an Dr. Lutz vom 16.09.2022, in welchem er sich gegen diese Behauptung verwahrte und Richtigstellung verlangte. Ferner monierte er, nach wie vor keine verbindlichen Aussagen zu Verzögerungen und Kostensteigerungen seitens der Deutschen Bahn zu erhalten.[545] In zeitlicher Hinsicht war es ein Problem, dass die Landeshauptstadt sich nicht eindeutig zu den Kosten bekannte, die auf die Stadt zukommen, wenn man tatsächlich diese Vorhaltemaßnahme baut. Es fehlte am Stadtratsbeschluss, der wiederum ohne konkrete Zahlen der Deutschen Bahn nicht möglich war. Welche konkrete Verzögerung hierdurch eingetreten ist, lässt sich nicht quantifizieren.[546]

### 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?

Die Integrierte Gesamtlösung zur Umsetzung der U9 führte zu Zusatzkosten, die damals auf ca. 570 Mio. Euro geschätzt wurden. Sie sollten zwischen der Landeshauptstadt München und dem Freistaat aufgeteilt werden. Die Annahmen einer Kostenneutralität beruhten auf einer Machbarkeitsstudie. Die Hypothesen, die zu dieser Einschätzung geführt hatten, basierten auf den damals vorliegenden Erkenntnissen mit niedriger Planungstiefe. Sie waren auf Grundlage des damaligen Kenntnisstands plausibel und

542 Aktenliste Nr. 479, Bl. 71.
543 Aktenliste Nr. 252, Bl. 6 f.
544 Zeuge Böhner, 12.05.2023, Bl. 151.
545 Aktenliste Nr. 664, Bl. 1 ff.
546 Zeuge Böhner, 12.05.2023, Bl. 152.

nachvollziehbar, aus heutiger Sicht auch nach Auffassung der Deutschen Bahn jedoch zu optimistisch.[547]

Der damalige Infrastrukturvorstand der DB Netz AG, Prof. Dr. Rompf, hielt die Kostenneutralität aus vier Gründen für realistisch: zum einen habe es einen Risikopuffer gegeben, der zwar bereits teilweise aufgebraucht gewesen sei. Allerdings seien zum damaligen Zeitpunkt bereits ganz wesentliche Vergaben bereits erfolgt. Ferner hätten renommierte Firmen profunde Optimierungsvorschläge vorgelegt, wie man das Projekt insgesamt günstiger vorantreiben könne. Auch hätten einzelne Sachverhalte – wie die Veränderung der Tunneltiefe am Ostbahnhof von 40 m auf 15 m – ganz offenkundig zu einer Vereinfachung des Projekts geführt. Darüber hinaus hätten Planänderungen relativ zügig durchlaufen werden können, weil man sich zuvor intensiv mit der Bevölkerung auseinandergesetzt und Widerstände erörtert habe.[548]

Auch der ehemalige Amtschef im Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr Schütz hielt aufgrund der technischen Vereinfachungen eine Kostenneutralität hinsichtlich der technischen Kosten für realistisch. Den Zeitplan hielt er für völlig unrealistisch. Der Zusammenhang zwischen Zeitverschiebung und steigenden Kosten war ihm anfangs nicht in diesem Ausmaß bewusst.[549]

Staatsminister a.D. Dr. Reichhart führte aus, dass sein Ministerium intensiv geprüft habe, ob die Angaben der Deutschen Bahn zu Zeit- und Kostenplänen realistisch seien. Die Deutsche Bahn habe „geschworen“, dass sie das schaffen könne. Er sei skeptisch gewesen, dass dies zu schaffen sei. Er bezeichnete die Ansage der Deutschen Bahn als „sportlich“.[550] Das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr habe alles ihm Mögliche getan. Zu seiner Zeit sei man stets im Risikopuffer geblieben, im Kostenrahmen.[551] Er betonte die sehr große Bedeutung des Projekts 2. S-Bahn-Stammstrecke für München und den Freistaat und bezeichnete es als wesentlichen Teil der Verkehrswende. Die Projektänderungen, die letztlich am 02.07.2019 zustimmend zur Kenntnis genommen worden seien, hätten einen doppelten Strang beinhaltet: einerseits habe die Landeshauptstadt München die Vorhaltemaßnahmen für die U9 thematisiert, andererseits die Deutsche Bahn umfangreiche Umplanungen im Bereich des Ostbahnhofs und den Rettungstunnel gewünscht.[552] Der frühere Amtschef Schütz habe sich intensiv damit befasst. Insbesondere die von der Deutschen Bahn angesetzten Zeiten für Genehmigungsverfahren hielt dieser nicht nur für „ambitioniert“, sondern „Quatsch“. Die Deutsche Bahn habe hier gezielt desinformiert, indem sie immer wieder behauptet habe, bereits alles mit dem Eisenbahnbundesamt vorbesprochen zu haben. Die Bahn und speziell der damalige Projektleiter Kretschmer hätten das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr mit großem Nachdruck in diese Neuplanung geschoben.[553] Die Deutsche Bahn habe die Umplanungen 2019 gewollt, da das Projekt dadurch machbarer und besser werde. Es seien sogar Einspareffekte durch die Deutsche Bahn prognostiziert worden.

Der Zeuge Dr. Herrmann betonte, dass es sich um die Zahlen der federführenden Deutschen Bahn AG gehandelt habe. Die Installation der Baubegleitung habe geholfen, sich ein eigenes Bild zu machen und Dinge bewerten zu können. Sie ersetze aber nicht

547 Zeuge Dr. Lutz, 12.05.2023, Bl. 9.
548 Zeuge Prof. Dr. Rompf, 08.05.2023, Bl. 125 f.
549 Zeuge Schütz, 15.05.2023, Bl. 11.
550 Zeuge Dr. Reichhart, 26.05.2023, Bl. 122.
551 Zeuge Dr. Reichhart, 26.05.2023, Bl. 101.
552 Zeuge Dr. Reichhart, 26.05.2023, Bl. 93 f.
553 Zeuge Schütz, 15.05.2023, Bl. 5.

Daten, Zahlen und Fakten, die von der zuständigen federführenden Deutschen Bahn AG geliefert werden müssten.[554]

Auch nach Aussage des Bundesministers a.D. Andreas Scheuer, der beim Spitzengespräch am 02.07.2019 zugegen war, dokumentierte die Deutsche Bahn bei diesem Termin, dass es zu keinen Kostensteigerungen und Verzögerungen durch die Umplanungen kommen würde. Da sei die Sache für den Bund klar gewesen.[555]

Der für den gesamten Ausbau der bayerischen S-Bahn-Systeme in München und Nürnberg zuständige Referatsleiter des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr Kutzner bestätigte, dass die Deutsche Bahn lediglich eine Inbetriebnahmeverschiebung von 2026 auf 2028 kundgetan habe. Der im Jahr 2016 vereinbarte Kostenrahmen von 3,85 Mrd. Euro sollte demnach unverändert bleiben. Die Umplanungen seien vereinfachend, man könne trotz dieser Umplanungen eventuell sogar Baukosten sparen.[556]

**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?**

In der Anhörung vor dem Ausschuss für Wohnen Bau und Verkehr am 10.10.2022 äußerte der Infrastrukturvorstand der Deutschen Bahn Huber, man habe sich mit den Beteiligten darauf verständigt, maximale Transparenz zu schaffen und für die Zukunft alle benötigten Daten zu liefern. Die Daten würden noch in jener Woche in einer verarbeiteten Form zur Verfügung gestellt.[557]

Im Übrigen wird auf die Beantwortung der Frage B.1. und dort insbesondere auf die Zeugen Dr. Rauscher, Dr. Baumgärtner und Prof. Dr. Willberg verwiesen.

**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?**

Bundesminister a.D. Andreas Scheuer war vom 14.03.2018 bis zum 08.12.2021 Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur. Seit dem 08.12.2021 ist Bundesminister für Digitales und Verkehr Dr. Wissing im Amt. Beide Bundesminister betonten, dass der Bund hinsichtlich der 2. S-Bahn-Stammstrecke nicht Projektbeteiligter, sondern ausschließlich Finanzgeber sei. Der Bund sei auch nicht Mitglied im Lenkungskreis. Das seien nur der Freistaat Bayern und die Deutsche Bahn. Der Bund sei im November 2021 und im November 2022 als Gast eingeladen worden.

554 Zeuge Dr. Herrmann, 26.05.2023, Bl. 6.
555 Zeuge Scheuer, 22.05.2023, Bl. 5.
556 Zeuge Kutzner, 08.05.2023, Bl. 58.
557 Aktenliste Nr. 415, Bl. 21.

Bundesminister a.D. Scheuer führte aus, dass es mit dem Ministerpräsidenten betreffend die 2. Stammstrecke das Spitzengespräch am 02.07.2019 mit der anschließenden Pressekonferenz gegeben habe.[558] In diesem Termin habe die Deutsche Bahn versichert, dass es durch die von ihr gewünschten Umplanungen keine Kostensteigerungen und keinen Zeitverzug beim Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke geben würde. Damit sei die Sache für den Bund klar gewesen. Man habe diesen Umplanungen vernünftigerweise zustimmen müssen.

Einen Austausch mit der Staatskanzlei oder den zuständigen Staatsministerien über mögliche Kostensteigerungen und/oder Verzögerungen der Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke habe es mit ihm nicht gegeben. Mit ihm sei auch nicht seitens der Staatskanzlei und/oder den zuständigen Staatsministerien über mögliche Gegen-, Optimierungs- oder Beschleunigungsmaßnahmen zur Reduzierung der Baukosten bzw. der Bauzeit gesprochen worden.

Grundsätzlich habe es in der DNA eines jeden Verkehrsministers in der Bundesrepublik Deutschland gelegen, ihm mitzuteilen, dass die Deutsche Bahn nicht kooperiere. Er sei seitens der Verkehrsminister der Länder oftmals aufgefordert worden, die Deutsche Bahn bei Gelegenheit aufzufordern, mit den Länderverkehrsminister in Kontakt zu treten.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur selbst habe bei der Vorbereitung des Termins vom 02.07.2019 Probleme gehabt, überhaupt Zahlen von der Bahn zu bekommen. Auch für die Vorbereitung des für den 22.10.2020 geplanten Spitzengesprächs zwischen dem damaligen Bundesverkehrsminister Scheuer, der damaligen Staatsministerin Schreyer, dem Ministerpräsidenten, dem Oberbürgermeister der Landeshauptstadt München Reiter sowie dem damaligen Infrastrukturvorstand Pofalla, welches jedoch nicht stattgefunden hat, habe das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur nur mit Zahlen der Baubegleitung des Freistaats Bayern arbeiten können.[559] Die Deutsche Bahn habe eine Kommunikation derselben abgelehnt.[560] Aus Sicht des Bundes sei wichtig gewesen, dass die NKU passe, da dieser auf Grundlage des GVFG 60 % der Baukosten zahle. Dies sei sein fester Rahmen gewesen, seine feste Regel. Der Zeuge Scheuer warf bei seiner Zeugenvernehmung am 22.05.2023 vor dem Untersuchungsausschuss die Frage auf, wie ein Bundesminister konkrete Zahlen zu Inbetriebnahmeterminen und Kosten haben solle, wenn nicht einmal der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn diese habe. Insoweit rekurriert er auf die Aussage des Zeugen Dr. Lutz im Untersuchungsausschuss Stammstrecke vom 12.05.2023, der erklärt hatte, dass er selbst bis in den Sommer 2022 keine aktualisierten und validen Zeit- und Terminschienen zu dem Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München gekannt habe.[561] Der Zeuge Scheuer erklärte, er kenne die aktuellen Zahlen einzig aus der Presse.[562] Daher habe er auch keinen Gesprächsbedarf gesehen.

Auf das an ihn versandte Schreiben der Staatsministerin a.D. Schreyer vom 07.10.2020[563] könne es keine Reaktion seinerseits gegeben haben, weil ihm dieses Schreiben nie vorgelegen habe.[564] Als Anlage diente die PowerPoint Präsentation der Deutschen Bahn, die diese am 25.09.2020 dem Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr vorgetragen hatte. Bundesminister a.D. Scheuer führte aus, dass Frau

558 Zeuge Scheuer, 22.05.2023, Bl. 5.
559 Aktenliste Nr. 690, Bl. 39.
560 Aktenliste Nr. 690, Bl. 40; Zeuge Gratza, 27.04.2023, Bl. 50.
561 Zeuge Dr. Lutz, 12.05.2023, Bl. 12.
562 Zeuge Scheuer, 22.5.2023, Bl. 15.
563 Aktenliste Nr. 375, Bl. 1 ff.
564 Zeuge Scheuer, 22.05.2023, Bl. 6.

Staatsministerin a.D. Schreyer viele Briefe geschrieben, sich also sehr engagiert habe. Er erinnere sich nicht an einzelne Gespräche oder Briefe.

Für ihn sei der Satz maßgeblich gewesen: „Hier ist der Bund nicht zuständig, da nicht Projektbeteiligter. Bitte nehmen Sie Kontakt zu den Projektbeteiligten auf. - Punkt.“[565] Dieses Verhalten werde der Freistaat von dem aktuellen Verkehrsminister noch intensiver erleben. Bundesminister a.D. Scheuer erinnerte kein Telefonat mit der Staatsministerin a.D. Schreyer, bei dem es ausschließlich um das Thema 2. Stammstrecke gegangen sei. Er ordnete den Vorhalt des an ihn adressierten Schreibens der damaligen Staatsministerin Schreyer vom 07.10.2020 in den damaligen gesamtgesellschaftlichen Zusammenhang ein: Hochphase Corona, drohende leere Supermarktregale, Versorgungssicherheit Deutschlands.[566]

Bundesminister Dr. Wissing sah sich veranlasst, im Rahmen seiner Zeugenvernehmung vorzutragen, dass sich in den Akten des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr eine E-Mail vom 06.10.2020 samt der PowerPoint Präsentation der Deutschen Bahn vom 25.09.2020 finde. Diese nehme Bezug auf ein Telefonat des Bundesministers a.D. Scheuer mit Frau Staatsministerin a.D. Schreyer vom selben Tag.

Im Nachgang zu seiner Zeugenvernehmung legte Dr. Wissing, der das dringend erforderliche Spitzengespräch vom 30.06.2022 platzen ließ, weil ihm der Titel nicht passte, umfangreiche Unterlagen aus dem BMDV aus der Zeit seines Vorgängers vor, die er eigens ermitteln ließ. Unter anderem diese Email.

Auf seine eigenen Terminvorbereitungen angesprochen gab er an, nicht die Zeit und die Aufmerksamkeit zu haben, solche Termine kontinuierlich zu begleiten und den Diskussionsstand und den Gesprächsstand zwischen seinen Mitarbeitern und den Mitarbeitern des Gesprächspartners nachzuvollziehen. Der Termin werde angefragt, dann gehe er in die Organisation. Er selbst erfahre wieder davon, wenn der Termin stehe und er die Terminvorbereitung bekomme. Zu mehr gebe es keine Veranlassung.

Er misst also mit zweierlei Maß: Herrn Bundesminister a. D. Scheuer wirft er vor, nach drei Jahren nicht mehr jeden Brief und jede E-Mail zu erinnern. Er selbst gibt aber an, nur punktuell von seinen Mitarbeitern informiert zu werden, insbesondere dann, wenn es zu Problemen komme.[567]

Im Übrigen wies auch Bundesminister Dr. Wissing darauf hin, dass der Bund beim Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke lediglich Fördermittelgeber sei. In dieser Eigenschaft habe der Bund nur zu prüfen, ob die Fördervoraussetzungen vorlägen. Dabei handele es sich um eine rein fachliche Prüfung.

Er sei im Haus nicht regelmäßig über den Fortschritt des Projekts 2. S-Bahn-Stammstrecke informiert worden. Dies sei nur bei Problemen, zum Beispiel bei einer Änderung im Rahmen der Förderung veranlasst gewesen. Der Bund sei nicht Projektverantwortlicher. Ihm sei stets von seinen Mitarbeitern mitgeteilt worden, für den Bund sei das Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke von der Kostenhöhe kein Problem.[568] Er erklärte dies so, dass ein Projekt nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) durch den Bund lediglich als wirtschaftliches Vorhaben gefördert werde, die Verantwortung trügen die, die das Projekt geplant hätten. Damit habe der Freistaat Bayern ein Interesse, dass

565 Zeuge Scheuer, 22.05.2023, Bl. 13.
566 Zeuge Scheuer, 22.05.2023, Bl. 21 und Bl. 56.
567 Zeuge Dr. Wissing, 22.05.2023, Bl. 105 und Bl. 80.
568 Zeuge Dr. Wissing, 22.05.2023, Bl. 127.

die Kosten kontrolliert würden. Der Kostenanteil des Bundes betrage 60 %, die NKU sei größer eins gewesen. Sollten die Kosten explodieren, würde der Bund nur den wirtschaftlichen Teil fördern.[569] Seine Rolle sei zu überprüfen, ob die Fördervoraussetzungen fortlaufend gegeben seien und dann die Fördergelder entsprechend dem GVFG auszubezahlen – „nicht mehr und nicht weniger".[570] Dies bestätigte auch der ehemalige Leiter der Abteilung Eisenbahn im Bundesministerium für Digitales und Verkehr Gratza. Dieser führte weiter aus, dass GVFG-Projekte für den Bund weniger bedeutsam seien als die, für die er unmittelbar verantwortlich sei.[571]

Der Bund sei zwar 100 %-iger Eigentümer der Deutschen Bahn. Er nehme hinsichtlich des Netzausbaus und der Infrastruktur Einfluss auf die Deutsche Bahn. Keinen Einfluss nehme der Bund auf unternehmerische Entscheidungen der Deutschen Bahn. Im Übrigen sei der Bund der Deutschen Bahn gegenüber nicht weisungsbefugt, er sei auch nicht Vorstand oder Aufsichtsrat. Der Bund habe gegenüber der Deutschen Bahn keine Informations- und keine Einwirkungs- und erst recht keine Entscheidungsbefugnis. Hier bleibt festzuhalten, dass die DB Netz AG Bauherrin und zukünftige Eigentümerin sämtlicher Anlagen der 2. Stammstrecke außerhalb der Bahnhöfe und abseits der Stromversorgung ist. Die DB Netz AG ist wiederum ein 100 %-iges Tochterunternehmen der Deutschen Bahn. Die Deutsche Bahn steht zu 100 % im Eigentum des Bundes. Es liegt in der Gesamtverantwortung des Bundes, eine Grundversorgung mit Eisenbahninfrastrukturangeboten und -dienstleistungen zu sichern. Insoweit besteht ein verfassungsrechtlicher Auftrag zum Ausbau und zum Erhalt des Schienennetzes (Gewährleistungspflicht) nach Art. 87 e Abs. 4 Grundgesetz.[572]

Der Bund mische sich nicht in die Angelegenheiten eines Bundeslandes ein. Dies halte er – Dr. Wissing – nicht für opportun.[573]

„Persönlich befasst war ich mit dem Projekt erstmalig im Zusammenhang mit einem geplanten Termin in München im Juni 2022, bei dem neben der zweiten S-Bahn-Stammstrecke weitere Infrastrukturvorhaben in Bayern besprochen werden sollten. Der Termin kam aber nicht zustande".[574] So ein Teil des Eingangsstatements des Bundesministers Dr. Wissing. Im weiteren Verlauf äußerte er sich wie folgt:

Das Spitzentreffen am 30.06.2022 habe er kurzfristig abgesagt, da ihm am Abend vorher mitgeteilt worden sei, dass der Freistaat dieses Treffen als „Krisengipfel" bezeichne, er selbst aber von einem „Kennenlerngespräch" ausgegangen sei. Insoweit sei er über die Presseberichterstattung irritiert gewesen und habe das Treffen abgesagt. Er habe ein allgemeines Gespräch über Infrastrukturprojekte in Bayern erwartet, ein Auftaktgespräch hinsichtlich eines grundlegenden Überblicks. Tatsächlich habe er befürchtet, dass der Bund hier in die Verantwortung genommen werde.[575] Weitere Termine in München am Nachmittag des 30.06.2022 habe er wahrgenommen. Die daran Beteiligten „könnten ja nichts dafür".[576]

Der Freistaat Bayern intendiert also vehement ein Spitzengespräch mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr und der Deutschen Bahn, um einen drohenden Baustopp im zweiten oder dritten Quartal 2022 zu verhindern und Bundesminister Dr.

569 Zeuge Dr. Wissing, 22.5.2023, Bl. 100.
570 Zeuge Dr. Wissing, 22.05.2023, Bl. 79.
571 Zeuge Gratza, 27.04.2023, Bl. 24 und Bl. 33.
572 Aktenliste Nr. 521, Bl. 1.
573 Zeuge Dr. Wissing, 22.05.2023, Bl. 91.
574 Zeuge Dr. Wissing, 22.05.2022, Bl. 78.
575 Zeuge Dr. Wissing, 22.05.2023, Bl. 118.
576 Zeuge Dr. Wissing, 22.05.2023, Bl. 84.

Wissing sagt das Spitzengespräch ab, weil ihm der Titel des Spitzengesprächs nicht mundet. Dies, nachdem der Bund bereits im Februar 2022 aufgrund der fehlenden Erklärung der Deutschen Bahn einen Zahlungsstopp mitgeteilt hat. Ein Spitzengespräch von derartiger Wichtigkeit sagt der Bundesminister Dr. Wissing ab, weil er über den Titel des Treffens irritiert ist. Andere Termine in München nimmt er nachmittags dagegen wahr. Die dort Beteiligten könnten ja nichts dafür.

Im Vorfeld zum Gespräch vom 30.06.2022 sei er von Dr. Lutz informiert worden, dass es ein Problem mit dem Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke gebe. Falls der Ministerpräsident ihn darauf anspreche, müsse er wissen, dass es erhöhte Kosten und eine Terminverschiebung gebe.

Darüber hinaus sehe er sich nicht als Mediator, sondern nur als Fördermittelgeber.[577]

Diese Irritation am Vorabend des Treffens passt nicht mit dem Akteninhalt zusammen. Bereits mit Schreiben des Ministerpräsidenten an Bundesminister Dr. Wissing vom 23.03.2022 wird auf die dringend notwendigen Abstimmungen zur weiteren Finanzierung der 2. Stammstrecke hingewiesen und ein baldmögliches Spitzengespräch vorgeschlagen. Am 19.04.2022 erfolgte die Terminvereinbarung mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr für ein Gespräch mit anschließender Pressekonferenz für den 30.06.2022. Das Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke war damals nur ein Punkt von mehreren auf der Tagesordnung.[578] Im Rahmen der Bewertung legte die Staatskanzlei in diesem Vermerk dar, dass dringend Lösungen für zahlreiche wichtige Verkehrsthemen in Bayern benötigt würden und der Bund hier mit in der Verantwortung stehe. Durch die Terminabsage entziehe sich der Bund einer gemeinsamen Problemlösung. Der Druck auf den Bund solle daher erhöht werden. Der Termin vom 30.06.2022 hatte damit eine Vorlaufzeit von mehr als drei Monaten. Dies kritisierte Staatsminister Bernreiter.[579] Bundesminister Dr. Wissing begründete diese extrem lange Vorlaufzeit mit der Einarbeitungsphase als Minister und dem Ukraine-Krieg. Der Transport von Geflüchteten habe organisiert werden müssen.[580]

Sein Abteilungsleiter Gratza gab an, dass es nicht mehr zu einer Gesprächsvorbereitung gekommen sei, wie sie beispielsweise für den am 22.10.2020 geplanten Termin stattgefunden habe. Der Termin sei ihm nach seiner Erinnerung nie zu einer Vorbereitung beauftragt worden.[581]

In den Akten findet sich weiter ein Vermerk der Staatskanzlei vom 18.05.2022, also ca. sechs Wochen vor dem Termin vom 30.06.2022. Bereits zu diesem Zeitpunkt war zwischen dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr und dem Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr der Titel des Treffens ein Thema.[582] Aus dem Vermerk ergibt sich auch die Dringlichkeit des Gipfeltreffens zur 2. Stammstrecke aufgrund der fehlenden Finanzierung des Projekts durch den Bund und damit des drohenden Baustopps im Juli 2022. Das Problem- und Verantwortungsbewusstsein, sowie die Vehemenz des Freistaats Bayern, das Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke zu befördern, sind deutlich zu erkennen. Das eigenwillige Verhalten des Bundesministers für Digitalisierung und Verkehr Dr. Wissing deckt sich nicht mit den Fakten aus den Akten. Bereits in einem Vermerk vom 17.06.2022 wird seitens der Staatskanzlei dargelegt, dass dem Vernehmen nach das Büro des Bundesministers Dr. Wissing den vereinbarten Termin

577 Zeuge Dr. Wissing, 22.05.2023, Bl. 89.
578 Aktenliste Nr. 46 Bl. 1 und Bl. 5.
579 Zeuge Bernreiter, 12.06.2023, Bl. 5.
580 Zeuge Dr. Wissing, 22.05.2023, Bl. 102 f.; Aktenliste Nr. 46, Bl. 2
581 Zeuge Gratza, 27.04.2023, Bl. 52 f.
582 Aktenliste Nr. 41, Bl. 1 ff.

am 30.06.22 vornehmlich als Kennenlerngespräch ansehe, bei dem keine Entscheidungen zur 2. Stammstrecke zu treffen seien. Über eine Titulierung des Gesprächs als „Gipfeltreffen zur 2. Stammstrecke“, die dort vernommen worden sei, zeige man sich daher irritiert. Es solle daher ein Signal an das Büro des Bundesministers Dr. Wissing erfolgen, dass am 30.06.2022 noch keine Finanzierungsentscheidungen in der Sache erfolgen sollten, sondern eine Absprache zum gemeinsamen raschen weiteren Vorgehen.[583] Das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr wies darauf hin, dass es von höchster Relevanz sei, dass die Deutsche Bahn den neuen Termin- und Kostenstand des Projekts am 30.06.2022 vorstellen werde. Es bestätigte weiter, dass das Gespräch am 30.06.2022 ein entscheidender und wichtiger Termin sei, der entsprechend vorbereitet werde. Aus Sicht des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr handele es sich nicht um ein Kennenlerngespräch. Es müssten konkrete Ergebnisse erzielt werden.

Auch der Oberbürgermeister der Landeshauptstadt München Reiter gab an, dass er am 21.06.2022 telefonisch durch die Staatskanzlei zum Gipfeltreffen am 30.06.2022 eingeladen worden sei. Thema des Treffens sollte die 2. Stammstrecke sein.[584] Aber Bundesminister Dr. Wissing rügte, dass es üblich sei, wenn man sich auf Regierungsebene begegne, transparent und offen zu kommunizieren, worüber man sprechen möchte.[585] „Ganz offensichtlich war man in Bayern sehr fokussiert auf dieses Problem oder dieses Thema des Freistaats Bayern, zu dem ich als Bundesminister ohnehin keinen Beitrag leisten kann, der über meine gesetzlichen Aufgaben hinausgeht“.[586]

Eine Terminanfrage des Staatsministers für Wohnen, Bau und Verkehr Bernreiter für den 20.07.2022 mit Herrn Bundesminister Dr. Wissing war schließlich erfolgreich. In diesem Termin wies Staatsminister Bernreiter den Bundesminister Dr. Wissing eindringlich darauf hin, dass die Finanzierung vieler bayerischer ÖPNV-Projekte in Gefahr sei, wenn der Bund als Förderermittelgeber ausfalle und dessen Anteil auch vom Freistaat Bayern getragen werden müsse. Bundesminister Dr. Wissing nahm dies lediglich zur Kenntnis.

Staatsminister Bernreiter versuchte, Bundesminister Dr. Wissing über die Eigentümerstellung des Bundes betreffend die Deutsche Bahn in die Verantwortung zu nehmen. Hierzu wies Bundesminister Dr. Wissing lapidar darauf hin, dass er weder Aufsichtsrat, noch Vorstand der Bahn sei und die Bahn in ihren einzelnen geschäftlichen Aktivitäten nicht der Weisung des Bundesverkehrsministers unterliege.[587] Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr erfülle seine Aufgaben. Dort wo Zuständigkeiten gegeben seien, mischte es sich ein. Dort, wo politische Entscheidungen zu treffen seien, treffe man politische Entscheidungen. Darüber hinaus respektiere man selbstverständlich die gesetzlichen Vorgaben, wonach die Verantwortung etwa bei der Deutschen Bahn ganz klar dem Vorstand, dem Aufsichtsrat zugewiesen sei.[588] Bundesminister Dr. Wissing konzediert aber auch, dass der Bund die Möglichkeit habe, über den Aufsichtsrat, in den er Personen entsende, seine Interessen bei der Bahn durchzusetzen. Dies fokussiere sich aber im Wesentlichen auf Fragen des Netzausbaus und der Infrastruktur.[589]

583 Aktenliste Nr. 44, Bl. 1 ff.
584 Zeuge Reiter, 25.05.2023, Bl. 10.
585 Zeuge Dr. Wissing, 22.05.2023, Bl. 85.
586 Zeuge Dr. Wissing, 22.05.2023, Bl. 86.
587 Zeuge Dr. Wissing, 22.05.2023, Bl. 87 f.
588 Zeuge Dr. Wissing, 22.05.2023, Bl. 91.
589 Zeuge Dr. Wissing, 22.05.2023, Bl. 99.

**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?**

Offenbar nicht, da sich das Bundesministerium für Digitales und Verkehr nicht als Projektbeteiligter, sondern nur als Fördergeber sieht.

**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?**

In Ihrem Schreiben vom 07.10.2020 an den Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur a.D. Scheuer kommunizierte Frau Staatsministerin a. D. Schreyer an den Bundesminister die Informationen durch die Deutsche Bahn vom 25.09.2020. Sie bat ihn um ein Gespräch, da es ein „Weiter so“ nicht geben dürfe.[590] Zu diesem Zeitpunkt bestand keine Einigkeit beim Thema Kostenentwicklung. Somit konnte die für ein Spitzengespräch erforderliche gemeinsame Datenbasis aufgrund der Blockadehaltung der Deutschen Bahn nicht erzielt werden.

Voraussetzung für eine gemeinsame Datenbasis für ein Spitzengespräch sei die Auflösung des bestehenden Dissens zwischen dem Freistaat Bayern und der Deutschen Bahn über den Zeitpunkt des Spitzengesprächs. Um Klarheit für alle Beteiligten über den weiteren Projektverlauf zu erlangen und umgehend die notwendigen Gegensteuerungsmaßnahmen einleiten zu können, sei für den Freistaat ein Spitzengespräch ab Mitte Dezember 2020 unverzichtbar. Die Deutsche Bahn wolle ein Spitzengespräch jedoch erst frühestens Ende 2021. Auf dieser Basis und insbesondere unter Verweis auf ein von Herrn Pofalla mit der Staatskanzlei geführtes Telefonat erachtete Herr Bundesminister a.D. Scheuer ein Gespräch nicht für erforderlich. Insbesondere sah er keine Betroffenheit des Bundes bei diesem Thema.[591]

Der Zeuge Scheuer erklärte ferner, dass es durch ihn auf das Schreiben der damaligen Staatsministerin Kerstin Schreyer vom 07.10.2020 keine Antwort gegeben habe, da ihm dieses nie vorgelegen habe.[592]

590 Aktenliste Nr. 63, Bl. 1 f.

591 Aktenliste Nr. 503, Bl. 1.

592 Zeuge Scheuer, 22.05.2023, Bl. 6.

**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?**

Auf Grund des inhaltlichen Zusammenhangs und der denklogischen Abhängigkeit werden die Fragen C) 3.1 und C) 3.2 zusammen beantwortet.

Ebenso wie den Freistaat ließ die Deutsche Bahn auch die Landeshauptstadt München bis zu dem Brief vom September 2022 „am ausgestreckten Arm verhungern“. Weder auf den technischen Abstimmungsebenen, noch auf Briefe des Oberbürgermeisters Reiter wurden von der Deutschen Bahn Angaben zu Kostensteigerungen und Terminänderungen gemacht. Die Bahn gab stets an, dass noch Untersuchungen liefen und die aussagefähigen Antworten erst durch die eigenen Gremien der Bahn müssten. Der Hauptabteilungsleiter Ingenieurbau im Baureferat der Landeshauptstadt München Wulf gab an, er habe in etlichen Verhandlungsrunden mit der Deutschen Bahn vergeblich probiert, offizielle Informationen über die richtigen Kosten und realistischen Termine zu erhalten, um im Stadtrat eine Beschlussvorlage für eine erhöhte Kostenbeteiligung am Vorhaltebauwerk für die Integrierte Gesamtlösung einbringen zu können.[593]

Zwar erfolgte der Bekenntnisbeschluss zur U9 im Münchner Stadtrat bereits am 17.01.2018. Die Verhandlungen über die drei abzuschließenden Vereinbarungen seien aber extrem komplex gewesen. Kurz vor Unterschriftsreife habe die Deutsche Bahn Mehrkosten für das Projekt und für die Beteiligung der Landeshauptstadt München geltend gemacht, was einen erneuten Stadtratsbeschluss notwendig gemacht habe.[594] Dieser ist letztlich erst am 30.11.2022 erfolgt.

Der Oberbürgermeister der Landeshauptstadt München Reiter berichtete von einem regelmäßigen Austausch zwischen der Landeshauptstadt München und der Staatskanzlei bzw. der Staatsregierung auf Arbeitsebene. Dies bestätigte der Geschäftsführer der Stadtwerke München für den Bereich Mobilität und Vorsitzende der Geschäftsführung der Münchner Verkehrsgesellschaft Wortmann. Man habe immer klare Daten und Fakten eingefordert, um dann mit dem Vorhaben des Vorhaltebauwerks weiterzukommen und entsprechende Beschlüsse einholen zu können.[595] Mit ihm selbst – Reiter – habe es keinen regelmäßigen Austausch gegeben. Ab und zu habe er mit Staatsminister Bernreiter gesprochen, die Kommunikation sei jedoch eher schlecht gewesen. Mit

593 Zeuge Wulf, 27.04.2023, Bl. 6.
594 Zeuge Wulf, 27.04.2023, Bl. 16.
595 Zeuge Wortmann, 21.04.2023, Bl. 8.

Staatsministerin a.D. Schreyer habe er lediglich einen offiziellen Termin gehabt. Dies sei auch der Corona-Pandemie geschuldet gewesen.[596]

Er gab launig an, dass zum Austausch mit der Staatskanzlei Wissen auf beiden Seiten gehöre. Er habe keines gehabt. Ein Wissenstransfer vom Ministerpräsidenten hin zu ihm habe nicht stattgefunden.[597] Das liegt allerdings in der Natur der Sache, wenn der Freistaat seinerseits von der Deutschen Bahn auch nicht mit Informationen versorgt wird.

Das Informationsbedürfnis der Stadt sei nicht befriedigt worden. Der Projektleiter der Deutschen Bahn sei für ihn immer erreichbar gewesen. Dieser sei aber seitens der Deutschen Bahn nicht legitimiert gewesen, ihm bestimmte Sachen zu sagen. Daher sei es stets bei freundlichen, aber inhaltsleeren Ankündigungen hinsichtlich Informationsvermittlung seitens der Deutschen Bahn geblieben.[598]

Die Aufnahme der U9 in das Gesamtprojekt zweite Stammstrecke erfolgte am 02.07.2019. Die Landeshauptstadt München war im Rahmen der Planfeststellungsverfahren stets beteiligt. Erst als alle Abschnitte planfeststellungsgenehmigt und damit baureif waren, brachte die Landeshauptstadt München das Thema Vorhaltemaßnahmen für die U9 aufs Tapet. Wegen der dadurch zu befürchtenden Zeitverzögerungen habe der ehemalige Amtschef im Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr Schütz dem Oberbürgermeister der Landeshauptstadt München „immer das Messer auf die Brust“ gesetzt. Diesem sei kolportiert worden, dass – wenn er nicht zeitnah einen Stadtratsbeschluss herbeiführe, dass die Landeshauptstadt München sämtliche Mehrkosten für ihr Projekt U9 übernehme – „die Karawane weiter(ziehe)“ und keine Vorhaltemaßnahmen berücksichtigt würden.[599]

Eine Verzögerung der Inbetriebnahme sollte sich laut Deutscher Bahn durch Aufnahme der Vorhaltemaßnahme für die U9 in das Gesamtprojekt 2. Stammstrecke lediglich um zwei Jahre von 2026 auf 2028 ergeben. Die Kosten sollten laut Deutscher Bahn neutral bleiben. Tatsächlich führte die Aufnahme der Vorhaltemaßnahme U9 zu Verzögerungen und damit Verteuerungen. Diese ließen sich aber nicht quantifizieren.[600] Diese Verzögerungen gingen in den Verzögerungen betreffend die Umplanungen am Ostbahnhof unter und wirkten sich damit nicht auf das Gesamtprojekt aus.[601]

Nach zustimmender Kenntnisnahme in der Ministerratssitzung vom 16.07.2019 begann die Deutsche Bahn am Hauptbahnhof die sogenannte Integrierte Gesamtlösung mit den Teilprojekten Vorhaltemaßnahme U9, neues Empfangsgebäude und Projekt 2. Stammstrecke zu planen. In der gemeinsamen Erklärung vom 18.09.2019 zwischen der Landeshauptstadt München, dem Freistaat Bayern und der Deutschen Bahn zur Realisierung und Finanzierung der Vorhaltemaßnahme am Hauptbahnhof wurde auch die Finanzierung der Maßnahmen festgeschrieben. Demnach hat die Landeshauptstadt München die eindeutig der U9 zuzuordnenden Kosten der Vorhaltemaßnahme zu tragen und sich zudem an den Zusammenhangsmaßnahmen mit einem Drittel, maximal jedoch mit einem Betrag in Höhe von 77 Mio. Euro zu beteiligen. Die gemeinsame Erklärung bildet die Grundlage für den Stadtratsbeschluss zur Vorhaltemaßnahme im Münchner Stadtrat vom 23.10.2019.

596 Zeuge Reiter, 25.05.2023, Bl. 12.
597 Zeuge Reiter, 25.05.2023, Bl. 13.
598 Zeuge Reiter, 25.05.2023, Bl. 16.
599 Zeuge Schütz, 15.05.2023, Bl. 23.
600 Zeuge Böhner, 12.5.2023, Bl. 152 f.
601 Zeuge Schütz, 15.5.2023, Bl. 23.

Am 12.11.2020 stellte die Deutsche Bahn 22 neue, zusätzlich erforderliche Maßnahmen zur Integrierten Gesamtlösung vor, die sogenannten „Zusätzlichen Maßnahmen". Diese sind nicht identisch mit den bisher bekannten Zusammenhangsmaßnahmen. Zur Finanzierung dieser „Zusätzlichen Maßnahmen" konnte zwischen der Landeshauptstadt München einerseits und der Deutschen Bahn und dem Freistaat andererseits keine Einigung erzielt werden.[602] Die Kostentragung betreffend diese zusätzlichen Maßnahmen erforderte einen neuen Stadtratsbeschluss. Staatsministerin a.D. Schreyer schrieb insoweit am 21.06.2021 an Oberbürgermeister Reiter und monierte den Verhandlungsstillstand zwischen dem Freistaat und der Landeshauptstadt München, weil sich die Landeshauptstadt München an diesen Kosten nicht beteiligen wollte. Staatsministerin a.D. Schreyer betonte, dass aus Sicht des Freistaats eine finanzielle Beteiligung der Landeshauptstadt an den zusätzlichen Maßnahmen unverzichtbar sei. Um den weiteren Projektfortschritt nicht zu gefährden sei eine entsprechende Zusage der Landeshauptstadt zu einer finanziellen Beteiligung bis zum 01.08.2021 erforderlich.[603] Tatsächlich war die lange Dauer vom Bekenntnisbeschluss im Jahr 2018 bis zum Stadtratsbeschluss vom 30.11.2022 auch den Verhandlungen mit der Deutschen Bahn über die „Zusätzlichen Maßnahmen" geschuldet.[604]

Die U9 Vorhaltemaßnahme wurde mit Beschluss des Eisenbahnbundesamts vom 29.06.2022 planfestgestellt.[605]

Grundlage für Bundesfördermittel ist das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), welches im Januar 2020 neu gefasst wurde. Zuvor wurden alle U-Bahn Projekte der Landeshauptstadt München von Bund und Land umfangreich gefördert, nämlich grundsätzlich mit 60 % der zuwendungsfähigen Kosten durch den Bund und 20 % durch das Land. Um vom Bund Fördermittel für ein U-Bahn Projekt zu erhalten, muss in der Regel eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) durchgeführt werden. Diese erfolgt anhand der Verfahrensanleitung zur standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (Standardisierte Bewertung). Die wesentlichen Änderungen bestehen darin, dass die Mittel von rund 300 Mio. Euro in 2019 schrittweise auf 2 Mrd. Euro ab dem Jahr 2025 erhöht werden und sodann jährlich mit 1,8 % dynamisiert werden. Sofern die Standardisierte Bewertung ein Ergebnis größer 1,0 ergibt, wird der Neubau von U-Bahn Projekten künftig mit 75 % statt bisher 60 % vom Bund gefördert. Das GVFG sieht vor, dass im Rahmen der Standardisierten Bewertung bestimmte Kriterien in Vorhaben spezifisch stärker gewichtet werden können, beispielsweise Klimaschutzgesichtspunkte. Sofern ein Projekt vom Bund gefördert wird, kann auch mit einer zusätzlichen Förderung durch Landesmittel gerechnet werden. Staatsminister Bernreiter stellte in seinem Schreiben vom 10.11.2022 an Oberbürgermeister Reiter eine Komplementärförderung durch den Freistaat nach dem Bayerischen Finanzausgleichsgesetz (BayFAG) in üblicher Höhe von 10 % der vom Bund anerkannten zurechnungsfähigen Kosten in Aussicht.[606] Im Rahmen der Vorbereitung der Stadtratssitzung vom 27.07.2022 bestand bei der Landeshauptstadt München keine Klarheit zu den zeitlichen Verzögerungen und den Kostensteigerungen.[607]

602 Aktenliste Nr. 520, Bl. 10.
603 Aktenliste Nr. 651, Bl. 1 ff.
604 Zeuge Wortmann, 21.04.2023, Bl. 20.
605 Aktenliste Nr. 671, Bl. 5.
606 Aktenliste Nr. 671, Bl. 7 ff.
607 Aktenliste Nr. 661, Bl. 5.

Bei der am Nachmittag abgehaltenen Pressekonferenz mit dem Ministerpräsidenten, weiteren Ministern und Landräten teilte Dr. Lutz erneut mit, noch über keine finalen Zahlen zu Kosten und Inbetriebnahmezeitpunkt zu verfügen.[608]

Auch Staatsminister Bernreiter setzte eine Frist in seinem Schreiben vom 27.07.2022 an Oberbürgermeister Reiter. Auch er drängte auf eine endgültige und belastbare Zusage der Landeshauptstadt München zur Finanzierung und Realisierung der Integrierten Gesamtlösung und ein Mittragen dieser auf Basis der neuen Zeit- und Kostenpläne. Er setzte eine Frist zum 31.10.22 mit der Ankündigung, bei Ausbleiben einer positiven Rückmeldung das Projekt 2. Stammstrecke ohne Berücksichtigung der U9 Vorhaltemaßnahme voranzutreiben, um weiteren Schaden abzuwenden.[609]

Die Landeshauptstadt München und die Deutsche Bahn müssten die Fragen der U9-Vorhaltemaßnahmen zeitnah regeln. Die immer noch fehlende Einigung verzögere bereits jetzt die Realisierung der 2. S-Bahn-Stammstrecke, eine Entscheidung der Landeshauptstadt München sei deshalb dringend erforderlich. Die Landeshauptstadt München sei nicht bereit, sich an den gestiegenen Kosten für die Vorhaltemaßnahme der U9 zu beteiligen. Bei ausbleibender Einigung drohe ein Verzicht auf die U9 Vorhaltemaßnahme, was wiederum Umplanungen und weitere Verzögerungen und Kosten bedeuten würde. Die Landeshauptstadt München knüpfe eine Beteiligung an den Mehrkosten an die Bedingung, dass der Bund eine Förderzusage für den U9-Streckenbau erteile. Diese Erwartung der Landeshauptstadt München sei zum aktuellen Zeitpunkt unrealistisch, da die Landeshauptstadt München das Projekt noch nicht einmal beim Bund für eine GVFG-Finanzierung angemeldet habe. Seitens der Staatsregierung wird eine Neuordnung der Zusammenarbeit vorgeschlagen, die insbesondere die Verantwortlichkeiten ausschließlich bei der DB Netz AG konzentriert. Ferner müssten wesentliche Projektänderungen im Lenkungskreis beschlossen werden und die Deutsche Bahn müsse regelmäßig berichten, auch im Landtag. Ferner sieht die Staatsregierung die Verzahnung des Projektcontrolling des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr mit der Kosten- und Risikosteuerung der Deutschen Bahn für erforderlich an.[610]

Am 29.09.2022 wurde die Landeshauptstadt München durch die Deutsche Bahn erstmals über den neuen Termin- und Kostenplan informiert.[611]

Im Rahmen der Verhandlungen zwischen Landeshauptstadt München, Freistaat Bayern und Deutscher Bahn hinsichtlich der „Zusätzlichen Maßnahmen“ verständigte man sich auf den Kompromiss, wonach die Landeshauptstadt München an den „Zusätzlichen Maßnahmen“ lediglich zu einem Drittel beteiligt wird. Ein Kostendeckel wird hierfür nicht eingeräumt, sodass diese Kosten in tatsächlich anfallender Höhe durch die Landeshauptstadt München zu tragen sind.[612]

Der Stadtratsbeschluss, der endgültig den Bau der Vorhaltemaßnahmen für die U9 ermöglichte, wurde am 30.11.2022 gefasst.[613]

608 Zeuge Reiter, 25.05.2023, Bl. 8.
609 Aktenliste Nr. 444, Bl. 2 ff.
610 Aktenliste Nr. 3, Bl. 1 ff.
611 Zeuge Reiter, 25.5.2023, Bl. 8; Aktenliste Nr. 664, Bl. 1 ff.; 669, Bl. 1 ff.
612 Aktenliste Nr. 671, Bl. 16.
613 Aktenliste Nr. 671, Bl. 1 ff.

Oberbürgermeister Reiter schrieb zahlreiche Briefe an den bayerischen Staatsminister für Wohnen, Bau und Verkehr, den Bundesminister und die Deutsche Bahn.[614] Bundesminister Dr. Wissing antwortete gar nicht[615], der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn Dr. Lutz vertröstete ihn, wie er es auch mit dem Freistaat tat. Beim Infrastrukturvorstand Pofalla fragte er nie nach, den Ministerpräsidenten sprach er auf das Thema nie an.[616] Die Landeshauptstadt München konnte den Stadtratsbeschluss vom 30.11.2022 erst so spät fassen, weil ihr einerseits die validen Zahlen zu Kosten und Terminen von der Deutschen Bahn fehlten. Andererseits, weil die Deutsche Bahn in Abweichung von der Gemeinsamen Erklärung vom 18.09.2019 „Zusätzliche Maßnahmen“ kreierte, über deren Kostentragung man uneins war. Die Landeshauptstadt München produzierte für den Freistaat aufgrund des Verhaltens der Deutschen Bahn einen Schwebezustand, der nicht dazu beitrug, das Projekt 2. Stammstrecke zeitplanmäßig zu betreiben oder gar zu beschleunigen.[617]

**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?**

Dr. Lutz führte ein Gespräch mit Oberbürgermeister Reiter, Herr Josel führte regelmäßig Gespräche mit dem Oberbürgermeister. Über den Inhalt dieser Gespräche stand Herr Josel in Austausch mit Herrn Huber.[618]

**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?**

Das für den 30.06.2022 anberaumte Spitzengespräch mit dem Ministerpräsidenten, dem Staatsminister für Wohnen, Bau und Verkehr Bernreiter und der Zweiten Bürgermeisterin der Landeshauptstadt München Habenschaden wurde vom Bundesminister für Digitalisierung und Verkehr, Dr. Wissing, kurzfristig abgesagt.[619]

Im Anschluss an die Vorlage offizieller Zahlen durch die Deutsche Bahn am 29.09.2022 fand am 07.10.2022 ein Gespräch der Zweiten Bürgermeisterin der Landeshauptstadt München Habenschaden (Bündnis 90/Die Grünen) mit dem Ministerpräsidenten statt. Thematisiert wurden die Gesamtkosten von rund 7,0 Mrd. Euro bei einem Preisstand 2021 ohne Teuerung und eine Inbetriebnahme frühestens 2035, eventuell sogar 2037. Gründe für die Teuerungen waren demnach die aktuelle Marktentwicklung, die schwierige Baulogistik, der stark veränderte Projektzuschnitt seit 2019 und der Baugrund.

614 Aktenliste Nr. 664, Bl. 1 ff.
615 Zeuge Reiter, 25.05.2023, Bl. 8.
616 Zeuge Reiter, 25.05.2023, Bl. 17 f. und 45.
617 Aktenliste Nr. 520, Bl. 3.
618 Zeuge Huber, 21.04.2023, Bl. 58 f.
619 Aktenliste Nr. 661, Bl. 4.

**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?**

Die Deutsche Bahn stand mit den Stadtwerken München in permanentem Kontakt. Das Bauen im Stadtgebiet erforderte bisweilen Leitungsverlegungen. Dabei wurden lediglich Projektfragen wie Grundstücksfragen und Leitungsverlegungen besprochen. Nicht aber Bauzeitverzögerungen oder Kostensteigerungen.[620]

**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?**

Es wird hier auf die Antwort unter C) 3.1 und 3.2 verwiesen.

**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?**

Das Installieren des Expertengremiums im Oktober 2013 bis Oktober 2016 und dann das der Baubegleitung im Mai 2019 erfolgte, um „Augenhöhe“ mit der Deutschen Bahn herzustellen. Auch in den Lenkungskreisen seit September 2017 nahm das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr seine im Bau- und Finanzierungsvertrag niedergelegten Aufgaben wahr.

Das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr stand in wöchentlichem Kontakt mit der Projektleitung der Deutschen Bahn. Dort wurde immer wieder das Thema Herausgabe der Zeit- und Kostenpläne durch die Deutsche Bahn moniert.[621] Ein Drängen auf ein Spitzengespräch wurde so lange wenig zielführend erachtet, solange die Deutsche Bahn keine Angaben zu Kosten- und Zeitplänen machte. Die Staatsregierung sah das Bedürfnis einer vernünftigen Datenbasis für politische Entscheidungen. Diese konkreten Zahlen verweigerte ihr die Deutsche Bahn.[622] In der Staatsregierung stellte man folglich Themen in den Vordergrund, die für die Bürgerinnen und Bürger zu dieser Zeit die drängendsten waren. Hier ist insbesondere die Corona-Pandemie zu nennen, die

620 Zeugin Raczinski, 20.04.2023, Bl. 75 f.
621 Zeuge Kutzner, 08.05.2023, Bl. 63.
622 Zeuge Dr. Herrmann, 26.05.2023, Bl. 7.

die Staatsregierung vor immense Herausforderungen stellte, auf die sie kompetent, effektiv und zeitnah reagieren musste.[623] Es ist davon auszugehen, dass auch die Deutsche Bahn während der Corona Pandemie damit beschäftigt war, das Unternehmen „am Laufen zu halten“ und Hygienekonzepte umzusetzen.

Der Zeuge Kutzner differenzierte hier zwischen zwei Kanälen. Er führte aus, dass zum damaligen Zeitpunkt ein Spitzengespräch tatsächlich nur Sinn gemacht habe, wenn die erforderlichen Zahlen zu Zeit- und Kostenschiene vorgelegen hätten. Fachlich hätten sie dagegen nach wie vor bei der Bahn darauf gedrängt, dass diese Rede und Antwort stehe. Deswegen hätten sie bei der Bahn zum Thema 2. Stammstrecke nicht „lockergelassen“.[624]

Auch seitens des technischen Gesamtprojektleiters der Deutschen Bahn Kruschinski-Wüst wurde keine Änderung im Verhalten des mit ihm korrespondierenden Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr wahrgenommen. Nach so langer Zeit habe sich die Geduld des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr offenbar dem Ende zugeneigt. Die Staatsregierung habe keinen Druck ausgeübt, aber immer wieder vehement nachgefragt, versucht das Projekt voranzutreiben und die Bekanntgabe von Kosten- und Terminplänen gefordert. [625]

Die Staatsminister a.D. Dr. Reichhart und Schreyer kontaktierten bezüglich der schlechten Personalsituation beim Eisenbahnbundesamt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.[626]

Am 23.03.2022 schrieb der Ministerpräsident an den Bundesminister Dr. Wissing und schlug ein Spitzengespräch zwischen dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr, der Deutschen Bahn AG und der Staatsregierung vor, bei dem baldmöglichst die weitere Perspektive des Vorhabens einschließlich der künftigen Sicherstellung seiner Finanzierung sowie die Information der Öffentlichkeit abgestimmt werden sollte.[627]

Das dringend erforderliche Spitzengespräch am 30.06.2022 sagte Bundesminister Dr. Wissing am Vorabend kurzfristig ab. Obwohl bereits seit mehreren Wochen bekannt war, dass der Freistaat dieses Spitzentreffen nutzen will, um die höchst virulente Frage des Anschiebens des Projekts 2. Stammstrecke mit den Spitzen der Deutschen Bahn, der Landeshauptstadt München und des Bundes zu klären. Bundesminister Dr. Wissing wollte aber lieber eine reines Kennenlerntreffen. Er reiste trotzdem nach München und nahm ausschließlich Termine in München am Nachmittag wahr. All die anderen Termine, die er vereinbart und zugesagt habe hätten ja nichts dafür gekonnt, dass es bei der Vorbereitung dieses Vormittagstermins mit der Staatsregierung zu diesen merkwürdigen Missverständnissen gekommen sei. Er sei irritiert gewesen, am Vorabend mit dem Thema Krisengipfel zur 2. Stammstrecke überrascht worden zu sein.[628]

623 Zeuge Schütz, 15.05.2023, Bl. 20.
624 Zeuge Kutzner, 08.05.2023, Bl. 109.
625 Zeuge Kruschinski-Wüst, 17.04.2023, Bl. 114.
626 Aktenliste Nr. 435, Bl. 1.
627 Aktenliste Nr. 735, Bl. 1 ff.
628 Zeuge Dr. Wissing, 22.05.2023, Bl. 84.

**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?**

Eine Teilrealisierung der 2. Stammstrecke ist nicht vorstellbar. Dem ehemaligen Abteilungsleiter Schienen- und Luftverkehr Böhner ist kein Konzept für eine teilweise Fertigstellung der 2. Stammstrecke bekannt.[629]

Um den Verzögerungen bei der Inbetriebnahme entgegenzuwirken, wurde die Initiative „Starke S-Bahn München-Programm 14plus“ mit drei Säulen (Qualitätsoffensive, Digitaler Knoten München und Programm 14plus) gestartet.

Die Staatsregierung sieht den Weiterbau aufgrund der bereits investierten Kosten als alternativlos.

In ihrem Schreiben vom 26.06.2020 an den Ministerpräsidenten rekurrierte Staatsministerin a.D. Schreyer auf ihr bereits vorgelegtes Maßnahmenpaket zum Programm „Bahnausbau Region München“.[630] Dieses beinhaltete 28 Maßnahmen, die sich schon in der konkreten Planung bei der Deutschen Bahn bzw. in der Umsetzungsphase befänden und nun verstärkt vorangetrieben werden sollten. Für die 28 Maßnahmen ergebe sich für den Freistaat ein Kostenvolumen von etwa 3,5 Mrd. Euro, dies stelle den bayerischen Anteil am Gesamtfinanzbedarf von über 10 Mrd. Euro dar. Diese Maßnahmen könnten um bis zu 41 Infrastrukturmaßnahmen, deren Machbarkeit noch untersucht werde, erweitert werden. Hierfür werde ein weiterer Finanzbedarf von rund 5 bis 8 Mrd. Euro anfallen, davon 3 Mrd. Euro für den Freistaat. Frau Staatsministerin a.D. Schreyer schlug folgende kurzfristige Lösungen vor:

Die Verstärkung der Außenäste durch zusätzliche S-Bahnen, um den Fahrgästen die Möglichkeit zu schaffen, zumindest bis zum Haupt- oder Ostbahnhof zu kommen und dort dann auf U-Bahn, Straßenbahn oder Bus umzusteigen, zusätzliche Regionalzughalte im S-Bahn-Bereich, um die S-Bahn zu entlasten, einen 20 Minutentakt der S-Bahn bis zum Linienendpunkt, Verstärker S-Bahnen auf der S8 zum Flughafen, den Kauf weiterer Fahrzeuge von der S-Bahn Hannover, um zusätzliche S-Bahnen bzw. längere S-Bahn Züge einsetzen können. Leider könnten diese S-Bahnen wegen der Ausstiegshöhe nicht an allen Bahnsteigen im S-Bahn Bereich eingesetzt werden. Den Bau der Sendlinger Spange, durch den es möglich sein werde, S-Bahnen von den westlichen Außenästen im Fall einer Störung auf der Stammstrecke zum Heimeranplatz zu leiten, wo dann auf die U5 umgestiegen werden könne, weitere Expressbuslinien zur Entlastung des Schienenpersonenverkehrs innerhalb Münchens, Umweltspuren, also Sonderfahrstreifen mit möglicher Freigabe für Busse, mehrfach besetzte Pkw (Fahrgemeinschaften und emissionsfreie/-arme Fahrzeuge) und schließlich den Einsatz der Digitalisierung zur Verbesserung bedarfsorientierter Sammelfahrten inner- und außerhalb des ÖPNV.

629 Zeuge Böhner, 12.05.2023, Bl. 153 f.; Zeuge Kutzner, 08.05.2023, Bl. 75.

630 Aktenliste Nr. 6, Bl. 1 ff.

Von den 28 Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung sind 20 Maßnahmen Infrastrukturmaßnahmen, sechs Maßnahmen Angebotsverdichtungen durch Mehrbestellungen des Freistaats und zwei Maßnahmen die Beschaffung zusätzlicher Fahrzeuge.

Ihr Ministerium erarbeite hierzu einen konkreten Maßnahmenkatalog einschließlich des erforderlichen Finanzierungsbedarf. Diesen kündigte sie für Herbst 2020 an.

Mit Schreiben vom 16.10.2020 legte sie – wie angekündigt – dem Ministerpräsidenten das Konzept „Entlastung für München“ auf der Grundlage des Programms „Bahnausbau Region München“ vor. Hierzu war sie von ihm im Zusammenhang mit der Ministerratssitzung vom 01.10.2020 aufgefordert worden.

Der Maßnahmenkatalog enthielt 48 Maßnahmen mit einem Kostenvolumen von rund 2,3 Mrd. Euro zzgl. rund 188 Mio. Euro jährlich wiederkehrende Kosten, die sowohl zeitnah als auch mittelfristig, in jedem Fall vor Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke realisierbar seien. Davon wurden 33 Maßnahmen als besonders geeignet und somit prioritär bewertet mit einem Volumen von rund 1,0 Mrd. Euro zuzüglich rund 162 Mio. Euro jährlich wiederkehrende Kosten, elf Maßnahmen als zeitnah und weitere vier Maßnahmen als mittelfristig realisierbar identifiziert. [631]

Die Staatskanzlei begrüßte diesen Maßnahmenkatalog grundsätzlich, monierte aber, dass das Konzept die Maßnahmen nicht ausreichend danach differenziere, ob deren Umsetzung in der Hand des Freistaats oder Dritter liege und die Finanzierung gesichert oder offen sei. Notwendig aus fachlicher Sicht sei ein 10-Punkte-Plan mit bayerischen Maßnahmen, unterteilt in zeitnah und mittelfristig realisierbare Maßnahmen.[632]

**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?**

Der ehemaligen Abteilungsleiter Schienen- und Luftverkehr Böhner kennt keine tatsächliche Planung einer alternativen Projektvariante für den Fall, dass die U9 nicht realisiert wird. Natürlich habe man sich mit dem Szenario auseinandergesetzt, was passiere, wenn die Landeshauptstadt tatsächlich nicht bereit sei, die U9 zu finanzieren. Man hätte dann wieder umplanen müssen, es wären weitere Kosten entstanden und weitere Verzögerungen.[633] Der Zeuge Wortmann habe vom Zeugen Kretschmer erfahren, dass keine Alternative geplant werde für den Fall, dass die U9 nicht komme.[634]

Staatsminister a.D. Dr. Reichhart führte hierzu aus, man habe eine Planung gehabt, die die U9 nicht vorgesehen habe. Wenn die U9 nun zusätzlich dazu komme, müsse die Planung geändert werden und dann passiere etwas anderes. Wenn aber nichts dazu komme, bleibe man bei der ursprünglichen Planung, fiele also auf die ursprüngliche Planung zurück.[635]

631 Aktenliste Nr. 32, Bl. 1 ff.

632 Aktenliste Nr.17, Bl. 1 ff.

633 Zeuge Böhner, 12.05.2023, Bl. 156 f.; Zeuge Kutzner, 08.05.2023, Bl. 75; Zeuge Röhrig, 21.04.2023, Bl. 90.

634 Zeuge Wortmann, 21.04.2023, Bl. 10 f.

635 Zeuge Dr. Reichhart, 26.05.2023, Bl. 103.

**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?**

Die Zeugen Bergmann und Huber erklärten, dass es sich bei der Kostenkalkulation der Deutschen Bahn für den Fall der Projektaufgabe um eine Expertenschätzung handele.[636] Im Rahmen dieser Schätzung seien folgende Positionen in Ansatz gebracht worden:[637] welche Bauwerke sind bereits errichtet und inwiefern ist ein Rückbau erforderlich, Nutzbarmachung von Bauflächen unter Beachtung der Sicherungspflichten, bereits entstandene Baukosten, Schätzung von Schadensersatzzahlungen für bereits beauftragte aber noch nicht realisierte sowie nicht bezahlte Leistungen. Dieses Vorgehen der Deutschen Bahn sowie die in Ansatz gebrachten Positionen wurden durch die Zeugin Raczinski im Rahmen ihrer Aussage bestätigt.[638]

Die Kostenkalkulation der Deutschen Bahn, wonach ein Projektabbruch zum 31.03.2023 Kosten von insgesamt 3,1 Mrd. Euro generieren würde, wurde durch deren Experten in Form eines Säulendiagramms visualisiert.[639] Die Zeugin Raczinski hatte am 02.08.2022 hinsichtlich der durch die Deutsche Bahn kalkulierten Projektabbruchkosten mit Vertretern des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr per E-Mail Kontakt.[640] Ein unmittelbarer Kontakt zwischen der Zeugin Raczinski und Vertretern der Staatskanzlei hat am 02.08.2022 in Bezug auf die durch die Deutsche Bahn festgestellten Projektabbruchkosten jedoch nicht stattgefunden.[641]

Die Beweisaufnahme hat ergeben, dass die zuständigen Staatsministerien keine eigenen Berechnungen für den Fall einer Projektaufgabe der 2. S-Bahn-Stammstrecke München und/oder eines Rückbaus angestellt haben. Dies wurde übereinstimmend durch die Zeugen Bernreiter, Kutzner und Böhner berichtet.[642] Der Zeuge Bernreiter schilderte ferner, dass die Baubegleitung die durch die Deutsche Bahn im August 2022 übermittelten Projektabbruchkosten geprüft und als plausibel eingeschätzt habe.[643] Die Zeugen Kruschinski-Wüst, Bergmann und Raczinski führten ergänzend übereinstimmend aus, dass auf Seiten der Deutschen Bahn keine eigenen Berechnungen des Freistaats Bayern bzgl. der Kostenhöhe einer Projektaufgabe oder eines Rückbaus bekannt seien.[644]

636 Zeuge Bergmann, 20.04.2023, Bl. 23; Zeuge Huber, 21.04.2023, Bl. 60.
637 Zeuge Bergmann, 20.04.2023, Bl. 24.
638 Zeugin Raczinski, 20.04.2023, Bl. 66, Bl. 86.
639 Aktenliste Nr. 162, Bl. 5.
640 Aktenliste Nr. 162, Bl. 1.
641 ktenliste Nr. 162, Bl. 1.
642 Zeuge Kutzner, 08.05.2023, Bl. 85; Zeuge Böhner, 12.05.2023, Bl. 162; Zeuge Bernreiter, 12.06.2023, Bl. 29.
643 Zeuge Bernreiter, 12.06.2023, Bl. 29.
644 Zeuge Kruschinski-Wüst, 17.04.2023, Bl. 94; Zeuge Bergmann, 20.04.2023, Bl. 24; Zeugin Raczinski, 20.04.2023, Bl. 87.

**5. Hat der zusätzliche Finanzierungsbedarf nach Kenntnis der Staatskanzlei und/oder der zuständigen Staatsministerien Auswirkungen auf die Finanzierung bzw. Realisierung anderer Verkehrsinfrastrukturprojekte und / oder des öffentlichen Verkehrs in Bayern, insbesondere in ländlichen Räumen? Falls ja, welche? Falls nein, warum nicht?**

Die Beweisaufnahme hat ergeben, dass der zusätzliche Finanzierungsbedarf für das Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München im Jahr 2023 keine Auswirkungen auf die Finanzierung bzw. Realisierung anderer Verkehrsinfrastrukturprojekte und/oder des öffentlichen Verkehrs in Bayern, insbesondere im ländlichen Räumen, hat.[645]

Der Ministerrat hat in seiner Sitzung am 06.11.2022 beschlossen, dass auf Grundlage des von der Deutschen Bahn vorgelegten aktuellen Kosten- und Zeitplans für die 2. S-Bahn-Stammstrecke München, dieses Projekt weiter durch den Freistaat Bayern mitfinanziert wird.[646] Im Rahmen dieser Sitzung wurde durch den Ministerrat bekräftigt, dass die Finanzierung der 2. S-Bahn-Stammstrecke München andere potentielle bayerische Verkehrsinfrastrukturprojekte, auch welche die nach dem Bundes-GVFG gefördert werden, nicht beeinträchtigen werde.[647] Die Absicherung dieser Aussage erfolgte durch einen entsprechenden Regierungsentwurf zum Haushalt 2023.[648] Anschließend wurde für den Haushalt 2023 beschlossen, dass es zu keiner Finanzierung der 2. S-Bahn-Stammstrecke im Jahr 2023 aus Regionalisierungsmitteln kommen wird.[649] Ferner sollen auch über das Jahr 2023 hinaus keine Regionaliserungsmittel für die Finanzierung des Anteils des Freistaats Bayern an dem Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München verwendet werden, wobei Entscheidungen der konkreten Finanzierung dieses Bauprojekts ab 2024 dem künftigen Haushaltsgesetzgeber vorbehalten sind.[650] Ferner wurde geplant, im Haushalt 2023 ausreichend Landesmittel zur Verfügung zu stellen, um den Status Quo im ÖPNV aufrecht zu erhalten und zu verhindern, dass es zu Reduzierungen bei dem bestehenden Angebot kommt.[651]

Der Zeuge Wortmann führte ferner aus, dass er keine Kürzungen finanzieller Fördermittel bei anderen durch ihn betreute ÖPNV-Projekte – wie beispielsweise der Errichtung von drei Trambahn-Neubauten in München – bemerkt habe.[652] Der Zeuge Huber erklärte ebenfalls, dass nach seinem Kenntnisstand der zusätzliche Finanzierungsbedarf für das Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München keine negativen Auswirkungen auf die Finanzierung bzw. Realisierung anderer Verkehrsinfrastrukturprojekte durch den Freistaat in Bayern habe.[653] Diese Einschätzung wurde auch durch die Zeugen Kutzner und Röhrig bestätigt.[654] Dies begründete der Zeuge Röhrig damit, dass kein weiterer Einsatz von Regionalisierungsmitteln für das Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke geplant sei und der Finanzierungsbeitrag des Freistaats Bayern aus Regionalisierungsmitteln bereits 2016 innerhalb der Staatsregierung gedeckelt worden sei und keine Abänderung diesbezüglich stattgefunden habe.[655]

645 Aktenliste Nr. 370, Bl. 1; Zeuge Röhrig, 21.04.2023, Bl. 99; Zeuge Kutzner, 08.05.2023, Bl. 84.
646 Aktenliste Nr. 125, Bl. 1.
647 Aktenliste Nr. 125, Bl. 3.
648 Aktenliste Nr. 370, Bl. 2.
649 Zeuge Röhrig, 21.04.2023, Bl. 114.
650 Aktenliste Nr. 125, Bl. 2; Aktenliste Nr. 370, Bl. 2.
651 Aktenliste Nr. 370, Bl. 2.
652 Zeuge Wortmann, 21.04.2023, Bl. 11.
653 Zeuge Huber, 21.04.2023, Bl. 61.
654 Zeuge Kutzner, 08.05.2023, Bl. 84 f.; Zeuge Röhrig, 21.04.2023, Bl. 99.
655 Zeuge Röhrig, 21.04.2023, Bl. 99.

## Teil C Zusammenfassung und Bewertung

Die Beweisaufnahme hat klare Erkenntnisse gebracht. Sie liefert belastbare Antworten auf die Fragestellungen des Untersuchungsausschusses.

Nachfolgend haben wir die Ergebnisse der Beweisaufnahme in ihren wesentlichen Punkten zusammengefasst und auch aufgezeigt, welche Maßnahmen bei Infrastruktur-Großprojekten künftig im Interesse der Einhaltung der Planungsvorgaben erforderlich sind.

Die Frage der Verantwortlichkeit der einzelnen Projektbeteiligten haben wir dem jeweiligen Ermittlungsergebnis angefügt.

### A. Zusammenfassung der wichtigsten Ergebnisse der Beweisaufnahme

### I. Bedeutung des Projekts „2. S-Bahn-Stammstrecke München“

Das Münchner U- und S-Bahn-Netz bildet das Rückgrat des öffentlichen Personennahverkehrs in der Landeshauptstadt München und des unmittelbar angrenzenden Verflechtungsraums. Das bisherige Schienennetz ist in dem deutschlandweit am stärksten wachsenden Ballungsraum längst an seine Kapazitätsgrenzen gestoßen und muss erweitert werden. Dies dient der Aufrechterhaltung des gesamten Verkehrs und hat durch den gewünschten Umstieg vom Individual- auf den Bahnverkehr noch erheblich an Bedeutung gewonnen. Eine Verkehrswende ist ohne eine deutliche Kapazitätsausweitung weder denkbar noch möglich.

Die Münchner S-Bahnen befördern täglich rund 840.000 Fahrgäste und legen im Jahr über 20 Millionen Kilometer zurück. Es handelt sich damit um eines der größten S-Bahn-Systeme in Deutschland. Die 1972 zu den Olympischen Spielen eröffnete Stammstrecke gerät damit jedoch an ihre Kapazitätsgrenzen insbesondere, da alle S-Bahnen durch einen Tunnel die Münchner Innenstadt unterqueren. Um dieses Nadelöhr zu beseitigen, wird auf rund zehn Kilometern zwischen den Bahnhöfen Laim im Westen und Leuchtenbergring im Osten eine 2. S-Bahn-Stammstrecke seit 2017 gebaut, wobei die ersten Planungen für dieses Projekt weit in die 2000er Jahre zurückreichen. Diese neu geplante und aktuell im Bau befindliche Trasse soll die bestehende Stammstrecke entlasten, im Störfall eine Ausweichmöglichkeit bieten und gleichzeitig die Einführung eines neuen Express-S-Bahn-Systems auch im Bereich der Außenäste ermöglichen. Kernstück des Projekts 2. S-Bahn-Stammstrecke München ist ein sieben Kilometer langer Tunnel, der den Hauptbahnhof München und den Ostbahnhof miteinander verbindet. Der Tunnel verschwindet von Laim kommend kurz vor der Donnersbergerbrücke unter der Erde und taucht zwischen Ostbahnhof und Leuchtenbergring wieder auf.

Der Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke München ist von besonderer Komplexität und teilweisen Ungewissheiten geprägt. Nicht nur, dass es zu einem ca. 7 Kilometer langen Tunnelbauwerk kommt, welches unter der Stadt München mit ihren teilweise historischen wie auch kulturell bedeutsamen Bauwerken entlang geführt wird, die Bau-stellen befinden sich zum Teil auch bis zu 40 Meter unter der Erde, wo keinerlei Pläne oder vertiefte Kenntnisse über die dort aufzufindenden Bodengegebenheiten bestehen. Ferner werden die Stationen Laim und Leuchtenbergring im Laufe des Bauprojekts 2. S-Bahn-Stammstrecke München bei laufendem Betrieb umgebaut. Auch werden drei unterirdische Stationen am Hauptbahnhof, Marienhof und Ostbahnhof komplett neu gebaut.

Zusammenfassend ist das Infrastrukturprojekt von herausragender Bedeutung für den öffentlichen Personennahverkehr im Großraum München. Es wird nach seiner Fertigstellung einen entscheidenden Beitrag zur Verhinderung eines Verkehrsinfarkts der Landeshauptstadt und des Umlands leisten. Es wird grundlegend zu Verkehrsverlagerungen vom Auto auf die Schiene und damit auch zum Klimaschutz beitragen.

Das Bauvorhaben ist das bedeutendste ÖPNV-Projekt im Freistaat, ein Jahrhundertprojekt mit enormen Unwägbarkeiten, und gehört zu den wichtigsten in ganz Deutschland. Die Realisierung stellt höchste Anforderungen an Planung und Bauausführung und ist ein Leuchtturmprojekt, zumindest in Europa. Es stellt an die Projektbeteiligten auf jeglichen Ebenen maximale Anforderungen. Zwischenzeitlich kam auch die Corona-Pandemie erschwerend hinzu.

## II. Historie

Am 08.04.2011 haben die Eisenbahninfrastrukturunternehmen DB Netz AG, DB Station & Service AG und DB Energie GmbH mit dem Freistaat Bayern zur Realisierung des Bauprojekts 2. S-Bahn-Stammstrecke München einen Leistungs- und Finanzierungsvertrag geschlossen. Wesentliche Regelungsbestandteile dieses Vertrags sind neben der Beschreibung des Bauprojekts, die Bezifferung der Gesamtprojektkosten mit Preisstand 2009 real auf 1.769,7 Mio. Euro und nominal auf 1.973,9 Mio. Euro sowie die Rolle der Vertragspartner. Eine konkrete Realisierungsdauer wurde hingegen nicht vereinbart.

Auf dieser Grundlage wurde 25.10.2016 die Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund, Freistaat Bayern, Landeshauptstadt München und der Deutschen Bahn unterzeichnet. Der symbolische Baubeginn fand anschließend am 05.04.2017 statt. Im Juli 2019 wurde – auf vehementes Drängen der Deutschen Bahn sowie der Landeshauptstadt München hin – entschieden, grundlegende Umplanungen an dem Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München sowie der Trassenführung vorzunehmen. Der Bauplan von 2016, der Grundlage für die Finanzierungsvereinbarung wie auch den Spatenstich im Jahr 2017 war, und der Bauplan aus dem Jahr 2019 weisen wesentliche Abweichungen auf. Die Folgen dieser Entscheidung im Juli 2019 waren neue Planungen sowie teilweise neue Planfeststellungsverfahren. Die durch die Deutsche Bahn und die Landeshauptstadt München verfolgten Umplanungen lassen sich wie folgt übersichtsartig zusammenfassen:

- Trassenverlegung am Ostbahnhof mit Station an der Friedensstraße an Stelle von einer Station am Orleansplatz.
- Änderung des Rettungskonzepts: Bau eines zwischen den mit Gleisen versehenen zwei Tunneln liegenden Rettungsschacht, der während des Baus der Gleistunnel als Erkundungstunnel verwendet werden kann.
- Integrierte Gesamtlösung am Hauptbahnhof samt U9-Vorhaltebauwerk.

Die Deutsche Bahn ist ursprünglich davon ausgegangen, dass diese Umplanungen mindestens kostenneutral sind. Der damalige technische Projektleiter Kretschmer hat sogar von einer Kostenreduzierung in Höhe von 200 Millionen Euro gesprochen und dies den anderen Projektbeteiligten, insbesondere auch dem Freistaat Bayern, so mitgeteilt.

Nachdem durch Vertreter der Deutschen Bahn auf Arbeitsebene am 25.09.2020 erstmals mitgeteilt wurde, dass eine Inbetriebnahme im Jahr 2028 – entgegen der Zusicherungen aus Juli 2019 – doch nicht möglich und voraussichtlich erst 2034 bautechnisch realisierbar sei, wurde diese Information durch den Zeugen Ronald Pofalla mit Schreiben vom 13.10.2020 gegenüber der damaligen Staatsministerin für Wohnen, Bau und

Verkehr Kerstin Schreyer als nicht belastbare erste Diskussionsgrundlage bezeichnet. In den kommenden Monaten und Jahren wurden – trotz vehementen Drängens von Vertretern des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr – durch die Deutsche Bahn überhaupt keine Kosten- oder Zeitpläne mehr übermittelt. Vielmehr wurde durch die Deutsche Bahn gebetsmühlenartig wiederholt, man befände sich noch im Feststellungsprozess und belastbare Aussagen zu Kosten oder dem Bauabschluss seien aktuell nicht möglich.

Erst am 29.09.2022 – nach wiederholten Anfragen durch Vertreter des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr bei der Deutschen Bahn sowie einem Spitzengespräch zwischen dem Zeugen Dr. Richard Lutz und dem Ministerpräsidenten am 27.07.2022, bei welchem wieder keine Aussagen zu den Kosten sowie einer Inbetriebnahme durch die Deutsche Bahn gegeben wurden – teilte die Deutsche Bahn mit, dass sich die Kosten für die 2. S-Bahn-Stammstrecke auf rund 7,0 Mrd. Euro (Kostenstand 2021) belaufen sowie eine Inbetriebnahme frühestens 2035, wobei auch 2037 realistisch erscheine, möglich ist. Begründet wurden diese immensen Verzögerungen sowie erheblichen Preissteigerungen neben wirtschaftlichen Aspekten, wie Inflation und Baupreissteigerungen, insbesondere auch mit den Umplanungen von 2019 und das für den Bauabschnitt Ost dadurch notwendig gewordene erneute Planfeststellungsverfahren und die damit einhergehende Bauzeitverzögerung. Die Zeugen der Deutschen Bahn erklärten übereinstimmend, dass erst im Herbst 2022 belastbare Zeit- und Kostenpläne bei ihnen vorgelegen hätten und man zuvor schlicht keine aussagekräftigen Daten gehabt habe. Ferner herrsche bei der Deutschen Bahn das Motto „Genauigkeit vor Schnelligkeit“ sowie, dass nur abschließend geprüfte Daten übermittelt werden, weswegen auf das vehemente Drängen der Vertreter des Freistaats Bayern in dem Zeitraum zwischen September 2020 bis September 2022 auch keine aktualisierten Termin- oder Kostenpläne mehr übermittelt worden seien.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Deutsche Bahn im Jahr 2019 nicht in der Lage war, die Folgen der 2019 angepriesenen Umplanungen auch nur im Ansatz abzuschätzen, zu überblicken sowie sachgerecht umzusetzen. Das Projekt war bereits von Beginn an technisch höchst anspruchsvoll. Es ist durch die umfangreichen Umplanungen 2019, die von der Deutschen Bahn sowie der Landeshauptstadt München durchgesetzt und im Jahr 2019 auf Grund unzureichender Information vom Freistaat Bayern mitgetragen wurden, noch komplexer geworden. Auch dadurch ist es zu erheblichen Bauzeitverzögerungen sowie Kostensteigerungen gekommen.

Im Zeitpunkt der Projektänderungen lag bereits vollständige Baureife vor. Deswegen war die Durchführung einer neuen Entwurfsplanung notwendig. Diese Planungen waren umfangreich. So mussten diverse Auflagen und Festlegungen aus Planfeststellungsbeschlüssen berücksichtigt werden. Die planerische Umsetzung der Änderungen zog sich in das Jahr 2020, es wurden Detailabstimmungen dieser Planungen vorgenommen.

Die Deutsche Bahn brauchte bis Ende 2021, um die Änderungen in belastbare Termin- und Kostenplanung umzusetzen. Ergebnisse hat die Deutsche Bahn erst im September 2022 nach außen kommuniziert.

Der Missstand, dass die Deutsche Bahn ferner zwei Jahre keine belastbaren und abschließenden Kosten- und Terminpläne übermitteln konnte, verdeutlicht eindrucksvoll und mit Nachdruck, dass die Deutsche Bahn mit dem seit Baubeginn ungeliebten Projekt der 2. S-Bahn-Stammstrecke München schlicht überfordert ist.

## III. Die Rolle der Projektbeteiligten

Das Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München zeichnet sich neben seiner technischen Komplexität sowie dem zu erwartenden Nutzen für den öffentlichen Personennahverkehr in der Stadt sowie Region München ferner durch unterschiedliche Beteiligte und Kompetenzverteilungen aus. Auch handelt es sich hierbei um ein GVFG gefördertes Projekt, weswegen auch unterschiedliche Finanziers vorhanden sind.

### 1. Deutsche Bahn AG

Die Deutsche Bahn ist als Bauherrin für die Planung und Umsetzung des Gesamtprojekts zuständig. Sie trägt aus Eigenmitteln lediglich Kosten in Höhe von 177 Millionen Euro.

Die Beweisaufnahme hat ergeben, dass die Umsetzung des Projekts im Untersuchungszeitraum gekennzeichnet war durch

- undurchsichtige Entscheidungsstrukturen,
- häufige Personalwechsel an Schaltstellen,
- eklatante Informationsdefizite in der Führungsetage,
- mangelnde Kooperationsbereitschaft mit dem Freistaat sowie
- eine jahrelange Informationsblockade gegenüber dem Auftraggeber Freistaat Bayern hinsichtlich Bauzeit und Kosten.

Zwar haben die Bahnvorstände Ronald Pofalla, ehemals Vorstand für Infrastruktur, und Vorstandsvorsitzender Dr. Richard Lutz das Vorhaben als eines der „Big Five“ Infrastrukturprojekte in ganz Deutschland bezeichnet. Sie haben dieses Projekt aber weder zu Beginn noch nach Bekanntwerden erheblicher Kostensteigerungen und Bauverzögerungen engmaschig begleitet. Die Bahn hat, anders als bei Stuttgart 21, trotz Drängens des Freistaat Bayerns darauf verzichtet, eine eigene Projektgesellschaft einzurichten. So lag die Zuständigkeit im Wesentlichen bei der DB Netz AG.

Der Projektverantwortliche der Deutschen Bahn vor Ort in München – Herr Kretschmer – wurde zum Jahreswechsel 2019/2020 durch Herrn Kruschinski-Wüst ersetzt. Der damalige Infrastrukturvorstand Ronald Pofalla verließ selbst im April 2022 das Unternehmen. Der zuständige Vorstand der DB Netz AG für das Ressort Netzplanung und Großprojekte, Prof. Dr. Dirk Rompf, ist zum 30.09.2019 ausgeschieden.

Neben dieser personalen Diskontinuität ist bis heute auch nicht erkennbar, dass die Bahn kontinuierlich die Fertigstellungszeit und die Baukosten des Projekts 2. S-Bahn-Stammstrecke überwacht hat. Es fehlt an einem brauchbaren Projektcontrolling, das die 2. S-Bahn-Stammstrecke München mit ihren vielfältigen Herausforderungen über die gesamte Laufzeit hinweg angemessen gesteuert oder betreut hätte.

Der bis zum 31.12.2019 verantwortliche Projektleiter Herr Kretschmer hat bis zum Schluss und auch noch bei seiner Zeugeneinvernahme am 17.04.2023 betont, dass eine Fertigstellung 2026 – nach den Umplanungen von 2019 – realistisch gewesen wäre. Er ist auch heute noch der Ansicht, dass die ursprünglich festgesetzten Kosten von 3,2 Mrd. Euro zuzüglich 600 Mio. Euro Risikopuffer für die Fertigstellung der 2. S-Bahn-Stammstrecke München ausgereicht hätten. Er erklärte ausdrücklich, dass er in den 2019 entschiedenen Umplanungen ein Einsparungspotential in Höhe von 200 Millionen Euro sah.

Am 25.09.2020 wurde der Auftraggeber Freistaat Bayern auf Arbeitsebene mit einer Ankündigung der Deutschen Bahn überrascht, die Fertigstellung sei voraussichtlich erst

2034 realisierbar. Parallel dazu hat die Baubegleitung des Freistaats Kosten von 5,2 Mrd. Euro ermittelt. Auf Intervention der Staatsregierung, konkret der damaligen Staatsministerin für Wohnen, Bau und Verkehr Frau Kerstin Schreyer, hat Bahnvorstand Ronald Pofalla kurze Zeit später mit Schreiben vom 13.10.2020 die Zahlen vom 25.09.2020 als erste Diskussionsgrundlage bezeichnet, obwohl das Projekt 2017 begonnen und die Kosten 2016 bereits final ermittelt wurden. Ein mehr als bemerkenswerter Vorgang!

Diese massive Abweichung vom ursprünglichen Zeit- und Kostenplan hat die Bahn aber keineswegs zum Anlass genommen, die Umsetzung des Projekts

- zur Chefsache zu machen,
- es einem strengen internen Controlling zu unterwerfen und
- sich mit den anderen Projektbeteiligten – dem Freistaat Bayern und der Landeshauptstadt München – eng abzustimmen.

Im Gegenteil: Der Bahnvorstand hat gegenüber dem Auftraggeber Freistaat Bayern strengste Geheimhaltung angeordnet und dies damit begründet, dass durch die Staatsregierung bahninterne Informationen an die Öffentlichkeit gelangt seien. Offensichtlich hat die Bahn an der Diskretion ihres Auftraggebers gezweifelt. Anschließende wiederholte Anfragen des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr nach aktualisierten Zeit- und Kostenplänen wurden durch die Deutsche Bahn abgeblockt oder überhaupt nicht beantwortet. Begründet wurde dies gebetsmühlenartig damit, dass die Termine wie auch Kosten im Rahmen einer neuen Kostenberechnung erst belastbar festgestellt werden müssten. Auch dies ist bemerkenswert, da die Kostenermittlung vor Projektbeginn bereits stattgefunden hat. Wenn dessen Überarbeitung bei einem ursprünglich auf elf Jahre ausgelegten Infrastrukturprojekt zwei Jahre benötigt, lässt dies nur den Schluss zu, dass die Bahn das Projekt nicht mit der erforderlichen Priorisierung und Projektorganisation betrieben hat.

Auch die vom Freistaat eingesetzte Baubegleitung hat die Bahn nicht etwa als willkommene Hilfestellung angesehen. Vielmehr hat sie dieses Gremium quasi als „Majestätsbeleidigung“ angesehen und es mit Skepsis betrachtet, dass der Freistaat ein eigenes Controlling–Organ beschäftigte. Bis zum Sommer 2022 wurde die Arbeit der Fachexperten der Baubegleitung durch die Vertreter der Deutschen Bahn erheblich erschwert und blockiert. Die Baubegleitung attestierte der Deutschen Bahn AG Chaos in der Planung der Kosten – wie auch der Terminschiene – sowie fehlende klare Zuständigkeiten, und dies, obwohl ihr nur unzureichend Einblicke in die internen Planungsabläufe gewährt wurden.

Darüber hinaus ist festzuhalten und auf Grund der durchgeführten Zeugeneinvernahme deutlich erkennbar, dass der Freistaat Bayern von der Deutschen Bahn als Projektpartner überhaupt nicht ernst genommen wurde. Es herrschte die Vorstellung, dass die Staatsregierung nur dazu da ist, für die Kosten aufzukommen. Die Deutsche Bahn hielt nicht nur das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr trotz vehementer Nachfrage zu Zeit- und Kostenplänen zwei Jahre lang hin, sondern blockierte auch die vom Freistaat Bayern installierte Baubegleitung, die als Kompetenzträger des Freistaats auf Augenhöhe mit der Deutschen Bahn agieren sollte. Mehrere Zeugen der Deutschen Bahn führten aus, dass Skepsis gegenüber der Baubegleitung geherrscht hat und diese sich erst nach und nach abgebaut habe. Der Zeuge Kretschmer führte sogar aus, dass die Vertreter der Deutschen Bahn gegenüber der Baubegleitung „bockig“ aufgetreten sind. Der Umstand, dass die Vorstandsebene von diesem „bockigen“ Auftreten der Fachebene nichts gewusst haben will und, das Gremium der Baubegleitung – anders als die Fachebene – sogar begrüße und den Freistaat Bayern bzgl. der Einrichtung eines solchen Gremiums vielmehr auch noch verstehe, zeigt nur nochmals auf, dass in

dem Gesamtkonzern Deutsche Bahn, der in eine Vielzahl unüberschaubarer Untergesellschaften zerlegt ist, schlicht Chaos herrscht und jeder wohl macht, wonach ihm gerade ist. Eine einheitliche Struktur ist nicht gegeben, was insbesondere für die Planung sowie Umsetzung eines Projekts wie dem der 2. S-Bahn-Stammstrecke München verheerend ist.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass sich die Deutsche Bahn nicht ansatzweise der Bedeutung des Projekts bewusst war. Offensichtlich hat sie Probleme, derartige Baumaßnahmen professionell zu bewältigen und zu betreuen. Dies gilt für die Leitungs- wie auch die Arbeitsebene gleichermaßen.

Insbesondere stellt sich jedoch auch die Frage, welche Aufgabe einem Infrastrukturvorstand der Bahn zukommt. Er selbst hat die 2. S-Bahn-Stammstrecke München als Projekt der Kategorie „Big Five“ bezeichnet, sich aber nach eigenen Worten allenfalls anlassbezogen gekümmert oder informiert. Er hat, auch nachdem spätestens ab September 2020 erhebliche Probleme mit der Infrastrukturmaßnahme offenkundig wurden, keinerlei Maßnahmen ergriffen, um einer drohenden Verzögerung und Kostenmehrung entgegenzuwirken. Er hat auf struktureller Ebene die Gründung einer Projektgesellschaft abgelehnt und wollte stattdessen lieber in bestehenden Strukturen weiterarbeiten. Es ist nicht erkennbar, dass er sich regelmäßig und in kurzen Abständen über Zwischenergebnisse der Bauzeit- und Kostenentwicklung hat informieren lassen. Im Gesamtvorstand hat er eben so wenig eine lückenlose Informationspolitik betrieben.

Besonders eklatant ist aber das Verhalten der Deutschen Bahn gegenüber dem Freistaat Bayern. Das Nachrichtenembargo, das die Bahn gegenüber dem Freistaat ab Herbst 2020 verhängt hat, wurde von dieser mit dem Hinweis darauf verteidigt, dass eine Information der Öffentlichkeit (!) dem Projekt geschadet hätte. Sie setzt damit den Projektpartner Freistaat Bayern mit der Öffentlichkeit gleich. Der Zeuge Pofalla begründete dies damit, dass Regierungen im Allgemeinen und damit auch die Bayerische Staatsregierung nicht in der Lage seien, vertrauliche Informationen für sich zu behalten. Diese Äußerung offenbart ein völlig zerrüttetes Vertrauensverhältnis der Bahn zu ihrem Auftrag- und Fördergeber, das nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme aber durch keine Fakten zu belegen ist. Der Umgang des Staatskonzerns Deutsche Bahn mit dem Freistaat Bayern ist nicht nur erschreckend, sondern dürfte in dieser Form auch einzigartig sein. Die Bahn hat dadurch unter Beweis gestellt, dass sie weder in Bezug auf das Projekt, noch gegenüber ihrem Fördergeber und den anderen Projektbeteiligten auch nur ansatzweise ihre Aufgabe richtig interpretiert und ihr zufriedenstellend nachgekommen wäre.

Die Bahn ist somit der Hauptverantwortliche für die massive Bauzeitverzögerung und Kostensteigerung.

**2. Bund**

Die Bundesrepublik Deutschland kann auf das Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München bei zwei unterschiedlichen Positionen Einfluss nehmen.

Auf Grund der Förderfähigkeit nach dem GVFG hat der Bund einerseits die Position eines Finanziers inne. 60 % der Baukosten werden durch den Bund übernommen. Andererseits hat der Bund über das Eisenbahnbundesamt, welches eine dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr nachgeordneten Behörde ist, ganz grundlegenden Einfluss auf das Bauprojekt der 2. S-Bahn-Stammstrecke München. Das Eisenbahnbundesamt entscheidet als Planfeststellungsbehörde über die Frage des Baurechts und etwaige Auflagen.

Für die Frage der Förderfähigkeit nach dem GVFG war von grundlegender Bedeutung, ob die Nutzen-Kosten-Untersuchung von 2016 für das Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke einen Wert von über 1,0 erreicht. Auf Grund des Umstandes, dass die NKU 2016 einen Wert von 1,05 ergeben hat, stand einer GVFG-Förderung durch den Bund formell nichts im Wege und das Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München wurde am 15.03.2017 in das GVFG-Förderprogramm des Bundes aufgenommen.

Der Bundesrechnungshof hat anschließend den Vorbescheid zur Aufnahme des Vorhabens „2. S-Bahn-Stammstrecke in München“ in das GVFG-Bundesprogramm geprüft. Die Prüfungsmitteilung des Bundesrechnungshofs vom 22.01.2018 hat der NKU jedoch gravierende Mängel attestiert. Nach Ansicht des Bundesrechnungshofs sei die NKU 2016 – Wert von 1,05 – nicht tragfähig, da nicht alle relevanten Aspekte in diese Untersuchung einbezogen worden seien. So seien die Risikokosten, die Vorfinanzierungskosten des Freistaates Bayern sowie die Kosten der baulichen Anpassung von Umsteigebeziehungen am Hauptbahnhof München nicht bzw. nicht vollständig bei der NKU 2016 berücksichtigt worden. Ferner hat der Bundesrechnungshof in seiner abschließenden Mitteilung ausgeführt, dass die Voraussetzungen des § 3 Abs. 1c GVFG für die Gewährung einer Bundesfinanzhilfe aus dessen Sicht schlicht nicht vorliegen. Darüber hinaus hat der Bundesrechnungshof gegenüber dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr und seinen nachgelagerten Behörden Handlungsempfehlungen für die weitere vertragliche Ausgestaltung der Kostenübernahmeregelung insbesondere hinsichtlich etwaiger Folgekosten mit dem Freistaat Bayern gegeben.

Die Beweisaufnahme hat nun zur Überraschung allerdings ergeben, dass dieses Prüfungsergebnis des Bundesrechnungshofs wie auch die weiteren Kosten- und Terminentwicklungen für das Bundesministerium für Digitales und Verkehr wie auch für das Eisenbahnbundesamt überhaupt nicht von Relevanz waren und durch diese keine vertiefte Aufarbeitung erfahren haben. Die Mitglieder des Haushaltsausschusses des Bundestages haben hingegen erst im Frühjahr 2023, zu einem Zeitpunkt, als der hiesige Untersuchungsausschuss bereits Vertreter des Bundesrechnungshofs, des Eisenbahnbundesamts sowie des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr vernommen hatte, den Prüfbericht des Bundesrechnungshofs aus dem Jahr 2018 erhalten, obwohl dieser bereits seit über fünf Jahren schwere Zweifel an der Wirtschaftlichkeit des Projekts 2. S-Bahn-Stammstrecke München geäußert hat.

Insbesondere auf Grund des Umstands, dass der Bund einen Großteil des Bauprojekts 2. S-Bahn-Stammstrecke München finanziert sowie das Eisenbahnbundesamt als Planfeststellungsbehörde wesentlichen Einfluss und Verantwortung für das Bauprojekt hat, hat der Bund doch erstaunlich wenig Interesse an dem Bauprojekt gezeigt und insbesondere den Freistaat Bayern bei den eklatanten Kommunikationsproblemen mit der Deutschen Bahn nur unzureichend unterstützt, obwohl die Deutsche Bahn vollständig im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland steht.

Die zu attestierende Teilnahmslosigkeit des Bundes an dem Bauprojekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München hat sich auch durch die Darstellungen des ehemaligen Bundesverkehrsministers Andreas Scheuer sowie des aktuellen Bundesverkehrsministers Dr. Volker Wissing manifestiert. Beide erklärten, dass die eklatanten Kostensteigerungen bei dem Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München sie weder beunruhigt noch nervös gemacht hätten. Dass mit der geschehenen Kostenmehrung automatisch auch eine Erhöhung der Bundesbeteiligung einhergeht, haben diese mit stoischer Gelassenheit hingenommen und nicht weiter problematisiert.

Dass der Freistaat Bayern im Bund, der auf Grund seiner 60%-igen Beteiligung an den Baukosten ein erhebliches Eigeninteresse an dem Gelingen des Projekts 2. S-Bahn-Stammstrecke haben sollte, keinen Verbündeten gegen die Deutsche Bahn hatte,

wurde spätestens im Herbst 2020 deutlich. Nachdem auf Arbeitsebene am 25.09.2020 eine Bauzeitverlängerung von sechs Jahren durch die Deutsche Bahn kommuniziert wurde, wandte sich die damalige Staatsministerin Kerstin Schreyer mit Schreiben vom 07.10.2020 auch an den damaligen Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer und übermittelte ihm die Zahlen der Bahn vom 25.09.2020. Sie bat ihn ferner um ein Spitzengespräch sowie mittelbar um Unterstützung durch den Bund gegenüber der Bahn. Nicht nur, dass dieses Schreiben der Staatsministerin durch den Bund schlicht unbeantwortet blieb, auch im Anschluss hat der damalige Bundesverkehrsminister die Bitten der Staatsministerin um ein Spitzengespräch als zu diesem Zeitpunkt unangebracht abgetan. Ferner hat er gegen das selbstherrliche Verhalten der der Deutschen Bahn, welche zu 100 % im Eigentum des Bundes steht, nicht interveniert.

Auch Bundesminister Dr. Wissing zeigte sein Desinteresse an dem für den Freistaat Bayern so wichtigen Projekt durch die Absage des Spitzengesprächs vom 30.06.2022 am Vorabend. Er wollte sich nicht mit diesem für Bayern essenziellen Thema auseinandersetzen, sondern nur ein nettes Kennenlerntreffen absolvieren.

Dies zeigt in eklatanter Weise, dass der Bund die Deutsche Bahn AG, an der er 100 % der Anteile hält, weder in der Vergangenheit noch in der Gegenwart einer wirksamen Kontrolle unterwirft, insbesondere in Bezug auf Aufgaben und Kosten.

### 3. Landeshauptstadt München

Die Landeshauptstadt München hat insbesondere die im Jahr 2019 entschiedenen Umplanungen rund um den Vorhaltebau zu der U-Bahnlinie 9 unterhalb des Hauptbahnhofs zu verantworten.

Die U 9 in München ist ein von der Landeshauptstadt München seit 2010 geplanter neuer Streckenabschnitt im bestehenden U-Bahn-Netz, der in Nord-Süd-Richtung verlaufen soll. Konkrete Planungen, ob und wann es zu dem Bau der U 9 kommt, waren innerhalb des Untersuchungszeitraums noch nicht vorhanden. Der geplante Streckenverlauf der U 9 würde jedoch – sofern diese U-Bahnlinie tatsächlich durch die Landeshauptstadt München gebaut wird – auch unter dem Hauptbahnhof verlaufen. Um ein Umsteigen am Hauptbahnhof von der geplanten U 9 zu Zügen der 1. sowie 2. Stammstrecke wie auch sonstigen dort haltenden Verkehrsmitteln zu ermöglichen, erschien es aus technischer Sicht jedoch zwingend notwendig, bei der Planung der 2. S-Bahn-Stammstrecke einen möglichen Kreuzungspunkt mit der U 9 am Hauptbahnhof zu beachten und einzuplanen. Eine nachträgliche Einbindung der U 9 in das Personennahverkehrsdrehkreuz Hauptbahnhof München ist technisch ausgeschlossen.

Trotz dieses Umstandes sowie einer Planung der 2. S-Bahn-Stammstrecke München seit der 2000er Jahre und einem öffentlichkeitswirksamen Spatenstich am 05.04.2017 bei dem insbesondere auch der Oberbürgermeister der Landeshauptstadt München Dieter Reiter persönlich anwesend war, meldeten die Verantwortlichen der Landeshauptstadt München die Notwendigkeit eines Vorhaltebauwerks für die geplante U 9 auf Höhe des Hauptbahnhofes erst verspätet an, sodass Umplanungen diesbezüglich zwingend notwendig wurden. Hätte der Freistaat Bayern diesen Umplanungen nicht zugestimmt und wäre der Landeshauptstadt München bei ihren technischen Wünschen entgegengekommen, wäre eine zukünftige Verbindung der U 9 mit den bestehenden Personennahverkehrsangeboten am Hauptbahnhof technisch schlicht nie mehr möglich gewesen.

Die Landeshauptstadt München hat durch ihr verzögerndes Verhalten hinsichtlich der U-Bahnlinie 9 sowie der Frage, ob diese realisiert wird, verzögernd agiert, weswegen Teile der Umplanungen von 2019 technisch notwendig waren, um die Sinnhaftigkeit

einer U 9 sowie die Möglichkeit einer Verbindung dieser U-Bahnlinie mit den sonstigen Personennahverkehrsangeboten auf Höhe des Hauptbahnhofs weiterhin zu erhalten.

**4. Freistaat Bayern**

Die Aufgabe des Untersuchungsausschusses war es, etwaiges Fehlverhalten der Staatsregierung im Zusammenhang mit dem Projekt „2. S-Bahn-Stammstrecke München“ zu untersuchen.

Im Ergebnis ist nach Durchführung der Beweisaufnahme festzustellen, dass die Staatsregierung entlastet ist. Die im Raum stehenden Vorwürfe eines Fehlverhaltens haben in den Aussagen der vernommenen Zeugen keine Bestätigung erfahren.

Bei dem Projekt kommt es zu einer erheblichen Bauzeitverzögerung und Kostensteigerung. Diese gravierenden Planabweichungen werden völlig zu Recht erheblich kritisiert.

Ob und inwieweit auch die Staatsregierung in die Kritik einzubeziehen ist, hängt maßgeblich auch davon ab, welche Rolle dem Freistaat als Projektbeteiligten zukommt.

Dabei steht unstreitig fest, dass Aufgabenträger und Projektverantwortlicher die Deutsche Bahn ist. Dem Freistaat kommt die Rolle des Auftraggebers und Mitfinanziers zu. Anders als der Bund, der als Eigentümer der Bahn deren Handeln unmittelbar beeinflussen kann, besitzt der Freistaat keinerlei originäre Einflussmöglichkeiten.

Rechtlich kann er lediglich über den Bau- und Finanzierungsvertrag seine Ansprüche als Vertragspartner in die Waagschale werfen. Dort sind zwar Auskunftsrechte verankert, allerdings nicht zu einem wirkungsvollen, sanktionsbewährten Auskunftsanspruch ausgestaltet worden. Darin liegt ein Schwachpunkt, der auf Grund der Vertragsverhandlungen des Jahres 2011 durch den damaligen Wirtschaftsminister Dr. Martin Zeil (FDP) der Staatsregierung zuzurechnen ist. Dieses Verhalten liegt zwar außerhalb des Untersuchungszeitraums, hat aber Einfluss auf den Projektverlauf seit 2015 und wirkt auch heute noch nach.

Zukünftig sollte bei Großprojekten bereits in der Grundlagenvereinbarung dieser Punkt besser und vor allem wirkungsvoller ausgestaltet werden.

Die Staatsregierung hat dieses Projekt während des gesamten Untersu-chungszeitraums, also sowohl unter Ministerpräsiden Horst Seehofer als auch unter seinem Nachfolger Dr. Markus Söder, mit einer hohen Priorität versehen. Anders als bei der Deutschen Bahn war die 2.S-Bahn-Stammstrecke München Gegenstand häufiger Befassungen im Ministerrat und wurde auch auf Fachebene mit Nachdruck begleitet.

Nachdem dem Freistaat im Bau- und Finanzierungsvertrag von 2011 Auskunfts- und Beteiligungsrechte nur unzureichend eingeräumt worden waren, setzte die Staatsregierung zur Kompensation dieses Defizits eine Baubegleitung ein. Dies ist bei Groß-projekten nicht unüblich, bei einem Vorhaben der Deutschen Bahn war dies allerdings eine Premiere.

Das Staatministerium des Innern, für Bau und Verkehr und später dann das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr stand bis zum Herbst 2019 mit den übrigen Projektbeteiligten, insbesondere der Bahn, in einem engen Austausch. Die Plattform für die operative Ebene war insbesondere die Ebene des Lenkungskreises.

Auf Vorschlag der Bahn stimmte der Freistaat im Sommer 2019 umfangreichen Änderungen des Gesamtprojekts zu. Geschäftsgrundlage war allerdings die von der Bahn

als Projektverantwortliche zugesagte Kostenneutralität. Die Bahn hatte sogar eine Kostenreduzierung um 200 Mio. Euro in Aussicht gestellt und plausibilisiert.

Im Zeitraum bis einschließlich September 2020 kann man der Staatsregierung uneingeschränkt attestieren, den Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke mit hohem Engagement und besonderer Professionalität begleitet zu haben.

In dem Folgezeitraum zwischen Oktober 2020 und September 2022 gab es zwischen der Staatsregierung und der Bahn keine dem Projekt angemessene Kommunikation. Dies war darauf zurückzuführen, dass die Bahn sich weigerte, dem Freistaat regelmäßige Informationen, insbesondere belastbare Zahlen zu Kosten und Inbetriebnahme zur Verfügung zu stellen.

Auslöser waren zwei Vorgänge im September 2020: Die Bahn konfrontierte den Freistaat damit, dass sich die Inbetriebnahme voraussichtlich um acht Jahre im Vergleich zur ursprünglichen Planung vor den Umplanungen von 2019 verzögert. Umgekehrt hatte die Baubegleitung eine Kostensteigerung von 3,8 Mrd. Euro auf 5,2 Mrd. Euro prognostiziert. Die damalige Staatsministerin Kerstin Schreyer kritisierte das deutlich Anfang Oktober 2020 in mündlicher und schriftlicher Form gegenüber dem damaligen Infrastrukturvorstand der Deutschen Bahn Ronald Pofalla. Darauf stufte Bahn- und Infrastrukturvorstand Pofalla die Informationen, die durch seine eigene Fachebene gegenüber Vertretern des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr kurz zuvor kommuniziert wurden, auf das Level „Erste Diskussionsgrundlage“ herunter und wollte nach eigenem Bekunden das Gesamtprojekt neu rechnen, wohlgemerkt nach Durchführung der NKU im Jahr 2016 und Beginn der Baumaßnahmen im April 2017! Gegenüber dem Freistaat wurde ein weitgehender Informationsstopp verhängt.

Als Ergebnis der Untersuchungen des Ausschusses ist daher festzuhalten, dass die Bahn, nicht die Staatsregierung Informationen über Bauzeit und Kosten zurückgehalten hat.

Im vierten Quartal 2020 war die Informationspolitik der Bahn Gegenstand intensiver Befassung im Verkehrsministerium, in der Staatskanzlei und im Kabinett. Die Ministerin hat in der Ministerratssitzung vom 01.10.2020 über das Thema berichtet und am 16.10.2020 ein 48-Punkte-Konzept zur Entlastung des Bahnknotenpunkts bis zur Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke vorgelegt. Auf Anforderung der Staatskanzlei hat sie ferner im Dezember 2020 eine umfassende Analyse geliefert. Auch die Staatskanzlei hat sich intern mehrfach mit den Auswirkungen der aktuellen Situation auseinandergesetzt.

Bereits am 25.09.2020 hat die Amtschefin mit Zustimmung des Staatskanzleichefs Staatsminister Dr. Florian Herrmann eine deutliche Reaktion gegenüber der Bahn befürwortet. Das insbesondere auch von der Verkehrsministerin gewünschte Spitzengespräch mit der Bahn hat es zu diesem Zeitpunkt nicht gegeben. Die Bahn hat dies mit dem Mangel an belastbaren Kostenschätzungen begründet.

Es stand während des gesamten Untersuchungsausschusses die Frage im Raum, ob die Staatskanzlei, wie aus Aktenvermerken auf der Arbeitsebene erkennbar, den Druck des Bauministeriums auf die Bahn reduzieren wollte und zu einer dilatorischen Behandlung geraten hat. Der Vorwurf war, dies habe im Zusammenhang mit der im Herbst 2021 stattfindenden Bundestagswahl zu tun gehabt. Es wurde in den Raum gestellt, dass etwaige Ambitionen des Ministerpräsidenten als möglicher Kanzlerkandidat zu einer strategischen Verhaltensänderung von Seiten des Freistaats gegenüber der Bahn geführt hätten.

Ein Zusammenhang des Verhaltens der Bayerischen Staatsregierung mit einer möglichen Kanzlerkandidatur des Ministerpräsidenten ist eindeutig widerlegt und zu verneinen. Es ergaben sich aus den Befragungen der angehörten Zeugen hierfür keinerlei Anhaltspunkte. Insbesondere der Ministerpräsident und der Chef der Bayerischen Staatskanzlei haben dies auf direkte Nachfrage klar in Abrede gestellt. Dieses Ergebnis wird auch dadurch gestützt, dass endgültig belastbare Informationen erst ein Jahr nach der Bundestagswahl geliefert wurden. Im Übrigen war die Diskussion über eine mögliche Kandidatur des Ministerpräsidenten jedenfalls im April 2021 bereits abgeschlossen, was den Vorwurf ebenfalls entkräftet.

Welche Bedeutung der Vermerk des zuständigen Referatsleiters Beier aus der Staatskanzlei vom 23.12.2020 letztlich hat, konnte nicht abschließend geklärt werden. Die Erläuterungen von Staatsminister Dr. Florian Herrmann, wonach eine streitige Behandlung des Themas im Wahlkampf dem Projekt insgesamt schaden kann, sind nachvollziehbar und plausibel.

Es gibt auch keinerlei Anhaltspunkte dafür, dass sich das Verhalten der Staatsregierung nach der Bundestagswahl grundlegend geändert hätte. Die Staatsregierung hat auch weiterhin auf die Zahlen der Bahn gewartet, ist weder an die Öffentlichkeit gegangen noch hat sie zu anderen Druckmitteln gegriffen.

Erst als der neue Verkehrsminister Dr. Volker Wissing das geplante Treffen am 30.06.2022 kurzfristig hat platzen lassen, hat die Staatsregierung die Presse und die Öffentlichkeit informiert.

Somit ist die Vermutung, bundespolitische Ambitionen des Ministerpräsidenten könnten auf die Strategie des Freistaats im Umgang mit der Deutschen Bahn bei der 2. S-Bahn-Stammstrecke einen Einfluss gehabt haben, klar widerlegt.

Ungeachtet dessen ist der Umgang der Staatsregierung mit der Bahn im Zusammenhang mit dem Projekt im Zeitraum Oktober 2020 bis September 2022 trotzdem kritisch zu beleuchten. Dabei sind zwei Dinge zu unterscheiden:

- Erlangung von Informationen bei der Deutschen Bahn
- Kommunikation nach außen

Die Staatsregierung hat bis zum 30.06.2022 der Öffentlichkeit keine Kos-tenmehrung und Bauzeitverzögerung mitgeteilt. Sie hat dies damit begründet, dass keine belastbaren Zahlen vorliegen. Die Vorgehensweise der Staatsregierung ist in diesem Punkt nachvollziehbar und auch von verantwortlichem Bewusstsein gegenüber dem Projekt und der Öffentlichkeit getragen. Was wäre die Alternative gewesen? Die Staatsregierung hätte

- die Feststellungen der eigenen Baubegleitung,
- die auf Arbeitsebene bruchstückhaft vorhandenen Erkenntnisse oder
- die Kommunikationsschwierigkeiten mit der Bahn

veröffentlichen können. Der Erkenntnisgewinn wäre für die Öffentlichkeit überschaubar gewesen. Die Bahn hätte sich aber umgekehrt veranlasst gesehen, ihrerseits Stellung zu nehmen und sich abweichend zu positionieren. Dies hätte nicht nur zu einer Verunsicherung der Öffentlichkeit, sondern auch anderer Projektbeteiligter geführt, die auf die Schnelle nicht hätte aufgelöst werden können. Das wiederum hätte eine Grundsatzdiskussion über das Projekt als solches auslösen und die Fortführung gefährden können. Dies umso mehr, als die Debatte nicht Faktenbasiert hätte geführt werden können.

Anders ist die interne Informationsbeschaffung zu bewerten. Es ist völlig inakzeptabel, wenn bei einer Baumaßnahme von dieser eminenten Bedeutung und Kostenbelastung der Freistaat Bayern, der die Finanzierungsverantwortung trägt, nicht ständig und lückenlos über den Fortgang und die Risiken informiert ist.

Der ehemals ressortverantwortlichen Staatsministerin Kerstin Schreyer ist dabei kein Vorwurf zu machen. Sie hat im Rahmen der ihr rechtlich zur Verfügung stehenden Möglichkeiten alles unternommen, um eine der Bedeutung des Infrastrukturprojekts angemessene Unterrichtung der Staatsregierung zu erreichen. Sie ist dabei an der Blockadehaltung der Bahn gescheitert. Sie hatte auch – anders als Staatsminister Bernreiter – nicht die Möglichkeit, durch eine Unterrichtung der Öffentlichkeit Druck auf die Bahn zur Herausgabe von Zahlen zu erzeugen. Anders als ihr Nachfolger, der Ende des ersten Quartals 2022 Informationen über eine Kostenmehrung erhielt, hatte die damalige Ministerin nicht die Möglichkeit, durch Nennung von Fakten die Bahn zur Transparenz zu zwingen.

Auch der Ministerpräsident sah sich mit einer Verweigerungshaltung der Bahn konfrontiert. Rechtliche Instrumente der Eskalation standen ihm nicht zur Verfügung. Er hätte den Projektpartner schlicht nicht zur Korrektur der Kommunikationsstrategie zwingen können.

Jenseits der rechtlichen Instrumentarien bleibt allerdings festzustellen, dass der Ministerpräsident eine politische Konfrontation zunächst vermieden hat. Er hätte auf Basis der heutigen Beurteilung zumindest versuchen können, gegenüber den Bahnvorständen, insbesondere dem vormaligen Infrastrukturvorstand Ronald Pofalla, aber auch gegenüber Bahnchef Dr. Richard Lutz, noch deutlicher einen dem Projekt angemessenen Umgang mit dem Freistaat Bayern einzufordern. Ob dies jedoch zu einer Verhaltensänderung geführt hätte, darf bezweifelt werden. Deshalb hat der Ministerpräsident zur Vermeidung einer öffentlichen, das Projekt möglicherweise gefährdenden Auseinandersetzung einen zurückhaltenderen Weg gewählt.

Unbestritten ist, dass die Deutsche Bahn jedenfalls intern – dem Freistaat gegenüber – früher Zahlen hätte kommunizieren müssen. Es ging ja nicht um eine Unterrichtung der Öffentlichkeit, sondern um Informationen der Bahn gegenüber der Staatsregierung, die ein legitimes Interesse hat, über den Stand und die Durchführung des Projekts unterrichtet zu sein.

Auch eine Befassung des Bayerischen Landtags wäre aus Sicht des Untersuchungsausschusses notwendig gewesen. Die Informationspolitik der Staatsregierung war hier unzureichend. Der Landtag ist Haushaltsgesetzgeber und daher über alle Projekte, die erhebliche finanzielle Auswirkungen auf den Freistaat haben, angemessen zu unterrichten. Dies ist nicht im erforderlichen Maß geschehen. Es wäre angemessen und auch angezeigt gewesen, den Landtag zumindest – wenn vermeintlich nötig erschienen – in geheimer Sitzung über die Probleme mit der Deutschen Bahn und abzeichnende Teuerungen und Verzögerungen zu informieren.

Die Informationsbeschaffung des Parlaments ist allerdings keine reine Bringschuld der Staatregierung. Auch der Landtag hat Möglichkeiten, von den zuständigen Ressortministern oder dem Ministerpräsidenten auf verschiedenen Wegen Informationen zu erhalten oder politisch Einfluss zu nehmen. Auch hier wurden im fraglichen Zeitraum nicht alle Mittel ausgeschöpft.

Richtig und wichtig war es daher, dass auf Initiative der Regierungsfraktionen CSU und FREIE WÄHLER zwischenzeitlich ein Unterausschuss zur Projektbegleitung durch den Landtag eingerichtet wurde. Die Ideengeber Florian Streibl und Bernhard Pohl ließen

sich dabei von den positiven Erfahrungen leiten, die der Landtag und die Staatregierung mit der 2008 eingerichteten parlamentarischen Kommission zur Begleitung der Krisenbewältigung bei der Bayern LB gemacht haben.

Zur vollständigen und abschließenden Bewertung des Verhaltens der Bayerischen Staatsregierung gehört es aber auch, die Auswirkungen deren tatsächlichen Verhaltens auf das Gesamtprojekt zu würdigen. Dabei ist folgendes festzuhalten:

1. Die Mängel bei der Vertragsgestaltung 2011 haben die Zusammenarbeit zwischen dem Freistaat Bayern und der Deutschen Bahn als der Projektverantwortlichen erschwert. Eine unzureichende Gestaltung von Auskunfts- und Mitwirkungsrechten hat es der Bahn ermöglicht, die Verkehrsinfrastruktur-maßnahme ohne die Möglichkeit externer Einflussnahme durchzuführen. Es ist weder auszuschließen noch andererseits beweisbar, dass andernfalls eine Beschleunigung des Projekts möglich gewesen wäre.

2. Durch die lobenswerte Einrichtung einer Baubegleitung durch die Staatsregierung haben sich gleichwohl gewisse Kontroll- und Einflussmöglichkeiten ergeben. Die Bahn hat dies allerdings über einen langen Zeitraum nicht als Chance, sondern als unerwünschte Einmischung verstanden und somit die möglichen Potentiale ungenutzt gelassen.

3. Die Blockadehaltung der Bahn im Zeitraum Oktober 2020 bis September 2022 war für das Projekt nicht förderlich. Möglicherweise hätte ein härteres Vorgehen der Staatsregierung gegenüber der Bahn zu einem nachhaltigen und projektangemessenen Informationsfluss geführt. Beweisbar ist dies aber nicht.

4. Ein tatsächlicher Schaden ist dem Freistaat hieraus allerdings nicht erwachsen. Es gibt keinerlei belastbare Fakten und noch nicht einmal Indizien dafür, dass die Versorgung des Freistaats mit den notwendigen Informationen zu einer Beschleunigung oder Kostendämpfung geführt hätte.

Zusammenfassend lässt sich somit festhalten, dass der Freistaat Bayern gegenüber der Deutschen Bahn weder ein vertragliches Druckmittel auf schnellere und bessere Planung und Bauleistung hat, noch die Deutsche Bahn ein finanzielles Risiko hinsichtlich dem Bauprojekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München trägt. Der damalige Wirtschaftsminister Dr. Martin Zeil (FDP) hat im Jahr 2011 die Position des Freistaats bei den Vertragsverhandlungen in ungenügender Weise vertreten. Die Staatsregierung hätte zudem energischer gegenüber den anderen Projektpartnern auftreten können. Man hat zu lange auf eine partnerschaftliche Zusammenarbeit mit den übrigen Projektbeteiligten vertraut.

## B. Bewertung sowie Blick in die Zukunft

Abschließend ist festzustellen, dass die Vorwürfe der Opposition, die Staatsregierung habe vor September 2022 belastbare und valide Zahlen zu Bauzeitverzögerungen und Kostenmehrungen für das Projekt der 2. S-Bahn-Stammstrecke München gehabt und bewusst zurückgehalten widerlegt worden sind. Ein Zusammenhang des Handelns der Staatsregierung mit der Bundestagswahl oder einer möglichen Kanzlerkandidatur ist nirgends erkennbar.

Vielmehr hat die Deutsche Bahn erst am 29.09.2022 aktuelle und belastbare Zeit- und Kostenpläne dem Freistaat Bayern sowie der Staatsregierung vorgestellt. Trotz stetigen Drucks und wiederholten und vehementen Nachfragens der Vertreter des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr ab September 2020 hat die Deutsche Bahn zwei Jahre keine belastbaren und validen Äußerungen zu den Kosten sowie der Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke München getätigt. Die Deutsche Bahn hat den Freistaat Bayern als Projektbeteiligten sowie die Staatsregierung schlicht nicht ernst genommen.

Der Staatsregierung kann im Übrigen auch nicht vorgeworfen werden, aktuelle Zeit- und Kostenpläne bewusst zurückgehalten zu haben, um Kostensteigerungen und Bauzeitverlängerungen vor der Öffentlichkeit und dem Landtag so lange zu verheimlichen, bis hinsichtlich eines Projektstopps der „point of no return“ überschritten war. Der Staatsregierung lagen schlicht bis zum 29.09.2022 keine aktuellen und belastbaren Zeit- und Kostenpläne vor, die einzig durch die Deutsche Bahn als Bauherrin sowie Planerin erstellt werden konnten.

Nach Durchführung des Untersuchungsausschusses stellt sich allerdings die Frage, wie in Zukunft Großbauprojekte generell und mit Bezug zum Freistaat Bayern in Bezug auf Kosten- und Terminsicherheit sowie Transparenz optimiert werden können. Folgende Leitlinien haben sich als Empfehlung an Landtag und Staatsregierung herauskristallisiert:

1. Einrichtung einer Baubegleitung durch den Freistaat Bayern bereits zu Beginn des Planungsprozesses sowie vertragliche Vereinbarung mit den Projektträgern, um dieses Gremium vollumfänglich in jegliche Planungen wie auch technischen und kostenrelevanten Entscheidungen einzubinden mit eigenen Kompetenzen auszustatten.

2. Einrichtung projektbezogener Unterausschüsse des Bayerischen Landtags, die sich umfassend über den Projektfortgang durch die weiteren Projektbeteiligten sowie die Fachexperten der Baubegleitung berichten lassen.

3. Umfassender und regelmäßiger Bericht über den Projektstand sowie die entstandenen und zu erwartenden Projektkosten im Ausschuss für Staatshaushalt und Finanzfragen des Bayerischen Landtags.

4. Schaffung vollumfänglicher Transparenz zwischen dem Projektplaner und dem Freistaat Bayern. Sollten einzelne Daten/Dokumente durch die den Projektplaner zurückgehalten werden, ist dies durch Vertragsstrafen zu sanktionieren.

5. Abschluss eines klaren Bau- und Finanzierungsvertrages, der insbesondere auch ein empfindliches Kostenrisiko für die übrigen Projektbeteiligten enthält. Ferner ist der Bauherr an Planungs- und auch nachträglichen Umplanungs-kosten zu beteiligen. Im Bau- und Finanzierungsvertrag sind neben der Kostenverantwortung auch etwaige Kompetenz- und Projektverantwortungen zu vereinbaren.

6. Die technische Planung muss vollumfänglich bei Baubeginn abgeschlossen sein, nachträgliche Projektänderungen, insbesondere auf Grund neuer Nutzungswünsche, sind zu unterbinden.

7. Die Kostenplanung inkl. Risikokosten muss unter Beachtung des aktuellen Baupreisindexes bei Baubeginn vollumfänglich abgeschlossen sein. Ferner sind im Zeitpunkt des Baubeginns die Projektkosten im besten Fall, im schlechtesten Fall sowie im zu erwartenden Fall zu ermitteln. Ein aktives oder bewusstes Kleinrechnen der Gesamtprojektkosten hat zwingend zu unterbleiben. Ein gleiches Vorgehen muss hinsichtlich der Terminschiene gewährleistet sein.

8. Gründung einer Projektgesellschaft für komplexe Bauprojekt zur Sicherstellung klarer Zuständigkeits- und Kommunikationskompetenzen als Regelfall.

9. Der Bund sollte dringend über Struktur und Personalbesetzung bei der Deutschen Bahn nachdenken und Entscheidungen treffen.

## Teil D Anlagen

### Anlage 1 Beschlüsse zur Beiziehung oder Anforderung von Akten

Beschluss Nr. 5 vom 26. Januar 2023

*I. Es werden die Akten und Unterlagen beigezogen, die in den von den Staatsministerien vorgelegten Aktenlisten aufgeführt sind.*

*Im Einzelnen:*

*1. Die in den Aktenlisten zu den Schreiben der Staatskanzlei vom 24.01.2023 genannten Akten.*

*2. Die in den Aktenlisten zu den Schreiben des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr vom 23.01.2023 genannten Akten.*

*3. Die in der Aktenliste zum Schreiben des Staatsministeriums der Finanzen und Heimat vom 24.01.2023 genannten Akten.*

*4. Die in der Aktenliste zum Schreiben des Staatsministeriums der Justiz vom 23.01.2023 genannten Akten.*

*II. Die Akten sind, soweit tatsächlich und rechtlich möglich, in digitalisierter und volltextrecherchefähiger Form vorzulegen. Dabei ist sowohl auf eine übersichtliche Reihenfolge der einzelnen Dokumente als auch auf eine Abspeicherung zu achten, die Kopiervorgänge ungehindert ermöglicht (z.B. keine zu langen Dateipfade).*

*III. Die Vorlage soll bis spätestens zum 01.Februar 2023 erfolgen.*

Beschluss Nr. 6 vom 26. Januar 2023

*I. Der Untersuchungsausschuss bittet*

*- die Deutsche Bahn AG inklusive aller von ihr beherrschten Tochterunternehmen,*

*- die Landeshauptstadt München inklusive aller in ihrem mehrheitlichen Besitz befindlichen Gesellschaften und deren Tochtergesellschaften,*

*- das Bundesministerium für Digitales und Verkehr inklusive aller ihm nachgeordneten Behörden,*

*- den Bayerischen Obersten Rechnungshof sowie*

*- den Bundesrechnungshof*

*unter Beifügung des Einsetzungsbeschlusses, um Mitteilung, ob Akten zu dem Gesamtprojekt „2. S-Bahn-Stammstrecke München“ für den Zeitraum vom 01.09.2015 bis einschließlich 14.12.2022 vorhanden sind. Der Aktenumfang*

*ergibt sich aus dem diesem Untersuchungsausschuss zugrundeliegenden Fragenkatalog.*

*II. Sodann ersucht der Untersuchungsausschuss, falls Akten vorhanden sind, diese – gegebenenfalls im Wege der Amtshilfe – idealerweise in digitaler Form zu übersenden, da der Untersuchungsausschuss deren Beiziehung hiermit beschließt.*

*III. Um eine Vorlage binnen 3 Wochen wird gebeten.*

Beschluss Nr. 13 vom 15. Mai 2023

*Das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr wird aufgefordert, das Gutachten Machbarkeitsstudie Aus-/Neubaustrecke München – Neulustheim –Neufahrn b. Freising Nord vorzulegen. Das Gutachten wurde 2017 bei der Obersten Baubehörde abgegeben.*

*Das Gutachten ist, soweit tatsächlich und rechtlich möglich, in digitalisierte und volltextrecherchefähiger Form vorzulegen.*

*Die Vorlage soll bis spätestens 23. Mai 2023 erfolgen.*

Beschluss Nr. 16 vom 6. Juni 2023

*I. Der Ausschuss bittet die Staatskanzlei zu prüfen, ob die Protokolle der Ministerratssitzungen vom 16.07.2019 sowie 01.10.2020 herausgegeben werden können, soweit sie die Tagesordnungspunkte zur 2. Stammstrecke betreffen und sie, falls rechtlich möglich, dem Ausschuss zur Verfügung zu stellen.*

*II. Sollte dies aus Sicht der Staatskanzlei nicht möglich sein, soll die Staatskanzlei diese Ansicht rechtlich ausführlich begründen.*

*III. Die Staatskanzlei wird gebeten zu prüfen, ob im Falle einer negativen Entscheidung zu Ziff. I. dem Ausschuss eine Zusammenfassung der betreffenden Tagesordnungspunkte übermittelt werden kann.*

**Anlage 2 Aktenliste**

| Fort-lau-fende Nr. | Übersender, Behörde | | Geschäftszeichen, Beschreibung | |
|---|---|---|---|---|
| 1 | StK | | 1013-1-208 | E-Mail v. 23.11.2017 |
| 2 | StK | | 1192-3-7 | Vermerk v. 01.07.2022 |
| 3 | StK | | 1207-116-363-2 | Vermerk v. 05.10.2022 |
| 4 | StK | | 1207-26-57-13 | Vermerk v. 14.10.2021 |
| 5 | StK | | 1353-4-96 | Vermerk v. 12.11.2015 |
| 6 | StK | | 1492-3-895-2 | Schreiben v. 26.06.2020 |
| 7 | StK | | 1492-15-343-2 | Vermerk v. 13.05.2016 |
| 8 | StK | | 1492-15-343-3 | Terminvorbereitung 18.07.2016 |
| 9 | StK | | 1492-15-343-4 | Terminvorbereitung 18.07.2016 |
| 10 | StK | | 1492-15-343-5 | Vermerk v. 12.07.2016 |
| 11 | StK | | 1492-15-343-7 | Vermerk v. 19.07.2016 |
| 12 | StK | | 1492-15-343-8 | Vermerk v. 22.07.2016 |
| 13 | StK | | 1492-15-343-10 | Vermerk v. 21.09.2016 |
| 14 | StK | | 1492-16-180 | Schreiben v. 27.04.2022 |
| 15 | StK | | 1492-16-182-1 | Schreiben v. 05.07.2022 |
| 16 | StK | | 1492-16-183 | Schreiben v. 12.07.2022 |
| 17 | StK | | 1492-16-184 | Vermerk v. 23.10.2020 |
| 18 | StK | | 1492-18-82-2 | Vermerk v. 23.12.2020 |
| 19 | StK | | 1492-18-88-5 | Vermerk v. 14.03.2016 |
| 20 | StK | | 1492-18-88-6 | Schreiben v. 21.03.2016 |
| 21 | StK | | 1492-18-99 | Vermerk v. 15.04.2016 |
| 22 | StK | | 1492-18-100 | Vermerk v. 19.04.2016 |
| 23 | StK | | 1492-18-108 | E-Mail v. 11.01.2017 |
| 24 | StK | | 1492-18-113 | Vermerk v. 14.07.2017 |
| 25 | StK | | 1492-18-114 | Schreiben v. 12.09.2017 |
| 26 | StK | | 1492-18-119<br>altes Az: 1492-9-177 | Vermerk v. 20.10.2016 |
| 27 | StK | | 1492-18-123 | Vermerk v. 25.08.2017 |
| 28 | StK | | 1492-18-126-1 | Vermerk v. 20.07.2018 |
| 29 | StK | | 1492-18-126-2 | Vermerk v. 25.01.2019 |
| 30 | StK | | 1492-18-126-3 | Vermerk v. 03.05.2019 |
| 31 | StK | | 1492-18-129 | Schreiben v. 29.04.2019 |
| 32 | StK | | 1492-18-134 | Schreiben v. 16.10.2020 |
| 33 | StK | | 1492-18-135 | Schreiben v. 07.12.2020 |
| 34 | StK | | 1492-18-137-1 | Vermerk v. 22.02.2022 |
| 35 | StK | | 1492-18-137-2 | Vermerk v. 24.02.2022 |
| 36 | StK | | 1492-18-137-4 | Vermerk v. 04.03.2022 |
| 37 | StK | | 1492-18-137-5 | E-Mail v. 09.03.2022 |
| 38 | StK | | 1492-18-137-6 | Vermerk v. 18.03.2022 |
| 39 | StK | | 1492-18-137-7 | Schreiben v. 12.04.2022 |
| 40 | StK | | 1492-18-137-8 | Vermerk v. 06.05.2022 |
| 41 | StK | | 1492-18-137-9 | Vermerk v. 18.05.2022 |
| 42 | StK | | 1492-18-137-10 | Vermerk v. 02.06.2022 |
| 43 | StK | | 1492-18-137-11 | Vermerk v. 02.06.2022 |
| 44 | StK | | 1492-18-137-12 | Vermerk v. 17.06.2022 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 45 | StK | | 1492-18-137-14 | Terminvorbereitung 30.06.2022 |
| 46 | StK | | 1492-18-137-15 | Vermerk v. 01.07.2022 |
| 47 | StK | | 1492-18-137-16 | Vermerk v. 15.07.2022 |
| 48 | StK | | 1492-18-137-17 | Terminvorbereitung 27.07.2022 |
| 49 | StK | | 1492-18-137-18 | Vermerk v. 28.07.2022 |
| 50 | StK | | 1492-18-137-20 | Schreiben v. 15.07.2022 |
| 51 | StK | | 1492-18-137-22 | Terminvorbereitung 29.09.2022 |
| 52 | StK | | 1492-18-137-24 | Vermerk v. 10.10.2022 |
| 53 | StK | | 1492-18-137-26 | Terminvorbereitung 29.09.2022 |
| 54 | StK | | 1492-18-140-5 | E-Mail v. 04.08.2022 |
| 55 | StK | | 1492-18-142 | Vermerk v. 08.09.2022 |
| 56 | StK | | 1492-18-143 | Vermerk v. 25.09.2020 |
| 57 | StK | | 1492-18-145-4 | PM v. 24.10.2019 |
| 58 | StK | | 1492-18-145-5 | Vermerk v. 01.07.2020 |
| 59 | StK | | 1492-18-145-6 | Vermerk v. 16.07.2020 |
| 60 | StK | | 1492-18-145-10 | Papier 10.2020 |
| 61 | StK | | 1492-18-145-11 | Anlage 1 zum Papier 10.2020 |
| 62 | StK | | 1492-18-145-12 | Anlage 2 zum Papier 10.2020 |
| 63 | StK | | 1492-18-145-13 | Anlage 3 zum Papier 10.2020 |
| 64 | StK | | 1492-18-145-14 | Anlage 4 zum Papier 10.2020 |
| 65 | StK | | 1492-18-145-17 | Vermerk v. 13.10.2020 |
| 66 | StK | | 1492-18-145-18 | E-Mail v. 23.12.2020 |
| 67 | StK | | 1492-18-145-19 | E-Mail v. 14.03.2022 |
| 68 | StK | | 1492-18-145-20 | E-Mail v. 14.03.2022 |
| 69 | StK | | 1492-18-145-24 | E-Mail v. 06.07.2022 |
| 70 | StK | | 1492-18-145-25 | Informationen 07.2022 |
| 71 | StK | | 1492-18-145-26 | Terminvorbereitung 20.07.2022 |
| 72 | StK | | 1492-18-145-27 | Informationen 09.2022 |
| 73 | StK | | 1492-18-145-33 | Schreiben v. 16.10.2020 |
| 74 | StK | | 1520-1-417-1 | Schreiben v. 09.08.2019 |
| 75 | StK | | 1520-1-417-2 | Vermerk v. 24.09.2019 |
| 76 | StK | | 1520-1-417-4 | Vermerk v. 03.05.2018 |
| 77 | StK | | 1520-1-417-5 | Vermerk v. 18.05.2018 |
| 78 | StK | | 1520-1-417-6 | Vermerk v. 23.05.2018 |
| 79 | StK | | 2000.2014-105-79 | Schreiben v. 16.10.2022 |
| 80 | StK | | 2000.2015-1256-20 | Schreiben v. 30.10.2018 |
| 81 | StK | | 2000.2016-3180-3 | Schreiben v. 13.08.2018 |
| 82 | StK | | 2000.2018-819-2 | Schreiben v. 12.07.2018 |
| 83 | StK | | 2000.2018-1608-1 | E-Mail v. 29.04.2018 |
| 84 | StK | | 2000.2018-1608-5 | Schreiben v. 17.09.2018 |
| 85 | StK | | 2000.2018-4733-1 | Vermerk v. 29.10.2018 |
| 86 | StK | | 2000.2022-3989-1 | Schreiben v. 20.07.2022 |
| 87 | StK | | 1353-4-94 | MR v. 01.12.2015 |
| 88 | StK | | 1353-55-81 | Bericht vom 01.09.2015 |
| 89 | StK | | 1492-9-185 | Vermerk v. 21.11.2016 |
| 90 | StK | | 1492-12-366 | MR v. 27.06.2017 |
| 91 | StK | | 1492-15-343-9 | Vermerk v. 13.07.2016 |
| 92 | StK | | 1492-15-347 | Terminvorbereitung 25.10.2016 |
| 93 | StK | | 1492-15-349 | Vermerk v. 29.11.2016 |
| 94 | StK | | 1492-16-153-6 | MR v. 26.07.2016 |
| 95 | StK | | 1492-16-153-7 | Präsentation v. 15.09.2016 |
| 96 | StK | | 1492-16-177 | E-Mail v. 26.11.2020 |
| 97 | StK | | 1492-18-98 | MR v. 08.03.2016 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 98 | StK | | 1492-18-104 | Präsentation 10.2016 |
| 99 | StK | | 1492-18-106 | MR v. 20.12.2016 |
| 100 | StK | | 1492-18-109 | MR v. 28.03.2017 |
| 101 | StK | | 1492-18-110 | MR v. 23.05.2017 |
| 102 | StK | | 1492-18-111-2 | Terminvorbereitung v. 28.03.2017 |
| 103 | StK | | 1492-18-112-1 | MR v. 11.07.2017 |
| 104 | StK | | 1492-18-112-2 | MR v. 01.08.2017 |
| 105 | StK | | 1492-18-115 | MR v. 12.09.2017 |
| 106 | StK | | 1492-18-117<br>altes Az. 1492-9-181 | MR v. 14.02.2017 |
| 107 | StK | | 1492-18-118<br>altes Az. 1492-9-182 | MR v. 22.11.2016 |
| 108 | StK | | 1492-18-130 | Schreiben v. 09.05.2019 |
| 109 | StK | | 1492-18-137-13 | Terminvorbereitung 29.06.2022 |
| 110 | StK | | 1492-18-137-23 | Vermerk v. 05.10.2022 |
| 110a | StK | | | S. 1 - 2 mit Schwärzungen freigegeben |
| 111 | StK | | 1492-18-137-25 | Vermerk v. 19.10.2022 |
| 112 | StK | | 1492-18-145-1 | Vermerk v. 19.06.2019 |
| 113 | StK | | 1492-18-145-3 | MR v. 16.07.2019 |
| 114 | StK | | 1492-18-145-7 | E-Mail v. 03.09.2020 |
| 115 | StK | | 1492-18-145-8 | Terminvorbereitung 10.09.2020 |
| 116 | StK | | 1492-18-145-9 | MR v. 01.10.2020 |
| 117 | StK | | 1492-18-145-15 | Anlage 5 zum Papier v. 10.2020 |
| 118 | StK | | 1492-18-145-16 | Terminvorbereitung 12.10.2020 |
| 119 | StK | | 1492-18-145-23 | MR v. 05.07.2022 |
| 120 | StK | | 1492-18-145-29 | MR v. 04.10.2022 |
| 121 | StK | | 1492-18-145-31 | MR v. 04.10.2022 |
| 122 | StK | | 1492-18-145-32 | MR v. 11.10.2022 |
| 123 | StK | | 1492-18-145-34 | E-Mail v. 18.10.2022 |
| 124 | StK | | 1492-18-145-36 | MR v. 25.10.2022 |
| 125 | StK | | 1492-18-145-37 | MR v. 06.11.2022 |
| 126 | StK | | 1492-33-283-20 | Terminvorbereitung 18.02.2022 |
| 126a | StK | | | S. 1 - 5 mit Schwärzungen freigegeben; |
| 127 | StK | | 1520-1-348-6 | MR v. 07.11.2017 |
| 128 | StK | | 1520-1-348-8 | MR v. 12.12.2017 |
| 129 | StK | | 1520-1-417-3 | Vermerk v. 02.05.2018 |
| 130 | StK | | MR - 07 - 03/2016 | MR v. 08.03.2016 |
| 131 | StK | | MR - 07 - 04/2016 | MR v. 26.04.2016 |
| 132 | StK | | MR - 07 - 10/2016 | MR v. 25.10.2016 |
| 133 | StK | | MR - 07 - 12/2016 | MR v. 20.12.2016 |
| 134 | StK | | MR - 07 - 02/2018 | MR v. 27.02.2018 |
| 135 | StK | | MR - 07 - 07/2018 | MR v. 10.07.2018 |
| 136 | StK | | MR - 07 - 09/2018 | MR v. 25.09.2018 |
| 137 | StK | | MR - 07 - 07/2019 | MR v. 16.07.2019 |
| 138 | StMB | | 21-1120-1-1 | Vermerk vom 30.11.2020 |
| 139 | StMB | | 3551.1-10-14 | Vermerk vom 02.11.2020 |
| 140 | StMB | | 3551.1-10-23 | Vermerk vom 01.06.2022 |
| 141 | StMB | | 3551.1-10-31 | Schreiben an BMDV v. 07.10.2022, Antwort BMDV v. 22.11.2022 |
| 142 | StMB | | 3551.1-11-10 | E-Mail DB v. 09.12.2020 |
| 143 | StMB | | 3551.1-11-14 | Schreiben an BBIV vom 13.08.2021 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 144 | StMB | | 3551.1-12-1 | Schreiben BRH vom 22.01.2018, nachrichtlich |
| 145 | StMB | | 3551.1-1-3 | Wöchentliche Sachstandsberichte vom 19.10.2020 bis 03.03.2022 |
| 146 | StMB | | 3551.1-13-11-102 | Positionspapier von LCP und EDR vom 13.07.2021 |
| 147 | StMB | | 3551.1-13-11-112 | Bericht Expertengruppe vom 31.10.2016 |
| 148 | StMB | | 3551.1-13-11-114 | Bericht DB vom 30.09.2020 |
| 149 | StMB | | 3551.1-13-11-115 | Gesamtterminplan der DB vom 25.09.2020 |
| 150 | StMB | | 3551.1-13-11-116 | DB-Präsentation vom 25.09.2020 |
| 151 | StMB | | 3551.1-13-11-118 | Präsentation Baubegleitung vom 20.07.2022 |
| 152 | StMB | | 3551.1-13-11-122 | Präsentation Sonderausschusssitzung WBV vom 10.10.2022 |
| 153 | StMB | | 3551.1-13-11-125 | Präsentation Baubegleitung vom 17.10.2022 |
| 154 | StMB | | 3551.1-13-11-127 | Präsentation LCP vom 4.11.2022 |
| 155 | StMB | | 3551.1-13-11-128 | Besprechungsnotiz vom 07.11.2022 |
| 156 | StMB | | 3551.1-13-11-129 | Präsentation Baubegleitung vom 07.11.2022 |
| 157 | StMB | | 3551.1-13-11-41 | Schreiben DB vom 27.10.2021 |
| 158 | StMB | | 3551.1-13-11-46 | Terminvorbereitung MR am 01.10.2020 |
| 159 | StMB | | 3551.1-13-11-48 | Besprechungsnotiz vom 10.12.2019 |
| 160 | StMB | | 3551.1-13-11-49 | E-Mail DB vom 14.07.2022 |
| 161 | StMB | | 3551.1-13-11-50 | E-Mail DB vom 14.07.2022 |
| 162 | StMB | | 3551.1-13-11-51 | E-Mail DB vom 02.08.2022 |
| 162a | StMB | | 3551.1-13-11-51 | Akte Nr. 162 mit Schwärzungen freigegeben |
| 163 | StMB | | 3551.1-13-11-52 | E-Mail DB vom 14.06.2022 |
| 164 | StMB | | 3551.1-13-11-53 | E-Mail DB vom 05.07.20225 |
| 165 | StMB | | 3551.1-13-11-61 | Schreiben DB vom 28.07.2022 |
| 166 | StMB | | 3551.1-13-11-64 | E-Mail an DB vom 10.03.2022 |
| 167 | StMB | | 3551.1-13-11-66 | E-Mail an DB vom 28.06.2021 |
| 168 | StMB | | 3551.1-13-11-67 | E-Mail an DB vom 08.10.2021 |
| 169 | StMB | | 3551.1-13-11-69 | E-Mail an DB vom 14.06.2022 |
| 170 | StMB | | 3551.1-13-11-71 | E-Mail an DB vom 14.07.2022 |
| 171 | StMB | | 3551.1-13-11-75 | E-Mail an LCP vom 11.12.2019 |
| 172 | StMB | | 3551.1-13-11-76 | DB-Präsentation vom 10.11.2021 |
| 173 | StMB | | 3551.1-13-11-77 | Abdruck Schreiben LHM an DB vom 04.10.2022 |
| 174 | StMB | | 3551.1-13-11-78 | Abdruck Schreiben ABD-S an der vom 05.10.2016 |
| 175 | StMB | | 3551.1-13-11-79 | Abdruck Schreiben ABD-S an B+S vom 17.10.2016 |
| 176 | StMB | | 3551.1-13-11-80 | Abdruck Schreiben ABD-S an der vom 16.11.2016 |
| 177 | StMB | | 3551.1-13-11-81 | Schreiben Expertengruppe vom 25.07.2017 |
| 178 | StMB | | 3551.1-13-11-82 | Aktenvermerk ABD-S vom 11.01.2018 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 179 | StMB | | 3551.1-13-11-83 | Schreiben an DB vom 09.07.2018 |
| 180 | StMB | | 3551.1-13-11-84 | Schreiben an ABD-S v. 08.10.2018 |
| 181 | StMB | | 3551.1-13-11-87 | Protokoll vom 29.03.2019 |
| 182 | StMB | | 3551.1-13-11-90 | Abdruck Schreiben ABD-S vom 07.08.2019 |
| 183 | StMB | | 3551.1-13-11-91 | Abdruck Schreiben ABD-S an EDR vom 07.08.2019 |
| 184 | StMB | | 3551.1-13-11-92 | Abdruck Schreiben ABD-S an EDR vom 07.08.2019 |
| 185 | StMB | | 3551.1-13-11-93 | Abdruck Schreiben ABD-S an T & T vom 07.08.2019 |
| 186 | StMB | | 3551.1-13-11-94 | Vermerk vom 15.01.2020 |
| 187 | StMB | | 3551.1-13-3-12 | Prolongation v. 29.04.2020 - T & T |
| 188 | StMB | | 3551.1-13-3-13 | Prolongation v. 02.05.2020 - EDR |
| 189 | StMB | | 3551.1-13-3-14 | Prolongation v. 02.05.2020 - LCP |
| 190 | StMB | | 3551.1-13-3-15 | Prolongation v. 04.05.2020 - EDR |
| 191 | StMB | | 3551.1-13-3-19 | Vertrag vom 16.07.2020 - LCP |
| 192 | StMB | | 3551.1-13-3-20 | Vertrag vom 16.07.2020 - EDR |
| 193 | StMB | | 3551.1-13-3-22 | Vertrag vom 16.07.2020 - T & T |
| 194 | StMB | | 3551.1-13-3-23 | Vertrag vom 16.07.2020 - EDR |
| 195 | StMB | | 3551.1-13-3-25 | Vertrag vom 24.04.2019 - LCP |
| 196 | StMB | | 3551.1-13-3-27 | Vertrag vom 24.04.2019 - EDR |
| 197 | StMB | | 3551.1-13-3-29 | Vertrag vom 23.04.2019 - T & T |
| 198 | StMB | | 3551.1-13-3-31 | Vertrag vom 24.04.2019 - LCP |
| 199 | StMB | | 3551.1-13-3-32 | Vertrag vom 24.04.2019 - Baum-gärtner |
| 200 | StMB | | 3551.1-13-3-33 | Vermerk vom 29.07.2022 |
| 201 | StMB | | 3551.1-13-3-34 | Vertragsverlängerung v. 25.07.2022 - T & T |
| 202 | StMB | | 3551.1-13-3-35 | Vertragsverlängerung v. 25.07.2022 - LCP |
| 203 | StMB | | 3551.1-13-3-36 | Vertragsverlängerung v. 25.07.2022 - EDR |
| 204 | StMB | | 3551.1-13-3-37 | Vertragsverlängerung v. 25.07.2022 - EDR |
| 205 | StMB | | 3551.1-13-3-40 | Vermerk vom 07.02.2019 |
| 206 | StMB | | 3551.1-13-3-41 | Vermerk vom 07.02.2019 |
| 207 | StMB | | 3551.1-13-3-42 | Vermerk vom 07.02.2019 |
| 208 | StMB | | 3551.1-13-3-43 | Vermerk vom 07.02.2019 |
| 209 | StMB | | 3551.1-13-3-44 | Vermerk vom 12.02.2019 |
| 210 | StMB | | 3551.1-13-3-45 | Anlagen zu Verträgen v. 16.07.2020 |
| 211 | StMB | | 3551.1-13-3-46 | Vermerk vom 15.07.2020 |
| 212 | StMB | | 3551.1-13-3-47 | Vermerk vom 28.04.2020 |
| 213 | StMB | | 3551.1-13-3-48 | E-Mail vom 28.04.2020 |
| 214 | StMB | | 3551.1-13-3-49 | Abdruck Schreiben B+S an ABD-S vom 27.10.2016 |
| 215 | StMB | | 3551.1-13-3-50 | Abdruck Schreiben EDR an ABD-S vom 10.10.2016 |
| 216 | StMB | | 3551.1-13-3-51 | Vertrag vom 22.02.2017 - Sch. |
| 217 | StMB | | 3551.1-13-3-52 | Vermerk vom 30.01.2018 |
| 218 | StMB | | 3551.1-13-3-53 | Vertrag vom 24.04.2017 - T & T |
| 219 | StMB | | 3551.1-13-5-12 | Ergebnisvorstellung Baubegleitung v. 10.03.2020 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 220 | StMB | | 3551.1-13-5-16 | Ergebnisvorstellung Baubegleitung v. 28.04.2020 |
| 221 | StMB | | 3551.1-13-5-20 | Ergebnisvorstellung Baubegleitung v. 28.10.2020 |
| 222 | StMB | | 3551.1-13-5-23 | Ergebnisvorstellung Baubegleitung v. 24.03.2021 |
| 223 | StMB | | 3551.1-13-5-30 | Ergebnisvorstellung Baubegleitung v. 11.11.2021 |
| 224 | StMB | | 3551.1-13-5-33 | Präsentation vom 07.04.2022 - Baubegleitung |
| 225 | StMB | | 3551.1-13-5-34 | Ergebnisvorstellung Baubegleitung v. 07.04.2022 |
| 226 | StMB | | 3551.1-13-5-36 | Analysebesprechung Baubegleitung v. 27.01.2020 |
| 227 | StMB | | 3551.1-13-5-37 | Analysebesprechung Baubegleitung v. 27.01.2020 |
| 228 | StMB | | 3551.1-13-5-38 | Analysebesprechung Baubegleitung v. 27.01.2020 |
| 229 | StMB | | 3551.1-13-5-41 | Analysebesprechung Baubegleitung v. 31.08.2020 |
| 230 | StMB | | 3551.1-13-5-42 | Analysebesprechung Baubegleitung v. 04.02.2021 |
| 231 | StMB | | 3551.1-13-5-44 | Analysebesprechung Baubegleitung v. 12.10.2021 |
| 232 | StMB | | 3551.1-13-5-46 | Analysebesprechung Baubegleitung v. 28.03.2022 |
| 233 | StMB | | 3551.1-13-5-47 | Quartalsbericht Baubegleitung vom 03.01.2020 |
| 234 | StMB | | 3551.1-13-5-48 | Quartalsbericht Baubegleitung vom 29.04.2020 |
| 235 | StMB | | 3551.1-13-5-49 | Quartalsbericht Baubegleitung vom 26.05.2020 |
| 236 | StMB | | 3551.1-13-5-50 | Quartalsbericht Baubegleitung vom 02.07.2020 |
| 237 | StMB | | 3551.1-13-5-51 | Quartalsbericht Baubegleitung vom 12.08.2020 |
| 238 | StMB | | 3551.1-13-5-52 | Quartalsbericht Baubegleitung vom 17.12.2020 |
| 239 | StMB | | 3551.1-13-5-53 | Quartalsbericht Baubegleitung vom 26.02.2021 |
| 240 | StMB | | 3551.1-13-5-54 | Quartalsbericht Baubegleitung vom 18.06.2021 |
| 241 | StMB | | 3551.1-13-5-54 | Quartalsbericht Baubegleitung vom 18.06.2021 |
| 242 | StMB | | 3551.1-13-5-56 | Quartalsbericht Baubegleitung vom 10.12.2021 |
| 243 | StMB | | 3551.1-13-5-57 | Quartalsbericht Baubegleitung vom 04.02.2021 |
| 244 | StMB | | 3551.1-13-5-63 | Quartalsbericht Baubegleitung vom 31.05.2022 |
| 245 | StMB | | 3551.1-13-5-64 | Quartalsbericht Baubegleitung vom 10.08.2022 |
| 246 | StMB | | 3551.1-13-5-65 | Analysebesprechung Baubegleitung v. 26.09.2019 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 247 | StMB | | 3551.1-13-5-66 | Analysebesprechung Baubegleitung v. 28.04.2020 |
| 248 | StMB | | 3551.1-13-5-9 | Ergebnisvorstellung Baubegleitung v. 08.11.2019 |
| 249 | StMB | | 3551.1-13-6-1 | E-Mail vom 09.10.2020 |
| 250 | StMB | | 3551.1-13-7-1 | Schreiben DB vom 30.05.2022 |
| 251 | StMB | | 3551.1-14-10 | E-Mail vom 03.03.2022 |
| 252 | StMB | | 3551.1-14-11 | Vermerkentwurf vom 28.08.2022 |
| 253 | StMB | | 3551.1-14-12 | Gesprächsnotiz vom 01.09.2022 |
| 254 | StMB | | 3551.1-14-13 | E-Mail vom 07.04.2021 |
| 255 | StMB | | 3551.1-14-15 | Vermerk vom 26.10.2022 |
| 256 | StMB | | 3551.1-14-2 | Vermerk vom 11.07.2022 |
| 257 | StMB | | 3551.1-14-9-3 | Vermerk vom 20.10.2016 |
| 258 | StMB | | 3551.1-15-1 | Vermerk vom 07.07.2022 - rechtliche Prüfung; 67 Seiten |
| 259 | StMB | | 3551.1-16-1 | Schreiben v. 22. 08., 27.08., 19.09. u. 30.09.2022 - Schriftverkehr mit LHM |
| 260 | StMB | | 3551.1-17-2 | Terminvorbereitung vom 27.07.2022 |
| 260a | StMB | | | Akte 260 S. 6 mit Schwärzungen freigegeben |
| 261 | StMB | | 3551.1-17-3 | Terminvorbereitung vom 29.06.2022 |
| 262 | StMB | | 3551.1-18-1-16 | Gesprächsnotiz vom 25.09.2020 |
| 263 | StMB | | 3551.1-18-1-18 | Terminunterlagen vom 05.07.2021 |
| 264 | StMB | | 3551.1-18-1-2 | Gesprächsnotiz, 12.07.2022 |
| 265 | StMB | | 3551.1-18-1-34 | Vermerk vom 17.09.2020 |
| 266 | StMB | | 3551.1-18-1-36 | Terminvorbereitung, 03.02.2022 |
| 267 | StMB | | 3551.1-18-1-37 | Hintergrundinformation, 04.05.2022 |
| 268 | StMB | | 3551.1-18-1-39 | Terminvorbereitung, 22.03.2019 |
| 269 | StMB | | 3551.1-18-1-8 | Telefonnotiz, 28.06.2022 |
| 270 | StMB | | 3551.1-18-1-9 | Telefonnotiz, 24.06.2022 |
| 271 | StMB | | 3551.1-18-3-1 | Protokoll, 29.06.2022 |
| 272 | StMB | | 3551.1-18-3-2 | Protokoll, 15.06.2022 |
| 273 | StMB | | 3551.1-18-3-3 | Protokoll, 01.06.2022 |
| 273a | StMB | | | Akte 273 S. 1 mit Schwärzungen freigegeben |
| 274 | StMB | | 3551.1-18-3-4 | Protokoll, 25.05.2022 |
| 275 | StMB | | 3551.1-18-3-5 | E-Mail DB vom 18.05.2022 |
| 276 | StMB | | 3551.1-18-3-7 | Protokoll, DB-Präsentation, 28.07.2022 |
| 277 | StMB | | 3551.1-18-5-4 | E-Mail an DB vom 13.05.2022 |
| 278 | StMB | | 3551.1-18-6 | Terminvorbereitung Spitzengespräch 2019 v. 28.06.2019 |
| 279 | StMB | | 3551.1-20-1-5 | E-Mail vom 03.12.2015 |
| 280 | StMB | | 3551.1-20-2-10 | E-Mail vom 20.12.2016 |
| 281 | StMB | | 3551.1-20-2-2 | DB-Präsentation vom 26.01.2016 |
| 282 | StMB | | 3551.1-20-2-4 | E-Mail vom 04.04.2016 |
| 283 | StMB | | 3551.1-20-2-9 | Terminvorbereitung Bahngipfel, 25.10.2016 |
| 284 | StMB | | 3551.1-20-3-2 | E-Mail vom 13.7.2017 |
| 285 | StMB | | 3551.1-20-3-3 | E-Mail vom 26.5.2017 |
| 286 | StMB | | 3551.1-20-3-5 | E-Mail an DB vom 07.03.2017 |
| 287 | StMB | | 3551.1-20-6-7 | E-Mail vom 20.11.2020 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 288 | StMB | | 3551.1-20-7-2 | E-Mail vom 14.01.2021 |
| 289 | StMB | | 3551.1-20-8-5 | E-Mails der DB vom 25.07., 28.07. u. 02.08.2022 |
| 290 | StMB | | 3551.1-20-8-6 | Gesprächsnotiz,12.08.2022 |
| 291 | StMB | | 3551.1-2-6 | Vermerk vom 12.05.2022 |
| 292 | StMB | | 3551.1-2-8-2 | Nachtrag 3a zum Bau- und Finanzierungsvertrag, 28.12.2015 |
| 293 | StMB | | 3551.1-2-8-3 | Nachtrag 3b zum Bau- und Finanzierungsvertrag, 16.11.2016 |
| 294 | StMB | | 3551.1-2-9 | Nachtrag 4 zum Bau- und Finanzierungsvertrag, 28.11.2016 |
| 295 | StMB | | 3551.1-3-12 | Schreiben an DB vom 18.09.2017 |
| 296 | StMB | | 3551.1-3-15 | Schreiben an DB v. 20.03.2018 u. 11.04.2018 |
| 297 | StMB | | 3551.1-3-19 | Schreiben an DB v. 21.11.2018, 04.02.2019 u. 03.06.2019 |
| 298 | StMB | | 3551.1-3-20 | Schreiben an DB v. 02.08.2019 |
| 299 | StMB | | 3551.1-3-21 | Schreiben an DB v. 11.09.2019 |
| 300 | StMB | | 3551.1-3-23 | Vermerke v. 22.07. u. 19.09.2019 |
| 301 | StMB | | 3551.1-3-27 | Gesprächsnotiz vom 28.09.2020 |
| 302 | StMB | | 3551.1-3-3 | Schreiben an DB vom 29.01.2016 u. 18.08.2016 |
| 303 | StMB | | 3551.1-3-31 | Schreiben an DB vom 02.06.2021 u. 01.09.2021 |
| 304 | StMB | | 3551.1-3-35 | Schreiben an DB v. 26.07.2021 |
| 305 | StMB | | 3551.1-3-38 | Schreiben an DB v. 01.09.2021 |
| 306 | StMB | | 3551.1-3-4 | Schreiben an DB v. 06.06.2017 |
| 307 | StMB | | 3551.1-3-6-1 | Schreiben an DB v. 25.06.2018 |
| 308 | StMB | | 3551.1-3-6-5 | Schreiben an DB v. 10.07.2020 |
| 309 | StMB | | 3551.1-4-10-5 | Ministerratsvorlage, 06.11.2022 |
| 310 | StMB | | 3551.1-4-10-6 | Ministerratsbeschluss v. 06.11.2022 |
| 311 | StMB | | 3551.1-4-1-1 | Ministerratsbericht v. 08.02.2017 |
| 312 | StMB | | 3551.1-4-1-10 | Ministerratsbericht v. 21.11.2016 |
| 313 | StMB | | 3551.1-4-1-11 | Ministerratsbericht v. 13.10.2016 |
| 314 | StMB | | 3551.1-4-12 | Ministerratsvorlage v. 16.12.2016 |
| 315 | StMB | | 3551.1-4-13 | Ministerratsbericht v. 23.02.2018 |
| 316 | StMB | | 3551.1-4-14 | Ministerratsvorlage v. 21.09.2018 |
| 317 | StMB | | 3551.1-4-15 | Ministerratsbericht v. 09.07.2018 |
| 318 | StMB | | 3551.1-4-1-6 | Ministerratsbericht v. 16.05.2017 |
| 319 | StMB | | 3551.1-4-1-7 | Ministerratsbericht v. 08.12.2017 |
| 320 | StMB | | 3551.1-4-1-8 | Ministerratsbericht v. 25.10.2016 |
| 321 | StMB | | 3551.1-4-19 | Ministerratsbericht v. 15.09.2015 |
| 322 | StMB | | 3551.1-4-1-9 | Ministerratsbericht v. 01.08.2017 |
| 323 | StMB | | 3551.1-4-2 | Ministerratsvorlage v.15.07.2019 |
| 324 | StMB | | 3551.1-4-20-1 | Ministerratsbericht v. 11.10.2022 |
| 325 | StMB | | 3551.1-4-3 | Gesprächsnotiz am 08.08.2022 |
| 326 | StMB | | 3551.1-4-4 | Ministerratsbericht v. 30.09.2022 |
| 327 | StMB | | 3551.1-4-5 | Hintergrundinfo MR, 05.07.2022 |
| 328 | StMB | | 3551.1-4-8 | Ministerratsbericht v.29.09.2022 |
| 328a | StMB | | 3551.1-4-8 | Akte 328 S. 7 mit Schwärzungen freigegeben |
| 329 | StMB | | 3551.1-4-9 | Ministerratsvorlage, 22.10.2022 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 330 | StMB | | 3551.1-6-1 | Abschlussbericht, 08.12.2016 - NKU 2016 |
| 331 | StMB | | 3551.16-1-5 | Vermerk vom 21.09.2020 |
| 332 | StMB | | 3551.16-1-6 | Protokolle MVV Arbeitskreis S-Bahn, 29.10.2015 bis 27.10.2022 |
| 333 | StMB | | 3551.1-6-2 | Schreiben an BMDV v. 26.09.2022 |
| 334 | StMB | | 3551.1-7-10 | E-Mail an LHM vom 24.06.2020, Abdruck Schreiben LHM an DB vom 15.07.2020 |
| 335 | StMB | | 3551.1-7-13 | Protokolle Steuerkreis zum Lenkungskreis 09.09.2021 bis 03.11.2022 |
| 336 | StMB | | 3551.1-7-2 | Schreiben an DB vom 23.11.2017 |
| 337 | StMB | | 3551.1-7-3 | Protokolle Lenkungskreis, 10.01.2018 bis 18.05.2022 |
| 337a | StMB | | | Akte 337 S. 74, 494 mit Schwärzungen freigegeben; |
| 337b | StMB | | | Akte 337 Blatt 317 - 319 und 368 - 375 und 491 - 497 mit Schwärzungen freigegeben |
| 338 | StMB | | 3551.1-7-4 | Protokolle Projektbegleitende Gespräche mit EBA 31.01.2018 bis 30.09.2021 |
| 339 | StMB | | 3551.1-7-5 | Vermerk und Protokoll, 05.02.2019 |
| 340 | StMB | | 3551.1-7-6-17 | E-Mail an SWM v. 23.08.2019 u. 25.09.2019 |
| 341 | StMB | | 3551.1-7-6-2 | Vermerk vom 19.09.2019 |
| 342 | StMB | | 3551.1-7-6-55 | Vermerk vom 20.04.2021 |
| 343 | StMB | | 3551.1-7-9 | Vermerk vom 20.07.2020 |
| 344 | StMB | | IIE2-3551.1-001/16 | Schreiben an DB vom 14.03.2016 |
| 345 | StMB | | IIE2-3551.1-003/16 | Angebotsschreiben Intraplan vom 05.04.2016 |
| 346 | StMB | | IIE2-3551.1-006/15 | Schreiben an DB vom 29.11.2016 |
| 347 | StMB | | IIE2-3551.1-020/14 | Schreiben an DB v. 16.09. u. 30.11.2015, 29.01., 11.03. u. 27.04.2016 |
| 348 | StMB | | IIE2-3551.1-032/15 | Schreiben an DB vom 24.09.2015 |
| 349 | StMB | | IIE2-3551.1-033/15 | Abdrucke MVV vom 18.12.2015 bis 29.07.2016 |
| 350 | StMB | | IIE2-3551.1-079/11 | E-Mail, 25.07.2016 |
| 351 | StMB | | IIE2-3551.1-4-1 | Ministerratsbericht v. 31.10.2017 |
| 352 | StMB | | IIE2-3551.1-4-2 | Ministerratsbericht v. 20.03.2017 |
| 353 | StMB | | IIE2-3551.1-4-4 | Ministerratsbericht v. 30.06.2017 |
| 354 | StMB | | IIE2-3551.1-4-5 | Ministerratsbericht v. 09.09.2017 |
| 355 | StMB | | IIE2-3552.1-006/15 | Ministerratsbericht v.20.06.2016 |
| 356 | StMB | | IIE2-3552.1-006-1_15 | Ministerratsbericht v.30.11.2015 |
| 357 | StMB | | IIE2-3552.1-006-2_15 | Ministerratsbericht v.07.03.2016 |
| 358 | StMB | | 0142-12-1-109 | Bürgeranfrage, 18.11.2022 |
| 359 | StMB | | 0142-12-1-337 | Bürgeranfrage, 04.10.2022 |
| 360 | StMB | | 0142-12-1-43 | Bürgeranfrage, 30.06.2022 |
| 361 | StMB | | 0142-12-1-44 | Bürgeranfrage, 30.06.2022 |
| 362 | StMB | | 0142-12-1-46 | Bürgeranfrage, 04.07.2022 |
| 363 | StMB | | 0142-12-1-52 | Bürgeranfrage, 18.07.2022 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 364 | StMB | | 0142-12-1-69 | Bürgeranfrage, 02.08.2022 |
| 365 | StMB | | 0142-12-1-71 | Bürgeranfrage, 04.08.2022 |
| 366 | StMB | | 0142-12-1-72 | Bürgeranfrage, 11.08.2022 |
| 367 | StMB | | 0142-12-1-91 | Bürgeranfrage, 27.09.2022 |
| 368 | StMB | | 0142-12-1-99 | Bürgeranfrage, 17.11.2022 |
| 369 | StMB | | 3501-7-1-11 | Terminvorbereitung vom 14.11.2022 |
| 370 | StMB | | 3501-7-1-12 | Schreiben vom 10.11.2022 |
| 371 | StMB | | 3505.1-2-9 | Schreiben an StMFH v. 29.04.2019 u. Vermerk |
| 372 | StMB | | 3524.10-1-10 | Schreiben an Reg. v. OB vom 08.07. 2022 |
| 373 | StMB | | 3551.1-10-10 | Schreiben an MPr vom 09.05.2019 |
| 374 | StMB | | 3551.1-10-11 | E-Mail mit Anlage v. 03.06.2019 |
| 375 | StMB | | 3551.1-10-13 | Schreiben an BMVI v. 07.10.u. 13.10.2020 |
| 376 | StMB | | 3551.1-10-16 | Schreiben an DB v. 18.02.2022 |
| 377 | StMB | | 3551.1-10-17 | Schreiben an StMFH v. 27.04.2022 |
| 378 | StMB | | 3551.1-10-18 | Schreiben an BMDV v. 07.07.2022 |
| 379 | StMB | | 3551.1-10-19 | Abdruck Schreiben DB an MPr vom 12.04.2022 |
| 380 | StMB | | 3551.1-10-20 | Schreiben an BMDV v. 30.06.2022 |
| 381 | StMB | | 3551.1-10-25 | Abdruck Schreiben StK an DB vom 16.05.2022 |
| 382 | StMB | | 3551.1-10-26 | Abdruck Schreiben MVV-Landkreise an MPr vom 15.07.2022 |
| 383 | StMB | | 3551.1-10-27 | Abdruck Schreiben LHM an DB vom 12.07.2022 |
| 384 | StMB | | 3551.1-10-28 | Abdruck Schreiben LHM an BMDV vom 05.07.2022 |
| 385 | StMB | | 3551.1-10-29 | Abdruck Schreiben StK an DB vom 16.05.2022 |
| 386 | StMB | | 3551.1-10-30 | Abdruck Schreiben MPr an DB vom 23.03.2022 |
| 387 | StMB | | 3551.1-10-32 | Schreiben DB vom 30.09.2022 |
| 388 | StMB | | 3551.1-10-33 | Abdruck Schreiben LHM an DB vom 29.09.2022 |
| 389 | StMB | | 3551.1-10-34 | Schreiben LHM vom 7.12.2020 |
| 390 | StMB | | 3551.1-10-6 | Abdruck Schreiben MdL vom 24.05.2018 |
| 391 | StMB | | 3551.1-10-7 | Bürgeranfrage, 12.07.2018 |
| 392 | StMB | | 3551.1-10-8 | Bürgeranfrage, 07.08.2018 |
| 393 | StMB | | 3551.1-11-13 | Schreiben an LHM v. 10.03.2021 |
| 394 | StMB | | 3551.1-11-15 | Schreiben an BBIV v. 16.09.2021 |
| 395 | StMB | | 3551.1-11-16 | Schreiben an BMDV v. 25.04.2022 |
| 396 | StMB | | 3551.1-11-2-2 | Schreiben an LHM v. 26.07.2017 |
| 397 | StMB | | 3551.1-11-23 | Schreiben an LHM v. 11.10.2022 |
| 398 | StMB | | 3551.1-11-24 | Schreiben an DB v. 22.07.2019 |
| 399 | StMB | | 3551.1-11-7-1 | Schreiben an DB v. 18.06.2019 |
| 400 | StMB | | 3551.1-1-2 | E-Mail vom 17.05.2019 |
| 401 | StMB | | 3551.1-13-11-1 | Schreiben an DB vom 27.09.2021 |
| 402 | StMB | | 3551.1-13-11-10 | Terminvorbereitung für 27.07.2022; Schreiben DB vom 28.07.2022 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 403 | StMB | | 3551.1-13-11-104 | Abdruck Schreiben DB an MPr vom 12.04.2022 |
| 404 | StMB | | 3551.1-13-11-105 | Abdruck Schreiben StK an DB vom 16.05.2022 |
| 405 | StMB | | 3551.1-13-11-106 | Vermerk vom 30.06.2022 |
| 406 | StMB | | 3551.1-13-11-107 | Vermerk vom 30.06.2022 |
| 407 | StMB | | 3551.1-13-11-108 | Vermerk vom 27.07.2022 |
| 408 | StMB | | 3551.1-13-11-109 | Vermerk vom 11.08.2022 |
| 409 | StMB | | 3551.1-13-11-11 | Vermerk vom 25.07.2022 |
| 410 | StMB | | 3551.1-13-11-111 | Vermerk vom 28.09.2022 |
| 411 | StMB | | 3551.1-13-11-119 | Handout zum Spitzengespräch am 29.09.2022 |
| 412 | StMB | | 3551.1-13-11-120 | Schreiben DB vom 30.09.2022 |
| 413 | StMB | | 3551.1-13-11-121 | Chronologie, 10.10.2022 |
| 414 | StMB | | 3551.1-13-11-123 | Handout, Ausschuss WBV am 10.10.2022 |
| 415 | StMB | | 3551.1-13-11-124 | Protokoll vom 10.10.2022 |
| 416 | StMB | | 3551.1-13-11-126 | Vermerk vom 17.10.2022 |
| 417 | StMB | | 3551.1-13-11-131 | Einladung Kabinettsmitglieder vom 12.10.2022 |
| 418 | StMB | | 3551.1-13-11-132 | Terminabstimmung mit BMVI vom 18.11.2020 |
| 419 | StMB | | 3551.1-13-11-15 | Hintergrundinfo für 27.07.2022 |
| 420 | StMB | | 3551.1-13-11-17 | Vermerk vom 14.04.2022 |
| 421 | StMB | | 3551.1-13-11-18 | Vermerk vom 30.06.2022 |
| 422 | StMB | | 3551.1-13-11-19 | Vermerk vom 05.07.2022 |
| 423 | StMB | | 3551.1-13-11-2 | Vermerk vom 21.09.2020 |
| 424 | StMB | | 3551.1-13-11-20 | Vermerk vom 11.12.2019 |
| 425 | StMB | | 3551.1-13-11-21 | Vermerk vom 26.05.2020 |
| 426 | StMB | | 3551.1-13-11-22 | Vermerk vom 13.07.2020 |
| 427 | StMB | | 3551.1-13-11-29 | Vermerk vom 07.09.2020 |
| 428 | StMB | | 3551.1-13-11-3 | Vermerk vom 21.09.2020 |
| 429 | StMB | | 3551.1-13-11-30 | Terminvorbereitung vom 21.09.2020 |
| 430 | StMB | | 3551.1-13-11-32 | Vermerk vom 30.09.2020 |
| 431 | StMB | | 3551.1-13-11-33 | Vermerk vom 21.01.2021 |
| 432 | StMB | | 3551.1-13-11-34 | Vermerk vom 25.01.2021 |
| 433 | StMB | | 3551.1-13-11-35 | Vermerk vom 09.02.2021 |
| 434 | StMB | | 3551.1-13-11-36 | Vermerk vom 16.04.2021 und Schreiben vom 27.09.2021 |
| 435 | StMB | | 3551.1-13-11-4 | Vermerk vom 27.08.2020 |
| 436 | StMB | | 3551.1-13-11-40 | Vermerk vom 04.06.2021 |
| 437 | StMB | | 3551.1-13-11-42 | Vermerk vom 11.11.2021 |
| 438 | StMB | | 3551.1-13-11-43 | Vermerk vom 30.11.2021 |
| 439 | StMB | | 3551.1-13-11-45 | Hintergrundinfo vom 22.12.2021 |
| 440 | StMB | | 3551.1-13-11-5 | Vermerk vom 22.07.2020 |
| 441 | StMB | | 3551.1-13-11-7 | Vermerk vom 09.12.2021 |
| 442 | StMB | | 3551.1-13-11-86 | Vermerk vom 14.03.2019 |
| 443 | StMB | | 3551.1-13-11-88 | Vermerk vom 02.04.2019 |
| 444 | StMB | | 3551.1-13-11-9 | Schreiben an LHM vom 27.07.2022 |
| 445 | StMB | | 3551.1-13-11-95 | Vermerk vom 13.07.2020 |
| 446 | StMB | | 3551.1-13-11-96 | E-Mail vom 16.07.2020 |
| 447 | StMB | | 3551.1-13-11-98 | E-Mail vom 03.09.2020 |
| 448 | StMB | | 3551.1-13-11-99 | Vermerk, Okt. 2020 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 449 | StMB | | 3551.1-13-1-5 | Vermerk vom 13.07.2020 |
| 450 | StMB | | 3551.1-13-1-7 | Schreiben an EBA vom 03.09.2020 |
| 451 | StMB | | 3551.1-13-5-6 | E-Mail mit Anlagen vom 03.09.2020 |
| 452 | StMB | | 3551.1-13-5-8 | Schreiben an DB vom 09.07.2022 |
| 453 | StMB | | 3551.1-13-8-1 | Factsheet Baubegleitung vom 14.07.2022 |
| 454 | StMB | | 3551.1-13-8-1 | Factsheet Baubegleitung vom 14.07.2022 |
| 455 | StMB | | 3551.1-14-16-1 | Vermerk vom 17.10.2022 |
| 456 | StMB | | 3551.1-14-3 | Vermerk 16.07.2020 |
| 457 | StMB | | 3551.1-14-4-1 | E-Mail mit Anlage vom 23.12.2020 |
| 458 | StMB | | 3551.1-14-5 | Vermerk vom 20.07.2020 |
| 459 | StMB | | 3551.1-14-6 | Schreiben DB vom 25.09.2020 |
| 460 | StMB | | 3551.1-14-7 | Terminvorbereitung für 18.11.2020 |
| 461 | StMB | | 3551.1-14-8 | Vermerk vom 10.12.2020 |
| 462 | StMB | | 3551.1-14-9-8 | E-Mail vom 11.11.2016 |
| 463 | StMB | | 3551.1-1-5-1 | Vermerk vom 21.04.2022 |
| 464 | StMB | | 3551.1-1-5-5 | Vermerk vom 18.02.2022 |
| 465 | StMB | | 3551.1-18-1-1 | E-Mail vom 13.07.2022 |
| 466 | StMB | | 3551.1-18-1-11 | Hintergrundinfo, März 2022 |
| 467 | StMB | | 3551.1-18-1-14 | Mail vom 05.10.2020 |
| 468 | StMB | | 3551.1-18-1-28 | Terminvorbereitung für 14.03.2022 |
| 469 | StMB | | 3551.1-18-1-29 | E-Mail vom 14.03.2022 |
| 470 | StMB | | 3551.1-18-1-32 | Terminvorbereitung für 31.05.2022 |
| 471 | StMB | | 3551.1-18-1-38 | Terminvorbereitung für 02.02.2019 |
| 472 | StMB | | 3551.1-18-1-40 | Terminvorbereitung für 16.05.2019 |
| 473 | StMB | | 3551.1-18-1-41 | Terminvorbereitung für 27.05.2019 |
| 474 | StMB | | 3551.1-18-1-42 | Terminvorbereitung für 2.07.2019 |
| 475 | StMB | | 3551.1-18-1-6 | Tagesordnung, 30.06.2022 |
| 476 | StMB | | 3551.1-18-35 | E-Mail vom 02.10.2020 |
| 477 | StMB | | 3551.1-18-4 | Terminvorbereitung für 20.07.2022 |
| 478 | StMB | | 3551.1-19-1 | Presseanfragen 2018-2021 |
| 479 | StMB | | 3551.1-19-5 | Presseanfragen 2022 |
| 480 | StMB | | 3551.1-20-1-4 | E-Mail vom 30.10.2015 |
| 481 | StMB | | 3551.1-20-1-6 | E-Mail vom 16.12.2015 |
| 482 | StMB | | 3551.1-20-2-2 | Schreiben StK vom 07.07.2016 - Bahngipfel |
| 483 | StMB | | 3551.1-20-2-3 | E-Mail vom 24.03.2016 |
| 484 | StMB | | 3551.1-20-2-5 | E-Mail vom 15.01.2016 |
| 485 | StMB | | 3551.1-20-2-6 | Vermerk vom 22.01.2016 |
| 486 | StMB | | 3551.1-20-2-7 | E-Mail an Expertengruppe vom 31.05.2016 |
| 487 | StMB | | 3551.1-20-2-8 | E-Mail an DB und EBA mit Anlagen vom 17.10.2016 |
| 488 | StMB | | 3551.1-20-3-1 | E-Mail vom 22.5.2017 |
| 489 | StMB | | 3551.1-20-3-4 | E-Mail vom 14. Juli 2017 |
| 490 | StMB | | 3551.1-20-4-1 | E-Mail an MdL vom 22.5.2018 |
| 491 | StMB | | 3551.1-20-4-2 | E-Mail an DB vom 18.10.2018 |
| 492 | StMB | | 3551.1-20-4-3 | E-Mail an DB vom 9.11.2018 |
| 493 | StMB | | 3551.1-20-5-1 | E-Mail vom 15.09.2019 |
| 494 | StMB | | 3551.1-20-5-2 | E-Mail an DB vom 04.12.2019 |
| 495 | StMB | | 3551.1-20-5-3 | E-Mail vom 10.01.2019 |
| 496 | StMB | | 3551.1-20-6-1 | E-Mail mit Anlage vom 15.05.2020 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 497 | StMB | | 3551.1-20-6-10 | E-Mail vom 17.12.2020 |
| 498 | StMB | | 3551.1-20-6-12 | E-Mail vom 02.11.2020 |
| 499 | StMB | | 3551.1-20-6-13 | E-Mail vom 15.10.2020 |
| 500 | StMB | | 3551.1-20-6-2 | E-Mail, 18.05.2020 |
| 501 | StMB | | 3551.1-20-6-5 | E-Mail mit Anlagen v. 09.10.2020 |
| 502 | StMB | | 3551.1-20-6-6 | E-Mail vom 02.11.2020 |
| 503 | StMB | | 3551.1-20-6-8 | E-Mail vom 26.11.2020 |
| 504 | StMB | | 3551.1-20-6-9 | E-Mail vom 16.12.2020 |
| 505 | StMB | | 3551.1-20-7-1 | E-Mail vom 15.01.2021 |
| 506 | StMB | | 3551.1-20-8-1 | E-Mail vom 11.02.2022 |
| 507 | StMB | | 3551.1-20-8-10 | Beantwortung MdL-Anfrage, 05.08.2022 |
| 508 | StMB | | 3551.1-20-8-11 | Beantwortung MdL-Anfrage, 27.09.2022 |
| 509 | StMB | | 3551.1-20-8-12 | Beantwortung MdL-Anfrage, 24.11.2022 |
| 510 | StMB | | 3551.1-20-8-2 | E-Mail DB mit Anlage v. 16.02.2022 |
| 511 | StMB | | 3551.1-20-8-4 | Vermerk vom 28.07.2022 |
| 512 | StMB | | 3551.1-20-8-7 | Handout Koalitionsrunde am 29.09.2022 |
| 513 | StMB | | 3551.1-20-8-8 | E-Mail, 06.07.2022 |
| 514 | StMB | | 3551.1-2-1-1 | Schreiben vom 16.11.2016 |
| 515 | StMB | | 3551.1-2-1-2 | Schreiben vom 17.01.2017 an LHM |
| 516 | StMB | | 3551.1-2-1-6 | Schreiben an DB vom 21.12.2016 |
| 517 | StMB | | 3551.1-3-2-1 | Abdruck Schreiben BMVI an EBA vom 15.03.2017 |
| 518 | StMB | | 3551.1-3-2-4 | Vereinbarung zur GVFG-Finanzierung vom 25.10.2016 |
| 519 | StMB | | 3551.1-3-34 | Schreiben an LHM v. 21.06.2021 |
| 520 | StMB | | 3551.1-3-39 | Schreiben LHM vom 28.04.2022 und Antwortschreiben |
| 521 | StMB | | 3551.1-4-6 | Vermerk vom 02.09.2022 |
| 522 | StMB | | 3551.1-5-12 | Schreiben an MdL v. 30.03. u. 23.05.2017 |
| 523 | StMB | | 3551.1-5-69 | Beantwortung MdL-Anfrage, 24.11.2022 |
| 524 | StMB | | 3551.1-5-70 | Beantwortung MdL-Anfrage, 02.05.2022 |
| 525 | StMB | | 3551.1-5-71 | Beantwortung MdL-Anfrage, 03.12.2020 |
| 526 | StMB | | 3551.1-5-72 | Beantwortung MdL-Anfrage, 20.11.2020, |
| 527 | StMB | | 3551.1-5-73 | Beantwortung MdL-Anfrage, 03.01.2019 |
| 528 | StMB | | 3551.1-5-74 | Anfrage MdL vom 22.02.2019 |
| 529 | StMB | | 3551.1-5-75 | Beantwortung MdL-Anfrage, 23.08.2022 |
| 530 | StMB | | 3551.16-1-2 | Schreiben vom 08.04.2019 |
| 531 | StMB | | 3551.16-1-4 | Vermerk vom 23.04.2020 |
| 532 | StMB | | 3551.16-4-2 | Hintergrundinfo MR, 27.06.2017 |
| 533 | StMB | | 3551.16-7-7 | Schreiben an MPr v. 16.10.2020 |
| 534 | StMB | | 3551.16-7-9 | Vermerk vom 22.08.2022 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 535 | StMB | | 3551.1-7-6-1 | Abdruck Schreiben LHM an BMVI vom 24.01.2019 |
| 536 | StMB | | 3551.1-7-6-43 | Abdruck Schreiben SWM an DB vom 15.01.2021 |
| 537 | StMB | | 3551.1-8-3 | Vermerk vom 06.08.2019 |
| 538 | StMB | | 3551.1-8-4 | Schreiben an DB vom 30.03.2020 |
| 539 | StMB | | 3551-1-14-1 | Vermerk vom 08.07.2022 |
| 540 | StMB | | 3551-1-14-9-1 | Vermerk vom 09.07.2022 |
| 541 | StMB | | IIE2-3551.1-002/16 | Schreiben u.a. an MVV und BEG vom 11.03.2016 |
| 542 | StMB | | IIE2-3551.1-022/14 | Schreiben an BMVI v. 21.03.2016 und Antwort BMVI v. 12.04.2016 |
| 543 | StMB | | IIE2-3551.1-025/15 | Schreiben MdL vom 25.11.2015 |
| 544 | StMFH | StMFH | L 7430-1/6/4 | Vormerkung zur Ministerratssitzung am 01.12.2015: Sachstandsbericht |
| 545 | StMFH | StMFH | L 7430-1/9/2 | Vermerk vom 30.09.2015 über Zustimmung zur Erhöhung des Freistellungsbetrags für mögliche Aufhebung der Ausschreibung für Hauptbaumaßnahmen gegenüber der DB |
| 546 | StMFH | StMFH | L 7430-1/10/1 | Vermerk vom 12.11.2015 über Anpassung der Haushaltsermächtigung in der Nachschubliste zum Nachtragshaushalt 2016 |
| 547 | StMFH | StMFH | L 7430-1/15/7 | Vormerkung zur Ministerratssitzung am 08.03.2016: Sachstandsbericht |
| 548 | StMFH | StMFH | L 7430-1/20/4 | Vermerk vom 24.10.2016 zur Vorbereitung auf den Bahngipfel am 25.10.2016 |
| 549 | StMFH | StMFH | L 7430-1/20/7 | Vormerkung zur Ministerratssitzung am 25.10.2016: Tischvorlage zu Finanzierungsanteilen |
| 550 | StMFH | StMFH | L 7430-1/23/1 | Vermerke und Serienbrief vom 05.12.2016 |
| 551 | StMFH | StMFH | L 7430-1/24/3 | Vormerkung zur Ministerratssitzung am 14.02.2017 |
| 552 | StMFH | StMFH | L 7430-1/24/5 | Vormerkung zur Ministerratssitzung am 28.03.2017 |
| 553 | StMFH | StMFH | L 7430-1/26/2 | Vermerk vom 20.12.2016 |
| 554 | StMFH | StMFH | L 7430-1/27/4 | Vormerkung zur Ministerratssitzung am 20.12.2016 |
| 555 | StMFH | StMFH | L 7430-1/32/2 | Vormerkung zur Ministerratssitzung am 23.05.2017 |
| 556 | StMFH | StMFH | L 7430-1/32/4 | Vormerkung zur Ministerratssitzung am 04.07.2017 |
| 557 | StMFH | StMFH | L 7430-1/32/5 | Vormerkung zur Ministerratssitzung am 11.07.2017 |
| 558 | StMFH | StMFH | L 7430-1/32/7 | Vormerkung zur Ministerratssitzung am 01.08.2017 |
| 559 | StMFH | StMFH | L 7430-1/35/3 | Vormerkung zur Ministerratssitzung am 27.02.2018 |
| 560 | StMFH | StMFH | L 7430-1/38/1 | Vermerk vom 06.09.2018 |
| 561 | StMFH | StMFH | L 7430-1/38/2 | Vermerk vom 13.09.2018 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 562 | StMFH | StMFH | L 7430-1/39/1 | Vermerk vom 24.09.2018 |
| 563 | StMFH | StMFH | L 7430-1/40/1 | Vormerkung zur Ministerratssitzung am 25.09.2018 |
| 564 | StMFH | StMFH | L 7430-1/41/1 | Vermerk und Schreiben vom 01.04.2019 |
| 565 | StMFH | StMFH | L 7430-1/41/3 | Vermerk und Schreiben vom 27.05.2019 |
| 566 | StMFH | StMFH | L 7430-1/42/1 | Vermerk vom 21.03.2019 |
| 567 | StMFH | StMFH | L 7430-1/43/4 | Vormerkung zur Ministerratssitzung am 16.07.2019 |
| 568 | StMFH | StMFH | L 7430-1/45/2 | Vermerk vom 07.04.2022 |
| 569 | StMFH | StMFH | L 7430-1/46/2 | Vermerk vom 09.10.2020 |
| 570 | StMFH | StMFH | L 7430-1/47/1 | Vermerk vom 24.05.2022 |
| 571 | StMFH | StMFH | L 7430-1/51/1 | Vermerk vom 13.07.2022 |
| 572 | StMFH | StMFH | L 7430-1/52/2 | Vormerkung zur Ministerratssitzung am 04.10.2022 |
| 573 | StMFH | StMFH | L 7430-1/53/2 | Vormerkung zur Ministerratssit-zung am 04.10.2022 |
| 574 | StMFH | StMFH | L 7430-1/54/2 | Vormerkung zur Ministerratssitzung am 25.10.2022 |
| 575 | StMFH | StMFH | L 7430-1/55/1 | Vermerk vom 03.08.2022 |
| 576 | StMFH | StMFH | L 7430-1/57/1 | Vermerk vom 28.09.2022 |
| 577 | StMFH | StMFH | L 7430-1/58/1 | Vermerk vom 28.09.2022 |
| 578 | StMFH | StMFH | L 7430-1/58/2 | Vermerk vom 20.09.2022 |
| 579 | StMFH | StMFH | L 7830-1/68/2 | Terminvorbereitung am 09.09.2020 |
| 580 | StMFH | StMFH | L 7000-2/40/2 | Vermerk vom 14.11.2022 |
| 581 | StMFH | Bayerische Schlösserverwaltung | AI5(4)-1378/2020-BB | Gestattungsvertrag vom 17.11.2020 |
| 582 | StMFH | Bayerische Schlösserverwaltung | AI5(4)-1378/2020-BB | Schriftverkehr zum Gestattungsvertrag |
| 583 | StMFH | Bayerische Schlösserverwaltung | 7/1-L419.1-1559/2021-BB | Nachtrag zum Gestattungsvertrag vom 17.11.2020 |
| 584 | StMFH | Bayerische Schlösserverwaltung | 7/1-L419.1-1559/2021-BB | Schriftverkehr zum Nachtrag zum Gestattungsvertragüber |
| 585 | StMFH | Bayerische Schlösserverwaltung | AI5(4)-58/2020-BB | Gestattungsvertrag vom 02.02.2021 |
| 586 | StMFH | Bayerische Schlösserverwaltung | AI5(4)-58/2020-BB | Schriftverkehr zum Gestattungsvertrag |
| 587 | StMFH | Bayerische Schlösserverwaltung | 7-L419.1-1223/2021-BB | Nachtrag zum Gestattungsvertrag vom 02.02.2021 |
| 588 | StMFH | Bayerische Schlösserverwaltung | 7-L419.1-1223/2021-BB | Schriftverkehr zum Nachtrag zum Gestattungsvertrag |
| 589 | StMFH | StMFH | FV 6220-09/36/1 bis 6220-09/36/7 | Vermerk vom 01.09.2022 |
| 590 | StMJ | StA München I | 319 Js 173527/17 | Anzeigensache - Strafanzeige von MdB wegen Subventionsbetrugs u.a. |
| 591 | StMJ | GenStA München | 11 BerL 648/17 | Berichtsvorgang zu fortl. Nr. 590 |
| 592 | StMJ | StMJ | 4110E-II-10053/2017 | Berichtsvorgang zu fortl. Nr. 590, 591 |
| 593 | StMJ | GenStA München | 11 Zs 668/18 | Beschwerdevorgang zu fortl. Nr. 590 - Einstellungsbeschwerde |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 594 | StMI | StMI | IC1-4233.18-M-HBF-0 (alt, Papierakte) bzw. C1-4220-263-3 (eAkte) | Anmietverfahren PI 16 (Hauptbahnhof) |
| 595 | BRH | | V 2 - 2015 - 0947 | Prüfungsakte |
| 596 | ORH | | 1120-10-105 | Anfrage MdL Büchler |
| 597 | ORH | | 1124-9-13-3 | Presseauskunft |
| 598 | ORH | | 1124-9-16-4 | Presseauskunft |
| 599 | ORH | | IX-900.20-31-4-1 | Anschreiben an Amtschef StMB |
| 600 | ORH | | IX-900.20-31-4-1 | Inhaltsverzeichnis Prüfungsmitteilung |
| 601 | DB | | A1.2_SaKe | Sachgerechte Kostenermittlung |
| 602 | DB | | NKU_2SBSS_2022-02-04_1.AK_Protokoll_3-01_Endfassung_2022-04-11 | |
| 603 | DB | | A2.2 | Protokoll |
| 604 | DB | | A2.4 | |
| 605 | DB | | A2.4_BA10 | |
| 606 | DB | | A2.4_BA20 | |
| 607 | DB | | A2.4_BA30 | |
| 607a | DB | | 191216_Mitte_164_3.JF-191202+Anlagen_PR_V1.0 (S. 4-5) | Datei mit Schwärzungen freigegeben |
| 608 | DB | | A2.4_BA50 | |
| 609 | DB | | A2.4_BA60 | |
| 610 | DB | | A2.7 | Einschätzung |
| 611 | DB | | A2.9 | Erläuterungsbericht |
| 612 | DB | | A3.1_3.2 | Geschäftsordnung |
| 613 | DB | | A3.3_3.4 | Protokolle Präsentationen |
| 613a | DB | | | Dateien aus Akte 613 mit Schwärzungen freigegeben |
| 614 | DB | | EBA | Planungsbegleitende Gespräche |
| 614a | DB | | EBA | Datei mit Schwärzungen freigegeben; |
| 615 | DB | | | Präsentationen |
| 616 | DB | | | Pressegespräche / Spitzengespräche |
| 617 | DB | | | Stellungnahmen |
| 618 | DB | | 201013_Schreyer 2.SBSS | AE auf Schreiben 201007 Pofalla |
| 619 | DB | | 220401_RL | RL an Söder wegen 2. S-Bahn Stammstrecke |
| 620 | DB | | 220929_DB Netz | DB Netz 2.SBSS München Termin- und Kostensituation |
| 621 | DB | | 221025_Schreiben DB | Schreiben DB |
| 622 | DB | | 221109_DB Netz StMB | DB Netz StMB-M Weiterführung |
| 622a | DB | | | Datei 622 mit Schwärzungen freigegeben; |
| 623 | DB | | C1.1 | Einladung Ministerratssitzung in Bayerische Staatskanzlei |
| 624 | DB | | C1.2 | Präsentationen zur Initiative 2. Stammstrecke |
| 625 | DB | | C1.3 | Vorstellung Gesamtterminplan Weiterentwicklung Projektorganisation |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 626 | DB | | C1.4 | Erläuterungsbericht Termine |
| 627 | DB | | C1.5 | Schriftverkehr Schreyer und Pofalla |
| 628 | DB | | C1.7_180131 | Unterlagen planungsbegleitendes Gespräch |
| 629 | DB | | C1.7_181009 | Unterlagen planungsbegleitendes Gespräch |
| 630 | DB | | C1.8 | Systemzugriffe BBGL |
| 631 | DB | | C1.7_190614 | HBF Kosten Zusammenhangsmaß-nahmen |
| 632 | DB | | VE 30 | Vergabeakten |
| 633 | DB | | VE 41 | Vergabeakten |
| 634 | LHM-PLAN | StMB | IIE2-3551.1 | StM Herrmann an OB zu Kostenent-wicklung 2. SBS |
| 635 | LHM-PLAN | LHM-PLAN | ohne | Vormerkung zu Spitzengespräch OB Reiter- StM Herrmann- DB_Jo-sel am 28.11.2017 |
| 636 | LHM-PLAN | LHM-BOB | BOB-SE | Schreiben OB an StM Reichhart 27.11.2018 |
| 637 | LHM-PLAN | LHM-PLAN | ohne | Protokoll zu Planungsbesprechung |
| 638 | LHM-PLAN | LHM-BOB | ohne | Schreiben OB an StM Reichhart |
| 639 | LHM-PLAN | DB Netze | I.NG-S-M | Antwortschreiben DB auf eine Be-zirksausschussanfrage |
| 640 | LHM-PLAN | StK an LHM-BOB | MMR-1492-18-132 | Einladung zu Ministerratssitzung zu Zweiter S-Bahn-Stammstrecke 05.06.2019 |
| 641 | LHM-PLAN | DB Netze | ohne | Mail Josel an OB zu Neukonzeption Rettungstunnel |
| 642 | LHM-PLAN | Stadtrat | 14-20 / V 15876 | Bekanntgabe im Planungsaus-schuss: 2.SBS - Information über Umplanung und Neuplanung 25.09.2019 |
| 643 | LHM-PLAN | Stadtrat | 14-20 / V 15457 | Zukunftsfähigkeit Münchner U-Bahnnetz |
| 644 | LHM-PLAN | Stadtrat | 20-26 / V 00439 | Stadtratsbeschluss gem. Ausschuss 23.09.2019 |
| 645 | LHM-PLAN | Stadtratfr. FDP/BP | ohne | Stadtratsantrag 2.SBS |
| 646 | LHM-PLAN | PLAN an Stadtratfr. FDP/BP | ohne | |
| 647 | LHM-PLAN | LHM-BOB | BOB-SE-8512.5-2-0070 | Schreiben OB an StM Schreyer |
| 648 | LHM-PLAN | StMB | 54-3551.1-11-13-2 | |
| 649 | LHM-PLAN | DB Netze | ohne | |
| 650 | LHM-PLAN | PLAN an Stadtratfr. FDP/BP | ohne | Beantwortung der FDB/BP-Anfrage |
| 651 | LHM-PLAN | StMB | 3551-3-34 | Schreiben StM Schreyer an OB |
| 652 | LHM-PLAN | Stadtrat | 20-26 / V 05116 | Stadtratsbeschluss |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 653 | LHM-PLAN | DB Netze | ohne | Einladung Stadträte zu Baustellen-führung 05.01.2022 |
| 654 | LHM-PLAN | DB Netze | ohne | DB stellt neue Projektorganisation für 2. SBS vor 03.02.2022 |
| 655 | LHM-PLAN | LHM-BOB | BOB-Pv | Schreiben OB an StM Bernreiter, |
| 656 | LHM-PLAN | StMB | StMB-54-3551.1-3-39-3 | Antwortschreiben StM Bernreiter an OB |
| 657 | LHM-PLAN | LHM-BOB | ohne | Gespräch DB mit OB - begleitende Powerpoint Präsentation |
| 658 | LHM-PLAN | LHM-BOB | BOB-SE-8512.5-2-0070 | Schreiben OB an Wissing 05.07.2022 |
| 659 | LHM-PLAN | LHM-BOB | BOB-SE-8512.5-2-0070 | Schreiben OB an Kanzler 05.07.2022 |
| 660 | LHM-PLAN | StMB | StMB-54-3551.1-16-1-2 | Schreiben StM Bernreiter |
| 661 | LHM-PLAN | Stadtrat | 20-26 / V 07054 | Stadtratsbeschluss |
| 662 | LHM-PLAN | DB-Konzerbevollm. für BY | ohne | Schreiben Josel |
| 663 | LHM-PLAN | | BOB-Pv/SE-8512.2-18-0002 | Antwort OB auf zwei Schreiben von StM Bernreiter vom 3.5. und 27.7.22 |
| 664 | LHM-PLAN | LHM-BOB | ohne | Offener Brief-Rathausumschau |
| 665 | LHM-PLAN | StMB | StMB-54-3551.1-16-1-9 | Antwort StM Bernreiter auf Brief OB vom 22.8.2022 |
| 666 | LHM-PLAN | DB-Vorstand an LHM | ohne | Schreiben DB-Vorstand an OB |
| 667 | LHM-PLAN | DB-Vorstand an LHM | ohne | Schreiben DB-Vorstand an OB |
| 668 | LHM-PLAN | LHM-BOB | BOB-SE-8512.2-18-0002 | Schreiben OB an StM Bernreiter |
| 669 | LHM-PLAN | LHM-BOB | BOB-SE-8512.5-2-0070 | Antwortscheiben OB an DB-Vor-stand Lutz |
| 670 | LHM-PLAN | StMB | StMB-52-3524.11-2-22-6 | Schreiben StM Bernreiter |
| 671 | LHM-PLAN | Stadtrat | 20-26 / V 08143 | Stadtratsbeschluss |
| 672 | BMDV | | 2527086 | 1. Abstimmungsgespräch NKU 2016 07.12.2016 |
| 673 | BMDV | | 2552126 | Gespräch FS BY, DB AG und BMVI 21.01.2016 |
| 674 | BMDV | | 2559591 | 2. Abstimmungsgespräch NKU 2016 16.02.2016 |
| 675 | BMDV | | 2585709 | 3. Abstimmungsgespräch NKU 2016 30.03.2016 |
| 676 | BMDV | | 2598610 | 4. Abstimmungsgespräch NKU 2016 20.04.2016 |
| 677 | BMDV | | 2634524 | 5. Abstimmungsgespräch NKU 2016 11.05.2016 |
| 678 | BMDV | | 2634521 | 6. Abstimmungsgespräch NKU 2016 23.06.2016 |
| 679 | BMDV | | 2658572 | 7. Abstimmungsgespräch NKU 2016 28.07.2016 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 680 | BMDV | | 2714084 | 8. Abstimmungsgespräch NKU 2016 08.09.2016 |
| 681 | BMDV | | 2738701 | 9. Abstimmungsgespräch NKU 2016 09.10.2016 |
| 682 | BMDV | | 2725487 | Vereinbarung Bund und Freistaat zur GVFG-Finanzierung 25.10.2016 |
| 683 | BMDV | | 1482819 | GVFG-Programmaufnahme Schreiben an EBA und FS Bayern, Schreiben und Prüfbericht EBA |
| 684 | BMDV | | 2770280 | Rücknahme GVFG-Programmaufnahme Schreiben an EBA und FS Bayern |
| 685 | BMDV | | 1482819 | GVFG-Programmaufnahme neu Schreiben an EBA und FS Bayern |
| 686 | BMDV | | 2849735 | BRH - Prüfung 22.01.2018 Schreiben des BRH, Stellungnahme Bund, Abschluss Prüfung BRH |
| 687 | BMDV | | 3177823 | Unterlagen der DB Netz AG zur Information 01.07.2019 |
| 688 | BMDV | | 3177907 | Teilnahme BM Scheuer an Sitzung des Bayrischen Kabinetts 02.07.2019 Unterlagen zur Vorbereitung des Ministertermins |
| 689 | BMDV | | 3150938 | Minister-Schreiben an OB Reiter 02.07.2019 |
| 690 | BMDV | | 3390210 | 22.10.2020 Unterlagen zur Vorbereitung des Ministergesprächs |
| 691 | BRH | | V 2 - 2015 - 0947 | Erhebungsunterlagen |
| 692 | EBA | | 44F09G0987/002-4004#001 | Prüfungsankündigungen |
| 693 | EBA | | 44F09G0987/002-4004#002 | Schriftverkehr |
| 694 | EBA | | 44F09G0987/002-4004#003 | |
| 695 | EBA | | 44F09G0987/002-4004#004 | Schreiben FDP-Fraktion |
| 696 | EBA | | 44F09G0987/002-4004#006 | 2. S-Bahn-Tunnel München - Plan B \| |
| 697 | EBA | | 44F09G0987/002-4004#007 | Nutzen- / Kostenanalyse der geplanten 2. S-Bahn-Stammstrecke in München |
| 698 | EBA | | 44F09G0987/002-4004#008 | IFG |
| 699 | EBA | | 44F09G0987/002-4004#009 | Gutachten |
| 700 | EBA | | 44F09G0987/002-4004#010 | Leistungsfähigkeit der U-Bahnanlagen \| Abdruck Schreiben an OB Stadt München |
| 701 | EBA | | 44F09G0987/002-4004#011 | Baufreigabe in finanzieller Hinsicht |
| 702 | EBA | | 44F09G0987/002-4004#012 | 2. S-BSS München - Sprechzettel |
| 703 | EBA | | 44F09G0987/002-4004#013 | Projektleiterwechsel |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 704 | EBA | | 44F09G0987/002-4004#014 | Kleine Anfrage DIE LINKE |
| 705 | EBA | | 44F09G0987/002-4004#015 | Erstellung AP durch Spezialisten-gremium |
| 706 | EBA | | 44F09G0987/003-4006#001 | UB Archäologische Grabung Mari-enhof |
| 707 | EBA | | 44F09G0987/003-4006#002 | UB Spartenumlegungen |
| 708 | EBA | | 44F09G0987/003-4006#003 | UB Vorwegmaßnahme Bauphase |
| 709 | EBA | | 44F09G0987/003-4006#004 | UB Baugrubenumschließung |
| 710 | EBA | | 44F09G0987/003-4006#005 | UB Vorwegmaßnahmen |
| 711 | EBA | | 44F09G0987/003-4006#006 | TEH 020/031 |
| 712 | EBA | | 44F09G0987/003-4006#007 | PH 020 |
| 713 | EBA | | 44F09G0987/003-4006#008 | PH 030 |
| 714 | EBA | | 44F09G0987/003-4006#009 | TEH 012 mit übergreifenden Maß-nahmen |
| 715 | EBA | | 44F09G0987/003-4006#014 | Vergabeeinheit (VE) 28 |
| 716 | EBA | | 44F09G0987/003-4006#015 | TEH 011 |
| 717 | EBA | | 44F09G0987/003-4006#016 | PH 010 |
| 718 | EBA | | 44F09G0987/003-4006#017 | finanzielle Baufreigabe |
| 719 | EBA | | 44F09G0987/003-4006#018 | KoFo 2020 |
| 720 | EBA | | 44F09G0987/003-4006#019 | finanzielle Baufreigabe |
| 721 | EBA | | 44F09G0987/003-4006#020 | TEH 551, TEH 561, TEH 41 |
| 722 | EBA | | 44F09G0987/003-4006#021 | finanzielle Baufreigabe |
| 723 | EBA | | 44F09G0987/003-4006#022 | |
| 724 | EBA | | 44F09G0987/004-4005#001 | Finanzierungsvereinbarung - Auf-nahme GVFG-Bundesprogramm |
| 725 | EBA | | 44F09G0987/004-4005#002 | Finanzierungsvereinbarung - NKU 2016 |
| 726 | EBA | | 44F09G0987/004-4005#003 | Finanzierungsvereinbarung - Ergän-zender Schriftverkehr |
| 727 | EBA | | 44F09G0987/004-4005#005 | Finanzierungsvereinbarung - EBWU zum Mitfall 6+ |
| 728 | EBA | | 44F09G0987/004-4005#006 | Finanzierungsvereinbarung - Bau- und Finanzierungsvertrag DB/Frei-staat |
| 729 | EBA | | 44F09G0987/004-4005#007 | Finanzierungsvereinbarung - neue N-K-U 2. SBSS München |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 730 | EBA | | 44F09G0987/005-4004#001 | BRH - Finanzierung u. Standardisierte Bewertung |
| 731 | EBA | | 44F09G0987/005-4004#002 | BRH - Prüfung der Haushalts- und Wirtschaftsführung des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden an der zweiten S-Bahn Stammstrecke in München |
| 732 | EBA | | | Finanzierungsvereinbarung - Vorbescheid zur Programmaufnahme |
| 733 | BMDV | | 3712248 | Auftaktsitzung Arbeitskreis zu NKU neu 04.02.2022 |
| 734 | BMDV | | 3712255 | 2. Sitzung Arbeitskreis NKU neu 14.03.2022 |
| 735 | BMDV | | 3662193 | Schreiben MP Söder an Minister Wissing 23.03.2022 |
| 736 | BMDV | | 3712259 | 3. Sitzung Arbeitskreis NKU neu 30.03.2022 |
| 737 | BMDV | | 3712260 | 4. Sitzung Arbeitskreis NKU neu 09.05.2023 |
| 738 | BMDV | | 3712263 | 5. Sitzung Arbeitskreis NKU neu 10.06.2022 |
| 739 | BMDV | | 3702590 | Terminvorbereitung Gespräch Minister mit StMin Bernreiter 20.07.2022 |
| 740 | BMDV | | 3712264 | 6. Sitzung Arbeitskreis NKU neu 21.07.2022 |
| 741 | BMDV | | 3712275 | Besprechung auf Fachebene mit EBA, StMB und DB Netz AG - Protokoll und Präsentation 28.07.2022 |
| 742 | BMDV | | 3785685 | 7. Sitzung Arbeitskreis NKU neu 16.09.2022 |
| 743 | BMDV | | 3736592 | Schreiben StMin Bernreiter an Minister 07.10.2022 |
| 744 | BMDV | | 3785694 | 8. Sitzung Arbeitskreis NKU neu - 10.11.2022 |
| 745 | ORH | | | Prüfungsmitteilung vom 06.10.2021, tw. geschwärzt |
| 745a | ORH | | | Prüfungsmitteilung vom 06.10.2021, reduzierte Schwärzungen |
| 746 | ORH | | | Schreiben des ORH an das StMB vom 27.02.2023 |
| 747 | ORH | | | Schreiben des StMB an den ORH vom 01.03.2023 |
| 748 | ORH | | | Schreiben des ORH an die DB Netz AG vom 03.03.2023 |
| 749 | ORH | | | Schreiben der DB Netz AG an den ORH vom 10.03.2023 |
| 750 | ORH | | | Schreiben des ORH an das StMB vom 13.03.2023 |
| 751 | ORH | | | Schreiben des StMB an den ORH vom 13.03.2023 |
| 752 | ORH | | | Schreiben des StMB an den ORH vom 15.03.2023 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 753 | EBA | | | 2. Aktualisierung GVFG KAT Antrag |
| 754 | EBA | | | Abschlussbericht Standardisierte Bewertung |
| 755 | EBA | | | Abstimmungsgespräche |
| 756 | EBA | | | Verträge und Formulare |
| 757 | EBA | | | Arbeitsgruppe Plausibilisierung der sachgerechten Kostenermittlung |
| 758 | EBA | | | Betriebliche Aufgabenstellung 2003 |
| 759 | EBA | | | Finanzierung GVFG a Antrag Ordner 1 |
| 760 | EBA | | | Finanzierung GVFG a Antrag Ordner 2 |
| 761 | EBA | | | Finanzierung GVFG a Antrag Ordner 3 |
| 762 | EBA | | | Finanzierung GVFG a Antrag Ordner 4 |
| 763 | EBA | | | Finanzierung GVFG a Antrag Ordner 5 |
| 764 | EBA | | | Finanzierung GVFG a Antrag Ordner 6 |
| 765 | EBA | | | Finanzierung GVFG a Antrag Ordner 7 |
| 766 | EBA | | | Finanzierung GVFG a Antrag Ordner 8 |
| 767 | EBA | | | Finanzierung GVFG a Antrag Ordner 9 |
| 768 | EBA | | | Finanzierung GVFG a Antrag Ordner 10 |
| 769 | EBA | | | Finanzierung GVFG a Antrag Ordner 11 |
| 770 | EBA | | | Geänderte Planunterlagen Anlage 3.2.1 |
| 771 | EBA | | | Gleichzeitige Realisierung Großprojekte |
| 772 | EBA | | | GVFG Finanzierungsantrag |
| 773 | EBA | | | GVFG Finanzierungsantrag Erläuterungsbericht |
| 774 | EBA | | | GVFG KAT Ergänzungsantrag |
| 775 | EBA | | | NKU Abschlussbericht Okt 2016 |
| 776 | EBA | | | NKU Ergebnisse Mitfall 2015 |
| 777 | EBA | | | NKU Schlussbericht |
| 778 | EBA | | | Optimierung BAST Laim |
| 779 | EBA | | | Schriftverkehr |
| 780 | EBA | | | Sachgerechte Kostenermittlung |
| 781 | EBA | | | Schreiben DBNetz Ergänzungsantrag |
| 782 | EBA | | | Schriftverkehr Bundesrechnungshof |
| 783 | EBA | | | Stufenkonzept Präsentation |
| 784 | EBA | | | Stufenkonzept Präsentation |
| 785 | EBA | | | Untersuchung Infrastruktur Betriebsprogramm |
| 786 | EBA | | | Vorprojekt Betriebssimulation Ergebnisbericht 2003 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 787 | EBA | | | Antrag Baufreigabe in finanzieller Hinsicht Band 1 |
| 788 | EBA | | | Antrag Baufreigabe in finanzieller Hinsicht Band 2 |
| 789 | EBA | | | Antrag Baufreigabe in finanzieller Hinsicht Band 3 |
| 790 | EBA | | | Antrag auf Erteilung eines Zuwendungsbescheides Ordner 1 |
| 791 | EBA | | | Antrag auf Erteilung eines Zuwendungsbescheides Ordner 2 |
| 792 | EBA | | | Antrag auf Erteilung eines Zuwendungsbescheides Ordner 3 |
| 793 | EBA | | | Antrag auf Erteilung eines Zuwendungsbescheides Band 1 |
| 794 | EBA | | | Antrag auf Erteilung eines Zuwendungsbescheides Band 2 |
| 795 | EBA | | | Antrag auf Erteilung eines Zuwendungsbescheides Band 3 |
| 796 | EBA | | | Antrag auf Erteilung eines Zuwendungsbescheides Band 4 |
| 797 | EBA | | | Antrag auf Baufreigabe in finanzieller Hinsicht Band 1 |
| 798 | EBA | | | Antrag auf Baufreigabe in finanzieller Hinsicht Band 2 |
| 799 | EBA | | | Antrag auf Baufreigabe in finanzieller Hinsicht Band 3 |
| 800 | EBA | | | Antrag auf Baufreigabe in finanzieller Hinsicht Band 4 |
| 801 | EBA | | | Antrag auf Baufreigabe in finanzieller Hinsicht Band 5 |
| 802 | EBA | | | Antrag auf Baufreigabe in finanzieller Hinsicht Bauabschnitt Innerstädtischer Bereich/ Tunnel Band 1 |
| 803 | EBA | | | Antrag auf Baufreigabe in finanzieller Hinsicht Bauabschnitt Innerstädtischer Bereich/ Tunnel Band 2 |
| 804 | EBA | | | Antrag auf Baufreigabe in finanzieller Hinsicht Bauabschnitt Innerstädtischer Bereich/ Tunnel Band 3 |
| 805 | EBA | | | EBA Dossier |
| 806 | EBA | | | GVFG Antrag Band1 |
| 807 | EBA | | | GVFG Antrag Band2 |
| 808 | EBA | | | GVFG Antrag Band3 |
| 809 | EBA | | | GVFG - Bundesprogramm |
| 810 | EBA | | | Antrag auf Erteilung eines Zuwendungsbescheides Band 1 |
| 811 | EBA | | | Antrag auf Erteilung eines Zuwendungsbescheides Band 2 |
| 812 | EBA | | | Antrag auf Erteilung eines Zuwendungsbescheides Band 3 |
| 813 | EBA | | | Antrag auf Erteilung eines Zuwendungsbescheides Vorabmaßnahmen Ordner 1 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 814 | EBA | | | Antrag auf Erteilung eines Zuwendungsbescheides Vorabmaßnahmen Ordner 2 |
| 815 | EBA | | | Optimierung BAST |
| 816 | EBA | | | PH30 Marienhof Band1 |
| 817 | EBA | | | PH30 Marienhof Band2 |
| 818 | EBA | | | Antrag auf Erteilung eines Zuwendungsbescheides PH 010 Band 1 |
| 819 | EBA | | | Antrag auf Erteilung eines Zuwendungsbescheides PH 010 Band 2 |
| 820 | EBA | | | Antrag auf Erteilung eines Zuwendungsbescheides PH 010 Band 3 |
| 821 | EBA | | | Sachgerechte Kostenermittlung |
| 822 | EBA | | | Sachgerechte Kostenermittlung Band 1 |
| 823 | EBA | | | Sachgerechte Kostenermittlung Band 2 |
| 824 | EBA | | | Sachgerechte Kostenermittlung Band3 |
| 825 | EBA | | | Sachgerechte Kostenermittlung Band 4 |
| 826 | EBA | | | Schreiben vom 14.09.2018 |
| 827 | EBA | | | S-Bahn Südumfahrung München |
| 828 | EBA | | | Antrag auf Erteilung eines Zuwendungsbescheides GVFG – Bundesprogramm Ordner 1 |
| 829 | EBA | | | Antrag auf Erteilung eines Zuwendungsbescheides GVFG – Bundesprogramm Ordner 2 |
| 830 | EBA | | | UB´s |
| 831 | EBA | | | Antrag auf Erteilung eines Zuwendungsbescheides Umweltverbundröhre Band 1 |
| 832 | EBA | | | Antrag auf Erteilung eines Zuwendungsbescheides Umweltverbundröhre Band 2 |
| 833 | EBA | | | Antrag auf Erteilung eines Zuwendungsbescheides PH 30 Band 1 |
| 834 | EBA | | | Antrag auf Erteilung eines Zuwendungsbescheides PH 30 Band 2 |
| 835 | EBA | | | Antrag auf Erteilung eines Zuwendungsbescheides PH 30 Band 3 |
| 836 | EBA | | | Antrag auf Erteilung eines Zuwendungsbescheides PH 30 Band 4 |
| 837 | EBA | | | Antrag auf Erteilung eines Zuwendungsbescheides PH 30 Band 5 |
| 838 | EBA | | | Antrag auf Erteilung eines Zuwendungsbescheides Rangierbahnhof München Nord, TK-Anbindung Schaltposten München Ost |
| 839 | StMB | | 3551.53-6-2 | Machbarkeitsstudie |
| 840 | BMDV | | | Übergebene Unterlagen aus der Sitzung vom 22.05.2023 |

# Minderheitenbericht

der Abgeordneten **Dr. Martin Runge und Dr. Markus Büchler (Bündnis 90/Die Grünen)**

**Zusammenfassung und Bewertung**

Die Zeugenvernehmungen im Untersuchungsausschuss Stammstrecke sowie die vorliegenden Akten haben aus unserer Sicht Ministerpräsident Söder, die bayerische Staatsregierung sowie den ehemaligen Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer schwer belastet.

Ministerpräsident Söder und seine Regierung haben beim Stammstrecken-Desaster versagt. Der Ministerpräsident hat das Projekt der zweiten S-Bahn-Stammstrecke in München nicht zur Chefsache gemacht, wie es sein Vorgänger Horst Seehofer noch getan hatte. Vielmehr hat Söder das aus dem Ruder laufende Projekt als wahltaktische Verschiebemasse betrachtet anstatt sich um das wichtigste Schienenpersonennahverkehrsmittel in Bayern und die größte Baustelle Bayerns zu kümmern. Über zwei Jahre waren die Fakten über Zeitverzug und Preissteigerung der Staatsregierung bekannt, ehe sie diese veröffentlicht hat. Aufklärung, auch ein Spitzengespräch zwischen Bahn, Bund und Bayern, um den Fehlentwicklungen entgegenzuwirken, blieben auf Anweisung der Staatskanzlei liegen. „Mutlosigkeit in der Gegenwart ist eine schwere Sünde an der Zukunft“ hat Markus Söder als Zeuge gesagt.[1] Tatenlosigkeit mindestens ebenso. Schließlich wird das Prestigeprojekt im Auftrag des Freistaats durchgeführt, der auch die volle Finanzierungsverantwortung trägt. Aufgrund der immensen Kostensteigerung werden viele Bahnausbau- und Modernisierungsprojekte in Bayern auf die lange Bank geschoben. Durch die lange Verzögerung wird die Verkehrswende im Raum München um Jahre verzögert und damit auch der Klimaschutzbeitrag, den ein ausgeweitetes und verbessertes S-Bahn-System leisten muss. Für die Fahrgäste, die Verkehrswende und den Klimaschutz ist schwerer Schaden entstanden.

Das Projekt war von Beginn an schöngerechnet. Im Untersuchungszeitraum ab 01.09.2015 wurde die Nutzen-Kosten-Untersuchung von 2016 vom Bundesrechnungshof geprüft und am 22.01.2018 die abschließende Bewertung zur NKU 2016 abgegeben. Dies mit dem vernichtenden Ergebnis, dass die Zweite Stammstrecke nicht hätte vom Bund gefördert werden dürfen.

Bereits Ende 2019 lagen Erkenntnisse vor, dass das Projekt wesentlich teurer würde und der Fertigstellungstermin um viele Jahre nach hinten verschoben werden müsse. Die CSU hat trotzdem ein Milliardengrab einfach weiterbauen lassen, weitere Planungs- und Bauaufträge erteilen lassen, wohl wissend, dass das Projekt angesichts der um ein Jahrzehnt verzögerten Fertigstellung auf den Prüfstand bzw. umgeplant gehört und ohne den milliardenschweren, auf der Kippe stehenden Bundeszuschuss gestoppt werden muss. Mit dieser Politik der vollendeten Tatsachen hat sie für die nötige Verbesserung des S-Bahnnetzes immensen Schaden angerichtet.

Entgegen der von der Staatsregierung verbreiteten Lesart, die Bahn habe an allem Schuld und habe dem Freistaat Zahlen und Projektfortschritte vorenthalten, ist es vielmehr so, dass die Staatskanzlei die Hiobsbotschaft an Landtag und Öffentlichkeit be-

[1] Protokoll vom 15.6.2023, S. 10 – Zeuge Söder

wusst verzögerte. Sei es, um den Bundestagswahlkampf nicht zu gefährden, wie Aktenstücke nahelegen, sei es, um vollendete Tatsachen zu schaffen, oder um den Koalitionsfrieden mit den skeptischen Freien Wählern nicht zu gefährden.[2]

- Das StMB war aufgrund der eigens dafür eingesetzten und aus Experten bestehenden Baubegleitung bereits früh darüber informiert, dass die zunächst durch die DB angegebenen Zahlen (Kosten: 3,8 Mrd. Euro; Inbetriebnahme 2028) nicht eingehalten werden können (Stand jetzt der DB: 7,2 Mrd. Euro ohne Teuerung; Inbetriebnahme 2037). Darüber wurden auch die Staatskanzlei und Ministerpräsident Söder selbst unterrichtet. Die damals amtierende Verkehrsministerin Schreyer berichtete außerdem im Ministerrat über die Zustände, die Protokolle der Sitzungen wurden dem Untersuchungsausschuss vorenthalten. In der Staatskanzlei fiel die politische Entscheidung für eine „dilatorische", das heißt aufschiebende Umgangsweise mit dem Thema. Das bedeutete, Nachfragen gegenüber der Deutschen Bahn zum Projektstand sowie zur Einrichtung eines Spitzengespräches bis nach der Bundestagswahl zu verzögern. Unter anderem, weil das Projekt „kein Gewinnerthema" im Bundestagswahlkampf sei, für den damals noch eine mögliche Kanzlerkandidatur Söders im Raum stand.
- Nach der Bundestagwahl hingegen entschied man sich für eine (verhältnismäßig) schnelle Bearbeitung des Themas. Bernreiter wurde als neuer Minister für Bauen, Wohnen und Verkehr eingesetzt und begann im April 2022 mit der schluckweisen Information der Öffentlichkeit. Wie aus den Akten hervorging „mit kritischem Blick auf den Herbst 2023". Sein Fehler: Er bezog sich auf die bereits durch die Baubegleitung im April 2020 ermittelten Erkenntnisse, die angeblich nicht belastbar gewesen seien.
- Nach Aktenlage sollte das Desaster zu einem für Markus Söder möglichst günstigen Zeitpunkt, nämlich nach der Bundestags- und in ausreichendem Abstand vor der Landtagswahl öffentlich gemacht werden.
- Trotz der alarmierenden Zwischeninformationen durch die StMB-eigene Baubegleitung im April 2020 und eine Projektpräsentation der DB am 25. September 2020 (die später durch Pofalla als erste „Diskussionsbasis" eingeordnet – aber damit nicht negiert wurde), zog man es in der Staatskanzlei vor, weder die Öffentlichkeit noch den Landtag darüber zu informieren. Ganz offensichtlich wurden Landtag und Öffentlichkeit bewusst belogen, denn wirklich überrascht schien der Ministerpräsident Söder nach eigenem Bekunden nicht: „Ich wundere mich nur manchmal – das geht jetzt an alle hier und draußen –: Ist das jetzt wirklich so total überraschend? Hat jemand geglaubt, dass ein Bauprojekt in dieser Dimension über so lange Zeit billiger und schneller werden könnte? Also, ist das tatsächlich die Vorstellung?"[3] Man hat sich dafür entschieden die Abgeordneten lieber im Dunkeln zu lassen als sie durch Wasserstandberichte unnötig zu „verwirren". Aus den Befragungen wurde sogar klar, dass Anfragen der grünen Landtagsfraktion aus dem Jahr 2019 nachweislich falsch beantwortet wurden. Hier beharrte man trotz Ermittlungen der Baubegleitung, die bereits 2019 auf das Jahr 2034 als Inbetriebnahmetermin hinwiesen, auf eine Fertigstellung im Jahr 2028.
- Des Weiteren besteht der Verdacht einer uneidlichen Falschaussage durch Andreas Scheuer, daher die Strafanzeige der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen vom 06.06.2023. Scheuer hat laut seiner Aussage einen Brief der Ministerin

[2] Piazolo hat sich in der Vergangenheit häufiger kritisch gegenüber dem Projekt geäußert. Bspw. PM der FW vom 02.07.2019: Die zweite S-Bahn-Stammstrecke wird sich verzögern. "Die Neuplanungen bestätigen, dass die Freien Wähler mit ihrer Kritik an den Planungen der zweiten Stammstrecke recht hatten", stellt Prof. Dr. Michael Piazolo klar.

[3] Protokoll vom 15.06.2023, S. 7 – Zeuge Söder

Schreyer vom 07.10.2020, der die Probleme im Projekt angesprochen hat und die Bitte um Unterstützung enthielt, nie erhalten. Auch an ein Telefonat mit der damaligen Ministerin konnte er sich nicht erinnern. Schreyer und Wissing (anhand von Aktenvermerken aus dem BMDV) haben im Anschluss jedoch die Existenz sowohl des Briefes, als auch des Telefonates bestätigt. Die Antwort auf den Brief erhielt die damalige Ministerin in einer wenig förmlichen Kurznachricht (Aussage: sie glaubt per WhatsApp).[4] Darin bot der BM Scheuer keine Hilfe an, sondern verwies darauf, die Ministerin solle sich an die DB wenden.

- Als Gründe für die Verspätungen und Kostensteigerungen wurde seitens der Staatsregierung unter anderem gerne auf die mit der 2. Stammstrecke verknüpften Planungen eines Vorhaltebauwerks für eine neue U-Bahnlinie der Landeshauptstadt München hingewiesen. Aus der Vernehmung des MVG-Chefs Ingo Wortmann wurde klar, dass die Landeshauptstadt massiv seitens des Freistaates unter Druck gesetzt wurde einen Finanzierungsbeschluss für das Projekt vorzulegen, ohne dass bisher eine Förderzusage durch den Bund besteht.[5] Das Vorhaltebauwerk am Hauptbahnhof war jedoch nie der kritische Pfad für die rechtzeitige Inbetriebnahme, sondern vielmehr die Röhre vom Marienhof zum Leuchtenbergring, für die bis heute keine Baugenehmigung vorliegt.
- Das Eisenbahnbundesamt (EBA) ist für die Erteilung der Fördergenehmigungen für das Projekt zuständig. Diese beruht auf der Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU), die die Wirtschaftlichkeit des Projektes sicherstellen soll und dem Bund als Grundlage für die 60-prozentige Förderzusage dient. Der Bundesrechnungshof (BRH) stellte in seinem Bericht aus dem Jahr 2018 massive handwerkliche Fehler dieser Berechnungen fest, unter anderem da einige Kostenpunkte gar nicht und die einkalkulierten Risikofaktoren nur teilweise miteinbezogen wurden. Den BRH-Bericht kannte man im EBA jedoch zu unserem Entsetzen nur vom „Hörensagen“.
- Derzeit wird eine neue NKU, die Ende März übermittelt wurde, vom EBA geprüft. Diese hat angeblich einen Wert von 1,06. Nach der massiven Kritik durch den BRH an der vorangegangenen NKU erwarten wir nun eine umso sorgfältigere Prüfung. Sollte das Ergebnis unter eins fallen, kann der Bund das Projekt nicht länger fördern.

**Teil A: Absehbarkeit des Desasters aber Verschweigen und Vertuschen**

**Nutzen-Kosten-Rechnung bei Projektbeginn im Frühjahr 2017**

Nach vielen Jahren der Vorbereitungen, Diskussion und Rechnungen sei heute "der Durchbruch" für die zweite Stammstrecke gelungen, verkündete Ministerpräsident Seehofer im Oktober 2016.[6] Am 5. April 2017 werde der Spatenstich für das Projekt sein, verbunden werde damit ein zweitägiges Fest. Jetzt gebe es planerische Sicherheit, und auch der neue Hauptbahnhof München werde nun kommen. Kosten allein dafür, so der damalige Bahnchef: 700 Millionen Euro, mit weiteren rund 150 Millionen beteilige sich die Bahn am Stammstreckentunnel.

Die dafür zugrundeliegende Nutzen-Kosten-Rechnung überprüfte der Bundesrechnungshof mit dem Fazit: „Wir haben unter dem Strich darauf hingewiesen, dass nach unserer Einschätzung eine Voraussetzung für eine Projektförderung nicht gegeben ist,

[4] Protokoll vom 06.06.2023, S. 39 – Zeugin Schreyer

[5] Protokoll vom 21.04.2023, S.25 – Zeuge Wortmann

[6] https://www.br.de/nachricht/stammstrecke-s-bahn-muenchen-bahngipfel-102.html

weil der Wirtschaftlichkeitsnachweis nicht gegeben war. Das NKV hatte zum damaligen Stand ein sehr knappes Verhältnis, das war 1,05. Da gab es noch Risiken, die nicht eingepreist waren.“, so der Zeuge Bauer-Siewert.[7] Hinsichtlich der Kenntnis des Prüfberichts waren sämtliche gehörten Zeugen überraschend zurückhaltend. Zeuge Dr. Hans Reichhart, ehem. StM für Wohnen, Bauen und Verkehr vom 6.11.2018 bis 1.2.2020: „Da war ich noch ganz einfacher Abgeordneter, und insoweit bin ich da definitiv raus“.[8] Der Zeuge Gerald Hörster, Präsident des Eisenbahnbundesamtes, für dessen Genehmigungsverfahren die NKU die Grundlage ist, sagte, es sei ihm von seinen Mitarbeitern mitgeteilt worden, dass der Bundesrechnungshof geprüft habe. Er selbst habe diese Prüfungsbemerkung nicht gesehen.[9] Der zuständige Mitarbeiter des EBA kannte den Prüfbericht nur vom Hörensagen.[10]

**Massive Umplanungen des Projekts in den Jahren 2018-2019**

Es gab Umplanungen, beginnend 2017 und beschlossen 2019. Die Station Hauptbahnhof wurde 80 Meter nach Westen verschoben, Entfall des Ausgangs Schützenstraße, Einbringung eines Rohrschirms, die Streckenführung zum Ostbahnhof wurde völlig verändert und auch Fluchtröhren eingeplant.

Diese Veränderungen resultierten aus der Tatsache, dass die bisherige baugenehmigte Planung nicht durchführbar war. Ein Planungsfehler der DB. Die „Ingenieurgemeinschaft 2. S-Bahn-Stammstrecke München - Optimierung Planung" sollte diese Umplanungen wieder kontrollieren. Das Gremium ist im Oktober 2017 eingesetzt worden. Im Juli 2019 folgte ein Gremium „Fachleute für Ausführungsplanung" nach, ein sechsköpfiges Professorengremium. Beim StMB wurde eine Expertengruppe zur Baubegleitung eingesetzt[11] mit Vertragsbeginn am 01. Mai 2019.[12]

Der damalige StM für Bauen, Wohnen und Verkehr Hans Reichhart war kritisch: „Ich weiß, dass wir relativ viel darüber gesprochen haben (…), dass es uns einfach wichtig war, noch mal draufzuschauen. Insbesondere auch - und da hat man es dann ganz besonders gemerkt –, als es darum ging, die Umplanung am Ostbahnhof zu machen. Da gab es zum Teil auch unterschiedliche Auffassungen, was Zeitschienen, was tatsächliche Realisierbarkeiten anbelangt, und wir waren da einfach insoweit der festen Überzeugung, dass wir von unserer Seite jemanden brauchen, der eine sehr große Expertise mitbringt.“[13] Reichhart setzte dann die Baubegleitung ein, die dann 2019 ihre Tätigkeit aufnahm. Der Zeuge Reichhart erinnerte sich, die Umplanung wäre ein Riesenanliegen der Deutschen Bahn gewesen, „weil sie gesagt haben: Es wird dann baubarer.“[14] Verschwiegen wurde, dass das Projekt nur durch die Umplanungen überhaupt durchführbar war.

Ebenfalls falsch dargestellt wurde die angebliche Kostenneutralität der Umplanungen und die Bauzeiteinsparung. Tatsächlich liegt bis dato für die Umplanung am Abschnitt Ost noch nicht einmal eine Genehmigung des Eisenbahnbundesamtes vor. Dass die

[7] Protokoll vom 24.03.2023, S. 29 – Zeuge Bauer-Siewert
[8] Protokoll vom 26.05.2023, S. 106 – Zeuge Reichhart
[9] Protokoll vom 12.05.2023, S. 111 – Zeuge Hörster
[10] Protokoll vom 24.03.2023, S. 4 – Zeuge Apolony
[11] Akte Nr. 59
[12] Akte Nr. 413, Blatt 2 – Chronologie der Baubegleitung
[13] Protokoll vom 26.05.2023, S. 91 – Zeuge Reichhart
[14] Protokoll vom 26.05.2023, S. 94 – Zeuge Reichhart

Staatsregierung dadurch Kostensteigerungen erwartete, gestand Söder durchaus ein: „Denn die Bahn hat wirklich treuherzig, wie sie geguckt hat, gesagt: Nein, alles bleibt in dem Kosten- und Zeitrahmen. – Das hat uns ein bisschen überrascht, deswegen haben wir da auch entsprechend nachgefragt.“[15] Die DB Netz AG hat die ursprüngliche Planung auch erst am 07. August 2020 gegenüber der Genehmigungsbehörde, dem Eisenbahnbundesamt, zurückgenommen.[16] In einem Spitzengespräch am 2. Juli 2019 in Beisein von Vorstandsvorsitzenden DB Lutz, OB Reiter, Bundesverkehrsminister Scheuer, und Ministerpräsident Söder wurde den Umplanungen zugestimmt. Der Staatsregierung wurde in einer Ministerratssitzung auch bekannt gemacht, dass sich das Projekt der zweiten S-Bahn-Stammstrecke München dadurch bis mindestens bis Ende 2028 verzögern würde und die veranlassten Umplanungen ein neues Planfeststellungsverfahren nach sich ziehen.

Trotz der massiven Umplanungen wurde keine neue Nutzen-Kosten-Berechnung durchgeführt. Dies wurde erst im Jahr 2022 angegangen. Zu dem Rechnungsprozess der neuen NKU sagte der Zeuge Stefan Böttcher aus: „Es hat eigentlich nur einen Zwischenstand gegeben, und das war eben dieses vorläufige Bewertungsergebnis von 0,9. Wir haben daraufhin die Bearbeitung fortgesetzt und im September (2022) ein Bewertungsergebnis von 1,06 vorgestellt. (…) Es gab insofern nur diesen einen Zwischenstand mit einem vorläufigen Bewertungsergebnis von 0,9, (…) mit der Fußnote, dass es eben noch nicht abschließend berechnet wurde.“[17] Man tat sich jedenfalls schwer, den Faktor über die 1 zu heben.

Als die Bombe der massiven Verteuerung und der erheblichen Bauzeitverzögerung dann offiziell am 25.09.2020 platzte, sorgte man sich seitens der Staatsregierung um die Bundesförderung, worauf das StMB den folgenden Lösungsvorschlag präsentierte: „Erneute Nutzenkostenuntersuchung sei nach Novellierung des GVFG nicht zwingend notwendig“[18], um das enge Nutzen-Kosten-Verhältnis nicht zu gefährden.

**Juli 2019 – Verzögerungen aufgrund der Umplanungen vorerst um 2 Jahre**

Im Juli 2019 wurde offiziell verkündet, dass die Inbetriebnahme der Strecke Ende 2028 stattfinden soll. Dies bedeutete eine Bauzeitverlängerung um zwei Jahre im Vergleich zur ursprünglichen Planung von 2026 aufgrund von Umplanungen. Der Bericht im Ministerrat hatte den wesentlichen Inhalt: Laut Angaben der Deutschen Bahn sei eine Inbetriebnahme bis Ende 2026 nicht mehr realistisch und werde voraussichtlich erst im Jahr 2029 erfolgen. Durch Umplanungen sei aber eine Inbetriebnahme Ende 2028 möglich (Ostbahnhof). Unter Ausnutzung des Risikopuffers lägen die geschätzten Gesamtkosten noch bei 3,849 Mrd. Euro (diese Kosten waren im Ministerrat bereits am 20. Dezember 2016 gebilligt worden).[19] Das StMB informierte den Ministerrat am 16.7.2019, dass dieser Zeitplan ambitioniert sei, insbes. weil Genehmigungsverfahren für die Umplanungen am Haupt- und Ostbahnhof notwendig seien.

[15] Protokoll vom 15.06.2023, S. 14 – Zeuge Söder
[16] Akte Nr. 459, Blatt 4 – Schreiben des EBA vom 25.09.2020
[17] Protokoll vom 23.03.2023, S. 33, Zeuge Böttcher
[18] Akte Nr. 65, Blatt 3
[19] Akte Nr. 413, Blatt 2 – Chronologie der Baubegleitung

**November 2019 – Baubegleitung teilt erste Schätzung mit**

In der Ergebnisvorstellung am 8. November 2019 berichtete die Baubegleitung erstmals dem Amtschef des StMB, dass es vor allem im Ostabschnitt durch das neue Planfeststellungsverfahren zu erheblichen Verzögerungen bei der Inbetriebnahme (von Ende 2028 bis Ende 2033) kommen könne. Daraufhin informierte das StMB die DB über die ersten Erkenntnisse der Baubegleitung und forderte sie auf, Stellung zu nehmen.[20]

**Dezember 2019 – DB erfindet die Mär von den „nicht validierten Zahlen“**

In einem Gespräch am 10.12.2019 äußerte der Zeuge Kretschmer, der zu diesem Zeitpunkt Projektleiter der DB Netz AG war, dass die von der Deutschen Bahn festgelegte Zeitplanung anspruchsvoll, aber umsetzbar sei. Er bat darum, dass die Erkenntnisse der Baubegleitung vorerst nicht im Lenkungskreis diskutiert werden sollten, da sie noch unsicher seien und von der DB noch nicht bestätigt werden könnten.[21] Kretschmer verstieg sich in seiner Befragung vor diesem Untersuchungsausschuss auf die Aussage, dass ohne seine Absetzung als Projektleiter der Zeitplan gehalten worden wäre.[22]

**März 2020 – Kostenschätzung sprengt Konsens**

Ergebnisse der Grobschätzung der Baubegleitung: Inbetriebnahme 2033, Kosten (noch unvollständig) werden auf 4,8 Mrd. Euro (inkl. Risiken und Teuerung) geschätzt.[23] Im Lenkungskreis (der erste nach der Variantenentscheidung vom Juli 2019) präsentiert die DB Gesamtkosten in Höhe von 4,268 Mrd. Euro.[24]

**April 2020 – Immer höhere Kostenschätzung der Baubegleitung**

Die Baubegleitung teilt die Ergebnisse der Grobschätzung mit: Inbetriebnahme 2033; Kosten werden auf 5,2 Mrd. Euro (inkl. Risiken und Teuerung) geschätzt.[25]

**Mai 2020 – Bahn soll Stellung nehmen**

Die Baubegleitung übergab die Präsentationsfolien der Ergebnisvorstellung an die DB und forderte diese zu einer Stellungnahme auf.[26]

[20] Akte Nr. 159 – Interne Besprechungsnotiz vom 10.12.2019
[21] Akte Nr. 159
[22] Protokoll vom 17.04.2023, S. 64 – Zeuge Kretschmer
[23] Akte Nr. 413, Blatt 2 – Chronologie der Baubegleitung
[24] Akte Nr. 413, Blatt 2 – Chronologie der Baubegleitung
[25] Akte Nr. 413, Blatt 3 – Chronologie der Baubegleitung
[26] Akte Nr. 413, Blatt 3 – Chronologie der Baubegleitung

**Juni 2020 – Söder wird informiert: "Wir müssen handeln!"**

Verspätungen und Zugausfälle sorgten für "enormen Frust" bei den Fahrgästen der Münchner S-Bahn, schreibt Verkehrsministerin Kerstin Schreyer (CSU) dem Ministerpräsidenten Söder am 26. Juni 2020.[27] Die S-Bahn stehe "kurz vor dem Kollaps". Schreyer nennt zahlreiche Probleme im Münchner S-Bahn- Bereich und schlägt Entlastungsmaßnahmen vor: "Wir müssen handeln!"[28] Die Verkehrsministerin warnt zudem, die Fertigstellung der zweiten Stammstrecke könne sich um fünf Jahre auf Ende 2033 verschieben.

Die neue Tunnelstrecke soll den Nahverkehr in der Region München entscheidend verbessern. Jede Verzögerung sorgt für noch mehr Verdruss. Zahlreiche Maßnahmen könnten aber vorher schon für Entlastung sorgen, schrieb Schreyer an Söder: Eine Verstärkung der Außenäste der S-Bahn, mehr Züge, zusätzliche Regionalzughalte, Expressbuslinien und mehr. Die Verkehrsministerin bittet den Ministerpräsidenten um Unterstützung. Die Umsetzung dieser Mammutaufgabe werde "extrem viel Geld kosten".

**Juli 2020 - "S-Bahn München vor dem Zusammenbruch"**

Das Schreiben von StM Schreyer an den Ministerpräsidenten vom 26.06.2020 veranlasste das für das Verkehrsministerium zuständige Spiegelreferat AI3 in der Staatskanzlei am 01.07.2020 zu einem 5-seitigen Vermerk. Schreyers Vorstoß löste einen ersten Alarm aus. Der Referatsleiter, der Zeuge Beier, notierte in einem Vermerk vom 1. Juli 2020: "Schreyer führt aus, dass die völlig überlastete S-Bahn München quasi vor dem Zusammenbruch steht und ein massiver und kostenintensiver Ausbau dringend geboten ist."[29] Auch deshalb, weil sich die Inbetriebnahme der zweiten Stammstrecke laut einer vom Ministerium eingesetzten Expertengruppe unter Umständen auf Ende 2033 verschieben könnte. Der Referatsleiter bewertete die Lage wie folgt: "Massive Investitionen aus verkehrlicher Sicht wohl notwendig." Letztlich sei das aber eine politische Entscheidung. Diese fiel negativ aus, wie wir später erfahren.

In einem weiteren Vermerk des Referatsleiters A I 3 vom 16. Juli 2020[30] wurde das nochmals dringlicher formuliert: „Expertengruppe hält Verzögerung des Gesamtprojektes um fünf Jahre auf Ende 2033 für möglich (Stand Dezember 2019). Gründe: Dauer der notwendigen Genehmigungen; während DB von 10 Monaten Verwaltungsverfahren und 12 Monaten Gerichtsverfahren (insges. 22 Monate) ausgeht, seien laut StMB drei bis vier Jahre von Antragstellung bis Baurecht realistisch. DB (Hr. Pofalla, Hr. Josel) habe ggü. StMin Schreyer in einem Gespräch am 13.7.2020 die Inbetriebnahme Ende 2028 bekräftigt. Lt. StMB habe die DB jedoch inoffiziell bereits angekündigt, diesen Termin aufgeben zu müssen.“[31]

Die Staatskanzlei bewertete die Situation laut einem Vermerk wie folgt: "Die Gefahr einer Verzögerung aus fachlicher Sicht ist grundsätzlich nachvollziehbar." Eine Verzögerung um fünf Jahre wurde jedoch als "nicht vermittelbar und unakzeptabel" angesehen. Der Vermerk empfahl dringend, dass Verkehrsministerin Schreyer "umgehend per-

[27] Akte Nr. 6
[28] Akte Nr. 6
[29] Akte Nr. 58
[30] Akte Nr. 59
[31] Akte Nr. 59, Blatt 1

sönlich Kontakt" mit Andreas Scheuer aufnehmen solle, um Klarheit über den Terminplan und zeitkritische Elemente zu schaffen. Es sollte geklärt werden, welche Bedenken der Expertengruppe ausgeräumt werden könnten und welche weiterhin bestehen.[32] Es wurde vorgeschlagen, Scheuer um Hilfe zu bitten, damit der Bund seiner Verantwortung gerecht werde und die Dinge beschleunigt werden könnten. Scheuer war als Bundesverkehrsminister für das Staatsunternehmen Deutsche Bahn zuständig. Die Amtschefin der Staatskanzlei notierte handschriftlich auf dem Vermerk vom 16. Juli 2020: "Hier bahnt sich ein größeres Desaster mit Ansage an! Wir werden systematisch für dumm verkauft!"[33] Dieser Vorwurf bezog sich erkennbar auf die Deutsche Bahn. Unter der Unterschriftszeile der Amtschefin wurde der Vermerk vom 16.07.2020 am 17.07.2020 dem StM zugleitet, in diesem Fall Dr. Florian Hermann, der befand: „Wie AC!“[34] Der Staatskanzleichef schloss sich also der Ansicht der Amtschefin inhaltlich an. Auffällig an sämtlichen Vermerken der Staatskanzlei ist, dass nach der Zeichnungsleiter, in der auch die benannte handschriftliche Anmerkung steht, in solchen dringenden Fällen eine „Weiterleitung an LS mit der Bitte um Kenntnisnahme und Billigung verfügt ist“. LS steht für Leitungsstab und bedeutet, dass dies dem Ministerpräsidenten zur Kenntnis gebracht wird. „Billigung“ war durchgestrichen. Herrmann erläuterte das so: Bei Entscheidungsfragen schreibe er seine Einschätzung in der Regel dazu. „Das heißt aber noch lange nicht, dass (..) auch so entschieden wird, weil ich nicht die Hausspitze bin, sondern halt der Ministerpräsident. Der entscheidet am Ende, auf der Basis dessen, was ihm geraten wird und was er sich selber überlegt. – So kommt das zustande“.[35]

Und bezahlt wird das Milliardenprojekt zweite Stammstrecke vor allem vom Freistaat und vom Bund. Der Freistaat hatte aber bei dem Bahngipfel am 21.12.2016 eine Durchfinanzierungserklärung und einen Verzicht auf ein Rücktrittsrecht abgegeben.[36] Durchfinanzierungserklärung bedeutet, dass der Freistaat mit sämtlichen Kosten in Vorleistung geht.

**August 2020 – Staatskanzlei wendet sich an Baubegleitung und verlangt Informationen**

Auf die Nachfrage im August 2020 wurde der Staatskanzlei für den Ministerpräsidenten das bekannte Ausmaß der Kostensteigerungen und der Inbetriebnahmeverzögerungen mitgeteilt.

**September 2020 – Die Bombe platzt: "Alarm!!! Sofortige Einbestellung DB!"**

Das StMB informierte die StK am 03.09.2020 über die von der Baubegleitung prognostizierten Baukosten in Höhe von ca. 5,2 Mrd. Euro. Am 10. September 2020 folgte ein Gespräch von StMin Schreyer in der Staatskanzlei zur 2. S-Bahn-Stammstrecke und anderen aktuellen ÖPNV-Themen.[37] Fachleute der Bahn besuchten das Verkehrsministerium am 25. September 2020 und erklärten, die Inbetriebnahme der zweiten

[32] Akte Nr. 59, Blatt 4
[33] Akte Nr. 59, Blatt 5
[34] Akte Nr. 59, Blatt 5
[35] Protokoll vom 26.05.2023, S. 52/53 – Zeuge F. Herrmann
[36] Akte Nr. 724
[37] Akte Nr. 413, Blatt 3 – Chronologie der Baubegleitung

Stammstrecke könne sich um sechs Jahre auf Ende 2034 verschieben.[38] Die Informationen wurden am selben Tag der Staatskanzlei zugeleitet.39 Dort, im Referat AI3 wurde – ebenfalls am 25.09.2020 - ein Vermerk erstellt, in dem es hieß: „DB hat am 25.09.2020 StMB auf Fachebene über vsl. Entwicklung des Projekts informiert. Wesentliche Ergebnisse:

o Verzögerung Inbetriebnahme um 6 Jahre (Ende 2034 statt 2028) und

o Mehrkosten von mind. 1,4 Mrd. Euro (mindestens 5,2 statt 3,8 Mrd. Euro; genaue Kostenberechnung will DB Ende November vorlegen).“[40] Das Projekt könnte grundlegend gefährdet sein. In der Öffentlichkeit müsse jetzt schnell Klarheit geschaffen werden, um der "Gefahr des unkontrollierten Durchsickerns der brisanten Informationen" zu begegnen.[41] Die Bahn müsse die Verzögerung und die Kostensteigerung "nach außen vertreten"; sprich, die Schuld dafür übernehmen, regte der Referatsleiter Beier an. Bayerns Verkehrsministerium wiederum sollte öffentlich Verbesserungsmaßnahmen für die S-Bahn vorstellen. Der Referatsleiter regte ein "Spitzengespräch" von Schreyer mit Scheuer, Bahnchef Richard Lutz und Münchens Oberbürgermeister Dieter Reiter (SPD) an. Aber ohne die Staatskanzlei; unter anderem deshalb, weil die Lage bei der zweiten Stammstrecke kein "Gewinnerthema" sei. Die Amtschefin der Staatskanzlei fügte handschriftlich hinzu: "Alarm!!! Sofortige Einbestellung DB!".[42] Auch hier vermerkte Florian Herrmann in der Zeichnungsleiter unter der Amtschefin: „Wie AC“, schloss sich also wieder der Einschätzung an. Auch dieser Vermerk ging an LS mit der Bitte um Kenntnisnahme und Billigung. Auch hier war „Billigung“ durchgestrichen, diesmal mit einem Pfeil zu der handschriftlichen Notiz: „Behandlung im Ministerrat am 1.10.“[43]. Der Zeuge Beier, Verfasser all dieser Vermerke, sagte aus: „Die Zeichnungsleiter ergibt sich immer aus der Verfügung (…) In der Regel geht es eben dann an die politische Hausspitze (…) zum Ministerpräsidenten.“[44] Ministerpräsident Söder tat die vom Zeugen Beier erstellten Vermerke als Vorschläge ab, die ihn überdies nicht erreichten: „Mein Eindruck, was ich so gehört habe, war, dass er auch viele Dinge gut eingeordnet hat aus seiner Sicht. Aber trotzdem ist das ein Vorschlag eines Mitarbeiters, den ich dann auch nicht bewerten kann und bewerten will an der Stelle.“[45] Nach München einbestellt wurde der Bahnvorstand nicht. Söder befand selbst, er habe reagiert „wie immer: engagiert, kritisch, konstruktiv und souverän.“[46] Woran er das festmacht, das blieb im Unklaren. Söder entschied sich nach eigenem Bekunden, „erst mal zu schauen, bevor die Pferde scheu gemacht werden, wo sie hinlaufen.“[47]

**Oktober 2020: Spitzentreffen mit Söder abgesagt**

Der Ministerrat befasste sich am 1. Oktober 2020 unter Vorsitz von Ministerpräsident Söder mit der zweiten Stammstrecke. Die Baubegleitung notierte über die Sitzung: „Behandlung der Ergebnisse des Gesprächs vom 25. September 2020 im Ministerrat unter

[38] Akte Nr. 375, Blatt 3-34
[39] Akte Nr. 56
[40] Akte Nr. 56
[41] Akte Nr. 56, Blatt 3
[42] Akte Nr. 56, Blatt 6
[43] Akte Nr. 56, Blatt 6
[44] Protokoll vom 15.05.2023, S. 110 – Zeuge Beier
[45] Protokoll vom 15.06.2023, S. 21 – Zeuge Söder
[46] Protokoll vom 15.06.2023, S. 24 – Zeuge Söder
[47] Protokoll vom 15.06.2023, S. 24 – Zeuge Söder

Anregungen und Informationen. MP Dr. Söder fordert StMin Schreyer zu Vorlage eines Konzeptes auf.“[48] Damit erschöpfte sich jedoch die Tätigkeit des Ministerpräsidenten zum sich anbahnenden Finanzierungsdesaster. Auf die Frage, wie seine Reaktion auf die von der DB mitgeteilten neuen prekären Zeit- und Kostenschienen waren, verwies der MP mehrfach auf die Behandlung des Themas im Ministerrat.

Der Untersuchungsausschuss traf mehrere Beschlüsse, um an das Protokoll der Sitzung zu gelangen, die Staatskanzlei verweigerte dies daraufhin mehrfach wegen der Zugehörigkeit zum „Kernbereich der exekutiven Eigenverantwortung“.

Staatskanzleichef Florian Herrmann konnte sich nur dunkel an die Kabinettssitzung erinnern. Es habe "irgendwie Alarm" gegeben, die zweite Stammstrecke werde "länger dauern und teurer". Aber nichts Konkretes, da die Bahn nichts Genaues mitgeteilt habe, sagte Herrmann aus. „Sicher wird niemand gesagt haben, super, toll, die Bahn hat das wieder einmal klasse gemacht.“[49] Mehr Erinnerung hatte der Staatskanzleichef nicht. Immerhin konnte sich Herrmann an ein Gespräch mit Scheuer lückenhaft erinnern: „Aber dass wir, auch ich, nie gesagt haben: „Toll, das läuft ja super bei der Bahn!“, ist ja wohl klar.“[50]. Von einer schlimmeren Reaktion als einem versagten Lob, konnte der Staatskanzleichef nicht berichten.

Wenige Tage nach der Kabinettssitzung nahm Verkehrsministerin Schreyer auch Kontakt zu Bundesverkehrsminister Scheuer auf, zunächst telefonisch und anschließend schriftlich. Scheuer gab an, sich nicht an den Anruf von Schreyer erinnern zu können. Das Schreiben von Schreyer vom 07.10.2020, in dem sie um Hilfe bat, habe Scheuer nicht erhalten. Aus diesem Grund hat die Fraktion am 06.06.2023 Strafanzeige gestellt wegen des Verdachts der falschen uneidlichen Aussage. Die Zeugin Schreyer habe Antwort erhalten auf ihren telefonischen Kontakt, gab sie zu berichten: „Nachdem wir ja im Kabinett ich den Arbeitsauftrag bekommen habe, Andreas Scheuer anzurufen und zu bitten, mir da zu helfen, habe ich ihn angerufen. Ich hab’ ihm formuliert, dass wir jetzt eine Präsentation oder Zahlen von der DB haben und dass ich ihn darum bitten würde, mir da zu helfen, weil wir in der Situation sind, dass jetzt eine Kostensteigerung und eine Verlangsamung wohl sein wird. Ich hab’ ihm aber auch nur gesagt, er muss dazu jetzt nichts sagen, ich schicke ihm das noch mal schriftlich, und dann habe ich ihm das eben schriftlich geschickt. Jetzt weiß ich nicht mehr, ob ich dann eine WhatsApp oder was gekriegt habe, also auf jeden Fall war die Rückantwort: Wende dich an die Deutsche Bahn.“[51] Die Notwendigkeit, hier einzugreifen, verspürte der Ministerpräsident Söder dann auch nicht: „Nach meiner Lebenserfahrung sind auch da die Kapazitäten und Einflussmöglichkeiten einfach durch formale Prozesse schwierig und auch nicht machbar. Das entscheidet jeder nach seiner Verantwortung. Das hat der Andi Scheuer dann auch getan. Entgegen vielen Meinungen in der Öffentlichkeit war da sehr, sehr viel Gutes dabei.“[52] Söder sah keine Einflussmöglichkeit auf den Bundesminister: „Es gibt da kein Weisungsrecht (…) Das machen wir ja nicht einmal in Bayern so, und da habe ich noch eine größere Einflussmöglichkeit. Aber auch da sind Minister selbstständig und entscheiden und legen vor. Es gibt jetzt auch keine Weisung, wie sie eine Methodik zu entwickeln haben, um das entsprechend umzusetzen, jedenfalls von mir nicht. Ich weiß schon, das Klischee ist immer nach außen anders, aber das ist so nicht. Das ist wie gegenüber Fraktionen. Die machen auch, was sie wollen.“[53]

[48] Akte Nr. 413, Blatt 4 – Chronologie der Baubegleitung
[49] Protokoll vom 05.06.2023, S. 20 – Zeuge F. Herrmann
[50] Protokoll vom 26.05.2023, S. 33 – Zeuge F. Herrmann
[51] Protokoll vom 06.06.2023, S. 39 – Zeugin Schreyer
[52] Protokoll vom 15.06.2023, S. 37 – Zeuge Söder
[53] Protokoll vom 15.06.2023, S. 37 – Zeuge Söder

Am 07.10.2020 schrieb Schreyer auch Infrastrukturvorstand Pofalla an[54] nach einer vorangegangenen verbalen Auseinandersetzung am 05.10.2020 in Nürnberg. Wenig später tat Infrastrukturvorstand Pofalla im Antwortschreiben vom 13.10.2020 so, als seien die Angaben der eigenen Fachleute nicht stichhaltig, lediglich eine „erste Diskussionsbasis“.[55]

Ebenfalls am 13.10.2020 wurde in einem internen Vermerk des Staatskanzleireferates AI3[56] das versprochene Spitzengespräch vom 22.10.2020 mit dem Ministerpräsidenten Söder verschoben, der Sachverhalt - Verzögerung Inbetriebnahme um sechs Jahre (bis Ende 2034) und Mehrkosten von voraussichtlich rund 1,4 Mrd. Euro (auf mind. 5,3 Mrd. Euro) – als „noch nicht geklärt“ deklariert.[57] Das Ganze mit handschriftlichen Anmerkungen der Leitungsstelle LS der Staatskanzlei. Eine entsprechende Klärung wurde auf Fachebene A I 3, also in der Staatskanzlei, nicht im StMB, in Auftrag gegeben, ebenfalls handschriftlich.[58] Söder wollte von Planung des Gesprächs nichts gewusst haben.[59] Für das Gespräch von Bundesminister Andreas Scheuer mit Ministerpräsident Markus Söder, Frau Staatsministerin Kerstin Schreyer, DB AG – Vorstand Ronald Pofalla und Oberbürgermeister Dieter Reiter am 22. Oktober 2020 in München wurde im Bundesverkehrsministerium auch ein Gesprächszettel vorbereitet.[60] Interessant ist die darin festgelegte Position des Bundesverkehrsministeriums: „Kostensteigerungen führen dazu, dass hinsichtlich der Förderung im Rahmen des GVFG der Nachweis der Gesamtwirtschaftlichkeit erneut erbracht werden muss. Sollte ein Nachweis der Gesamtwirtschaftlichkeit nicht gelingen, müsste geklärt werden, ob bereits ausgezahlte Bundesfinanzhilfen zurückgefordert werden müssen.“,[61] also hätte in dem Moment eine neue NKU erstellt werden müssen.

Nach Aussage Schreyers hatte sie dauerhaft, über mehr als ein Jahr hinweg versucht, Söder zu einem Spitzengespräch zu bewegen. „Für mich war klar, der Ministerpräsident hat jetzt den kompletten Sachverhalt. Ich hatte ja die Zusage, wir kriegen einen Runden Tisch. Wir haben auf Arbeitsebene natürlich weiterhin den Druck gemacht, den wir halt konnten, zu sagen: Freunde der Sonne, wir brauchen die Zahlen bei der DB.“[62] Die Verkehrsministerin schickte dem Ministerpräsidenten am 16. Oktober 2020 ein umfassendes Konzept für "Maßnahmen zur Entlastung des angespannten Münchner S-Bahn-Netzes vor Inbetriebnahme der zweiten Stammstrecke". Weil die zweite Stammstrecke sich nach Auskunft der Bahn verzögere, steige der Handlungsbedarf für Verbesserungen, so die StM Schreyer an MP Söder: "Ich bitte Dich herzlich um Deine Unterstützung."[63] Diese kam aber nicht, denn Söder störte sich offenbar an der von Schreyer vorgeschlagenen Strategie: „Strategien mache ich in der Regel selbst.“[64]

Söders Hilfe sollte zunächst so aussehen, dass am 22. Oktober 2020 im Bundesverkehrsministerium für diesen Tag ein Spitzentreffen in München von Scheuer mit Söder, Schreyer, der Bahn und der Stadt München vorbereitet wurde - mit "Sprechzettel" und "Gesprächsführungsvorschlag" für Scheuer.[65] Der hatte nichts gewusst, war mit dem

[54] Akte Nr. 375, Blatt 35
[55] Akte Nr. 375, Blatt 69
[56] Akte Nr. 65
[57] Akte Nr. 65, Blatt 1
[58] Akte Nr. 65, Blatt 7
[59] Protokoll vom 15.06.2023, S. 31, 32 – Zeuge Söder
[60] Akte 690, Blätter 39-44
[61] Akte 690, Blatt 40
[62] Protokoll vom 06.06.2023, S. 48 – Zeugin Schreyer
[63] Akte Nr. 32, Blatt 1; Nr. 73, Blatt 1
[64] Protokoll vom 15.06.2023, S. 22 – Zeuge Söder
[65] Akte Nr. 690, Blatt 39

Hubschrauber in Dortmund.[66] Die Staatskanzlei wollte ein Spitzentreffen offenbar auch nicht, es wurden Gespräche auf Fachebene „in Auftrag gegeben“.[67] Dies wiederum handschriftlich vom Leitungsstab Staatskanzlei in der Zeichenleiter des Vermerks. In dem Vermerk vom 13.10.2020 steht auch, wie die Schuldfrage zu regeln sei: "Aus Sicht Freistaat muss Bahn die volle Verantwortung für die Verzögerung und voraussichtlichen Mehrkosten übernehmen."[68]

**Dezember 2020 – Eskalation: "Kein Gewinnerthema im Wahlkampf"**

Von diesem Auftrag wusste die Staatsministerin Schreyer offenbar nichts. Sie freute sich über die Anforderung eines aktuellen Sachstands am 22.12.2020:[69] „und ich habe es als sehr hilfreich empfunden, als ich am 22.12.2020 die Anforderung bekommen habe und am 23. dann den kompletten Sachverhalt rübergeben konnte. Ich habe als sehr hilfreich erlebt eine Besprechung mit Florian Herrmann, Frau G. [Der Amtschefin der Staatskanzlei] und den Mitarbeitern, wo wir wirklich nochmal Klartext reden konnten, wo wir aktuell stehen. Insofern ist für mich schon Hilfe, wenn ich mit dem Sachverhalt nicht alleine dastehe, sondern wenn ich ihn in der Staatskanzlei vortragen darf.“[70] Das StMB machte mit einem umfassenden Papier ihres Ministeriums weiter Druck in der Staatskanzlei.[71] In der Sachstandsmitteilung steht, Scheuer erachte ein Gespräch als "derzeit nicht erforderlich" und verweise auf die Bahn. Die Staatsregierung müsse jetzt aber rasch handeln, dringende Gegensteuerungsmaßnahmen seien angebracht, sofortige Kommunikation an die Öffentlichkeit, da sonst die Gefahr bestünde, dass Medien und die Opposition das „auf Zeit spielen“ der DB der Staatsregierung anlasten würden.[72]

Auch die Staatskanzlei wägte in einem internen Vermerk ebenfalls am 23.12.2020 das weitere Vorgehen ab und kam dann zu dem Fazit: Die zweite Stammstrecke sei "kein Gewinnerthema im Wahlkampf",73 die derzeitige politische Linie der Staatskanzlei sehe eine „dilatorische Behandlung" bis nach der Bundestagswahl vor.[74] Söder galt zu diesem Zeitpunkt als möglicher Kanzlerkandidat von CDU/CSU, wollte das aber als einsames Gedankengut von dem Ministerialbeamten verstanden wissen: „ich kenn das Fremdwort nicht; ich bin nicht so gebildet. Ich kannte das nicht. Deswegen hätte ich da, wenn ich den Vermerk hätte lesen können, hätte ich gar nicht gewusst, was damit gemeint sei.“[75]

Der Referatsleiter A I 3[76] und Staatskanzleichef Herrmann sagen im U-Ausschuss als Zeugen sinngemäß aus, es sei darum gegangen, dass die zweite Stammstrecke nicht in die Mühlen des Wahlkampfes gerate und zerredet werde. Außerdem: "Das Projekt voranzutreiben lag nicht in unserer Hand."[77] Herrmann stellte die Frage: „Soll man auf

[66] Protokoll vom 22.05.2023, S. 58 – Zeuge Scheuer
[67] Akte Nr. 65, Blatt 7
[68] Akte Nr. 65, Blatt 2
[69] Akte Nr. 457, Blatt 2
[70] Protokoll vom 06.06.2023, S. 57 – Zeugin Schreyer
[71] Akte Nr. 66
[72] Akte Nr. 66, Blatt 4
[73] Akte Nr. 18, Blatt 1
[74] Akte Nr. 18, Blatt 2
[75] Protokoll vom 15.06.2023, S. 41 – Zeuge Söder
[76] Protokoll vom 15.05.2023, S. 126 – Zeuge Beier
[77] Protokoll vom 26.05.2023, S. 28 – Zeuge F. Herrmann

so einer Datengrundlage politische Entscheidungen treffen, oder nicht? – Und aus meiner Sicht – das war immer meine feste Überzeugung – ist es nicht sinnvoll, Entscheidungen zu treffen, die im Grunde genommen auf Sand gebaut sind.“[78] Eine ähnliche Interpretation legte auch Söder vor, der nur nach Fakten entscheiden würde: „Klar ist: Solange nicht 100 % der Fakten da sind, macht es auch keinen Sinn zu spekulieren.“[79] Das heißt aber, dass die Staatsregierung erst entscheidet, wenn das Kind in den Brunnen gefallen ist und nicht, wenn der Unfall absehbar ist. Jede kompetente Entscheidung wird aufgrund von Prognosen getroffen. Die Regierung des Freistaats macht dies nicht.

Herrmann tradierte auch die Erzählweise, auf die man sich offenbar festgelegt hat: Die Staatsregierung habe lange auf belastbare/valide Zahlen der Bahn warten müssen. Die Akten aus der Staatsregierung, besagen auch hier etwas ganz anderes: Dass Deutsche Bahn "bis auf Weiteres nicht mehr zu drängen ist, insbesondere auch nicht mehr auf ein zeitnahes Spitzengespräch“, war der Presse zu entnehmen.[80] "Von Fachseite wird in diesem Zusammenhang ausdrücklich darauf hingewiesen, dass auf lange Sicht weder die Medien noch die Opposition ein „auf Zeit spielen“ tolerieren werden."[81] Doch es bleibt bei dem "Auf-Zeit-Spielen". In den wöchentlichen Sachstandsberichten des Verkehrsministeriums zur zweiten Stammstrecke heißt es anschließend viele Monate lang immer wieder, die Staatskanzlei habe vorgegeben, die Bahn "bis auf Weiteres nicht mehr auf die Herstellung eines abgestimmten Sachstandes/Spitzengespräch zu drängen".[82]

Am 07.12.2020 schrieb aber OB Reiter an StM Schreyer[83], bislang habe er lediglich der Presse entnehmen können, dass mit erheblichen Verzögerungen gerechnet würde. Ein mit Herrn Ministerpräsident Dr. Söder vereinbarter Termin, an dem auch der Bundesverkehrsminister und die Deutsche Bahn teilnehmen sollten, sei leider abgesagt worden. Er bat daher mitzuteilen, ob die Presseberichterstattung den Tatsachen entspreche, was die Gründe für die drohenden Verzögerungen seien und welche Maßnahmen zur Einhaltung des ursprünglichen Zeitplans ergriffen würden.

All das konterkariert die Erzählweise der Staatskanzlei, die Deutsche Bahn habe keine belastbaren Zahlen vorgelegt und man habe von nichts gewusst.

**Januar 2021 – DB soll Schuld übernehmen**

Anlässlich des Briefes von OB Reiter machte man sich im Spiegelreferat der Staatskanzlei AI3 nochmals intensiv Gedanken über das weitere Vorgehen. Fazit: Das Thema berge zu viel Sprengkraft, um es der Öffentlichkeit in Anbetracht der Bundestagswahl

[78] Protokoll vom 26.05.2023, S. 27 – Zeuge F. Herrmann

[79] Protokoll vom 15.06.2023, S. 4 – Zeuge Söder

[80] Süddeutsche Zeitung, Söder und die S-Bahn: "Hier bahnt sich ein größeres Desaster mit Ansage an!" - "Alarm!!!" vom 11. Juni 2023, 17:42 Uhr.

[81] Akte Nr. 145, S. 209

[82] Akte Nr. 145, "G" im Hinblick auf die Seiten 617 und 953 und 1068 und 1069 aufgrund von Freigabeersuchen aufgehoben; sowie hinsichtlich den Seiten: 62, 63, 64, 243, 244, 721, 955, 960, 966, 967 (Wöchentliche Sachstandsberichte zur 2.Stammstrecke vom 19.10.2020 bis 03.03.2022); und hinsichtlich der Seiten: 932-949 (Wöchentliche Sachstandsberichte zur 2. Stammstrecke vom 19.10.2020 bis 03.03.2020); weiterhin S. 598, 602, 1299, 1300; S. 56; S. 1240 ebenfalls freigegeben; S. 201 - 209 auf Freigabeersuchen hin freigegeben (S. 209 mit Schwärzungen)

[83] Akte Nr. 33

mitteilen zu wollen.[84] Zur Datengrundlage ist dort zu lesen: „Deutsche Bahn (DB) informierte am 25. September 2020 auf Arbeitsebene das StMB, dass sich die Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke München vsl. um sechs Jahre auf Ende 2034 verschieben wird. Dies wurde von der DB am 30.Oktober 2020 in einem Fachgespräch bestätigt.“[85] Auch die Lösung hatte man: „Im Fall der öffentlichen Auseinandersetzung in den Medien könnte Freistaat auf Verantwortung der DB verweisen“.[86]

**Oktober 2021 - Nach der Wahl**

Das Ergebnis der Bundestagswahl wurde am 15. Oktober 2021 offiziell festgestellt, die CDU hatte fast 8 Prozentpunkte verloren, die CSU mit 5,2 % knapp die 5-Prozenthürde überwunden. Ein Vermerk der Staatskanzlei vom 14.10.2021 bereitete ein Treffen des Ministerpräsidenten Söder mit StM Schreyer am 18.10.2021 vor.[87] Die Anordnung: „StMB muss insbesondere bei DB wieder Druck für Klarheit über Zeit- und Kostenplanung der 2. Stammstrecke machen. Mehrjährige Verzögerungen und enorme Kostensteigerungen bei der 2. Stammstrecke stehen im Raum; StMB muss Gegenmaßnahmen und Kommunikationsstrategie bereithalten.“[88]

Das Referat A I 3 notierte zur zweiten Stammstrecke: "Mit Blick auf die BT-Wahl wurde das Thema seitens StR reaktiv behandelt."[89] Die damalige Verkehrsministerin Schreyer sagt aus, sie habe immer wieder "Warnsignale" zum Projekt gesendet, damit nicht verkannt werde, "dass die Hütte brennt".[90]

Am 23. Februar 2022 wurde Verkehrsministerin Schreyer von Christian Bernreiter, dem bisherigen Landrat von Deggendorf in Niederbayern, abgelöst. Söder erklärte in seiner Aussage den Zeitpunkt deshalb für günstig: „neuer Minister in Berlin, neuer Minister in Bayern und offenkundig neue Indizien dafür; und daraufhin sind wir tätig geworden.“[91] Es lässt sich nur spekulieren, ob Söder damit meinte, dass durch die veränderte Parteizugehörigkeit des neuen Bundesverkehrsministers Volker Wissing (FDP) ein potenzielles Debakel der CSU abwendbarer erschien als zu Zeiten von Scheuer.

**März 2022 - Baustopp droht**

Wieder schrieb der Zeuge Beier, Referatsleiter A I 3 der Staatskanzlei, laut "vertraulicher Information" von Bahnvorstand Ronald Pofalla solle sich das Projekt weiter verzögern und erheblich verteuern.[92] Anlass des Vermerks war der für die Staatskanzlei unerwartete Abgang von Pofalla als Infrastrukturvorstand der DB AG, was die Beamten der Staatskanzlei aus der Zeitung „Welt“ erfahren hätten. Mittlerweile ging es dem Vermerk zufolge um eine Verzögerung um acht Jahre bis 2036 und eine Kostensteigerung um 2,1 Mrd. Euro auf 6 Mrd. €. "Weitere Verzögerung/Kostensteigerung sehr kritisch

[84] Akte Nr. 33, Blätter 4-11 Vermerk AI3 vom 22.01.21
[85] Akte Nr. 33, Blatt 5
[86] Akte Nr. 33, Blatt 9
[87] Akte Nr. 4
[88] Akte Nr. 4, Blatt 3
[89] Akte Nr. 4, Blatt 3
[90] Protokoll vom 12.06.2023 – Zeugin Schreyer
[91] Protokoll vom 15.06.2023, S. 44 – Zeuge Söder
[92] Akte Nr. 36, Blatt 1

mit Blick auf den Herbst 2023." Damit konnte nur die Landtagswahl gemeint sein, deren genauer Termin damals noch nicht feststand.

Der Vermerk vom 04.03.2022 offenbart einen auffälligen Widerspruch. Während das StMB Pofalla hinsichtlich der Herausgabe offizieller Zahlen und der notwendigen vollständigen Analyse der Faktenlage betreffend, eher als verzögernd wahrgenommen habe, sorgte sich die Staatskanzlei, mit Weggang von Herrn Pofalla bestehe die Gefahr, dass sich ausstehende Informationen noch weiter verzögern könnten, was negative Auswirkungen auf den prekären Kosten- und Zeitfaktor hätte.[93]

"Akute Finanzierungsengpässe drohen", schrieb das Referat A I 3. Um einen Baustillstand im Herbst 2022 zu vermeiden, müsste frisches "bayerisches Geld" nachgeschossen werden. Das sei im Staatshaushalt aber nicht veranschlagt. Nach anderthalb Jahren Pause seit der Warnung der Amtschefin in der Staatskanzlei ("Alarm!!!"), wurde Söder aktiv und schrieb am 23. März 2022 einen Brief an den Bahnchef Richard Lutz. In dem Brief forderte Söder die Bahn auf, dem Freistaat und dem Bund als den wichtigsten Geldgebern unverzüglich mitzuteilen, wie die Lage wirklich aussieht. Bei der Gelegenheit solle dann auch die "Information der Öffentlichkeit abgestimmt" werden.[94] In jedem Fall bestand offensichtlich ein dringendes Bedürfnis, sich hinsichtlich der Bundeszuschüsse von 60 % abzusichern.

**April 2022 – DB-Vorstandsvorsitzender Lutz bringt neue NKU ins Spiel**

Das Antwortschreiben von Bahnchef Lutz auf Söders Brief vom 12.04.2022 – mit den besten Wünschen für die anstehenden Ostertage – bekundete einen engen Austausch mit der Baubegleitung und dem StMB.[95] Ein Spitzentreffen wurde von Lutz begrüßt und er teilte überdies mit, es sei eine neue Nutzen-Kosten-Bewertung notwendig, um die weitere Regelfinanzierung zu sichern und die ausstehende Ablösung der Vorfinanzierung Bayerns zu ermöglichen. Außerdem ließ er es sich nicht nehmen, projektfremde Investitionen der DB ins Spiel zu bringen: „Das Projekt der 2. S-Bahn-Stammstrecke mit dem Neubau des Münchner Hauptbahnhofs wird neben den Finanzierungsanteilen von Bund und Freistaat auch über einen nicht unerheblichen Anteil über 1 Mrd. € der Deutschen Bahn AG finanziert. Die DB investiert dabei insbesondere in den Neubau des Empfangsgebäudes am Hauptbahnhof München, das elektronische Stellwerk München Ost, die Gleishallendachsanierung, netzergänzende Maßnahmen, eine neue Autoreisezuganlage sowie die Maßnahmen der Barrierefreiheit am Ostbahnhof“, rechnete Lutz vor.[96]

**Mai 2022 - Am Freistaat darf nichts "hängen bleiben"**

Die Lage spitzte sich weiter zu. Ohne zusätzliches Geld vom Bund sei "ein Baustopp bereits im Sommer 2022 nicht zu vermeiden", vermerkte Ref. AI3 der Staatskanzlei am 6. Mai 2022.[97] Der amtierende Bundesverkehrsminister Wissing sei für den 30.06.2022

[93] Akte Nr. 36, Blatt 2
[94] Akte Nr. 386, Blätter 1-2
[95] Akte Nr. 386, S. 7-8
[96] Akte Nr. 40, Blatt 19
[97] Akte Nr. 40

zu einem Kennenlerntreffen eingeladen worden, sagte er aus.[98] Doch die Staatskanzlei hatte einem Vermerk vom 18. Mai 2022 zufolge nunmehr anderes vor: "Mit Blick auf einen drohenden Baustopp im Juli 2022 wg. fehlender Finanzierung muss das Gespräch am 30.06.2022 aus fachlicher Sicht unbedingt als Gipfeltreffen zur 2. Stammstrecke deklariert werden."[99] Weshalb war ebenfalls vermerkt: „Ohne Vorklärung könnte bei einem Gipfeltreffen der Bund den Freistaat unter Zugzwang setzen oder `abtropfen´ lassen. Allerdings besteht der Zugzwang auch bereits jetzt, wenn BMDV – wie von StMB berichtet – `mauert´. Insofern besteht wohl kaum eine Alternative als mit einem Gipfeltreffen Druck auf BM Wissing auszuüben".[100] Und noch etwas ist der Staatskanzlei wichtig: "Es darf Nichts beim FS hängen bleiben. Verantwortung klar bei DB."[101] Der Freistaat sollte also von jeder Verantwortung freigesprochen werden und alle Schuld auf die Bahn abgeladen werden. Auch für Kritik an der fehlenden Umsetzung der Entlastungsmaßnahmen wurde an eine Begründung gedacht: Erhebliche neue Kosten, deren Finanzierung derzeit nicht sichergestellt sei.[102] Umso zynischer, dass für die Finanzierung der Mehrkosten, die seit zwei Jahren bekannt waren, ebenfalls keine Verankerung im Haushalt erfolgte.

**Juni 2022 - "Was soll die Rolle des Bundesministers sein?"**

Der zu einem Kennenlerngespräch nach München eingeladene Zeuge Wissing wunderte sich: „und in München kommunizierte man, man erwarte mich zu einem Krisengipfel. Dieser Widerspruch hat mich dazu veranlasst, einem anderen Termin den Vorzug zu geben, weil diese Dinge ja nicht recht zusammenpassen".[103] Wissing kam am 30. Juni tatsächlich nach München. Er hatte aber keine Lust, sich für das Desaster bei der zweiten Stammstrecke abwatschen zu lassen. Wissing sagte das Treffen mit Söder kurzfristig ab, nahm andere Termine in München wahr und deklarierte das geplante Spitzentreffen als "sehr ungewöhnlichen Vorgang" und sprach von einem "merkwürdigen Missverständnis". Aus einem Kennenlerngespräch einen Krisengipfel machen zu wollen, sei schon "sehr erklärungsbedürftig" und "sehr irritierend".[104] Söder sagte, es sei ja selbstverständlich, dass man keinen Kaffeeplausch abhalten wollte.[105]

Bayerns neuer Verkehrsminister Bernreiter wiederum gab noch am Abend des 30.06.2022 eine Presskonferenz und tönte: "Wissing kneift".[106] Dass der neue Bundesverkehrsminister den Termin am Vortag abgesagt habe, sei ein "sehr, sehr schlechter Stil". Die zweite S-Bahn-Stammstrecke durch die Münchner Innenstadt komme nach Einschätzung des Verkehrsministeriums Jahre später als geplant. Die Projektbegleitung im Ministerium erwarte inzwischen Kosten bis 7,2 Milliarden Euro, sagte Minister Bernreiter in dieser Pressekonferenz.[107] Und damit ging er mit den Zahlen an die Öffentlichkeit, die genau diese Baubegleitung bereits im April 2020 mitgeteilt und die Bahn am 25.09.2020 bestätigt hatte. „Bernreiters Auftritt wirkt so, als habe die Staatsregierung

[98] Protokoll vom 22.05.2023, S. 85 – Zeuge Wissing
[99] Akte Nr. 41, Blatt 1
[100] Akte Nr. 41, Blatt 2
[101] Akte Nr. 41, Blatt 3
[102] Akte Nr. 41, Blatt 3
[103] Protokoll vom 22.05.2023, S. 85 – Zeuge Wissing
[104] Protokoll vom 22.05.2023, S. 85, 86 – Zeuge Wissing
[105] Protokoll vom 15.06.2023, S. 6 – Zeuge Söder
[106] Akte Nr. 479, Blatt 92: Presseäußerung Bernreiter „Wissing kneift"
[107] Akte Nr. 479, Blatt 91

nur auf eine günstige Gelegenheit gewartet, das Desaster bei der zweiten Stammstrecke zu offenbaren, aber gleichzeitig von der eigenen Verantwortung abzulenken.“, so die Presse.[108] Verkehrsminister Bernreiter offenbarte damit aber immer noch nicht das volle Ausmaß des Desasters. Wo er auf seiner Pressekonferenz 2022 noch von über 7 Milliarden Euro sprach, steht in den Berechnungen der Baubegleitung längst 8,5 Milliarden Euro, wohlgemerkt zum Preisstand von 2021. Bernreiter hat die inflationsbereinigten Kosten genannt, interessant ist aber nur, was am Ende des Tages tatsächlich auf der Rechnung steht. Der neue Staatsminister Christian Bernreiter setzt damit die Tradition des Schönrechnens des CSU-Prestigeprojekts fort. Wahrscheinlich, weil auch in der Staatsregierung klar ist: die Zweite Stammstrecke dürfte das teuerste Baudebakel Deutschlands werden, den Berliner Flughafen negativ übertrumpfend!

Von der Bahn forderte der Verkehrsminister nun, Kostenschätzung und Zeitplan für die zweite Stammstrecke offenzulegen.

Die Vorgeschichte des Desasters, die in den Akten der Staatskanzlei und des Verkehrsministeriums dokumentiert ist, verschwieg Bernreiter, wie auch Söder bei einem Pressegespräch nach einem Gipfeltreffen mit der Bahn und der Stadt München zur zweiten Stammstrecke am 27. Juli 2022. Jenem Gipfeltreffen, das eigentlich schon viel früher hätte stattfinden können. Söder sagt, die Dimension der Kosten und der Verzögerungen habe "alle überrascht". Dies sagte er trotz des Schreibens von Schreyer an Söder vom 30.06.2020.[109] Überrascht kann der Ministerpräsident selbst damit nicht gewesen sein.

**Juli 2022 - Ablenkungsmanöver**

Ein einfaches "Weiter so" könne es nicht geben, sagte der Ministerpräsident, so ist es in einem Vermerk vom 21.09.2020 festgehalten[110] (dass es kein "Weiter so" geben könne, hatte auch im Oktober 2020 Bayerns damalige Verkehrsministerin Schreyer ihrem Bundeskollegen Scheuer am 07.10.2020 geschrieben).[111]

Söder nannte bei Pressekonferenz am 27.07.2022 Leitplanken zum weiteren Vorgehen: u. a.

- „Kein Blankoscheck (kein „whatever it takes“).
- Kein Zeitdruck nach Vorliegen DB-Zahlen Ende September/Anfang Oktober (es muss nicht 2 Tage nach Bekanntgabe der DB-Zahlen über Finanzierung durch Staat und Stadt entschieden werden).
- Klärung der Finanzierung des Bundes durch Bayer. Verkehrsminister, betreffend 60%.
- Finanzielle Entscheidungen nicht blind, sondern seriös, nachhaltig und besonnen treffen.“ [112]

[108] Süddeutsche Zeitung Söder und die S-Bahn: "Hier bahnt sich ein größeres Desaster mit Ansage an!" - "Alarm!!!" vom 11. Juni 2023, 17:42 Uhr
[109] Akte Nr. 6
[110] Akte Nr. 423, Blatt 3
[111] Akte Nr. 375, Blätter 1 und 2
[112] Akte Nr. 576, Blatt 4

Dafür, dass die Zweite Stammstrecke nach eigenem Bekunden eines der größten und wichtigsten Infrastrukturprojekte in Bayern sei, gar ein Jahrhundertbauwerk[113] hatte sich der Ministerpräsident Söder zwischenzeitlich wohl keine Gedanken gemacht, wie er die Finanzierung sichern könne. Söders Dreisatz in seinem Eingangsstatement: Der Freistaat plant nicht, der Freistaat baut nicht, der Freistaat zahlt nur[114], könnte man ergänzen mit: Der Freistaat kümmert sich auch nicht. „Es kamen halt alle am Ende immer zu dem gleichen Ergebnis: Wenn keine Zahl vorliegt, können wir letztlich nichts machen.“[115] so die apodiktische Aussage des Ministerpräsidenten Söder. Die Frage, ob er irgendwann in diesen Prozess der Informationsübermittlung aktiv eingegriffen habe, verneinte Söder.[116]

## Teil B: Das Projekt und seine immanenten Fehler

### 1. Hinführung

#### 1.1 Das milliardenteure Verdrussprojekt 2. S-Bahn-Stammstrecke

Im Mai 2001 verständigten sich die Staatsregierung und die Spitze der Landeshauptstadt München auf den Bau einer 2. Münchner S-Bahn-Stammstrecke in Form eines Tieftunnels, eng parallel geführt zur bisherigen S-Bahn-Stammstrecke. Bis ins Jahr 2005, damals liefen die ersten Planfeststellungsverfahren, verkündeten die Protagonisten des Vorhabens die Fertigstellung und Inbetriebnahme der Stammstecke für das Jahr 2010. In Folge wurde dann etwa alle zwei Jahre erklärt, die Fertigstellung würde sich um ebenfalls etwa zwei weitere Jahre verzögern. Ab 2010 bis Mitte 2011, damals träumte man noch von den Olympischen Winterspielen 2018 in München, wurde beispielsweise die Inbetriebnahme für 2018 anvisiert. 2016 wurde seitens DB und Staatsregierung die Fertigstellung im Jahr 2026, 2019 dann im Jahr 2028 in Aussicht gestellt. Nach offizieller Sprachregelung ist jetzt von Ende 2035 bzw. Ende 2037 die Rede.

Was die von Staatsregierung und DB verkündeten Bauzeiten anbelangt, so wurde bis 2005 von gerade einmal fünf Jahren gesprochen. Im Jahr 2008 war dann von einer Bauzeit von acht bzw. zwölf Jahren, je nach Ast (damals war ein Ast direkt bis zum Leuchtenbergring und ein weiterer Ast über den Ostbahnhof in Richtung Giesing geplant) zu hören und zu lesen. Aktuell ist nun eine Bauzeit von 18 bis 20 Jahren vorgesehen (am 5. April 2017 wurde der Baubeginn feierlich begangen, bereits ab Oktober 2016 gab es kleinere Baumaßnahmen wie etwa Spartenverlegungen).

Gleichermaßen absurd falsch wie die Versprechungen zum Zeitpunkt der Fertigstellung und Inbetriebnahme und zu den Bauzeiten waren die Ansagen zu Kostenschätzungen und Kostenberechnungen: Anfangs waren von DB und Staatsregierung weniger als eine Milliarde Euro benannt worden (z.B.: 537 Mio. Euro, in: *Ergänzungsuntersuchung S-Bahn* aus dem Jahr 2000, 583 Mio. Euro, in: *Vergleichende Untersuchung Ausbau S-Bahn-Südring/Zweiter S-Bahn-Tunnel* aus dem Jahr 2001, 899 Mio. Euro, in: *Vertiefende Untersuchung 2. S-Bahn-Stammstrecke* aus dem Jahr 2002). Fortan gab es dann in schöner Regelmäßigkeit weitere satte Steigerungen bei den Kostenansätzen zu vermelden. Im April 2011 (am 8. April 2011 wurde der Bau- und Finanzierungsvertrag zwischen dem Freistaat Bayern und der DB AG unterzeichnet) war beispielsweise von

[113] Protokoll vom 15.06.2023, S. 4 – Zeuge Söder
[114] Protokoll vom 15.06.2023, S. 4 – Zeuge Söder
[115] Protokoll vom 15.06.2023, S. 46 – Zeuge Söder
[116] Protokoll vom 15.06.2023, S. 47, 48 – Zeuge Söder

Kosten in Höhe von 1.770 Mio. Euro (Preisstand 2009, dynamisiert auf 2017, das damals verkündete Jahr der Inbetriebnahme: 2.000 Mio. Euro) die Rede. Zudem sei zwischen dem Freistaat Bayern und der DB ein Risikobudget vereinbart worden, mit dem Projektrisiken bis zu einer Höhe von 500 Mio. Euro finanziert werden könnten.[117]

Ende 2016 bezifferten Staatsregierung und DB dann die Kosten - nominalisiert auf 2026 als Jahr der vermeintlichen Inbetriebnahme - auf 3,18 Mrd. Euro, bzw. mit Risikozuschlag auf 3,849 Mrd. Euro. Aus diesen sodann über Jahre hinweg verkündeten Beträgen sind es jetzt 7,2 Mrd. Euro, Preisstand 2021, bzw., nominalisiert auf den von Optimisten anvisierten Fertigstellungstermin 2035, 8,5 Mrd. Euro geworden.

Was Kostensteigerungen und Terminverschiebungen anbelangt, hat die 2. Stammstrecke die Projekte Stuttgart 21 und Flughafen Berlin-Schönefeld somit bei Weitem getoppt. Die Kostenexplosion ist aber auch deshalb besonders bemerkenswert, weil das Projekt laufend gestutzt und für die Fahrgäste und Steuerzahler*innen immer schlechter gemacht wurde und wird. Zuerst wurden mit dem Arnulfpark, dem Maxmonument und dem Max-Weber-Platz drei von sechs ursprünglich eingeplanten Haltepunkten (und damit auch Verknüpfungspunkten) gestrichen. Dann wurde der Südast (Abzweig ab der Isar in Richtung Giesing) gekappt. Mitten im laufenden Planungs- und Genehmigungsverfahren verabschiedete man sich schließlich vom Vorhaben, den 10-Minuten-Takt (zumindest zu Stoßzeiten) auf den „Mittelästen“ fahren zu können, ursprünglich das eigentliche Planungsziel des Projektes 2. Stammstrecke.

Umwelt-, Verkehrs- und Fahrgastverbände, aber auch die GRÜNEN im Landtag haben das Projekt 2. Stammstrecke in der vorgesehenen Variante von Anbeginn an, heißt seit Präsentation der ersten Planungen, als Fehlplanung gesehen. Kernkritikpunkte waren und sind: a) die Kosten in Milliardenhöhe stehen in keinem vertretbaren Verhältnis zum Nutzen, b) das Vorhaben kannibalisiert durch seine Kosten, aber auch durch die Bindung von Planungskapazitäten wirklich wichtige Projekte des SPNV wie auch des allgemeinen ÖPNV in ganz Bayern, c) es würde zwangsläufig mit Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke für tagtäglich zigtausende von Fahrgästen zu massiven Verschlechterungen, konkret zu neuen Umsteigezwängen und zu Taktausdünnungen zu Stoßzeiten kommen und d) das Projekt, so wie geplant, weist gravierende Mängel bezüglich des Brandschutzes und sonstiger Sicherheitsaspekte auf.

Auch wurde von uns immer wieder darauf hingewiesen, dass die von DB und Staatsregierung verkündeten Zahlen zur Kostenhöhe, zum Fertigstellungstermin und zur Bauzeit, obschon eben diese Zahlen wie oben ausgeführt in schöner Regelmäßigkeit nach oben korrigiert wurden, auch nicht ansatzweise der Realität entsprechen würden.

### 1.2 Auslöser und Aufgaben des Untersuchungsausschusses

Bis zum Frühsommer 2022 war man in der Öffentlichkeit und wohl auch in der breiten Mehrheit im Landtag davon ausgegangen, dass die von Staatsregierung und DB zuletzt gemachten Angaben zu Fertigstellungstermin und Kosten des Projekts – Fertigstellung

[117] Vgl. Veröffentlichung vom 23.12.2010 zu den Vereinbarungen zu den Eckpunkten des Bau- und Finanzierungsvertrages zwischen dem Freistaat Bayern und der DB AG, Zusammenfassung des Bau- und Finanzierungsvertrages sowie Beantwortung der schriftlichen Anfrage „Stammstrecke 42“ durch die Staatsregierung vom 27.02.2012.

und Inbetriebnahme Ende 2028 Kostenhöhe maximal 3,849 Mrd. Euro[118] – zu halten wären. Dann gab es die ersten Meldungen, dass sich der Fertigstellungstermin um viele weitere Jahre nach hinten verschieben würde und die Kosten um mehrere zusätzliche Milliarden Euro erhöhen könnten. Wenige Wochen später kamen dann von Staatsregierung und DB die entsprechenden Bestätigungen bzw. Eingeständnisse: Anstieg der Kosten auf 7,2 Mrd. Euro und Fertigstellung zwischen 2035 und 2037, so die offiziellen Verlautbarungen.

Alarmiert durch die Kostenentwicklungen und den Zeitverzug und verärgert über das Fehlen jeglicher Transparenz und auch Wahrhaftigkeit bei DB und Staatsregierung beantragten die drei Oppositionsfraktionen von Bündnis 90/DIE GRÜNEN, SPD und FDP am 24.11.2022 einen Untersuchungsausschuss zu den Entwicklungen bei der Stammstrecke. Die anderen Landtags-Fraktionen schlossen sich dem Ansinnen an, am 14.12.2022 beschloss der Landtag die Einsetzung des Untersuchungsausschusses „Stammstrecke“, der dann am 26.01.2023 zur konstituierenden Sitzung und zum Beginn der Untersuchungen zusammentrat.

Aufgabe des Untersuchungsausschusses war es, zu klären, ob und ggf. welches Fehlverhaltens es bei verantwortlichen bayerischen Behörden, insbesondere bei den für die Causa zuständigen Staatsministerien, einschließlich der Staatskanzlei, und bei politischen Entscheidungsträger*innen im Zusammenhang mit den Kostensteigerungen und Verzögerungen der Inbetriebnahme gegeben hat. Zu untersuchen galt es, wann und wie die Staatsregierung von den misslichen Entwicklungen Kenntnis erlangt hat und ob und ggf. wie sie sich mit Ursachen, Konsequenzen und Gegenmaßnahmen auseinandergesetzt hat. Einen Untersuchungsausschuss einzusetzen, um allein weiter herausarbeiten zu wollen, dass die Staatsregierung deutlich früher von weiterem Zeitverzug und weiteren dramatischen Kostensteigerungen wusste, als dies dann dem Landtag und der Öffentlichkeit kundgetan wurde, wäre nach Ansicht der drei genannten Oppositionsfraktionen im Landtag etwas wenig für die Bedeutung eines Untersuchungsausschusses gewesen. Von daher verständigten sich Grüne, SPD und FDP auch die Nutzen-Kosten-Untersuchung 2016 als Beispiel für das mögliche Tricksen und Täuschen in Studien zur Beförderung des Projekts 2. Stammstrecke zum Gegenstand des Untersuchungsausschusses zu machen. Und nachdem die Staatsregierung bekanntlich die Schuld an dem Desaster um die 2. Stammstrecke im Wesentlichen der DB zuschreibt, hatte sich der Untersuchungsausschuss auch mit der Verantwortung dieses Bundesunternehmens zu befassen.

## 2. An- und ausgeleuchtete Schieflagen und Fehlleistungen

### 2.1 Geschönte Gutachten zur Beförderung des Projektes

Gutachten und sonstige Untersuchungen wurde zugunsten der Zweiten Stammstrecke schöngerechnet, um das Projekt zu befördern. Als Beispiele lassen sich hier die in den Jahren 2003, 2011 und 2016 fertiggestellten Standardisierten Bewertungen (Nutzen-

[118] Zu der Kostenbenennung mit den 3,849 Mrd. Euro ließ die Staatsregierung verlautbaren, dass dieser von der DB ermittelte Finanzierungsbedarf von der von der Staatsregierung eingesetzten Expertengruppe als plausibel und angemessen beurteilt worden sei. Die Bieter hätten die „von der DB verlangten Festpreise für die Bauleistungen aufgrund der langen Projektlaufzeit mit nennenswerten Risikoaufschlägen versehen“, Risikoaufschläge „insbesondere für unvorhergesehene Lohn- und Stoffpreisentwicklungen sowie Vertragsstrafen“. Auch sei von „deutlichen Mengenmehrungen bei Baustahl, Beton, Aushub, Wasserhaltung etc. insbesondere bei den Stationsbauwerken“ ausgegangen worden. (Vgl. Haushaltgesetz zum Doppelhaushalt 2017/2018 des Freistaats Bayern, S. 44).

Kosten-Untersuchungen, im Folgenden NKU 2003, NKU 2011 und NKU 2016 benannt) sowie die Vergleichenden Untersuchungen mit dem Südring als Alternative 2002 und 2009 anführen. Die beiden Vergleichenden Untersuchungen und die NKU 2011 werden im Folgenden nur kurz angerissen, auf die NKU 2016[119], die ja dann bekanntlich auch Gegenstand des Untersuchungsausschusses war, wird dagegen ausführlicher eingegangen.

Ergebnis der beiden o.g. vergleichenden Untersuchungen war, dass die Kosten der Alternative - Ausbau des Südrings - nur unwesentlich niedriger wären als die Kosten des Baus einer 2. Stammstrecke parallel zur bisherigen Stammstrecke, zum großen Teil als Tieftunnel. Gleichzeitig wurde für die letztgenannte Lösung ein weitaus größerer Nutzen errechnet. Jetzt lässt sich wohl nicht mehr ernsthaft bestreiten, dass die Kosten für die Tieftunnel-Variante mit 583 Mio. Euro 2001 und 1.399 Mio. Euro zzgl. 119 Mio. Euro für netzergänzende Maßnahmen viel zu niedrig angesetzt waren (siehe hierzu auch die folgenden Ausführungen). Gleichzeitig waren die Kosten der Alternative Südring u.a. durch ein unnötig aufwendiges Betriebsprogramm und durch überzogen geplante Infrastruktur[120] aufgeblasen.

Krampfhaft und erfolglos wird nun versucht, die Alternative Südring weiter schlecht zu rechnen: Es wird behauptet, die Südring-Alternative hätte die gleiche Kostenentwicklung erfahren wie das jetzt in Angriff genommene Projekt 2. Stammstrecke. Klar ist, dass auch die Kosten eines Ausbaus des Südrings mit der Entwicklung der Baupreisindexe angestiegen wären. Aber: Neben der Tatsache, dass die verkündeten Kostenansätze für die 2. Stammstrecke in der Tieftunnel-Variante bis dato durchgehend viel zu niedrig waren, was mittlerweile selbst von der Staatsregierung eingestanden wird (und das sogar bezogen auf die Benennung der 3,84 Mrd. Euro im Jahr 2016!)[121] ist eines der Kernargumente für den weiteren Kostenanstieg die große Tieflage des Bauvorhabens per se. Und hier wird dann wiederum insbesondere auf die hohen Kosten der Errichtung der Stationsbauwerke in großer Tiefe verwiesen.[122]

In den 2011 und 2016 und wohl auch in der aktuellen NKU wurde/wird massiv schöngerechnet, um einen Faktor über 1 zu erreichen, der die Finanzierung und damit überhaupt die Realisierung des Projektes erlaubt. So sind hier die Ansätze für die Kosten

---

[119] Intraplan Consult GmbH: Nutzen-Kosten-Untersuchung 2. S-Bahn-Stammstrecke München 2025 (Abschlussbericht Oktober 2016).

[120] Z.B. Einbindung der Gleise vom/zum Südring in die alte Stammstrecke am Westkopf Ostbahnhof, was den Bau eines teuren Überwerfungsbauwerks und den Abriss eines IHK-Gebäudes erforderlich gemacht hätte; von 34 Abstellgleisen am Südbahnhof wurde kein einziges für den S-Bahn-Verkehr als verfügbar erklärt; eine außergewöhnlich große Zahl an Bauzuständen verbunden mit verlorenen Kosten in großer Höhe (34 Bauzustände im Bereich Laim und Abzweig Heimeranplatz, 18 Bauzustände im Bereich Heimeranplatz, 25 Bauzustände im Bereich Südbahnhof und ca. 55 Bauzustände im Bereich Ostbahnhof/ Leuchtenbergring) und auch damit zusammenhängend 43 Mio. Euro Kosten für Sicherheitsposten (SIPO), zzgl. 8 Mio. Euro Planungskosten für SIPO, was gut 1.000 Frau-/Mannjahren entsprochen hätte.

[121] Akte 439, Blatt 5: „Ursachen dieser massiven Kostensteigerungen aus der Sicht des StMB und der Baubegleitung sind: (…) unrealistisch niedrige Ursprungskosten aus dem Jahr 2016“. Demzufolge waren die in den Jahren 2001 bis 2016 von Staatsregierung und DB AG verkündeten Kosten erst recht unrealistisch niedrig.

[122] Begründet wurden die immensen Kostensteigerungen von der DB AG laut Staatsregierung u.a. mit der großen Tieflage des Projektes, mit den schwierigen Boden- und somit schwierigen Baugrundverhältnissen und damit, dass zusammenhängend mit den eben genannten Gründen gerade der Bau der unterirdisch zu errichtenden Stationsbauwerke besonders aufwendig und teuer wäre. So heißt es in einem Bericht des StMI an den Landtag: „Kostentreiber sind die bautechnisch sehr aufwendigen Stationsbauwerke (z.B. Nukleus am Hbf) und hier insbesondere Massenmehrungen bei Stahl und Beton, die Wasserhaltung und die Höhe der Baunebenkosten.“ (Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr, Aktueller Sachstand 2. Stammstrecke München, 22.11.2016, S. 3).

des Vorhabens zu niedrig (zu niedrige Kostenangaben für einzelne Maßnahmen; v.a. aber vollständiges Weglassen anderer für Bau bzw. Betrieb des Vorhabens zwingend notwendiger Maßnahmen und damit fehlende Berücksichtigung deren Kosten in der NKU) und für den Nutzen zu hoch (z.B. deutlich zu geringe Fahrzeiten zwischen Hauptbahnhof und Ostbahnhof durch die neuen Röhren sowie Zuwegungs- und Umsteigezeiten der Fahrgäste zu knapp bemessen und auch damit unrealistische „Reisezeiten").

Vor allem aber gibt die der NKU zugrunde gelegte und auch im Falle von Neuinvestitionen kostenmäßig hinterlegte Infrastruktur gar nicht her, dass das Betriebsprogramm, das Basis für die Berechnung des Nutzens ist, gefahren werden kann. Das Bewertungsverfahren ermöglicht die Berücksichtigung des Nutzens aus einer Veränderung der Betriebsqualität im S-Bahn-Netz zwischen Ohnefall (ohne die 2. Stammstrecke) und Mitfall. So wäre das Betriebsprogramm Mitfall 6+[123], Basis der NKU 2016[124]– ohne den Ausbau des Haltepunkts Leuchtenbergring (ein dritter Bahnsteig und damit ein weiteres Gleis sowie Ermöglichen höhenfreien Kreuzens)[125] gar nicht realisierbar gewesen. Das wurde vom aktuellen Infrastruktur-Vorstand der DB AG, Berthold Huber, im Untersuchungsausschuss bestätigt.[126] Die genannte Kapazitätsausweitung am Leuchtenbergring kostet laut DB preisbereinigt (d.h., den Anstieg beim Baupreisindex herausgerechnet) 300 Millionen Euro,[127] ein Betrag, der aber eben nicht auf der Kostenseite der NKU 2016 zu finden ist. Kapazitätsengpässe bei Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke und bei Realisierung des Betriebsprogrammes Mitfall 6+ wird es aber nicht nur für die S-Bahnen geben, sondern der Betrieb von Fern- und Regionalzügen entsprechend der einschlägigen Zielfahrpläne würde massiv an fehlender Stabilität leiden, wie dies beispielhaft für den Streckenabschnitt München-Neulustheim – Neufahrn bei Freising in einer von der Staatsregierung beauftragten Studie belegt ist.[128]

Zurück zur „Nutzengenerierung": Um den Faktor 1 oder größer zu erreichen, musste die NKU 2016 wie auch die aktuelle NKU immer wieder nachgebessert werden. Und

[123] Auf das Betriebskonzept „Mitfall 6" hat man sich geeinigt. Das „PLUS (+)" stellte dann später eine Erweiterung des Angebots innerhalb des „Mitfall 6" dar (dieser Mitfall wurde also erneut abgeändert). In der NKU 2011 unterschied sich der Mitfall 6+ vom Mitfall 6 durch die zusätzliche Einbeziehung von Verkehrsangeboten mit Zügen mit S-Bahn-ähnlicher technischer Ausrüstung aus den Bereichen außerhalb des MVV-Raumes (also Angebotserweiterung durch bspw. mehr S-Bahn-Fahrten). Der Prognosehorizont in beiden Bewertungen wurde damals auf 2025 fortgeschrieben.

[124] Im 4. Nachtrag vom 29.11.2016 zum Bau- und Finanzierungsvertrag zwischen dem Freistaat Bayern und der DB auch vereinbart

[125] Protokoll vom 08.05.2023, S. 94: Dieser Planungsfehler war ausweislich der nachfolgend zitierten Aussage des Zeugen Frank Kutzner nicht von der DB AG, sondern vom EBA zu verantworten. „Abg. Dr. Martin Runge (GRÜNE): *Herzlichen Dank für die Auskunft. – Einer Ihrer Vorredner in diesem Gremium, der jetzige Infrastrukturvorstand der Bahn, hat dann sogar eingeräumt, dass es ohne diese Lösung zu massiven Kapazitätsengpässen im Mitfall 6+ gekommen wäre, welcher Basis in der NKU war. Konzedieren Sie, dass diese fehlende Kapazität am Leuchtenbergring ebenso ein Planungsfehler der Bahn gewesen ist wie die Lozierung des Bahnhofbauwerks Hauptbahnhof zweite Stammstrecke direkt unter dem Bahnhofsbauwerk U1/U2?* Zeuge Frank Kutzner: *Herr Dr. Runge, nein. Zum Thema „Leuchtenbergring" kann ich Ihnen ausführen: Die Deutsche Bahn hatte in ihren Erstplanungen/Abstimmungen auch mit uns bereits sechs Gleise mit sechs Bahnsteigkanten vorgesehen. Die Reduzierung auf fünf Gleise mit entsprechend nur vier Bahnsteigkanten ist auf Weisung des Eisenbahn-Bundesamtes entstanden, weil hier zum damaligen Zeitpunkt das Eisenbahn-Bundesamt diese Notwendigkeit infrage gestellt hat. Das wurde, wie Sie richtig sagen, im weiteren Planungsverlauf revidiert, aber hier kann man der Bahn keinen Vorwurf machen*."

[126] Protokoll vom 21.04.2023, S. 56 und S. 65 f. – Zeuge Huber

[127] Protokoll vom 20.04.2023, S. 91 – Zeugin Raczinski

[128] Vgl. Akte Nr. 839: Machbarkeitsstudie Aus-/Neubaustrecke München-Neulustheim – Neufahrn bei Freising von Stefan Baumgartner und Thomas Kantke, Version 1.3 (20.10.2017), im Auftrag von der Obersten Baubehörde beim Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr.

während für den dann favorisierten Mitfall auf mehr und mehr ausgedehnte Fahrplankonzepte (z.B. Einbeziehen von „Flughafen-Express“ und „Regional-S-Bahnen“), erst in immer fernerer Zukunft realisierbarer Konzepte und wegen fehlender Infrastruktur gar nicht realisierbarer Betriebsprogramme zurückgegriffen wurde, „um einen größeren verkehrlichen Nutzen zu generieren“, blieben in der NKU 2016 für den Ohnefall schon vor Beginn der Untersuchungen für die NKU von der Staatsregierung angekündigte und mittlerweile auch umgesetzte Fahrplanänderungen mit Taktverbesserungen unberücksichtigt.

Was die Kostenseite anbelangt, so hat der Bundesrechnungshof bezogen auf die NKU 2016 mit seinem Prüfbericht zum Projekt 2. Stammstrecke[129] (der leider erst vor wenigen Monaten seinen Weg zum Landtag und an die Öffentlichkeit gefunden hat, was man aus Warte des Landtags auch wiederum der Staatsregierung vorhalten muss), die von uns und von zahlreichen Verkehrs- und Umweltverbänden vorgetragene Kritik in wesentlichen Punkten bestätigt. Geprüfte Stellen und damit originäre Adressaten des Prüfberichts des BRH waren/sind das Bundesministerium für Verkehr und digitaler Infrastruktur (BMVI) und das Eisenbahnbundesamt (EBA). Nach den Ausführungen des Vertreters des Bundesrechnungshofs in der Sitzung des Untersuchungsausschusses vom 24.03.2023 wurde das Verkehrsministerium am gleichen Tag wie das BMVI über die Einleitung der Prüfung informiert und erhielt auch am gleichen Tag wie das BMVI den abschließenden Bericht der Prüfung.[130]

In seinem Prüfbericht – wohlgemerkt betitelt als „Abschließende Mitteilung“, was heißt, dass es vor Verfassen des Berichts einen entsprechenden Austausch mit dem BMVI und dem EBA zu den einschlägigen Kritikfeldern gegeben hatte – äußerte der Bundesrechnungshof Zweifel an der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens und verneinte das Vorliegen der Voraussetzungen für die Gewährung einer Bundesfinanzhilfe nach dem GVFG (s.u.). In der Begründung seiner Positionierung verwies der Bundesrechnungshof auf die fehlende Berücksichtigung mehrerer relevanter Aspekte wie der Kosten für bauliche Anpassungen von Umsteigebeziehungen, Vorfinanzierungskosten, eines Großteils der Risikokosten in der NKU 2016 und auch auf das Fehlen einer Sensitivitätsanalyse.[131]

---

[129] Akte Nr. 686: Bundesrechnungshof: Abschließende Prüfungsmitteilung vom 22.01.2018 über die Prüfung des Vorbescheides zur Aufnahme des Vorhabens „zweite S-Bahn-Stammstrecke in München“ in das GVFG-Bundesprogramm.

[130] Protokoll vom 24.03.2023, S. 32

[131] Akte Nr. 595: Zu den Kosten baulicher Anpassungen von Umsteigebeziehungen: „Der Bundesrechnungshof hält daran fest, dass auch die baulichen Anpassungen für die Umsteigebeziehung zwischen S- und U-Bahn am Hauptbahnhof in die NKU einzubeziehen sind. Die Realisierung der zweiten Stammstrecke ist ohne Zweifel kausal für die Anpassungsmaßnahmen. Es handelt sich um einen unverzichtbaren Teil des Gesamtvorhabens. Der vom BMVI zitierte Nutzen und auch der Nutzen der zweiten Stammstrecke entstehen ausschließlich durch die neu hinzukommenden Verkehre der zweiten Stammstrecke.“ (in: Bundesrechnungshof: Abschließende Mitteilung vom 22.01.2018 über die Prüfung des Vorbescheides zur Aufnahme des Vorhabens „zweite S-Bahn Stammstrecke in München“ in das GVFG-Bundesprogramm, S. 12.)

Zu den Risikokosten: „Der Bundesrechnungshof bleibt bei seiner Auffassung, dass alle Risikokosten bei der NKU berücksichtigt werden müssen. Es ist mit einer ordnungsgemäßen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung unvereinbar, den überwiegenden Teil der Risikokosten von 600 Mio. Euro vollkommen unberücksichtigt zu lassen.“ (ebd. S. 10.)

Zu den Vorfinanzierungskosten: Der Bundesrechnungshof bleibt bei seiner Auffassung, dass auch die Vorfinanzierungskosten bei der NKU hätten berücksichtigt werden müssen. Die in der Realisierungsvereinbarung festgelegte Vorfinanzierung entspricht nicht den allgemeinen Verfahrensstandards. Es geht nicht um eine Vorfinanzierung bis zur Inbetriebnahme des Vorhabens, sondern um eine Vorfinanzierung, die die öffentlichen Haushalte noch rund 18 Jahren nach der Inbetriebnahme

Als „Schlussfolgerung“ formuliert der Bundesrechnungshof in seinem Prüfbericht: „Bei den Risikokosten, den Vorfinanzierungskosten und den Kosten der baulichen Anpassung für die Umsteigebeziehung am Hauptbahnhof München handelt es sich um bedeutende Aspekte, die für die Bewertung der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens relevant sind. Gleichwohl sind sie bislang nicht in die NKU einbezogen worden. Aus diesem Grunde ist die NKU nicht tragfähig. Auch lehnt es das BMVI ab, zu dem finanziell bedeutsamen Vorhaben auf eine Sensitivitätsprüfung hinzuwirken. Angesichts des bislang auf der Basis einer 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.“ [132]

In der Sitzung des Untersuchungsausschusses am 24.03.2023 referierte der Vertreter des Bundesrechnungshofs die Kritikpunkte des Bundesrechnungshofs an der NKU 2016 konzentriert und glasklar. Er betonte, dass der Bundesrechnungshof bei seiner zusammenfassenden Positionierung zur NKU 2016 festhalten würde.[133] Ganz wesentlich ist auch die Aussage, dass das Regelwerk für die Erstellung Standardisierter Bewertungen nicht eingehalten worden sei, dass es klare Verstöße gegen dieses Regelwerk gegeben habe.[134]

Die Kritik des Bundesrechnungshofs an den Beispielen Risikokosten und Sensitivitätsanalyse: In der „sachgerechten Kostenermittlung“ der DB aus dem Jahr 2016 waren „Risikokosten in Höhe von 673 Mio. Euro“ ermittelt worden. Hiervon waren in der NKU 2016 jedoch lediglich 73 Mio. Euro berücksichtigt worden. Bereits im Januar 2019 musste die DB konzedieren, dass der „Risikopuffer“ um deutlich mehr als die Hälfte auf nur mehr 234 Mio. Euro abgeschmolzen worden war[135] und im Januar 2020 verkündete die Projektleitung im Lenkungskreis „Risiken über den Finanzierungspuffer von 673 Mio. Euro hinaus i. H. v. 422 Mio. Euro“[136].

Die Forderung des Bundesrechnungshofes nach einer Sensitivitätsprüfung, also nach einer quantitativen Analyse, um festzustellen wie sich einzelne Parameter auf ein Ergebnis auswirken, wurde ebenfalls plastisch. Durch die Sensitivitätsanalyse können

---

belasten wird. Dieses Verfahren weicht deutlich von vergleichbaren Vorhaben ab. Es handelt sich um eine einzelfallbezogene Sonderregelung der Realisierungsvereinbarung Bund/Freistaat vom 25. Oktober 2016. Ungeachtet dessen hat das BMVI eine gesamtwirtschaftliche Neutralität der Vorfinanzierung nicht belegt. Die Vorfinanzierungskosten müssen deshalb in die NKU einfließen.“ (in: ebd., S. 11.)

Zur Sensitivitätsanalyse: „Der Bundesrechnungshof bleibt bei seiner Auffassung, dass eine Sensitivitätsprüfung für das Vorhaben erforderlich ist. Die Gesamtkosten des Vorhabens haben sich seit März 2006 von 2,1 Mrd. Euro auf aktuell 3,84 Mrd. Euro deutlich erhöht. Mit einer Sensitivitätsprüfung würde transparent, ab welcher Kostensteigerung das Vorhaben nicht mehr wirtschaftlich ist. Sie wäre auch für ein effektives Kostencontrolling förderlich.“ (in: ebd., S. 13.)

[132] Akte Nr. 595: Bundesrechnungshof: Abschließende Mitteilung vom 22.01.2018 über die Prüfung des Vorbescheides zur Aufnahme des Vorhabens „zweite S-Bahn Stammstrecke in München“ in das GVFG-Bundesprogramm, S. 13.

[133] Protokoll vom 24.03.2023, S. 37: „Abg. Dr. Martin Runge (GRÜNE): *Die Voraussetzung des § 3 Absatz 1c GVFG für die Gewährung einer Bundesfinanzhilfe liegen nicht vor. Der Bundesrechnungshof bleibt weiterhin ganz klar bei diesen Aussagen, bezogen auf die NKU 2016?* Zeuge Frank Bauer-Siewert: *Das ist korrekt*.“

[134] Ebd., S. 35: „Abg. Jürgen Baumgärtner (CSU): „*Gibt es ein klares Regelwerk für die Erstellung einer NKV?* Zeuge Frank Bauer-Siewert: *Es gibt die Vorgaben zur Standardisierten Bewertung. Die sind einzuhalten*. Abg. Jürgen Baumgärtner (CSU): *Gibt es bei dem hier besprochenen NKV klare Verstöße gegen dieses Regelwerk?* Zeuge Frank Bauer-Siewert: *Wir haben in der abschließenden Prüfungsmitteilung darauf hingewiesen, dass nicht alle Kostenpositionen eingeflossen sind, beispielsweise Umsteigebeziehungen am Hauptbahnhof, beispielsweise Risikokosten. Insofern aus unserer Sicht: Ja*.“

[135] Akte Nr. 613, Teil 13, Blatt 3: Protokoll der 4. Sitzung des Lenkungskreises

[136] Akte Nr. 613, Teil 18 (Protokoll 5. Lenkungskreis), Blatt 2.

jene Parameter ermittelt werden, die einen starken Einfluss aufweisen und somit auch das größtmögliche Risiko für ein Projekt darstellen. Deren Fehlen wurde plastisch mit dem Kostenanstieg innerhalb von 10 Jahren von 2,1 Mrd. Euro auf 3,84 Mrd. Euro (nominalisiert auf das damals anvisierte Jahr der Fertigstellung 2026) gegenüber den aktuell von Staatsregierung und DB bestätigten Zahlen: Zum Kostenstand 2021 8,5 Mrd. Euro (nominalisierte Kosten auf 2035 als anvisiertes Jahr der Fertigstellung des Projektes).

Selbstredend waren dann der Prüfbericht des Bundesrechnungshofs und auch die NKU 2016 in toto Gegenstand der Arbeiten des Untersuchungsausschusses. Der Vertreter der federführend mit der Erstellung der NKU 2016 befassten Intraplan Consult GmbH tat so, als werde er zum ersten Mal mit den Kritikpunkten an der Ermittlung von Nutzen wie von Kosten in der NKU 2016 konfrontiert. Angesprochen auf die Widersprüche zwischen Betriebsprogramm und Zielfahrplänen auf der einen Seite und der in der NKU berücksichtigten Infrastruktur auf der anderen Seite, konnte/wollte er gar nichts sagen, er verwies diesbezüglich allein auf die Autorenschaft der SMA und Partner AG.[137]

Der Auftritt des ersten Zeugen des Eisenbahnbundesamtes Sebastian Apolony, der dezidiert zu den Fragen zur NKU 2016 und dem hierzu vorliegenden Prüfungsbericht des Bundesrechnungshofs geladen war, muss schlicht als Offenbarungseid bezeichnet werden. Den Prüfbericht des Bundesrechnungshofes zur NKU 2016 würde er nur vom Hörensagen kennen.[138] Das EBA war bekanntlich eine der beiden geprüften Stellen! Auch hatte das EBA den Vorbescheid zur Programmaufnahme an die DB ausgestellt und dem Bundesverkehrsministerium die Aufnahme des Projektes in die Kategorie „a“ des GVFG-Programms empfohlen. Auf den Einwurf hin, ob er sich mit den Fragen, zu denen er in den Untersuchungsausschuss geladen wurde, auseinandergesetzt hätte, antwortete der Zeuge, er hätte sie durchgelesen und das kundgetan, was er dazu hätte beitragen können.[139]

Überhaupt waren die Antworten bzw. Nichtantworten nahezu aller Zeugen, die zum Sachverhalt NKU 2016 und Prüfung des Bundesrechnungshofs befragt wurden, bemerkenswert. Von den hierzu befragten Zeugen aus dem Bundesverkehrsministerium, dem Verkehrsministerium[140] und von der DB erklärten die meisten von der Prüfung des Bundesrechnungshofs und dem entsprechenden Bericht überhaupt nichts mitbekommen zu haben. Die wenigen Zeugen, die angaben, Kenntnis von der Prüfung zu haben, führten aus, sich nicht mit den Prüfungsinhalten und damit auch nicht mit dem Prüfbericht befasst zu haben. Allein der Zeuge Ronald Pofalla gab an, sich mit dem Prüfbericht auseinander gesetzt zu haben.

In Kenntnis des Prüfberichts des Bundesrechnungshofs erscheint der Umgang der Staatsanwaltschaft München I (StA München I) und auch der Generalstaatsanwaltschaft München mit einer bei der Staatsanwaltschaft am 31.07.2017 eingegangenen Strafanzeige der Bundestagsabgeordneten Sabine Leidig, Fraktion DIE LINKE, wegen

[137] Protokoll vom 23.03.2023, S. 15 f. und S. 32 f.

[138] Protokoll vom 24.03.2023, S. 4

[139] Vgl. ebd., S. 24

[140] In diesem Kontext ebenso interessant wie bezeichnend: Auf die Frage eines Journalisten vom BR „Wie wurde auf die Mitteilung zur NKU vom Bundesrechnungshof 2018 in ihrem Haus reagiert? (laut Bundesverkehrsministerium wurde ihr Haus damals darüber informiert)“ antwortete ein Pressesprecher des Verkehrsministerium mit Mail vom 20.02.2023: „Die Mitteilung des Bundesrechnungshofes war an das Bundesverkehrsministerium gerichtet. Letztendlich erwiesen sich die Befürchtung des Bundesrechnungshofes als falsch.“ Falsch war tatsächlich diese Antwort und eben nicht die Befürchtung des Bundesrechnungshofs.

Subventionsbetrug, Betrug und Untreue im Kontext mit der NKU 2016 in einem ganz besonderen Licht. Ein Kernsatz in dieser Strafanzeige, die sich u.a. gegen Verantwortliche der Deutschen Bahn AG, Verantwortlichen der federführenden Verfasser der NKU, gegen Verantwortliche im Verkehrsministerium, im Bundesverkehrsministerium und im EBA richtet, lautet: „Um Finanzmittel vom Bund, dem Freistaat Bayern und der Landeshauptstadt München für den Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke München zu erhalten, hat die Deutsche Bahn AG durch die wiederholte Verwendung unrichtiger und unvollständiger Standardisierter Bewertungen/Nutzen-Kosten-Untersuchungen (NKU) unrichtige Angaben zum Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit gemacht. Dies geschah möglicherweise zum Teil unter Mitwirkung von Behördenvertretern und Mitarbeitern des Unternehmens Intraplan. Hierdurch entstand der öffentlichen Hand ein (Gefährdungs)Schaden in Höhe von 3,849 Mrd Euro.“[141]

Das Verfahren wurde von einer Staatsanwältin bei der StA München I eingestellt, einer dann eingereichten Beschwerde gegen die Einstellung wurde seitens der Generalstaatsanwaltschaft keine Folge geleistet. In der Einstellungsverfügung vom 05.01.2018 finden sich an mehreren Stellen Ausführungen, deren Tragfähigkeit nach Kenntnis der Faktenlage mindestens anzuzweifeln ist. So heißt es etwa: „Zum anderen scheidet eine Täuschung des Adressaten der NKU 2016, dem zuständigen Entscheidungsträger beim BMVI bzw. dem EBA, auch deshalb aus, weil dieser die Zulässigkeit einzelner, berücksichtigter Faktoren selbst zu prüfen hat und aufgrund dieser Prüfpflicht durch das bloße Einreichen der NKU 2016 keiner Fehlvorstellung über die Zulässigkeit einzelner Positionen unterliegen kann.“ [142]

Bezug genommen wird hier auf folgenden Satz in Beantwortung der Bundesregierung vom 21.02.2017 einer Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE: „Die Erarbeitung der Standardisierten Bewertung erfolgt unter der fachlichen Begleitung durch die Fachabteilungen der Zuwendungsgeber. Dies und die Prüfung durch die Bewilligungsbehörden gewährleisten eine fachlich objektive Ausarbeitung.“ [143]

Ausweislich der Beweisaufnahme, aber auch von Aussagen aus dem Bundesverkehrsministerium und vom EBA im projektbegleitenden Unterausschuss „Zukunft Stammstrecke“ hat eine derartige Prüfung nicht bzw. allenfalls nur ganz rudimentär stattgefunden. Selbst der Bundesrechnungshof verweist darauf, die NKU 2016 nur „kursorisch geprüft“ zu haben. [144]

An anderer Stelle der Einstellungsverfügung heißt es: „Hinsichtlich der Vergabe von Finanzmitteln des Freistaats Bayern und der Landeshauptstadt München scheidet ein pflichtwidriges Handeln etwaiger Personen, insbesondere auf ministerieller Ebene, bereits aus dem Grunde aus, weil sowohl die Entscheidung über den Bau der 2. Stammstrecke als auch die Entscheidung über die Gewährung der entsprechenden Finanzmittel auf Beschlüssen des Bayerischen Landtags bzw. des Stadtrats München beruhen und mithin legitimiert sind. Dass diese Beschlüsse auf einer Täuschung durch Einbringen einer angeblich unrichtigen NKU 2016 in den Bayerischen Landtag bzw. Münchener Stadtrat beruhen, kann nicht angenommen werden. Dies würde voraussetzen, dass sämtliche an der Erarbeitung der NKU 2016 beteiligte Stellen — die Intraplan Consult GmbH, das BMVI, das EBA, das StMI, die DB Netz AG, die DB Station&Service AG, die Münchner Verkehrsverbund GmbH — gemeinschaftlich handelnd eine unrichtige

[141] Akte Nr. 590, Bd. I, Blatt 2
[142] Akte Nr. 590 Bd. II, Blatt 15
[143] BT-Drucks. 18/11286, S. 4
[144] Akte Nr. 595, Teil 2a, Blatt 16; Protokoll vom 24.03.2023, S. 40

Nutzenkostenuntersuchung erstellt hätten. Dies ist angesichts der unterschiedlichen Interessenlagen der Beteiligten und demzufolge auch mangels eines möglichen Motivs weder vorstellbar noch bestünden jedwede Anhaltspunkte für ein kollusives Handeln."[145]

Hätte die Staatsanwaltschaft Zugriff auf die Protokolle der Sitzungen des benannten NKU-Arbeitskreises und auch auf andere dem Untersuchungsausschuss zur Verfügung stehenden Unterlagen gehabt und diese Unterlagen auch gelesen, dann wäre sie womöglich doch auf einen anderen Schluss gekommen. Denn wie zu Beginn des Kapitels schon ausgeführt, musste die NKU 2016 immer wieder nachgebessert werden, um den Faktor 1 oder größer zu erreichen. Die Fahrplankonzepte wurden mehr und mehr und in immer fernere Zukunft ausgedehnt (z.B. Einbeziehen von „Flughafen-Express" und „Regional-S-Bahnen") und es wurde, wie zuvor auch schon angemerkt, auf wegen fehlender Infrastruktur gar nicht realisierbare Betriebsprogramme zurückgegriffen, „um einen größeren verkehrlichen Nutzen zu generieren". Eine kritischere Befassung des Arbeitskreises mit den vorgelegten Ansätzen zur NKU ist auch deshalb nicht unbedingt zu erwarten, weil in dem Arbeitskreis ausschließlich Personen von Behörden bzw. sonstige Organisationen, deren Anliegen eine Realisierung des Projektes war und ist, vertreten waren.

Entsprechend der eindeutigen Feststellungen im Prüfbericht des Bundesrechnungshofs hätte es nach den Bestimmungen im Haushaltsgrundsätzegesetz (HGrG) des Bundes, im Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und in der Bundeshaushaltsordnung (BHO), aber auch in der Haushaltsordnung des Freistaates Bayern (BayHO) keine auf der NKU 2016 basierenden Finanzierungszusagen für das Projekt 2. Stammstrecke geben dürfen.

Anzumerken ist, dass die grundsätzlichen Voraussetzungen des Haushaltsrechts und die Regelungen des GVFG, an die ein finanzieller Beitrag des Bundes geknüpft ist, nicht gegeben waren und auch nicht gegeben sind. So kann bis dato niemand vom Vorliegen einer bau- und verkehrstechnisch einwandfreien Planung unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit sprechen. Und dass der Nutzen des Vorhabens dessen Kosten übersteigt, dafür liegt auch noch keine korrekt gearbeitete NKU vor.

### 2.2 Das Vertragswerk zwischen dem Freistaat Bayern, der DB AG und dem Bund zur Realisierung des Projektes – kein Kostendeckel, keinerlei Fristen, sämtliche Risiken hängen beim Freistaat

Seit der Bahnreform 1994 sind die Länder Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Sie sind somit Auftraggeber und Finanzierungsverantwortliche für Projekte der SPNV-Infrastruktur[146], Auftragnehmer und damit Vorhabenträger sind die Eisenbahnunternehmen, insofern ist dies meist die DB. Für größere SPNV-Projekte und partiell auch für größere schienengebundene Projekte des allgemeinen ÖPNV gewährt der Bund Finanzierungshilfen im Rahmen der Vorgaben des GVFG-Bundesgesetzes.

[145] Akte Nr. 590 Bd. II, Blätter 19 f.

[146] Nach § 8 Abs. 2 Satz 2 des Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (Bundesschienenwegeausbaugesetz – BSWAG bzw. BSchwAG) sind Investitionen in Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes, die dem Schienenpersonennahverkehr dienen, ausschließlich zwischen der DB AG und dem jeweiligen Bundesland abzustimmen.

Die einschlägigen Verträge für die Planung und Realisierung des Projektes 2. Stammstrecke waren somit zwischen dem Freistaat Bayern, respektive durch die Staatsregierung in Vertretung für den Freistaat, und der DB AG sowie zwischen dem Freistaat und dem Bund zu verhandeln und abzuschließen.

An erster Stelle ist hier der Bau- und Finanzierungsvertrag über den Neubau einer Zweiten S-Bahn-Stammstrecke München (BuFV) zwischen dem Freistaat Bayern, vertreten durch das damals zuständige Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie und der DB AG, im Einzelnen der DB Netz AG, der DB Station&Service AG und der DB Energie GmbH, unterzeichnet am 08.04.2011, zu behandeln. Mit dem BuFV hat der Freistaat Bayern der DB AG Planung und Realisierung des Projektes 2. Stammstrecke übertragen. Ganz wesentlicher Vertragsbestandteil sind Regelungen zur Finanzierung des Projektes durch den Bund und den Freistaat Bayern. Zu diesem Vertrag gibt es sieben Nachträge (die Nachträge Nr. 1, Nr. 2, Nr. 2a, Nr. 3, Nr. 3a, Nr. 3b und Nr. 4), die zwischen dem 21.12.2011 und dem 29.11.2016 vereinbart worden waren. Ein weiterer Nachtrag, der sog. 5. Nachtrag, dessen baldiger Abschluss bereits Mitte 2019 angekündigt war, hängt aktuell noch in der Warteschleife (hierzu mehr im Kap. 2.5).

Der BuFV, der mit Unterzeichnung und Abgabe der Durchfinanzierungserklärung, die auch die Erklärung des Freistaats auf das Nichtausüben des in § 5 Abs. 1 Buchstabe d im BuFV vereinbarten Rücktrittsrechts enthält, durch den Staatsminister des Innern, für Bau und Verkehr, Joachim Herrmann am 21.12.2016 in Kraft trat, enthält in seiner aktuell gültigen Version, d.h. einschließlich aller Nachträge bis zum Nachtrag Nr. 4, keine Begrenzung nach oben, was die Kosten des Vorhabens anbelangt, und auch keine Vereinbarungen, bis zu welchem Termin die 2. Stammstecke fertiggestellt sein muss. Auch finden sich im BuFV keine Regelungen, wie mit Kostensteigerungen oder aber überlangen Bauzeiten umzugehen ist. § 13 BuFV sieht für den Fall einer vertraglichen Lücke, welche nicht im Wege einer Vertragsauslegung geschlossen werden kann, eine sog. Sprechklausel vor.

Zu Regelungen im Hinblick auf den Fertigstellungstermin: In § 6 Abs. 4 Satz 1 des BuFV vom 08.04.2011 heißt es: „Die Parteien stimmen überein, dass das Projekt rechtzeitig vor den Olympischen Spielen bis Dezember 2017 in Betrieb genommen werden soll.“ Mit dem unmittelbar anschließenden Satz – hier wird auch über Bezugnahme auf eine Anlage zum BuFV auf Termine verwiesen, auf die die Vertragsparteien keinen Einfluss nehmen könnten wie Termine für die Planfeststellungsbeschlüsse, für Baufreigaben durch das EBA und für die Vergabe der Bauleistungen – wird diese Formulierung allerdings bereits abgeschwächt. Im Nachtrag Nr. 1 wird in der Präambel wie im § 1 das Jahr 2019 als angestrebter Termin für die Inbetriebnahme benannt. Diese Vereinbarung ersetzend heißt es dann im § 1 des Nachtrags Nr. 2: § 6 Ab. 4 des Bau- und Finanzierungsvertrags wird wie folgt neu gefasst: „Die Parteien stimmen überein, dass spätestens nach Eintritt der in Anlage 1 zum Nachtrag Nr. 1 (Anlage 6.4 neu) unter den Überschriften „Entwurfs/Genehmigungsplanung“ und „Finanzierung“ genannten Prämissen auf der Grundlage der Anlage 6.4 ein neuer Termin zu vereinbaren ist, zu dem die Parteien die Inbetriebnahme des Projektes anstreben.“ Nun gibt es bekanntlich bis heute keinen Planfeststellungsbeschluss für den PFA 3 in der aktuell vorgesehenen Variante Haidhausen 4, demzufolge auch keine Vergabe für die Hauptbaumaßnahme im PFA 3 und somit auch nicht den „Eintritt der Prämissen“. Im Nachtrag Nr. 3 heißt es dann in § 1 Abs. 14: „Aufgrund der Verzögerung im Planfeststellungsverfahren wird § 6.4 des Bau- und Finanzierungsvertrag nebst Anlage 6.4 § 1 nebst Anlage 6.4(neu) des Nachtrags vom 21. Dezember 2011 und § 1 des Zweiten Nachtrags vom 27. Juni 2012 aufgehoben. Die Parteien werden nach Vorliegen der rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlüsse mögliche neue Termine unter Fortschreibung der unter den Überschriften

„Entwurfs-/Genehmigungsplanung“ und „Finanzierung“ genannten Prämissen auf der Grundlage der Anlage 6.4 neu vereinbaren.“

Was Vereinbarungen zur Finanzierung und zu einem möglichen Kostendeckel anbelangt, so findet sich ein solcher Deckel tatsächlich im Ursprungsvertrag vom 08.04.2011, zu diesem Zeitpunkt wurde von Gesamtkosten in Höhe von 1,7697 Mrd. Euro (Preisstand 2009) und, nominalisiert auf die damals angesteuerte Inbetriebnahme im Dezember 2017, in Höhe von 1,9739 Mrd. Euro ausgegangen. In § 5 Abs. 1 des BuFV vom 08.04.2011 werden 539,60 Mio. Euro als Höchstbetrag genannt, die der Freistaat Bayern in Komplementärfinanzierung der nach dem GVFG-Bundesprogramm zuwendungsfähigen Kosten, die nach dem Ansatz 2011 den weit überwiegenden Teil der Kosten ausgemacht hätten, zu tragen hätte.[147] Spätestes mit Akzeptieren der Bestimmungen im Nachtrag Nr. 3[148] und nach Abgabe der Durchfinanzierungserklärung ließ

[147] Nachfolgend der Wortlaut von § 5 Abs. 1 BuFV vom 08.11.2011: Die nach GVFG-Bundesprogramm zuwendungsfähigen Kosten in Höhe von voraussichtlich real 1.349,01 Mio. Euro und nominal 1.505,35 Mio. Euro (nominalisiert mit 2% p, a, auf eine Inbetriebnahme 12/2017) werden wie folgt gefördert:
a) Der Bund fördert voraussichtlich einen Anteil von 60% der nach dem GVFG-Bundesprogramm zuwendungsfähigen Kosten (voraussichtlich real 809,41 Mio. Euro),
b) Der Freistaat trägt die Komplementärfinanzierung in Höhe von 40% der nach dem GVFG-Bundesprogramm zuwendungsfähigen Kosten. Diese ist vorbehaltlich des in diesem Absatz nachfolgend Vereinbarten begrenzt auf einen Höchstbetrag von real 539,60 Mio. Euro. Die EIU erstatten dem Freistaat die Komplementärfinanzierung in Höhe eines Betrages, der der Differenz zwischen 100 Mio. Euro und des von den EIU gemäß nachfolgender lit. aufgewandten Betrages entspricht, so dass die EIU auch für die Fälle, dass sie eine weitere Komplementärfinanzierung nach nachfolgender lit. c) nicht oder nicht in voller Höhe zu tragen haben, die Komplementärfinanzierung in Höhe eines Betrages von insgesamt 100 Mio. Euro zu tragen haben. Die Abrechnung erfolgt im Rahmen des Schlussverwendungsnachweises (§ 5 Abs. 8).
c) Steigen die nach dem GVFG-Bundesprogramm zuwendungsfähigen Kosten, so dass für die Komplementärfinanzierung ein höherer, als in lit. b) genannter und nach § 3 Abs. 3 Satz 2 angepasster Höchstbetrag aufgewandt werden muss, so wird die weitere Komplementärfinanzierung in Hohe von 40% vom Freistaat bis zu einem Höchstbetrag von 100 Mio. Euro und darüber hinaus von den EIU bis zu einem weiteren Höchstbetrag von 100 Mio. Euro getragen. Für den unwahrscheinlichen Fall, dass zur Komplementärfinanzierung von 40% weitere Mittel aufgewandt werden müssen, werden sich die Parteien über die weitere Finanzierung verständigen, wobei maßgeblich ist, dass die EIU sich an einer weiteren Finanzierung nur in Abhängigkeit einer auskömmlichen Wirtschaftlichkeit beteiligen. Die auskömmliche Wirtschaftlichkeit wird im Rahmen einer mitlaufenden Wirtschaftlichkeitsrechnung gemäß Anlage 5.1c (vertraulich) ermittelt.
d) Der Freistaat ist zum Rücktritt von diesem Vertrag berechtigt, ergibt eine von den EIU nach Öffnung der Angebote für das Los "bergmännischer Vortrieb Tunnelröhren Tunnelportal Laim bis einschließlich Haltepunkt Hauptbahnhof-Vorplatz" und vor Vergabe dieses Gewerkes zu fertigende, sachgerechte Kostenermittlung, dass die voraussichtlich weiter zu tragende Komplementärfinanzierung in Höhe von 40% einen Betrag von 200 Mio. Euro übersteigt und kommt zu diesem Zeitpunkt eine Verständigung über die weitere Komplementärfinanzierung nach vorstehender lit. c) nicht zustande. Das Rücktrittsrecht erlischt zwei Monate, nachdem die EIU dem Freistaat die sachgerechte Kostenermittlung schriftlich vorgelegt haben. Die Vertragsparteien werden sich über die Fortführung der Baumaßnahme binnen acht Werktagen ins Benehmen setzen; während vorstehender Frist werden vertraglich bereits gebundene Maßnahmen fortgeführt; Vergaben erfolgen keine. Unbeschadet dessen wird das Projekt auf schriftliches Verlangen des Freistaats während der Frist nach vorstehendem Satz 2 unterbrochen oder fortgeführt.

[148] In § 1 Abs. 3 des Nachtrags heißt es wie folgt: „§ 5 Abs. 1 lit. d des Bau- und Finanzierungsvertrages wird von seinem Satz 1 wie folgt ergänzt: „Ergibt eine von den EIU nach Öffnung der Angebote für das Los „Bergmännischer Vortrieb Tunnelportal Laim bis einschließlich Haltepunkt Hauptbahnhof-Vorplatz“ und vor Vergabe dieses Gewerkes zu fertigende, sachgerechte Kostenermittlung, dass ein höherer Betrag als real Euro 809,41 Mio. (Preisstand 2009) vom Bund zu finanzieren ist, so wird das Projekt nur fortgeführt, wenn die Finanzierung des zusätzlichen Betrages durch den Bund gesichert ist (vsl. 300 Mio. Euro Risikoermittlung Stand 2009). Die Vertragsparteien werden binnen einer Frist von zwei Monaten, nachdem die EIU dem Freistaat die sachgerechte Kostenermittlung vorgelegt haben, prüfen, ob die weitere Finanzierung durch den Bund gesichert ist. Die Vertragsparteien werden sich binnen acht Tagen nach Vorlage der Kostenermittlung über die Fortführung der Baumaßnahme, während der im vorstehenden Satz genannten Prüffrist ins

die Bayerische Staatsregierung zu, dass das Finanzierungsrisiko in toto beim Freistaat landete. Überwiegende Auffassung der hiermit befassten Juristen ist, dass aktuell zumindest das Risiko der Finanzierungspflicht der Mehrkosten seit der Kostenfeststellung 2016 allein beim Freistaat Bayern liegt.[149]

Der in Relation zum Anstieg der Gesamtkosten zwischen dem Ansatz 2016 und dem Ansatz 2022 (von 3,176 Mrd. Euro bzw., mit Risikokosten, 3,849 Mrd. Euro, auf 7,049 Mrd. Euro, wobei die 2016er Zahlen nominalisiert sind auf den anvisierten Zeitpunkt der Inbetriebnahme, die 2022er Zahlen dagegen den Preisstand 2019 abbilden) deutlich überproportionale Anstieg des vom Freistaat Bayern zu berappenden Finanzierungsanteils von 1,286 bzw. 1,555 Mrd. Euro auf 3,641 Mrd. Euro, zzgl. 148 Mio. Euro für Mietausfälle, erklärt sich v.a. in der Tatsache, dass mittlerweile von Planungskosten in einer Größenordnung zwischen 1,5 und 1,6 Mrd. Euro auszugehen sei.[150] Der Ansatz für die Planungskosten, welche bekanntlich nahezu komplett vom Freistaat zu finanzieren sind,[151] soll sich somit in etwa verdreifacht haben. Welche Kosten seitens der DB den Planungskosten zugerechnet wurden und weiterhin zugerechnet werden, das wäre noch genauer herauszuarbeiten. Während der Zeuge Ulrich Baumgärtner, einer der Experten in der von der Staatsregierung eingesetzten Baubegleitung, ausführte, die DB rechne zahlreiche Kostenkategorien wie etwa Grundstückskosten den Planungskosten zu[152], konnte der Zeuge Ronald Pofalla, befragt als früherer Infrastrukturvorstand der DB AG, zu keiner Antwort auf eine einschlägige Nachfrage finden.[153] Nachdem in der Vergleichenden Untersuchung aus dem Jahr 2009 (siehe hierzu die Ausführungen in Kap. 2.1) Grunderwerbskosten, Kosten für Ausgleichsflächen und Versicherungsprämien, im Falle der Betrachtung der Südring-Variante in jeweils zweistelliger Millionenhöhe, in der Rubrik Planungskosten enthalten waren, dürfte den Aussagen von Ulrich Baumgärtner durchaus zu folgen sein. In jedem Fall sollte die Staatsregierung bemüht sein, in Verhandlungen und ggf. auch in streitigen Auseinandersetzungen mit der DB AG dafür Sorge zu tragen, dass die Kosten für Planungen, welche sich als Planungsfehler erwiesen haben (siehe hierzu die Ausführungen in Kap. 2.3), nicht vom Freistaat zu tragen sind.

Weitere wesentliche Vertragswerke sind die „Vereinbarung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und dem Freistaat Bayern zum Vorhaben 2. S-Bahn Stammstrecke München im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms“, unterzeichnet vom Ministerpräsident Horst Seehofer und vom Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt am 25.10.2016 sowie die schon angesprochene

Benehmen setzen. Einer gesicherten Finanzierung durch den Bund steht gleich, wenn eine Vertragspartei der anderen schriftlich anzeigt, dass sie die Finanzierung als gesichert ansieht. Die anzeigende Vertragspartei hat für die Finanzierung insoweit einzustehen, als der Bund einen niedrigeren Anteil der nach GVFG-Bundesprogramm zuwendungsfähigen Kosten fördert als den unterstellten 60 %-igen.“

[149] Akte Nr. 145, Blatt 966

[150] Akte Nr. 47, Blatt 2; Protokoll vom 24.03.2023, S. 164

[151] Im 3. Nachtrag findet sich beispielsweise folgende Regelung: „Von den nach GVFG-Richtlinie nicht zuwendungsfähigen Planungs- und Verwaltungskosten sowie Gebühren tragen die EIU 33 Mio. Euro, jedoch frühestens ab dem Jahr 2025. Die übrigen Planungs- und Verwaltungskosten sowie Gebühren fördert der Freistaat auf Nachweis …“.

[152] Protokoll vom 24.03.2023, S. 164: „Zeuge Dr. Ulrich Baumgärtner: *Das Erste ist: Das, was die Bahn unter Planungskosten versteht, ist eine eigene Definition, die nur die Bahn so macht. Da gehören zum Beispiel auch Grundstücke dazu. Sämtliche Eigenleistungen, alles, was nicht den Baukosten zugeordnet wird, landet im Topf Planungskosten*.“

[153] Protokoll vom 10.06.2023, S. 79 f.

Durchfinanzierungserklärung („2. Stammstrecke München – Erklärung der Durchfinanzierung“) von Staatsminister Joachim Herrmann an den damaligen Bahnchef Herr G. vom 21.12.2016[154].

In der Vereinbarung vom 25.10.2016 erklärt sich das BMVI bereit, für das Vorhaben 2. Stammstrecke Finanzhilfen im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms in Höhe von 60 Prozent der förderfähigen Kosten zur Verfügung zu stellen. Der Freistaat Bayern erklärt sich bereit, die Vorfinanzierung von Bundesanteilen zu übernehmen. Des Weiteren wird festgehalten, dass die Erklärung des Freistaats zur Durchfinanzierung als nicht förderschädlich einzustufen ist.

Mit der Abgabe der Durchfinanzierungserklärung muss der Freistaat Bayern für die Gesamtkosten des Vorhabens geradestehen, sollte einer der vorgesehenen und auch vertraglich gebundenen Mitfinanziers ausfallen. Ausweislich mehrerer der in den Akten zu findenden Vermerke und sonstigen Unterlagen sah und sieht man seitens der Staatsregierung durchaus die Gefahr, dass sich der Bund aufgrund des massiven Anstiegs der Projektkosten auf den Wegfall der Geschäftsgrundlage berufen könnte und man den Bund demzufolge nicht ohne weiteres rechtlich auf die 60%-Bundesförderung v.a. bezogen auf das Tragen der Mehrkosten verpflichten könnte.[155] Verwiesen wird in dem Zusammenhang auf den Vorbescheid des EBA an die DB Netz AG für die Aufnahme des Projekts in das GVFG-Bundesprogramms vom 24.03.2017, in dem der Zuschuss des Bundes auf maximal 1,335 Mrd. Euro gedeckelt war, und auf den allgemeinen Haushaltsvorbehalt.[156] Aber auch für den Fall, dass der Bund sich weiterhin an der Finanzierung des Projektes im rechtlich zulässig größtmöglichen Umfang beteiligt, droht neues Ungemach, was die freistaatlichen Finanzen anbelangt. Denn abgesehen davon, dass der Freistaat bereits jetzt mehr als die Hälfte der Projektkosten zu tragen hat, dürfte der Kostenanstieg noch lange nicht sein Limit erreicht haben. Und wenn der Faktor in der neuen NKU, so das Nutzen-Kosten-Verhältnis dieses Mal korrekt gerechnet wird, einen Wert von unter 1 ergibt, kann der Bund seine Förderquote entsprechend des in der aktuellen Verfahrensanleitung[157] verankerten Tragfähigkeitsprinzips verringern.

Ausweislich der Akten beleuchteten und diskutierten rechtskundigen Mitarbeitende in den Ministerien, aber auch von der Staatsregierung beauftragte externe Juristen Ausstiegsvarianten im Kontext mit deren finanziellen Implikationen und Tragweite sowie ggf. das Budget des Freistaats entlastende Handlungsmöglichkeiten wie Rückforderungen oder Schadensersatzforderungen. Ergebnis war stets, dass die Aussichten des

[154] Als Finanzierungsverantwortliche müssen die Länder den Vorhabenträgern eine Zusage für die Durchfinanzierung des jeweiligen SPNV-Projektes (= Gesamtfinanzierungsgarantie) geben, ohne eine solche Garantie würden die Eisenbahnunternehmen sich nicht auf den Bau derartig großer und kostspieliger Projekte einlassen. Auch ist eine garantierte Projektfinanzierung Voraussetzung dafür, dass das Eisenbahnbundesamt (EBA), das u.a. zuständig ist für die Empfehlung zur Aufnahme des Projektes in die Kategorie „a“ des GVFG-Bundesprogramms an das Bundesverkehrsministerium und für die Erteilung des Vorbescheids zur Programmaufnahme an den jeweiligen Vorhabenträger und für die sonstigen Zuwendungsbescheide, heißt für die Freigabe der Fördermittel des Bundes, dass es überhaupt die Erlaubnis für die Auszahlung von Bundesmitteln gibt.

[155] Akte Nr. 2, Blatt 7

[156] Vgl. ebd., Blatt 8

[157] Arbeitsgemeinschaft Intraplan Consult GmbH / Verkehrswissenschaftliches Institut Stuttgart GmbH: Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im öffentlichen Personennahverkehr Version 2016+ - Verfahrensanleitung. Erstellt im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr im Rahmen des Forschungsprojekts FE 70.976/2019, Stand: 21.03.2023.

Freistaats auf einigermaßen erfolgreichen Ausgang entsprechender Auseinandersetzungen aufgrund der bestehenden Verträge sehr dürftig sind.

Trauriges Fazit aus Sicht des Freistaats Bayern: das Vertragswerk kennt keinen Kostendeckel, auch gibt es keinen zwingend einzuhaltenden Fertigstellungstermin und die Planungskosten, die nahezu ausschließlich vom Freistaat zu tragen sind, darf die DB de facto in immense Höhen hochschrauben. Und was die Mitfinanzierung des Vorhabens, v.a. aber die Mitfinanzierung der Mehrkosten durch den Bund anbelangt, so ist Bayern bereits jetzt vom Wohlwollen und Wohlverhalten des Bundes abhängig.

### 2.3 Dilettieren des Vorhabenträgers DB bei Planung und Realisierung des Projektes

Beauftragt von der Staatsregierung für den Freistaat mit der Planung und Realisierung des Projektes 2. Stammstrecke wurde die DB, sie ist somit wie schon ausgeführt die Vorhabenträgerin. Die Tatsache, dass es seit bereits mehr als 20 Jahren nicht rund läuft bei Planung, Ausschreibungen und Vergabe und jetzt auch beim Beginn der Ausführung, kann niemandem der am Projekt Beteiligten und Interessierten entgangen sein. Das wahre Ausmaß an Ineffizienz, an brüchigem und fehlerhaftem Wirken der DB hat aber erst die Arbeit im Untersuchungsausschuss zu Tage gebracht.

Wir Grüne haben mit unserer Auffassung, dass das Projekt per se eine Fehlplanung darstellt, nie hinter dem Berg gehalten. Auch haben wir immer wieder auf einzelne gravierende Planungsfehler der DB bzw. verschiedener von dieser beauftragter Planungsbüros hingewiesen. Nachfolgend seien einige wenige prägnante Beispiele für Planungsfehler skizziert, wobei die ersten beiden Beispiele bereits Korrekturen erfahren haben, während die weiteren Beispiele stark in die Geschehnisse im Untersuchungszeitraum hineinspielen.

Nach der anfangs vorgestellten Konzeption sollte der unterirdisch verlaufende Teil der 2. Stammstrecke in einer Tiefe von 16 m unter der Erdoberfläche geführt werden. Das war aber völlig unrealistisch, wären doch die neuen Röhren mit zahlreichen anderen Tunnelbauwerken im Münchner Untergrund in Konflikt geraten. Also erfolgte eine Umplanung in eine Tieflage bis zu 42 m, in Konsequenz verständigte man sich dann u.a. aus Kostengründen auf den Entfall der ursprünglich vorgesehenen Stationen Arnulfpark, Maxmonument und Max-Weber-Platz.

Bis ins Jahr 2006 war Stand der Planungen im Planfeststellungsabschnitt 3, in der Kirchenstraße in offener Bauweise gegen die Grundwasserströmung („Haidhausen 1“) zu arbeiten. Das aber wäre nur mit dem Einbau von Dükern möglich gewesen, was wiederum deutlich zu aufwendig gewesen wäre. In Konsequenz gab es eine Umplanung hin zu zwei Ästen, einer zum Leuchtenbergring, der andere über den Ostbahnhof in Richtung Giesing, was wiederum u.a. eine Verschiebung des angekündigten Fertigstellungtermins von 2010 auf 2016 (Ast Leuchtenbergring) bzw. 2020 (Ast Ostbahnhof) nach sich zog.

In der Planung bis 2016 war das Bahnhofs-Bauwerk der neuen S-Bahn-Röhre für den Haltepunkt Hauptbahnhof an einer Stelle und in einer Höhenlage enthalten, welche eine deutlich zu geringe Überdeckung bei der Unterquerung des Bahnhofs der U 1/U 2 vorsah. Das Bahnhofs-Bauwerk für die neue S-Bahn-Röhre musste deshalb gegenüber der bis dato planfestgestellten Variante um 80 Meter in Richtung Westen verschoben

werden, was u.a. dazu führt, dass der Zu-/Abgang Schützenstraße (Erschließung Stachus) entfallen muss.[158]

Ebenso wie die Integrierte Gesamtlösung (IGL) und wie auch die unten genannte Kapazitätserweiterung am Leuchtenbergring, war Bestandteil der von der Staatsregierung im Juli 2019 abgesegneten Umplanungen zwischen 2016 und 2018 ein neues Rettungskonzept. Kern dieses neuen Konzeptes war der Bau einer weiteren Röhre als Fluchttunnel („Erkundungs- und Rettungsstollen", dafür Entfall von vier Rettungsschächten) über die gesamte unterirdische Strecke. Von uns seit 2011 als einer der Mindeststandards im Sicherheitskonzept benannt und gefordert, von DB und Staatsregierung aber jahrelang als unnötig bezeichnet, tauchte die Fluchtröhre aber „unverhofft" in den Unterlagen zur o.g. Planänderung am Hauptbahnhof wie in einer neuerlichen Änderung des PFA 3 („Haidhausen 4") auf. Allerdings bestritten DB und auch Staatsregierung Planungen zum Bau einer Fluchtröhre noch zu einem Zeitpunkt, als wir die Pläne längst in Händen hielten. In mehreren der Akten finden sich Unterlagen, aus denen hervorgeht, dass das neue Rettungskonzept und hier v.a. „die separate Rettungsröhre" nach Einschätzung von Vertretern der DB wie der Staatsregierung für „deutlich mehr Sicherheit" sorgt.[159] Da stellen sich dann nicht nur uns die Fragen, weshalb das „Mehr an Sicherheit" zuvor vehement bestritten wurde und ob es sich bei den ursprünglichen Planungen zu den Sicherheitsvorkehrungen nicht doch um Fehlplanungen handelte.[160]

Für den Haltepunkt Leuchtenbergring, waren lediglich fünf Gleise und damit das Fehlen einer höhenfreien Ein- und Ausfädelung vorgesehen, was im Falle der Realisierung des in der und für die NKU 2016 favorisierten Betriebskonzeptes Mitfall 6+ Fahrstraßenkonflikte und somit das Fehlen von Betriebsstabilität zur Folge gehabt hätte. Das Heilen dieses Planungsfehlers durch den Ausbau am Haltepunkt Leuchtenbergring (ein dritter Bahnsteig, damit ein weiteres Gleis, Ermöglichen höhenfreien Kreuzens) kostet, wie in Kap. 2.1 schon ausgeführt, laut DB AG preisbereinigt (d.h., den Anstieg bei den Baupreisindices herausgerechnet) 300 Millionen Euro.[161] Somit handelt es sich bei dieser Maßnahme um die kostenträchtigste der im Spitzengespräch am 02.07.2019 den Herren Dr. Markus Söder, Andreas Scheuer und Dieter Reiter von Bahnchef Dr. Richard Lutz vorgestellten und vom Ministerrat am 16.07.2019 abgesegneten Umplanungsmaßnahmen.[162]

Auch steht zu befürchten, dass sich die aktuellen Planungen an weiteren Stellen als fehlerhaft erweisen. Mit Verschieben des Haltepunkts am Hauptbahnhof gibt es nur

---

[158] Geplant worden war mit einer Überdeckung zwischen dem anfangs bergmännisch aufzufahrenden Bahnsteigtunnel für die S-Bahn und der Tunnelsohle des Bahnhofbauwerks der U1/U2 von lediglich fünf Metern und den Säulenfundamenten gar nur 1,80 Metern, was technisch kaum machbar gewesen wäre. Die Zuschlagserteilung für die Vergabeeinheit 30 (Baulos Tunnel West mit Station Hauptbahnhof) war für Juli 2017 eingeplant gewesen, konnte dann jedoch aufgrund der Zwänge zur Umplanung erst im Dezember 2018 erfolgen, also gut drei Jahre nach Veröffentlichung der Vergabebekanntmachung (02.09.2015!).

[159] Vgl. z.B. Akte Nr. 411, Blatt 5 sowie Akte Nr. 415, Blatt 4.

[160] Eine in diesem Kontext interessante Passage findet sich in Sitzungsunterlagen, gefertigt von einem Mitarbeiter des Referats 54 des StMB für den Amtschef des StMB zur Vorbereitung für eine Sitzung des Lenkungskreises. Hier heißt es: „Die von der DB vorgesehenen Planungsänderungen (Optimierungen) insbesondere im Ostabschnitt und beim Rettungskonzept legen nah, dass die ursprünglichen Planungen der DB Fehlplanungen waren. Hier hat der Freistaat ggf. Planungen mehrfach finanziert. Daraufhin sollte die DB angesprochen werden." (Akte Nr. 337, Blatt 225)

[161] Protokoll vom 20.04.2023, S. 91 – Zeugin Raczinski

[162] Als zusätzliche Kosten für die 2019 mit der Staatsregierung vereinbarten Umplanungen werden von der DB AG benannt: 200 Mio. Euro für die IGL am Hauptbahnhof, 300 Mio. Euro für die Kapazitätserweiterung am Leuchtenbergring, 200 Mio. Euro für den Erkundungs- und Rettungsstollen (dafür Entfall von vier Rettungsschächten), 100 Mio. Euro für eine weitere Bahnsteigunterführung am Ostbahnhof und 100 Mio. Euro für das Abzweigbauwerk Südast (jeweils preisbereinigt). (Vgl. z.B. Protokoll vom 20.04.2023, S. 91)

mehr einen Zugangspunkt, nämlich den am Ostkopf, der sich schnell als lästiger, wenn nicht als gefährlicher Zwangspunkt erweisen kann.[163] Nach Ansicht von Experten fehlen vier durchgehende Fahrtreppen zwischen der Bahnsteigebene (Ebene -6) und der Schalterhalle (Ebene 0), auch sind für eine Reihe von Fahrgästen bei nur einem Ausgang die Wege auf dem Bahnsteig bis zu eben diesem Ausgang relativ lang, was im Flucht-/Evakuierungsfall dramatische Auswirkungen haben kann. Aber auch bereits im Regelbetrieb steht zu erwarten, dass sich der Zu- und Abgang des Haltepunkts Hauptbahnhof als unguter Kapazitätsengpass erweist. Denn bereits die Züge dürften ungleichmäßig ausgelastet sein, in Richtung Ostbahnhof werden mehr Fahrgäste Platz in den vorderen Wägen suchen und in Richtung Westen dagegen in den hinteren Wägen. Weiteres Ungemach könnte drohen im Zusammenhang mit der vorgesehenen Trassenführung auf Höhe der Frauenkirche (Die aktuell vorgesehen Trasse befindet sich im Bereich des 45-Grad-Schüttkegels der Frauenkirche, was im Hinblick auf mögliche Setzungen durchaus risikobehaftet ist.) und dann östlich der Isar (u.a. alte Bierkeller in großer Tieflage unter der Preysingstraße, mindestens ebenso schwierige Bodenbeschaffenheit wie in den Planfeststellungsabschnitten 1 und 2).

Angemerkt sei an dieser Stelle, dass die IGL am Hauptbahnhof wesentlich mehr zuvor nicht eingeplante Maßnahmen beinhaltet, als nur die Errichtung eines Vorhaltebauwerks für eine mögliche spätere Realisierung einer U-Bahn-Entlastungsspange (U 9). Letzteres wurde bekanntlich in der jüngeren Vergangenheit immer als Grund für weiteren Zeitverzug beim Bau der 2. Stammstrecke ins Feld geführt. Nein, zur IGL gehören und gehört die schon genannte Verschiebung des neuen S-Bahn-Haltepunkts am Hauptbahnhof um 80 Meter in Richtung Westen, damit einhergehend der Entfall des Ein-/Ausstiegs Schützenstraße, das Einbringen eines Rohrschirms sowie die deutliche Erweiterung der Schlitzwandbox und damit der Baugrube in Richtung Querbahnsteig der Hbf.-Haupthalle. Diese letztgenannte Maßnahme hätte nach Aussage von DB-Experten und von externen Fachleuten auch unabhängig vom Vorhaltebauwerk für die U-Bahn gleichermaßen ausgeführt werden müssen, weil sich so der Anteil der Arbeiten in bergmännischer Bauweise deutlich verringern lässt, was v.a. im Hinblick auf die Andienung der Baustelleneinrichtungsfläche von Vorteil ist.[164] Mit dem Verweis auf die von der Landeshauptstadt gewünschte Vorhaltemaßnahme für die U 9 gelang es jedoch, von den gravierenden Planungsfehlern abzulenken.

Die eben skizzierten Schieflagen und Planungsfehler dürften wohl den meisten am Projekt 2. Stammstrecke interessierten Leuten bekannt sein. Anders dürfte es sich jedoch verhalten im Hinblick auf das Ausmaß des Dilettierens von DB und auch der Staatsregierung in der weiteren Projektvorbereitung und Projektabwicklung, wie dieses im Zuge der Arbeit des Untersuchungsausschusses in Erfahrung gebracht wurde. Die nachfolgende Aufzählung von Kritikfeldern und Kritikpunkten ist übernommen aus Stellungnahmen der vom Staatsministerium für Bau und Verkehr (StMB) eingesetzten Baubegleitung bzw. aus Schriftstücken von Mitarbeitenden des eben genannten Ministeriums, in

[163] Die S-Haltestelle der alten Stammstrecke hat zwei Zugangspunkte, nämlich einen 70 m östlich des Westkopfes und einen 140 m westlich des Ostkopfes. Gleichzeitig liegt diese Haltestelle mit elf Metern in deutlich geringerer Tiefe als der Haltepunkt der neuen Stammstrecke (41 Meter).

164 Der frühere Vorstand Netzplanung und Großprojekte der DB Netz AG, Dr. Dirk Rompf, bezeichnete beispielsweise die Erweiterung der Baugrube und der Schlitzwandbox als „technische Verbesserung, die so oder so gemacht werden sollte“. (Akte Nr. 303, Blatt 10) Und Ralf Wulf, Hauptabteilungsleiter Tiefbau in der Verwaltung der Landeshauptstadt München, erklärte: „Ich sage als Fachmann zu den DB-Kollegen: Die westliche Erweiterung hättet ihr so oder so gebraucht. Unabhängig von unserer U 9 ist sie technisch erforderlich, weil nur so sinnvoll gebaut werden kann.“ (Protokoll der Sitzung des Unterausschusses „Zukunft Stammstrecke“ vom 09.05.2023, S. 23.)

denen aber auch wiederum Feststellungen und Positionen der Baubegleitung wiedergegeben sind.

**Schwachpunkte der DB-Organisation und der Projektorganisation**

In einer Ministerratsvorbereitung hieß es: „Das Projekt ist, wie jedes andere x-beliebige Infrastrukturprojekt in Bayern, in der Organisationsstruktur der DB Netz angesiedelt (Ein 4-Mrd.-Euro-Projekt ist also formal gleichwertig angesiedelt wie ein 100.000 Euro Projekt). Jede relevante Entscheidung bedarf hierbei einer Entscheidung des Vorstands der DB Netz. Für eine Vorstandsentscheidung benötigt die DB Netz einen Vorlauf von 100 Tagen und die Zustimmung von 20 bis 30 Controlling-Organisationseinheiten. Dadurch hat der Projektleiter allein eine nur geringe Entscheidungskompetenz und ist in seiner Handlungsfähigkeit stark von anderen DB-internen Stellen (die z.T. einem Projekterfolg entgegenwirken) abhängig und dadurch eingeschränkt.“[165]

„Die DB Netz AG konzipiert derzeit die Struktur der Projektorganisation neu. Die Baubegleitung hat die Projekt- und Personalstruktur ebenfalls bewertet und kommt zu folgenden Ergebnissen: Es existieren Doppelstrukturen. Organisationseinheiten auf Querschnittsebene in den Bereichen Personal, Vertrags- und Vergabewesen, Nachtragswesen, Plankoordination fehlen oder sind unzureichend besetzt. Zwischen Funktionsbereichen der DB Netz AG sowie dem Realisierungszentrum (externer Projektsteuerer) und der DB Netz AG fehlt eine klare Verantwortungs- und Aufgabenabgrenzung.“[166]

Die Baubegleitung konstatiert in ihrem ersten Quartalsbericht 2021, „In vielen Handlungsbereichen ist die Projektsteuerung nicht effizient, wirkungsvoll oder handlungsfähig.“, „Eine proaktive Vergabesteuerung ist nicht erkennbar.“, „Es gibt kein projektweit einheitliches Nachtragsmanagement.“, „Die Kosten werden verwaltet, aber nicht gesteuert“, „Steuerungsterminpläne werden teilweise nur mit mehrmonatiger Verzögerung fortgeschrieben.“[167]

Es gibt auch Planungswirrwarr und Überlappung von Planung, Genehmigung und Bau:

Aus dem StMB wurde am 27.09.2021 konstatiert: „Für große Teile der Maßnahmen im Bereich des Hauptbahnhofes sowie im Ostabschnitt, die für die Fertigstellung und Inbetriebnahme der 2.S-Bahn-Stammstrecke zwingende Voraussetzung sind, liegen keine unterzeichneten Entwurfsplanungen in abgestimmter und aktueller Version vor. Laut Baubegleitung ist der Projektumgriff gekennzeichnet von einer Vielzahl unterschiedlicher Planungs- und Arbeitsstände (Voruntersuchung, Vorentwurf, Wettbewerbsentwurf, Entwurfsplanung, Ausführungsplanung).“[168]

Ende September 2020 wird ebenfalls aus dem StMB mitgeteilt: „Aufgrund des langen Festhaltens am kommunizierten Inbetriebnahmetermin verschachtelte die Bahn die Prozesse immer stärker. Dadurch entstand im Ostabschnitt die Situation, dass Genehmigungsverfahren eingeleitet wurden, obwohl noch keine Entwurfsplanung vorlag, die eigentlich Grundlage für die Genehmigungsplanung ist. Dies wird vermehrt zu zeitaufwendigen Tekturen und Planänderungen führen. Noch kritischer zu bewerten ist die Situation am Hbf. Hier sind bereits Baufirmen gebunden, die ihre Leistungen auf der

[165] Akte Nr. 158, Blätter 5 f., (Hintergrundinformation vom 01.10.2020 für eine Ministerratssitzung).
[166] Akte Nr. 401, Blatt 3
[167] Akte Nr. 241, Blatt 218
[168] Akte Nr. 401, Blatt 2

Basis eines Vertragsterminplans erbringen. Alle Änderungen in diesem Bauterminplan und insbesondere die großen Anpassungen (U9, ERS, integrierte Gesamtlösung) führen zu Verzögerungen und damit zu Stillstandszeiten für die Baufirmen, die erhebliche Mehrkosten verursachen werden. Die Berücksichtigung der neuen Planungen muss mit den Baufirmen verhandelt werden und wird zusätzlich zu erheblichen Mehrkosten führen, da die Leistungen aufgrund der engen technischen Verzahnung mit der bereits beauftragten Leistung nicht mehr im Wettbewerb vergeben werden, sondern freihändig als Nachtrag verhandelt werden.“[169]

Auch zur Termineinhaltung gab es frühe Anzeichen, dass die DB nicht liefern würde: In einem Vermerk des StMB vom 16.04.2021,[170] der die Erkenntnisse der Baubegleitung wiedergibt, heißt es: „Rückblickend auf die vergangenen 1,5 – 2 Jahre ist festzustellen, dass Meilensteine der übergebenen Terminplanung regelmäßig nicht eingehalten werden konnten. Die Gründe hierfür sind sehr unterschiedlich. Während bei nicht im Verantwortungsbereich der DB Netz AG liegenden Bearbeitungsdauern (z.B. Prüffristen EBA) versucht wird, mit den externen Beteiligten eine Lösung zu finden, ist bei den im Verantwortungsbereich der DB Netz AG liegenden Terminen und Meilensteinen insbesondere im Bereich „Unterirdisch West“ keine Verbesserung erkennbar. Z.B. werden Vergabeverfahren für auf dem kritischen Weg befindliche Maßnahmen oft deutlich später als vorgesehen und erforderlich eingeleitet (z.B. Medienfreimachung, Abbruch MAN-Dach).[171]

Im Ostabschnitt, der auf dem kritischen Weg liegt, setzt die DB Netz AG für das anstehende Baurechtsverfahren nach Einschätzung der Baubegleitung unrealistisch kurze Termine an. Der bisherige Verfahrensverlauf lässt erkennen, dass die seitens der DB Netz AG genannten Meilensteine sich bisher nicht als realistisch erwiesen haben und das Baurecht trotz aller Vorabstimmungen mit der Planfeststellungs- und Anhörungsbehörde deutlich später als im Terminplan dargestellt vorliegen wird.“[172]

### 2.4 Kein Gegensteuern der Staatsregierung gegen die Fehlentwicklungen des Projekts und gegen die Fehlleistungen der DB

Der Freistaat Bayern ist, wie bereits ausgeführt, Auftraggeber für das Projekt 2. Stammstrecke, er ist neben dem Bund Hauptfinanzier des milliardenteuren Vorhabens und er trägt die Finanzierungsverantwortung, d.h., er muss bei Ausfall eines oder mehrerer der anderen Geldgeber für Gesamtfinanzierung geradestehen. Vertreten wird der Freistaat in seiner Funktion des Auftraggebers für die 2. Stammstrecke durch die Staatsregierung. Von daher wäre zu erwarten gewesen und ist auch jetzt noch zu erwarten, dass die Staatsregierung sich intensiv mit dem Vorhaben befasst und für dessen Gelingen Sorge trägt. Den vom Untersuchungsausschuss beleuchteten Zeitraum betrachtend ist jedoch festzuhalten, dass sich die Staatsregierung anfangs allenfalls ganz am Rande um den Fortgang des Projektes gekümmert hat und später dann, nach Einsatz der Baubegleitung und in Kenntnis von deren Arbeitsergebnissen, nicht gegen die Schieflagen und die Fehlentwicklungen und gegen die Fehlleistungen des Vorhabenträgers DB AG gegengesteuert hat.

[169] Akte Nr. 158, Blätter 7 f.
[170] Akte Nr. 434, Blätter 1-6
[171] Akte Nr. 434, Blatt 4
[172] Akte Nr. 434, Blatt 4

Im Jahr 2016 präsentierte die DB die sog. sachgerechte Kostenermittlung zur 2. Stammstrecke, so wie dieses Projekt zu diesem Zeitpunkt geplant war. Die Staatsregierung erklärte dem Landtag gegenüber die Zahlen in der Kostenberechnung der DB - 3,18 Mrd. Euro bzw. auf 3,84 Mrd. Euro mit Risikozuschlag (jeweils nominalisiert auf das anvisierte Jahr der Inbetriebnahme 2026) - als plausibel und belastbar.[173] Nahezu zeitgleich wurde damit begonnen, an wesentlichen Planungsänderungen, bezeichnet auch als "technische Optimierungen", zu arbeiten. Diese Planungsänderungen, denen die Staatsregierung mit Beschluss des Ministerrats am 16.07.2019 dann zustimmte,[174] basierten v.a. auf Vorschlägen, die die beiden nach entsprechendem Teilnahmewettbewerb zugelassenen Bietergemeinschaften[175] im Zuge des sog. partnerschaftlichen Verhandlungsverfahrens eingebracht hatten.

Wenn jetzt seitens der Staatsregierung verkündet wird, man habe den Ansagen der DB Glauben geschenkt, dass die Umsetzung dieser Umplanungen zeit- und kostenneutral wäre,[176] dann muss der Staatsregierung entweder Dummgläubigkeit oder Unredlichkeit attestiert werden. Denn wenn Genehmigungsverfahren deutlich länger dauern, als von DB und Staatsregierung bis ins Jahr 2016 unterstellt, wenn gleichzeitig neue, zusätzliche Genehmigungen aus- und anstehen und wenn Vergabeverfahren bis zur Zuschlagserteilung gut eineinhalb Jahre mehr in Anspruch nehmen als eingeplant, dann sollte man schon davon ausgehen, dass die Argumentation mit der „Zeitneutralität" nicht trägt.

Auch sollte eigentlich nicht davon auszugehen sein, dass bei umfangreiche Vergrößern von Baumaßnahmen (Verlängerung der der Schlitzwandbox am Hauptbahnhof um 47,6 m in Richtung Westen = Vergrößerung der Fläche der Schlitzwandbox um 2.875 Quadratmeter, damit auch deutlich größere Baugrube) sowie zusätzliche, bis dato nicht eingeplante und auch nicht kostenmäßig eingerechnete Baumaßnahmen (neben dem dritten Bahnsteig am Leuchtenbergring und dem Fluchttunnel über die gesamte etwa sieben Kilometer lange unterirdische Strecke noch ein zusätzlicher Fußgängertunnel am Ostbahnhof) die ursprünglichen Kostenansätze gehalten werden können.

So wie bereits im Bau- und Finanzierungsvertrag vom 08.04.2011 (BuFV) vereinbart, wurde ein Lenkungskreis eingesetzt, dessen erste Sitzung am 12.07.2017 stattfand. In § 1 der Geschäftsordnung des Lenkungskreises, zu finden im Anhang 7 des BuFV,

---

[173] Zu dieser Kostenberechnung ließ die Staatsregierung verlautbaren, dass der von der DB ermittelte Finanzierungsbedarf von der von der Staatsregierung eingesetzten Expertengruppe als plausibel und angemessen beurteilt worden sei. Die Bieter hätten die „von der DB verlangten Festpreise für die Bauleistungen aufgrund der langen Projektlaufzeit mit nennenswerten Risikoaufschlägen versehen", Risikoaufschläge „insbesondere für unvorhergesehene Lohn- und Stoffpreisentwicklungen sowie Vertragsstrafen". Auch sei von „deutlichen Mengenmehrungen bei Baustahl, Beton, Aushub, Wasserhaltung etc. insbesondere bei den Stationsbauwerken" ausgegangen worden. (Haushaltgesetz zum Doppelhaushalt 2017/2018 des Freistaats Bayern, S. 44)

[174] Die wesentlichen Änderungen, die von Bahnchef Lutz u.a. den Herren Söder und Scheuer im Spitzengespräch am 02.07.2019 vorgestellt und vom Ministerrat dann abgesegnet waren: die IGL am Hauptbahnhof, der dritte Bahnsteig am Halt Leuchtenbergring, das neue Rettungskonzept mit dem Erkundungs- und Rettungsstollen sowie die Änderung des Trassenverlaufs im östlichen Abschnitt einschließlich der neuen Platzierung des Haltepunkts Ostbahnhof an der Friedenstraße.

[175] Bietergemeinschaft Nr. 1: Hochtief Infrastructure GmbH, Implenia Construction GmbH und Implenia Spezialtiefbau GmbH, Bietergemeinschaft Nr. 2: Wayss & Freytag Ingenieurbau AG, Max Bögl Stiftung & Co. KG, Ed. Züblin AG, Bauer Spezialtiefbau GmbH. Eine dritte Bietergemeinschaft war nicht zugelassen worden, weil sie mehrere der im Verfahren geltenden Anforderungen nicht erfüllt gehabt hätte.

[176] In einem Bericht der Staatsregierung an den Landtag war sogar von einem „Kostensenkungspotential in Höhe von 340 Mio. Euro" durch die im Verhandlungsverfahren mit den Bietern „zu vereinbarenden technischen Optimierungen" die Rede. (Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr, Aktueller Sachstand 2. Stammstrecke München, 22.11.2016, S. 3.)

heißt es unter der Überschrift „Aufgabe des Lenkungskreises“: „Der Lenkungskreis überwacht die vertragsgerechte, insbesondere zweck-, zeit- und kostengerechte Durchführung des Projektes. Der Lenkungskreis kann Beschlüsse zur Durchführung des Bau- und Finanzierungsvertrages fassen. Im Lenkungskreis werden die Vertragsparteien die projektrelevanten Informationen austauschen und die Öffentlichkeits- und Pressearbeit das Projekt betreffend koordinieren. Der Lenkungskreis berichtet dem für Verkehr zuständigen Staatsminister und dem Vorsitzenden des Vorstandes der Deutschen Bahn AG einmal jährlich und auf Wunsch in einer gemeinsamen Sitzung über Stand des Projektes.“[177]

Stimmberechtigte Mitglieder des Lenkungskreises waren und sind entsprechend der Geschäftsordnung Führungskräfte der DB, sowie als Vertreter des Freistaats Bayern, respektive der Staatsregierung, führende Mitarbeiter des StMB. In mehreren Sitzungen des Lenkungskreises waren dann auch Vertreter des Eisenbahnbundesamts und des Bundesverkehrsministeriums als (nicht stimmberechtigte) Gäste anwesend. Nach Aussagen der Zeugen Bergmann und Kutzner sollte der Lenkungskreis sich über den aktuellen Projektstand informieren, aber auch das Projekt steuern, Risiken erkennen und Gegenmaßnahmen entwickeln.[178]

Ausweislich der Sichtung der Protokolle der Lenkungskreissitzungen und ausweislich der Aussagen von Zeugen im Untersuchungsausschuss kann von Steuerung des Projektes durch den Lenkungskreis jedoch nicht die Rede sein, d.h., es wurden keine eigenen Gegen-, Optimierungs- oder Beschleunigungsmaßnahmen entwickelt und auch keine eigenen Schätzungen oder gar Berechnungen im Hinblick auf das Einhalten oder Reißen von Terminen und Kostenansätzen vorgenommen.[179] Auffällig dagegen war, dass ausgerechnet ein Vertreter des Freistaats Im Lenkungskreis, der frühere Amtschef des StMB, offensiv am Vertuschen unliebsamer Tatsachen mitwirkte. (siehe hierzu die Ausführungen in Kap. 2.6) Festzuhalten ist an dieser Stelle allerdings auch, dass dem Lenkungskreis seitens des StMB auf der einen Seite eine wichtige Rolle beigemessen wurde[180], dass es auf der anderen Seite aber wenig Gegenwind gab, wenn der Lenkungskreis mit Informationen seitens der DB kurzgehalten werden sollte.[181]

Im Mai 2019 nahm die von der Staatsregierung beauftragte Baubegleitung, [182] mehrere unabhängige Experten für Baugroßprojekte, ihre Arbeit auf. Wesentliche Aufgaben der

[177] Akte Nr. 728, Teil 2018-03-13-00540, Blatt 2.

[178] Protokoll vom 20.04.2023, S. 14; und Protokoll vom 08.05.2023, S. 76

[179] Vgl. hierzu Protokolle vom 17.04.2023, S. 13, vom 20.04.2023, S. 18 und 78, vom 08.05.2023, S. 78 und vom 12.05.2023, S. 159, sowie die Akte Nr. 613, in der die Protokolle der Sitzungen des Lenkungskreises und Präsentationen der DB AG zu diesen Sitzungen enthalten sind.

[180] Akte Nr. 28, Blatt 7: Siehe hierzu den nachfolgenden Hinweis in einem Hintergrundpapier aus dem StMB vom 20.07.2018, abgezeichnet auch von Ministerpräsident Söder, hier zu den in einer Pressekonferenz der DB vorgestellten Umplanungen am Hauptbahnhof und am Marienhof: „Gerade im Hinblick auf die bevorstehenden Entscheidungen über Umplanungen sollte die Staatsregierung ihren Einfluss nutzen. Diese im 4. Quartal zu treffenden Festlegungen sind entscheidend für den weiteren Verlauf des Projekts und sollten dem Lenkungskreis vorbehalten sein.“

[181] Akte 159, Blatt 1: Der nachfolgende Satz findet sich in einer Besprechungsnotiz zu einem Termin am 10.12.2019 in den Räumen des StMB, an dem neben Vertretern der DB AG auch mehrere Vertreter des StMB teilgenommen haben. „Herr Kretschmer stellte dar, dass die DB-Terminschiene anspruchsvoll aber machbar sei und bat darum, dass die Erkenntnisse der Baubegleitung zunächst nicht im Lenkungskreis thematisiert würden, solange sie derart unsicher und von der DB nicht validiert werden können.“ Ausweislich der weiteren Ausführungen in der eben genannten Akte gab es seitens der Vertreter des StMB zu der Aufforderung des damaligen Projekteleiters der DB AG keinen Widerspruch.

[182] Der Baubegleitung gehören an: Dr.-Ing. Wolfgang Rauscher, EDR, zuständig für Gesamtkoordination und Baucontrolling Mitte, Herr. S., EDR, zuständig für Gesamtkoordination, Dr. Ing. Ulrich Baumgärtner, Dr.

Baubegleitung waren und sind die Verifizierung der von der DB an die Staatsregierung übermittelten Informationen, die Prüfung von Vergabe- und Vertragsunterlagen, die Kontrolle der Projektkosten und auch der Termineinhaltung sowie ganz generell die organisatorische Unterstützung des StMB bei dessen Projektbegleitung.[183] In von der Baubegleitung selber formulierten Überschriften zusammengefasst lauten die Aufgaben der Baubegleitung: „Transparenz im Projekt Verifikation Informationen (Double Check), Qualitätssicherung (insb. Termine, Kosten, Projektorganisation und -umsetzung)".[184]

Soweit feststellbar leistete die Baubegleitung im Rahmen ihrer Möglichkeiten gute Arbeit. Bereits relativ zeitnah nach Aufnahme der Tätigkeit wurde auf Schieflagen in Projektorganisation und Projektumsetzung hingewiesen (vgl. hierzu die Ausführungen in Kap. 2.3). Und bereits in ihrer Ergebnisvorstellung am 08.11.2019 hatte die Baubegleitung prognostiziert, dass sich die Inbetriebnahme um mindestens fünf Jahre nach hinten verschieben wird,[185] und in der Ergebnisvorstellung am 10.03.2020 wies die Baubegleitung darauf hin, dass sich die Gesamtkosten um etwa eine Milliarde Euro erhöhen würden.[186] In den folgenden Ergebnisvorstellungen wurden dann diese Zahlen kontinuierlich nach oben korrigiert.[187]

Allerdings hatte die Baubegleitung ausweislich der Aktenlage wie auch ausweislich der Aussagen von Zeugen im Untersuchungsausschuss mit großen Schwierigkeiten im Hinblick auf das Erlangen von Informationen durch die DB, wie auch insgesamt in der Kommunikation mit dem Vorhabenträger zu kämpfen.

So erklärte der Zeuge Dr. Rauscher im Untersuchungsausschuss: „wir hatten in den ersten zwei, drei Jahren schon oft das Gefühl, dass quasi von Bahnseite bewusst verhindert wird, dass Informationen an uns weitergehen. In den Detailgesprächen haben die Kollegen öfter erzählt, dass Informationen bei der Bahn da sind, die sie aber nicht bekommen. Das gilt sowohl für das Thema Termine und Kosten."[188]

„Wir haben also nie Gesamtterminpläne oder Gesamtkostenprognosen gefunden, sondern das war für uns sozusagen immer der Heuhaufen, in dem wir immer zu jedem Los die eine oder andere Nadel gefunden haben, die uns dann die Möglichkeit gegeben hat, gezielt nachzufragen oder Dinge entsprechend selber zu bewerten."[189]

Gleichlautende Botschaften kamen vom Zeugen Dr. Baumgärtner:

„Die Bahn füttert die Baubegleitung jetzt nicht gerade mit Informationen und unterstützt sie nicht gerade. Das muss man sagen."[190]

„Es war immer wieder Thema, dass die Daten der Deutschen Bahn einfach ungeeignet sind und eigentlich nur – Ich würde sagen, auf mich hat es den Eindruck einer Beschäftigungstherapie gemacht, sozusagen: Wir geben denen etwas, damit sie sich erst mal daran abarbeiten können, aber keine Informationen haben. … Also ich habe von den

Baumgärtner GmbH, zuständig für Kostenkontrollsystem, Herr C., LC + P Bauconsult, zuständig für Baucontrolling West und Herr R., Turner & Townsend, zuständig für Baucontrolling Ost.

[183] Vgl. Akten Nr. 195, Blatt 3; Nr. 196, Blatt 3; Nr. 197, Blatt 3; Nr. 198, Blatt 3; Nr. 199, Blatt 3

[184] Präsentation von Dr. Rauscher (auch Zeuge im Untersuchungsausschuss) in der Sitzung des im Unterausschusses *Zukunft Stammstrecke* vom 14.02.2022, Blatt 3.

[185] Vgl. Akte Nr. 408, Blatt 1

[186] Vgl. ebd., Blatt 3

[187] Vgl. ebd., Blätter 4 ff.

[188] Protokoll vom 24.03.2013, S. 94

[189] Ebd., S. 96.

[190] Ebd., S. 130.

anderen Baubegleitungen gehört, dass die Deutsche Bahn nicht mehr alle Unterlagen in dieses Dokumentenmanagementsystem einstellt, weil dummerweise die Baubegleitung halt doch was in diesem großen Haufen von Dokumenten gefunden oder wiederholt Sachen gefunden hat, die der Bahn dann unangenehm waren."[191]

Und anders als von manchen der Beteiligten Glauben gemacht werden sollte und soll, beschränkte sich die Blockadehaltung der DB gegenüber keineswegs auf die ersten Monate des Wirkens der Baubegleitung, was die folgenden Zeilen aus einer „Brandmail" des Zeugen Dr. Baumgärtner an den Zeugen Graf aus dem StMB vom 13.07.2022 belegen: „Zwischen dem 11.03.2022 und heute – also über einen Zeitraum von vier Monaten – konnten leider nur vier einstündige Videokonferenzen stattfinden, nämlich am 08.04.22, 22.04.22, 05.05.22 und 13.05.22. Danach gab es weitere Versuche, neue Termine zu vereinbaren (z.B. für den 03.06.22 und den 01.07.22). Beide Termine wurden sehr kurzfristig seitens der Bahn abgesagt. Meine Hinweise, dass ich mir nicht vorstellen kann, dass wir auf diese Weise in absehbarer Zeit zu einem belastbaren Ergebnis – wenigstens für den Teil Marienhof – kämen und deshalb die Intensität und Frequenz unserer Besprechungen wesentlich erhöhen müssen, haben seitens der Bahn keine Veränderungen ausgelöst. … Ich habe den Eindruck gewonnen, dass die Brisanz der Datenübergabe in einer geeigneten Datenstruktur den Beteiligten seitens der Bahn nicht bewusst ist. Vielleicht könnten Sie Herrn Kruschinski die Situation aus Sicht des Freistaats nochmals näherbringen."[192]

Aufgabe der Staatsregierung, konkret der Beamten im StMB als Handelnde für den Auftraggeber Freistaat Bayern, wäre es nun gewesen, die Auftragnehmerin DB zu einer Verhaltensänderung zu bringen. Diesbezüglich gab es aber nur allenfalls zögerliche Ansätze. Erklären lässt sich diese Zögerlichkeit der verantwortlichen Mitarbeitenden im StMB u.a. mit der fatalen Weisung der Staatskanzlei aus dem Dezember 2020, die DB nicht mehr auf einen abgestimmten Sachstand zu drängen, und nicht mehr auf das Stattfinden eines Spitzengesprächs zu insistieren (Siehe hierzu die Ausführungen im folgenden Kapitel).

### 2.5 Die schädliche Maßgabe der Staatskanzlei an das Verkehrsministerium, die DB nicht auf einen abgestimmten Sachstand zu drängen, und die Bundestagswahl 2021

Am 16.12.2020 überraschte der Zeuge Röhrig, zu diesem Zeitpunkt Leiter des Referats Schienenverkehr im StMB, wohl die meisten mit dem Thema 2. Stammstrecke befassten Mitarbeitenden im StMB mit einer Mail an einen großen Verteiler, in der als neue Maßgabe der Staatskanzlei übermittelt wurde, man solle die DB nicht mehr drängen und auch nicht mehr auf ein Spitzengespräch insistieren.[193] Galt bis dato die Ansage, die DB zum Herbeiführen eines abgestimmten Sachstands und auch zur Zusage zu

[191] Ebd., S. 138 f.

[192] Akte Nr. 160, Blätter 2 f.

[193] Akte 504, Blatt 1: Mail vom 16.12.2020: „Liebe Kolleginnen und Kollegen, in Absprache mit dem Ministerbüro habe ich bei der StK die Haltung zum angedachten Spitzengespräch zur 2. Stammstrecke erfragt: Innerhalb der StK hat eine umfassende Befassung und Abstimmung der Thematik stattgefunden. Auch die Risiken einer Verzögerung der Klärung durch ein Spitzengespräch wurden in den dortigen Überlegungen berücksichtigt. Zunächst hatte die StK auf die Herstellung eines mit der DB abgestimmten Sachstands gedrängt; dies war bekanntlich aufgrund der Haltung DB nicht erfolgreich. Neue Maßgabe der StK ist nun, die DB bis auf Weiteres nicht mehr zu drängen, insbesondere auch nicht mehr auf ein Spitzengespräch zu insistieren. Nachfragen sollten reaktiv und dilatorisch behandelt werden." Mit freundlichen Grüßen Sebastian Röhrig, Leiter der Referatsgruppe Schienenverkehr.

einem zeitnahen Spitzengespräch zu veranlassen,[194] so wurde jetzt von der Staatskanzlei abrupt das Gegenteil verfügt.

Beginnend ab dem 10. Sachstandsbericht des Referats 54 des StMB zur 2. Stammstrecke vom 22.12.2020 und endend mit dem 73. und letzten Sachstandsbericht vom 03.03.2022 findet sich in den wöchentlichen Berichten,[195] deren Adressaten zuvorderst die Staatsministerin Kerstin Schreyer/später dann Staatsminister Christian Bernreiter sowie der jeweilige Amtschef des StMB waren,[196] gleich mehrmals der Verweis auf die Maßgabe der Staatskanzlei, manches Mal auch als Vorgabe bezeichnet.[197] Gleichzeitig beinhaltet jeder der benannten Sachstandsberichte Ausführungen, die durchaus als kritische Auseinandersetzung mit der Maßgabe zu bezeichnen sind.

So heißt es beispielsweise bereits im 10. Sachstandsbericht vom 22.12.2020 unter der Überschrift „Weiteres Vorgehen“: „Nach von der Staatskanzlei zunächst übermittelten Informationen an das StMB sei dort festgelegt wurden, dass die DB bis auf Weiteres nicht mehr zu drängen ist, insbesondere auch nicht mehr auf ein zeitnahes Spitzengespräch. Unmittelbar nachgehend wurde des StMB darüber informiert, dass – im Zusammenhang mit einer Sachstandsanfrage des Oberbürgermeisters der Landeshauptstadt München – eine erneute Bewertung des Sachverhaltes hinsichtlich eines zeitnahen Spitzengesprächs stattfindet. Von Fachseite wird in diesem Zusammenhang ausdrücklich darauf hingewiesen, dass auf lange Sicht weder die Medien noch die Opposition ein „Auf-Zeit-Spielen“ tolerieren werden. Auch das Schreiben von OB Reiter vom 7.12.2020 zeigt, dass auch die LHM erwartet, eng informiert zu werden. Freistaat und Bund müssen zeitnah Klarheit über die weitere Finanzierung der 2. Stammstrecke erlangen. Zudem birgt das Hinausschieben weiterer Entscheidungen (Gegensteuerungsmaßnahmen) ein hohes Risiko, dass die 2. Stammstrecke noch später in Betrieb gehen und noch teurer werden könnte. Dies ist im Hinblick auf die wirtschaftliche und sparsame Verwendung von öffentlichen Mitteln zu vermeiden. Dies gilt umso mehr vor dem Hintergrund der derzeitigen Überprüfung der 2. Stammstrecke durch den Obersten Rechnungshof. Des Weiteren muss die DB Ausschreibungen von Bauleistungen vornehmen. Die darin enthaltenen Zeitpläne lassen herauslesen, dass eine IBN erst deutlich später als Ende 2028 erfolgen wird. Zurückliegende Erfahrungen zeigen, dass dies von den Projektgegnern (u.a. MdL Dr. Runge) aufgegriffen und an die Öffentlichkeit gebracht wird.“[198]

Auch findet sich immer wieder der Hinweis darauf, dass das Befolgen der Maßgabe das Weiterkommen bei den Verhandlungen zum sog. 5. Nachtrag des BuFV bremst, dessen Abschluss bereits für 2019 angekündigt war und in dem bekanntlich die Regularien zur

---

[194] Vgl. hierzu bspw. Akte Nr. 400, Blatt 1

[195] Vgl. Akte 145, Blätter 208, 243, 721, 938, 946, 960, 967, 1299.

[196] Protokoll vom 08.05.2023, S. 11: „Zeuge Christoph Sigl: *Wie gesagt, es gab wöchentliche Sachstandsberichte, die in Papierform in die Ministerratsmappe der Ministerin gelegt worden sind*.“ Ebd., S. 66 f.: „Vorsitzender Bernhard Pohl (FREIE WÄHLER): *An wen gingen die?* Zeuge Frank Kutzner: *An die Hausspitze?* Vorsitzender Bernhard Pohl (FREIE WÄHLER): *Also an die Ministerin?* Zeuge Frank Kutzner: *An die Ministerin* Vorsitzender Bernhard Pohl (FREIE WÄHLER): *An wen noch?* Zeuge Frank Kutzner: *Über den Zeichnungsweg, sprich Abteilungsleitung, Amtschef, Ministerbüro, Ministerin.“*

[197] Akte Nr. 145, Blatt 203: Fahrplan 2. Stammstrecke - 10. Sachstandsbericht (KW 52) vom 21.12.2020: Ab dem Sachstandsbericht vom 22.10.2020 heißt es in der Tabelle: „Neue Maßgabe der Staatskanzlei für das StMB ist es, die DB bis auf weiteres nicht mehr zu drängen, insbesondere nicht mehr auf ein Spitzengespräch zu insistieren.“ Und ab dem 17. Sachstandsbericht findet sich jeweils folgender zusätzlicher Eintrag in den Tabellen: „Nach nochmaliger Sachverhaltsprüfung Information der Staatskanzlei, dass es bei der bisherigen Vorgabe bleibt (kein Insistieren auf Spitzengespräch oder Drängen auf abgestimmten Sachstand).“ (hier zitiert aus Akte Nr. 145, Blatt 1299, Fahrplan 2. Stammstrecke - 73. Sachstandsbericht (KW 09) vom 03.03.2022.)

[198] Akte Nr. 145, Blätter 208 f., Fahrplan 2. Stammstrecke 10. Sachstandsbericht (KW 52) vom 21.12.2020.

Baubegleitung und damit die Verpflichtungen der DB zur Weitergabe von Informationen an Selbige vereinbart werden sollte.[199] So heißt es im 58. Sachstandsbericht (KW 47) vom 18.11.2021: „Seitens der Staatskanzlei wurde dem StMB vorgegeben (16.12.2020/28.01.2021), die DB bis auf Weiteres nicht mehr auf die Herstellung eines abgestimmten Sachstandes/Spitzengespräch zu drängen. Verhandlungen zum 5. NT BuFV können daher bis auf Weiteres nur in Teilaspekten fortgesetzt werden.“[200]

Trotz aller Kritik an der Maßgabe hat man sich seitens des StMB an die Ansage aus der Staatskanzlei gehalten und fortan die „Thematik reaktiv behandelt“. So heißt es beispielsweise im 59. Sachstandsbericht vom 25.11.2021: „Entsprechend der Vorgabe der Staatskanzlei, die DB bis auf Weiteres nicht mehr zu drängen, insbesondere auch nicht mehr auf ein zeitnahes Spitzengespräch zu insistieren, wurde die Thematik mit Hinweis auf bestehende Bedenken (nicht mögliche aber notwendige Klärung der weiteren Finanzierung des Projektes; Risiko weiterer Kostensteigerungen/Verzögerungen durch Hinausschieben von Gegensteuerungsmaßnahmen; Risiko unkontrollierter Information der Öffentlichkeit durch in öffentlichen Ausschreibungen hinterlegter Zeitpläne, Informationsinteresse von Opposition/Medien/LHM) reaktiv behandelt.“[201] In den Akten finden sich zudem an vielen weiteren Stellen Belege dafür, dass man sich im StMB bis Mitte März 2022 der Weisung der Staatskanzlei, die DB nicht mehr auf einen abgestimmten Sachstand zu drängen, gefolgt ist.[202]

Da stellt sich nun die Frage nach der Motivation der Verantwortlichen in der Staatskanzlei für das Ersinnen und das Übermitteln der Maßgabe vom 16.12.2020 an das fachlich zuständige StMB. In mehreren Akten finden sich Unterlagen aus der Staatskanzlei, die zur Beantwortung dieser Frage eher deutliche Hinweise, dann nur Anhaltspunkte liefern. Stichworte, welche immer wieder in den Unterlagen auftauchen sind „Bundestagswahl“ und „kein Gewinnerthema“. So hieß es bereits in einem Vermerk vom 25.09.2020 zu einem möglichen Spitzengespräch zur 2. Stammstrecke: „Teilnahme StK fachlich nicht empfehlenswert: Kein ‘Gewinnerthema‘“.[203]

Und in einem Vermerk vom 23.12.2020, vom Zeugen Beier, dem Verfasser dieses Vermerks, dann im Untersuchungsausschuss als „Nullum“ bezeichnet, was bedeuten würde, dass der Vermerk nicht die „ganze Zeichnungsleiter hoch“ gelaufen sei,[204] heißt es: „Derzeitige politische Linie StK sieht demgegenüber „dilatorische Behandlung" bis nach der Bundestagswahl vor“.[205] Bei dieser Formulierung handelt es sich aber nicht um eine Empfehlung und auch sicherlich nicht um eine Phantasterei des Verfassers des Vermerks, nein es wird schlicht ein aktueller Sachstand vorgetragen. Und auf der

[199] Vgl. Akte Nr. 399, Blatt 1

[200] Akte Nr. 145, Blatt 934, Fahrplan 2. Stammstrecke – 58. Sachstandsbericht (KW 47) vom 18.11.2021.

[201] Akte Nr. 145, S. 967, Fahrplan 2. Stammstrecke – 59. Sachstandsbericht (KW 48) vom 25.11.2021.

[202] Akte Nr. 469, Blatt 1: So schrieb der schon genannte Zeuge Sebastian Röhrig am 17. Dezember 2020, also bereits einen Tag nach Übermittlung der Maßgabe, in einer Mail an mehrere seiner Kollegen im StMB: „Liebe Kollegen, habe eben mit Herrn Sigl u.a. über die 2. Stammstrecke sprechen können: Die Haltung der Staatskanzlei ist für uns maßgeblich, weil „dort der Ball liegt“. Allerdings sollen wir uns gegenüber der DB natürlich konstruktiv zeigen und das Projekt gemeinsam vorantreiben, auch wenn wichtige Fragen vorerst ungeklärt bleiben.“ (Akte 497, Blatt 1.) Und der Leiter des Referats 54, S-Bahnen, Bahnausbau München, im StMB, der Zeuge Frank Kutzner, formulierte in einer Mail vom 18.03.2022 an Kollegen: „Mal sehen, ob aus der StK nun neue Aktivitäten kommen, die DB zu zeitnahen Aussagen zu drängen.“

[203] Akte Nr. 56, Blätter 2 und 5

[204] Vgl. Protokoll vom 15.05.2023, S. 123 ff. – Zeuge Beier: Den zuständigen Ministerialdirektor hatte der Vermerk ausweislich dessen handschriftlicher Bemerkung „Vermerk scheint überarbeitungsbedürftig“ aber schon erreicht. (Vgl. auch Akte Nr. 18, Blatt 8)

[205] Akte Nr. 18, Blatt 2

nächsten Seite findet sich dann folgender Satz: „Es ist politisch zu entscheiden, ob an der dilatorischen Vorgehensweise festgehalten wird.“[206]

Auch finden sich in mehreren Akten Vermerke, in denen unter der Überschrift „Handlungsoptionen des Freistaats“ kurz Inhalte für eine „Aktive Behandlung“ und eine „Reaktive Behandlung“ skizziert werden, wobei die Ausführungen zur sog. aktiven Behandlung der Thematik von einem Mitarbeitenden der Staatskanzlei auf einer der höheren Stellen der Zeichnungsleiter handschriftlich durchgestrichen sind. Nicht durchgestrichen dagegen die „Reaktive Behandlung“. Hierzu heißt es: „Thema könnte ggf. möglichst aus Bundestagswahlkampf herausgehalten und aktiv erst ab Herbst 2021 angegangen werden. Für den Fall der öffentlichen Auseinandersetzung in den Medien, kann BY auf Verantwortung der DB verweisen.“[207]

In der Berichterstattung mehrerer Tageszeitungen wird der nachfolgende Satz aus einer Mail des Büroleiters von Staatskanzleiminister Dr. Florian Herrmann zu einem Gespräch mit Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer vom 30.11.2020 zitiert: "Man war sich einig, dass MPr sich zu dem Thema nicht äußern sollte, man will das Ganze, dilatorisch' behandeln bis nach der Bundestagswahl."[208] Auszugehen ist davon, dass nicht der Büroleiter sondern Staatminister Dr. Florian Herrmann der Gesprächspartner des Bundesministers war. Einen Hinweis darauf, dass die Initiative zur Verschiebung des Spitzengesprächs und damit auch zur Abstimmung des Sachstands eher von der Staatskanzlei als vom Bundesverkehrsministerium ausgegangen ist, liefert ein Vermerk aus der Staatskanzlei, betitelt mit „2. S-Bahn-Stammstrecke: Vorbereitung für Bahngipfel 22.10.2020.[209] In diesem Vermerk sind dann das genannte Datum in der Überschrift sowie die aus den Seiten 1 und 2 nachfolgenden Ausführungen zu einem Spitzengespräch bzw. zu einem Bahngipfel handschriftlich durchgestrichen und auch mit dem handschriftlichen Verweis „verschieben“ versehen worden.[210] Abgezeichnet worden war der Vermerk, der in seiner ursprünglichen Form am 13.10.2020 verfasst worden war, vom Staatskanzleiminister wie auch vom Büro des Ministerpräsidenten (hier mit Stempel) mit Datum vom 15.10.2020,[211] also mehrere Wochen vor dem o.g. Gespräch mit dem Bundesverkehrsminister und auch mehrere Wochen bevor das StMB in Kenntnis gesetzt worden war, dass nicht mehr auf das zeitnahe Stattfinden eines Spitzengesprächs gedrängt werden sollte.

Zurück zur Maßgabe der Staatskanzlei vom 16.12.2020: Zahlreiche der befragten Zeugen aus der Staatkanzlei wie aus dem StMB erklärten vor dem Untersuchungsausschuss, von dieser Maßgabe nichts gewusst zu haben, was im Falle eines großen Teils der hierzu befragten Zeugen schlicht nicht glaubwürdig ist. So erklärte beispielsweise die Zeugin Frau Staatsministerin a.D. Kerstin Schreyer gegenüber dem Untersuchungsausschuss, die Maßgabe nicht gekannt zu haben.[212] Allerdings war, wie ausgeführt, der wöchentliche Sachstandsbericht zur 2. Stammstrecke des Referats 54 des StMB, in dem durchgehend auf die Maßgabe eingegangen wurde, originär an die Staatsministerin adressiert. Auch gab es mit Mail vom 23.12.2020, also bereits wenige Tage nach Übermittlung der Maßgabe, eine „von Frau Staatsministerin gebilligte Stellungnahme“

[206] Ebd., Blatt 3

[207] Akte Nr. 33, Blatt 4: Bezug genommen auf und in Teilen auch zitiert aus einem Vermerk vom 22.01.2021

[208] Dirk Walter: Söder und die 2. Stammstrecke: „Die Bahn hat nicht geliefert“, in: Münchner Merkur vom 15.06.2023 und Klaus Ott: Milliardendesaster zweite Stammstrecke: Geheimakte bringt Söder in Erklärungsnot, in Süddeutsche Zeitung vom 18.06.2023.

[209] Akte Nr. 65

[210] Akte Nr. 65, Blätter 1 f.

[211] Vgl. ebd., Blatt 7

[212] Protokoll vom 06.06.2023, S. 98 f. – Zeugin Schreyer

des StMB an die Staatskanzlei, in der man sich seitens des StMB kritisch mit der Verschleppung des Herbeiführens eines abgestimmten Sachverhalts auseinandersetzte und trotz der anderslautenden Maßgabe der Staatskanzlei bei dem Vorschlag blieb, der Ministerpräsident möge zeitnah zu einem Spitzengespräch einladen.[213]

Und dass die Spitze der Staatskanzlei, allen voran der Ministerpräsident und Staatsminister Dr. Florian Herrmann die Maßgabe aus Ihrem Haus nicht gekannt haben wollen,[214] das ist schlicht jenseits unserer Vorstellungswelt. Ein Mitarbeiter der Staatskanzlei, Leiter des Spiegelreferats zum StMB, übermittelt seinem Vorgänger, der jetzt als Leiter des Referats Schienenverkehr im StMB wirkt, als neue Maßgabe aus der Staatskanzlei, fortan die Füße stillzuhalten, nicht mehr auf einen abgestimmten Sachstand und nicht mehr auf ein Spitzengespräch bei der DB zu drängen. Diese Maßgabe stößt im StMB auf Erstaunen, aber auch auf große Bedenken, sie wird von den Mitarbeitenden im StMB jedoch befolgt („Thema wird fortan reaktiv behandelt", „der Ball liegt bei der Staatskanzlei"). Und diese Maßgabe, die über mehr als ein Jahr lang gilt, soll von einem Referatsleiter in der Staatskanzlei allein ersonnen und dem StMB erteilt worden sein. Befragt nach seiner Kenntnis vom eigentlichen Urheber der Maßgabe und von den Gründen und Hintergründen des Erteilens der Maßgabe antwortete der Zeuge Sebastian Röhrig aus dem StMB, der zwischen September 2017 und August 2020 verschiedenen Posten in der Staatskanzlei bekleidete (u.a. eben auch Leiter des Spiegelreferats zum StMB), er könne sich nicht erinnern, ob er diesbezüglich nachgefragt hätte, aber er würde ja die Abläufe kennen. Und der direkte Übermittler der Maßgabe hätte ja erklärt, dass „eine umfassende Befassung und Abstimmung der Thematik innerhalb der Staatskanzlei stattgefunden habe". [215] Schenkt man nun den Aussagen vieler Zeugen, insbesondere des Zeugen Ministerpräsident Dr. Markus Söder, Glauben, dann hat der Referatsleiter in der Staatskanzlei eigenständig die umfassende Befassung und Abstimmung mit sich selbst vorgenommen, die Maßgabe ersonnen und dem StMB eigenverantwortlich aufgetragen.

Als Fazit bleibt festzuhalten, dass die Staatskanzlei mit ihrer Maßgabe, die ja nichts anderes als das Ausbremsen der Bemühungen um einen abgestimmten Sachstand zur Entwicklung von Kosten und Zeiten und um das Schaffen von Transparenz insgesamt zur Folge hatte, dem Projekt schweren Schaden zugefügt hat. Die Verhandlungen zum sog. 5. Nachtrag zum BuFV, mit dem ja auch die Rolle der Baubegleitung gestärkt hätte werden sollen, kamen nicht voran, mögliche Gegensteuerungsmaßnahmen gegen die immer gravierenderen Fehlentwicklungen des Projekts wurden nicht ergriffen und wichtige Fragen der weiteren Finanzierung konnten nicht geklärt werden.[216] Die Tatsache, dass die Staatsregierung jetzt das deutlich verspätete Schaffen von Transparenz für

---

[213] Akte Nr. 457

[214] Vgl. hierzu die Protokolle vom 26.05.2023, S. 44 f. – Zeuge F. Herrmann, und vom 15.06.2023, S. 63 – 69 und S. 146 f. – Zeuge Söder. Auf die Befragung von Frau Staatsrätin G. wurde angesichts des dichten Programms, der zahlreichen anderen Zeugen und des knappen dem Untersuchungsausschuss zur Verfügung stehenden Zeitbudgets verzichtet.

[215] Protokoll vom 21.04.2023, S. 107 f.: „Abg. Dr. Martin Runge (GRÜNE): *Und haben Sie da nachgefragt: Was ist die Begründung, und von wem haben Sie das sozusagen aufgetragen bekommen?* Zeuge Sebastian Röhrig: *Ich kann mich nicht erinnern, dass ich da genauer nachgefragt habe. Aber nachdem ich die Abläufe in der Staatskanzlei kenne, war das vielleicht auch nicht erforderlich. Er hatte ja unter anderem auch mitgeteilt, wie auch hier in dem Mail steht, dass ja eine umfassende Befassung und Abstimmung der Thematik innerhalb der Staatskanzlei stattgefunden habe*."

[216] Akte Nr. 2, Blatt 4: In Konsequenz verfügte beispielsweise das EBA im Februar 2022 wegen unklarer Lage der Durchfinanzierung in Verbindung mit den geänderten Rahmenbedingungen (gemeint waren damit wohl die sich abzeichnenden Kostensteigerungen in Milliardenhöhe) einen Auszahlungsstopp für die Bundesmittel (einschließlich der vom Freistaat Bayern vorfinanzierten Bundesmittel, die sich zu diesem Zeitpunkt auf 269 Mio. Euro beliefen).

Landtag und Öffentlichkeit mit dem Fehlen belastbarer Zahlen begründet, gleichzeitig aber mit der Maßgabe aus der Staatskanzlei eben das Herstellen eines abgestimmten Sachstandes, wozu dann auch die belastbaren Zahlen gehören, über viele Monate ganz bewusst verhindert wurde, dient auch nicht gerade der Beförderung der Glaubwürdigkeit der Staatsregierung.

### 2.6 Verheimlichen und Vertuschen unliebsamer Tatsachen – selbst der Landtag wird von der Staatsregierung angelogen

Tricksen und Täuschen, Vertuschen, Fälschen und Lügen, das kennzeichnet das Vorgehen der Protagonisten der 2. Münchner S-Bahn-Stammstrecke in ihrem Bestreben, dieses milliardenteure Verdrussprojekt voranzubringen. Staatsregierung und DB verkündeten gegenüber Landtag und Öffentlichkeit immer wieder Unwahrheiten zur Kostenentwicklung und zu Planungs- und Bauzeiten, somit zum möglichen Zeitpunkt von Fertigstellung und Inbetriebnahme. Falsche Daten und Zahlen wurden nachweislich bewusst präsentiert, d.h. Parlament und Öffentlichkeit wurden angelogen. Das Vertuschen von unliebsamen Fakten und, schlimmer noch, das Verbreiten von Unwahrheiten, das kennzeichnet die Kommunikation der Staatsregierung zur 2. Stammstrecke gegenüber Landtag und Öffentlichkeit nun schon seit gut 20 Jahren. Wir haben diesen zugegebenermaßen harten Vorwurf seit Jahren vorgetragen und auch an vielen Beispielen belegt. Die Arbeit im Untersuchungsausschuss lieferte weitere Belege für das unselige Wirken von DB und Staatsregierung, auch ließ sich mehr und mehr erkennen, wie gezielt und systematisch hier teilweise vorgegangen wurde.

Allein schon die Tatsache, dass die Staatsregierung nicht von sich aus den Landtag über ihre Kenntnisse von Kostensteigerungen in Milliardenhöhe und weiteren gravierenden Zeitverzug, was Fertigstellung und Inbetriebnahme der 2 Stammstrecke anbelangt, informiert hat, ist kritikwürdig, ja war und ist auch nicht hinnehmbar. Der Landtag ist der Haushalts-Gesetzgeber und der Anteil an den Gesamtkosten des Vorhabens, den der Freistaat Bayern zu tragen hat, ist nicht nur in absoluten Zahlen, sondern auch in Relation zu den Finanzierungsbeiträgen von Bund, DB und Landeshauptstadt München mehr und mehr angestiegen.

Mit Mail vom 01.09.2020 informierte das StMB die Staatskanzlei, dass die Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke „sich nach Einschätzung der Fachexperten um fünf Jahre auf Dezember 2033 verschieben würde und dass die Fachexperten die Gesamtkosten des Projekts „auf ca. 5,2 Mrd. (inkl. Risiken)“ schätzen würden. Die DB würde intern „aktuell ca. 4,3 Mrd. (inkl. Risiken)“ prognostizieren.[217] Mit den „Fachexperten“ waren die Mitglieder der von der Staatsregierung beauftragten Baubegleitung gemeint. Diese Mail vom 01.09.2020 war die Antwort des StMB auf eine Mail der Staatskanzlei vom 17.08.2020, in der das StMB um „eine aktuelle umfassende Sachverhaltsdarstellung (insb. Probleme/Verzögerungen bei der Realisierung, Zeitpläne, Kosten, Ursachen, getroffene/mögliche Maßnahmen etc.) mit einer Bewertung/Einschätzung der Situation“[218] zur Vorbereitung eines Gesprächstermins des Ministerpräsidenten am 09.09.2020 gebeten worden war.

Mit Mail vom 23.12.2020 übermittelte das StMB dann folgende Nachricht an die Staatskanzlei: „Die DB informierte am 25. September 2020 auf Arbeitsebene das StMB, dass sich die Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke München vsl. um sechs Jahre

[217] Vgl. Akte Nr. 435, Blätter 4 f.
[218] Ebd., Blatt 3.

auf Ende 2034 verschieben wird. Dies wurde von der DB am 30.2020 in einem Fachgespräch nochmals bestätigt. Eine Neubewertung der Investitionskosten stellte die DB für Ende November in Aussicht. Fachexperten des StMB erwarten, dass die Kosten um mind. 1,4 Mrd. Euro von bisher 3,8 Mrd. Euro auf voraussichtlich mindestens 5,2 Mrd. Euro steigen könnten."[219]

Gut ein Jahr später wurden dann noch einmal deutlich höhere Projektkosten und ein um weitere Jahre nach hinten verschobener Fertigstellungstermin in der Staatsregierung diskutiert. So werden in einem Vermerk aus dem StMB, betitelt mit „Aktuelle Kostenermittlung der Baubegleitung des Freistaats Bayern vom 11.11.2021", die geschätzten „Gesamtkosten der 2. S-Bahn-Stammstrecke auf 5,9 Mrd. Euro (Basiskosten mit Preisbasis 2021) + 1,2 Mrd. Euro (Risiken) + 1,4 Mrd. Euro (Teuerung) = 8,5 Mrd. Euro (mutmaßliche Endkosten zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme)"[220] benannt – als Inbetriebnahmetermin würde die Baubegleitung von Ende 2037 ausgehen.[221] Und nachfolgend heißt es im Wortlaut: „Seitens der DB liegen offiziell noch keine Aussagen vor, da die DB ihre neuen Zahlen im geplanten Spitzengespräch zwischen Herrn MPr und Herrn Pofalla (Vorstand DB AG) exklusiv präsentieren möchte. Allerdings schätzt die DB die Zahlen der Baubegleitung als durchaus realistisch ein."[222]

Seitens der Zeugen des Untersuchungsausschusses aus der Staatsregierung, allen voran Ministerpräsident Dr. Markus Söder, Staatskanzleiminister Dr. Florian Herrmann und Verkehrsminister Christian Bernreiter wurde und wird jetzt immer wieder darauf verwiesen, man habe Landtag und Öffentlichkeit nicht über die unschönen, ja dramatisch schlimmen Entwicklungen zu Kosten und Zeiten informieren können, weil es hierzu keine belastbaren Zahlen gegeben hätte.[223] Dem ist allerdings entgegen zu halten, dass es bereits vor Jahren klar und auch der Staatsregierung bewusst war, dass die gegenüber Landtag und Öffentlichkeit verkündeten Zahlen, 2016 zu den Kosten und 2019 zum Fertigstellungs- und Inbetriebnahmetermin, Makulatur waren und dass sich die Kosten um mehrere Milliarden Euro erhöhen und der Termin einer möglichen Inbetriebnahme um mehrere Jahre weiter nach hinten verschieben würden. Pflicht der Staatsregierung wäre es somit gewesen, diesbezüglich auch den Landtag in Kenntnis zu setzen.

In einer Pressekonferenz am 30.06.2023 verkündete dann der Verkehrsminister Christian Bernreiter 7,2 Mrd. Euro Gesamtkosten und Fertigstellungstermin 2037 als von der Baubegleitung prognostizierte Zahlen, wiewohl zu diesem Zeitpunkt die von der Staatsregierung stets als Voraussetzung für die Außenkommunikation erklärte Bestätigung der Zahlen durch die Spitze der DB noch nicht vorlag. Offizielle Zahlen wurden seitens der DB-Spitze erst im Herbst 2022 verkündet, Bahnchef Dr. Richard Lutz sprach hier von rund 7 Mrd. Euro Gesamtkosten und einer Bauzeit bis mindestens 2035. Die von Christian Bernreiter wie von Dr. Richard Lutz benannten Zahlen zu den Kosten müssen jedoch insofern als ein Stück weit vernebelnd bezeichnet werden, handelte es sich bei

[219] Akte Nr. 457, Blatt 3

[220] Akte Nr. 437, Blatt 1

[221] Vgl. ebd.

[222] Ebd.

[223] Vgl. hierzu die Protokolle vom 15.06.2023, S. 78 ff. – Zeuge Söder, vom 26.05.2023, S. 7 ff. – Zeuge F. Herrmann, und vom 12.06.2023, S. 5 ff. – Zeuge Bernreiter. Für das EBA war die Tatsache, dass es beim Projekt 2. Stammstrecke zu weiteren Kostensteigerungen in Milliardenhöhe kommen würde, immerhin spätestens im Februar 2022 so belastbar, dass die Bundesbehörde zu diesem Zeitpunkt dann wegen der unklaren Lage der Durchfinanzierung – die im Bayerischen Staatshaushalt abgesicherte Durchfinanzierungsgarantie belief sich bekanntlich bis zu dato auf 3,849 Mrd. Euro – einen Auszahlungsstopp für die Bundesmittel (einschließlich der vom Freistaat Bayern vorfinanzierten Bundesmittel, die sich zu diesem Zeitpunkt auf 269 Mio. Euro beliefen) verfügte (Vgl. hierzu Akte Nr. 2, Blatt 5, siehe auch die Ausführungen in Kap. 2.5.)

den dato offiziell verkündeten 3,849 Mrd. Euro Gesamtkosten um Kosten, nominalisiert auf das Jahr 2026 als anvisiertes Jahr der Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke. Bei den 7 bzw. 7,2 Mrd. Euro handelte es sich dagegen um auf den Preisstand 2021 berechnete Kosten.[224]

Die Tatsache, dass negative Entwicklungen über Monate, ja über Jahre hinweg verheimlicht, teils auch bewusst vertuscht wurden, war allerdings auch nichts Neues. Nachfolgend als Beispiel für den Umgang von Staatsregierung und DB mit dem Themen Kostensteigerungen und Zeitverzug in öffentlicher Debatte: 2005 wurden Investitionskosten in Höhe von 1,1 Mrd. Euro verkündet. Laut einer Stellungnahme von DB und Staatsregierung aus dem Februar 2005 würde die „nunmehr erreichte Planungstiefe belastbare Aussagen zur Kostensituation" erlauben. Kritiker des Vorhabens erdreisteten sich, diese Behauptung in Frage zu stellen, worüber dann auch in der Presse berichtet wurde. Wirtschaftsministerium und DB reagierten darauf wiederum mit dem Vorhalt, die „in der Presse genannten weiteren Kostensteigerungen" seien „nicht nachvollziehbar". Nach Ansicht der DB würde es sich hier um „nicht immer gut recherchierte Pressemeldungen" handeln. In der Stellungnahme wurde auch erklärt, die DB sehe „keine Verzögerung bei der Realisierung des 2. S-Bahn-Stammstreckentunnels" und die Staatsregierung halte „an dem Ziel einer Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke im Jahr 2010 … fest."[225]

Auch das Liefern falscher Antworten auf Landtagsanfragen zur Thematik 2. Stammstrecke hat jahrzehntelange Tradition. In dutzenden der Antworten der Staatsregierung auf schriftliche wie auch mündliche Anfragen von Abgeordneten finden sich Fehler, wobei korrekterweise differenziert werden muss nach a) Antworten, die sich erst im Nachhinein, z.T. mit deutlichem Zeitverzug, als falsch herausgestellt haben, und b) Antworten, die deshalb nicht richtig waren, weil die DB gegenüber der Staatsregierung Unwahrheiten kommuniziert hatte. Dann gibt es aber auch die Kategorie c) an falschen Antworten. Damit sind die Fälle gemeint, in denen gezielte und konkrete parlamentarische Anfragen von der Staatsregierung ganz bewusst falsch beantwortet wurden, die Staatsregierung somit Landtag und Öffentlichkeit angelogen hat.

Die Vorgehensweise wie in der letzten Kategorie umrissen, sahen und sehen auch Mitarbeitende der Ministerien kritisch. So wies zum Beispiel der damalige Leiter des Referats 54, S-Bahn Bahnausbau München, im StMB, der Zeuge Frank Kutzner, ausweislich zahlreicher in den Akten zu findender Vermerke und sonstiger Schriftstücke immer wieder auf die Auskunftsbegehren von Abgeordneten und auf die Gefahren, sollte diesen nicht oder nur unzureichend nachgekommen werden, hin.[226] In einem weiteren Vermerk, verfasst vom eben genannten Zeugen, wird auf das „Informationsrecht der Öffentlichkeit", welchem im Falle eines Spitzengesprächs auf Einladung der Staatskanzlei

[224] Bereits im Herbst 2021 war zwischen der Projektleitung der DB AG und für das Projekt 2. Stammstrecke zuständigen Mitarbeitern im StMB vereinbart worden in der Kostendarstellung „die Systematik zu ändern" und „zwischen öffentlicher Darstellung der Gesamtkosten und interner Aufarbeitung" zu unterscheiden. (Vgl. Akte Nr. 437, Blätter 1 ff. und Akte Nr. 169, Blätter 1 f.)

[225] Vgl. Rathausumschau der Landeshauptstadt München vom 03.03.2005, S. 15 ff.

[226] Als Beispiel sei hier eine Mail von Herrn Kutzner vom 02.11.2020 an den damaligen Amtschef des StMB benannt, in der Herr Frank Kutzner u.a. betont, die DB AG sähe eine Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke als belastbar an. Der letzte Absatz in dieser Mail lautet: „Hinweis: Im Rahmen von Ausschreibungen von Bauleistungen muss die DB auch Zeitpläne veröffentlichen. Diese lassen herauslesen, dass eine IBN erst deutlich später als Ende 2028 erfolgen wird. Zurückliegende Erfahrungen zeigen, dass dies von den Projektgegnern (u.a. MdL Dr. Runge) aufgegriffen und an die Öffentlichkeit gebracht wird. Damit sollte die Strategie der DB, auf Zeit zu spielen, vom Freistaat nicht akzeptiert werden. Für Rückfragen stehe ich gerne zur Verfügung." (Akte Nr. 498, Blatt 1)

und einer anschließenden Pressekonferenz „Rechnung getragen werden“ könne, verwiesen.[227] Derartige mahnende und warnende Hinweise wurden aber wohl nicht ernst genommen, zumindest stießen sie nicht auf fruchtbaren Boden, im Gegenteil. Ganz bewusst mussten auf Anweisung führender Mitarbeiter des StMB auf parlamentarische Anfragen falsche Antworten gegeben werden.

Hierzu ein Beispiel: Bis Anfang Juli 2019[228] verkündeten DB und Staatsregierung unisono 2026 als Termin für die Fertigstellung und Inbetriebnahme der 2. Stammstecke. Tatsächlich ließ sich aber schon lange vor dem Juli 2019 aus den Ausschreibungsunterlagen herauslesen, dass der Fertigstellungstermin niemals zu halten war. Auf eine parlamentarische Anfrage (Anfrage zum Plenum im Januar 2019), wie denn die Behauptung von Staatsregierung und DB, die 2. S-Bahn-Stammstrecke würde im Jahr 2026 fertiggestellt und in Betrieb genommen werden, mit der Tatsache, dass in den Ausschreibungsunterlagen (hier z.B. „Zeit-Weg-Diagramm“) schon seit Monaten der 10. Mai 2027 als Fertigstellungstermin für die „Rohbauarbeiten Tunnel West mit Trog und Hp Hauptbahnhof“ (VE 30) benannt wird, zusammenpassen würde, antwortet die Staatsregierung, die Ausschreibungsunterlagen seien „interne Unterlagen der DB“ [229] und tat damit so, a) als kenne sie die Ausschreibungsunterlagen nicht und b) als wüsste sie nicht, dass eine Fertigstellung des Projekts 2. Stammstrecke in 2026 nicht möglich sei.

Wie sich jetzt aus den den Mitgliedern des Untersuchungsausschusses zur Verfügung stehenden Akten herauslesen lässt, hatte man in der Staatsregierung bereits fast zwei Jahre vor der o.g. Pressekonferenz die Auskunft erhalten, dass der Inbetriebnahmetermin 2026 nicht zu halten wäre.[230] Und nachdem diese Botschaft in einer Sitzung des Lenkungskreises im Januar 2018 durch den damaligen Projektleiter der DB bestätigt wurde, wies der Zeuge MD Helmut Schütz darauf hin, dass es „aktuell in der Außenkommunikation bei 2026 bleiben“ müsse.[231] Ohne die Beweisaufnahme im Untersuchungsausschuss hätte man ja noch annehmen können, die Staatsregierung hätte in

[227] Vgl. Akte Nr. 145, Blätter 62 ff.

[228] Erst in einem Pressegespräch am 02.07.2019 wurde Ende 2028 als neuer Fertigstellungs- und Inbetriebnahmetermin benannt; Teilnehmer waren u.a. Dr. Richard Lutz, Andreas Scheuer, Dieter Reiter und Dr. Markus Söder.

[229] Anfragen zum Plenum anlässlich der Plenarwoche in der 04. KW 2019, Anfrage zum Plenum des Abgeordneten Dr. Martin Runge (GRU): “Ich frage die Staatsregierung, wie ist zu erklären, dass zwar auf der einen Seite von der DB AG wie auch von der Staatsregierung immer noch 2026 als Termin für die Fertigstellung und die Inbetriebnahme der Zweiten Münchner S-Bahn-Stammstrecke gegenüber der Öffentlichkeit kommuniziert wird, dass auf der anderen Seite jedoch in den Ausschreibungsunterlagen mehrere Zeit-Weg-Diagramme zu finden sind, in denen der 10.05.2027 als Fertigstellungstermin für die "Rohbauarbeiten Tunnel West mit Trog und Hp Hauptbahnhof" (VE 30) benannt wird?“
Antwort des StMB: „Die zitierten Ausschreibungsunterlagen sind interne Unterlagen der DB AG. Im Zuge der Durchfinanzierungserklärung vom Dezember 2016 hat die DB AG eine Fertigstellung der 2. Stammstrecke für das Jahr 2026 in Aussicht gestellt. Die DB AG arbeitet kontinuierlich an Optimierungen im Bauablauf, um die 2. Stammstrecke im vorgesehenen Zeitrahmen fertigstellen zu können.“

[230] So hatte die von der Staatsregierung 2013 eingesetzte Expertengruppe bei der Obersten Baubehörde, die 2016 die sog. sachgerechte Kostenermittlung der DB AG für plausibel erklärt hatte, dem Zeugen MD Helmut Schütz, damals Leiter der Obersten Baubehörde, mit Schreiben vom 25.07.2017 mitgeteilt: „Wir wollen Sie somit darauf hinweisen, dass der Projektterminplan und somit der Inbetriebnahmetermin der 2. S-Bahn-Stammstrecke im Jahr 2026 nicht mehr gehalten werden kann.“ (Akte Nr. 177, Blatt 2.)

[231] „Herr Staatssekretär fragt nach der IBN im Jahr 2026, Herr Kretschmer führt aus, dass der Termin nicht mehr bestätigt werden kann. Herr Schütz betont, dass es aktuell in der Außenkommunikation bei 2026 bleiben muss, …“ (Akte Nr. 303, Blätter 8 f., Besprechungsprotokoll der 2. Sitzung des Lenkungskreises 2. S-Bahn-Stammstrecke vom 10.01.2018)

Unkenntnis der laut Staatsregierung „internen Unterlagen der DB“,[232] die de facto aber schon öffentlich waren, die Landtagsanfrage falsch beantwortet. Auch das hätte bereits als großes Versagen gewertet werden müssen, dass die Staatsregierung sich nicht um das milliardenteure Projekt in Bayern kümmert, obwohl der Freistaat Bayern Auftraggeber und größter Geldgeber ist und auch für die Gesamtfinanzierung garantieren muss. Aber belegt durch die Akte mit der o.g. Ansage des Zeugen Helmut Schütz steht fest, dass die Staatsregierung bewusst die falsche Antwort gegeben hat. Letzteres gilt gleichermaßen für die Beantwortung durch die Staatsregierung für viele Anfragen neueren und älteren Datums. [233]

### 2.7 Erstaunliche Erinnerungslücken bei vielen Zeugen

Geht es darum, exemplarisch von Zeugen zu berichten, die im Untersuchungsausschuss durch gleichermaßen erstaunliche wie erschreckende Erinnerungslücken – in manchen der Fälle muss eher von Totalausfall des Mittelzeit-Gedächtnisses gesprochen werden – dann sind zuvorderst die Herren Arno Beier und Andreas Scheuer zu benennen. Der Zeuge Arno Beier, in der Staatskanzlei Leiter des Spiegelreferats zum StMB, vermochte sich nur an eine rudimentäre Befassung mit dem Thema 2. Stammstrecke zu erinnern. Ihn habe im Rahmen seiner Arbeit „das Projekt nur am Rande berührt“, er sei „zu keiner Zeit damit befasst“ gewesen.[234] Befragt zur Maßgabe der Staatskanzlei, die DB nicht mehr auf einen abgestimmten Sachstand zu drängen, was bekanntlich eine Kehrtwendung von der bisherigen Ansage und eben auch der bisherigen Praxis um 180 Grad darstellte, konnte oder wollte Herr Beier wenig Konkretes ausführen.[235] Und wiederholt danach gefragt, ob er denn sagen könne, welcher Mitarbeitende aus der Staatskanzlei denn der direkte Übermittler der Maßgabe an das StMB (konkret an Herrn Sebastian Röhrig aus dem StMB) war, kam zuletzt die Antwort, er könne sich nicht erinnern.[236] Im Untersuchungsausschuss danach befragt, wer aus der Staatskanzlei ihm denn die Maßgabe kommuniziert hätte, antwortete der Zeuge Sebastian Röhrig ohne jedes Zögern: „Das war Herr Beier, mein Nachfolger an der Spitze des Spiegelreferats“.[237]

---

[232] Nach Aussage des Zeugen Markus Kretschmer, bis Ende 2019 Projektleiter der DB Netz AG beim Vorhaben 2. Stammstrecke, war das StMB in Ausschreibungen und Vergaben „voll eingebunden“. „Vorsitzender Bernhard Pohl (FREIE WÄHLER): *Gut. Okay. – 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?“* „Zeuge Markus Kretschmer: *Selbstverständlich. Es wurde der Freistaat Bayern, vertreten durch das Bau- und Verkehrsministerium, voll eingebunden. Sogar das EBA in Bonn, Abteilung Finanzierung, war in jede einzelne Ausschreibung und Vergabe involviert. Auch eine Unbedenklichkeit wurde protokolliert, dass nichts gegen diese Vergabe spricht, auch, wenn die Optimierungen jetzt schon enthalten sind*.“ (Protokoll vom 17.04.2023, S. 15)

[233] Beispiele weiterer Fehler in Antworten der Staatsregierung finden sich beispielsweise in: Stefan Baumgärtner, Thomas Kantke und Dietz-Ulrich Schwarz, Kommentierungen der Antworten der Staatsregierung auf die Schriftlichen Anfragen „Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke“ I bis XXI aus Reihen der GRÜNEN vom 08.01.2006 bis 20.11.2008, München 03.03.2006, 27.07.2008 und 22.03.2009.

[234] Vgl. Protokoll vom 15.05.2023, S. 105 f. – Zeuge Beier

[235] Vgl. ebd., S. 132 ff.

[236] Vgl. ebd., S. 162

[237] Protokoll vom 21.04.2023, S. 107 – Zeuge Röhrig

Zum Zeugen Andreas Scheuer, vom 14.03.2018 bis zum 08.12.2021 Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur: Am 07.10.2020 schrieb die Zeugin Staatsministerin a.D. Kerstin Schreyer einen Brandbrief an den Zeugen Scheuer, in dem sie darauf hinwies, dass die DB das StMB über eine Verschiebung des Inbetriebnahmetermins der 2. Stammstrecke um sechs Jahre nach hinten in Kenntnis gesetzt habe. Auch teilte sie dem Bundesminister mit, dass sie, die Staatsministerin mit „massiven Korrekturen nach oben“ rechnen würde, was die Kostenentwicklung anbelangt.[238] Beigefügt war diesem Schreiben, in dem und mit dem die Staatsministerin den Bundesverkehrsminister um ein zeitnahes Gespräch ersuchte, eine Präsentation der DB Netz AG, datiert mit „September 2020“, mit dem Titel „2. S-Bahn-Stammstrecke München – Vorstellung Gesamtterminplan“.[239]

Der Zeuge Scheuer versicherte nun im Untersuchungsausschuss, das Schreiben der Zeugin Schreyer vom 07.10.2020 nicht erhalten zu haben.[240] Auch könne er sich nicht an ein einschlägiges Telefongespräch mit Frau Schreyer erinnern. Das eben genannte Schreiben von Frau Schreyer beginnt jedoch mit dem Satz: „Lieber Andreas, wie ich Dir bereits telefonisch berichtet habe, hat die Deutsche Bahn (DB) deutliche Verzögerungen bei der Realisierung der 2. Stammstrecke für die S-Bahn München angekündigt“[241] Befragt, ob er die dem Schreiben von Frau Schreyer beigefügte Präsentation der DB Netz AG, die er ja möglicherweise auf anderem Wege erhalten haben könnte, kennen würde, antwortete der Zeuge Scheuer: „Aus meiner Erinnerung nicht.“[242]

Am gleichen Tag wie der Zeuge Scheuer wurde auch der Zeuge Volker Wissing, Scheuers Amtsnachfolger als Bundesverkehrsminister, vom Untersuchungsausschuss befragt. Die Ausführungen von Herrn Wissing zu o.g. Sachverhalt[243] ließen dann große Zweifel aufkommen am Wahrheitsgehalt der Antworten des Zeugen Scheuer hinsichtlich seiner Kenntnisse bzw. Nichtkenntnisse des Schreibens der Zeugin Schreyer vom 07.10.2020 wie auch an seiner Erinnerung an einschlägige Telefonate mit Frau Schreyer und auch an die Präsentation der DB Netz AG aus dem September 2020.

Bemerkenswert waren auch die Aussagen des Zeugen Albert Füracker, Staatsminister der Finanzen und für Heimat, im Untersuchungsausschuss. Herr Füracker vermittelte den Eindruck, er habe keine Kenntnis und hätte auch keine Kenntnis gehabt über die spätestens Ende 2020 beginnende Debatten zwischen der Staatskanzlei, dem StMB

---

[238] Vgl. Akte 375, S. 1

[239] Diese Präsentation ist u.a. zu finden in der Akte Nr. 375, S. 3 ff.

[240] Vgl. Protokoll vom 22.05.2023, S. 56 f. – Zeuge Scheuer

[241] Akte Nr. 375, S. 1

[242] Protokoll vom 22.05.2023, S. 63 – Zeuge Scheuer

[243] „Aber ich hatte mich im Vorfeld dann noch mal informiert über dieses Schreiben. Dieses Schreiben ist ja bei uns eingegangen, beim Bundesministerium am 14. Oktober 2020. Es ist auch erfasst worden – es hat also ein Erfassungskennzeichen – und ist dann handschriftlich, von der Poststelle wahrscheinlich, verfügt worden an L 10. Das heißt, es würde dann quasi von der Poststelle in den Ministerbereich, Leitungsbereich – – L ist Leitung. Und würde dann dort quasi weiterleitet werden. In dem Schreiben wird Bezug genommen auf ein Telefongespräch zwischen Frau Schreyer und dem Amtsvorgänger. Wir haben auch noch mal recherchiert, ob wir Informationen darüber haben, dass dieses Telefongespräch stattgefunden hat. Da gibt es einen Hinweis eines Mitarbeiters, eine E-Mail vom 6. Oktober. Das ist quasi der Tag vor dem Schreiben. Das Schreiben stammt vom 7. Oktober. Es gibt eine E-Mail eines Mitarbeiters, nein, einer Mitarbeiterin, Entschuldigung, an das Ministerbüro. Da steht: Bezug nehmend auf den heutigen Austausch zwischen Bundesminister Scheuer und Staatsministerin Schreyer, leiten wir Ihnen die Anlage weiter. (Zitat nicht verifiziert) Die Anlage dieser E-Mail ist dann dieses Thema: zweite S-Bahn-Stammstrecke München, Vorstellung Gesamtterminplan. Das ist dann auch das, was als Anlage in diesem Schreiben dabei war. Also: Frau Schreyer hat am 7. ein Schreiben mit der Anlage abgeschickt. Die Anlage ist vorab schon dem Ministerium zugeteilt worden, um das Gespräch am 6. zwischen Frau Schreyer und Herrn Scheuer vorzubereiten.“ (Ebd., S. 123 f.)

und seinem Ministerium, ab wann und wie die Mehrkosten für das Projekt 2. Stammstrecke in Milliardenhöhe im Staatshaushalt abgebildet und damit abgesichert werden sollten. Vom Vorsitzenden des Untersuchungsausschusses, Bernhard Pohl, zu seiner Kenntnis von den immensen Kostensteigerungen befragt, antwortete der Finanzminister, er habe Anfang April 2022 vom StMB erfahren, dass es zu Verzögerungen und zu Mehrkosten kommen könnte.[244] Wenn im Finanzministerium bereits 2020 bekannt ist, dass sich die Kosten für das Projekt auf mehr als 5,2 Mrd. Euro belaufen werden, und wenn es aus der Staatskanzlei heißt, bei „erheblichen Mehrkosten müsste über die finanzielle Absicherung neu entschieden werden“ und „eine Anmeldung für das Haushaltsgesetz 2021 müsste zeitnah erfolgen“[245] und der entsprechende Vermerk aus der Staatskanzlei in der Sitzung des Ministerrats vom 01.10.2021 behandelt worden ist, dann dürfte das nicht am Finanzminister vorbei gegangen sein.

Erstaunlich auch dass der Minister nichts mitbekommen haben will über die strittigen Auseinandersetzungen zwischen dem Amtschef seines Hauses und dem Amtschef des StMB über die Herkunft der Gelder zur Vorfinanzierung von Bundesmitteln, über diametral voneinander abweichende Positionen im StMB und im Finanzministerium zur Frage, ob und welche Formulierungen über die jeweilige Mittelherkunft in den Erläuterungen künftiger Haushalte platziert werden sollen, und über stark unterschiedliche Vorstellungen, bezüglich der Kosten für das Projekt, die im Haushalt 2023 abgebildet werden sollten (wohlgemerkt fanden diese Debatten im Untersuchungszeitraum statt!).[246] Schließlich ging und geht es hier um Milliardenbeträge und auch nicht um irgendwelche beliebigen Haushaltsstellen.[247]

Dass der Zeuge Dr. Markus Söder und auch die Zeugin Kerstin Schreyer, als Staatsministerin Chefin des StMB und damit Adressatin der Maßgabe, sich nicht an die Maßgabe der Staatskanzlei vom 16.12.2020 erinnern konnten, ja davon gar nichts gewusst haben wollten (vgl. hierzu die Ausführungen in Kap. 2.5), ist wohl auch in den Rubriken „Erinnerungslücken“ bzw. Totalverlust des Mittelzeit-Gedächtnisses zu verorten.

Etwas erstaunlich war des Weiteren, dass keiner der nach seinen Kenntnissen über weitere Gremien neben etwa dem Lenkungskreis, der Expertengruppe bei der Obersten Baubehörde oder der von der Staatsregierung eingesetzten Baubegleitung befragten Zeugen den Projektkoordinierungsrat erwähnte, ein Gremium, das die regelmäßige gegenseitige Information und Abstimmung über alle Ausbauprojekte im Bereich des Bahn-

---

[244] „Und dann 22, Anfang April, habe ich erstmals vom Bauministerium konkrete Hinweise bekommen zu Verzögerungen und dass Mehrkosten entstehen können.“ (Protokoll vom 25.05.2023, Blatt 60.). Ausweislich verschiedener dem Untersuchungsausschuss zur Verfügung stehender Unterlagen steht aber zu vermuten, dass der Finanzminister deutlich früher als April 2022 mit den drohenden Kostensteigerungen in Milliardenhöhe befasst war. So heißt es in einem Vermerk aus der Staatskanzlei vom 25.09.2020, in dem auch der Hinweis der DB auf Kostensteigerungen auf mindestens 5,2 Mrd. Euro thematisiert ist unter der Überschrift Anlass: „Anlass: „Bei einem Gespräch zwischen Herrn StM mit StMin Schreyer und StM Füracker am 10.09.2020 wurden mögliche negative Kosten- und Terminentwicklungen bei der 2. Stammstrecke erörtert.“ (Akte Nr. 56, Blatt 2) Und in einem Vermerk des Finanzministeriums vom 09.10.2020, betitelt mit „Auswirkungen mögliche Mehrkosten 2. Stammstrecke“, wird als „Anlass“ benannt: „MB bittet um Erstellung eines Hintergrundvermerks zur 2. Stammstrecke und zum Bahnausbau Region München.“ (Akte Nr. 569, Blatt 1)

[245] Akte Nr. 56, Blatt 3

[246] Akte Nr. 565, Blätter 1 – 6.

[247] Interessante einschlägige Aussagen des Finanzministers: „Sie können mich auch noch nach mehreren Tausend Haushaltstellen fragen. Ich bin mit keiner Haushaltsstelle konkret bei einer Haushaltsaufstellung befasst.“ „Ich habe Tausende Vorgänge über alle Haushalte. Da gibt es überall mal eine Kostensteigerung. Das ist nicht der einzige Fall auf der Welt, wo es um Kostensteigerungen -,“ (Protokoll vom 25.05.2023, S. 76 und S. 95)

knotens München zur Aufgabe hatte sowie „als Eskalations- und Entscheidungsgremium zu projektübergreifenden Themen, insbesondere bezüglich der Kommunikation“ dienen sollte und in dem neben der DB und der Staatsregierung auch die Landeshauptstadt München vertreten war. [248]

Auch die „Ingenieurgemeinschaft 2. S-Bahn-Stammstrecke München – Optimierung Planung“, die Mitte Oktober 2017 von der DB mit der Anpassung der Planungen aus den Optimierungen beauftragt worden war[249], in Kreisen der DB auch benannt als „Experten für Machbarkeitsstudien und Entwurfsplanungen“, und das im Juli 2019 eingesetzte „Spezialistengremium 2. S-Bahn Stammstrecke“, benannt auch als „sechsköpfiges Professorengremium“ sowie „Fachleuten für Ausführungsplanung“, hatten nahezu alle Zeugen nicht auf dem Bildschirm. Die Tatsache, dass auch die Mitarbeitenden im StMB, die in Sitzungen des Lenkungskreises, in welchen man sich mit den Gremien befasst hatte, anwesend gewesen waren, sich nicht an die Gremien erinnern konnten, ist im Kontext mit all den weiteren Erkenntnissen im Untersuchungsausschuss kein Aufreger. Wenig verständlich und auch kritikwürdig ist jedoch die Tatsache, dass die von der DB eingesetzten und die von der Staatsregierung eingesetzten Gremien keinerlei Austausch hatten, und beispielsweise auch Mitglieder der Baubegleitung nicht in den Sitzungen des Lenkungskreises anwesend waren.

Nur am Rande in den Sitzungen des Untersuchungsausschusses beleuchtet wurden die Vergaben der Hauptbaumaßnahmen im sog. partnerschaftlichen Verhandlungsverfahren,[250] auch weil die hierzu befragten Zeugen nur wenig bzw. gar nichts zu sagen hatten oder aber sagen wollten („Erinnerungslücken“!). Im Rahmen dieses Verfahrens werden die Bieter zur Überarbeitung ihrer Angebote in Richtung technisch-wirtschaftlicher Optimierung aufgefordert. In ggf. mehreren Runden („Angebotsläufe“) können die Bieter dann Alternativvorschläge im Hinblick auf Bauweise, Bauablauf, aber auch auf einzelne Bauwerke per se machen, die für Projektoptimierungen und somit größere Wirtschaftlichkeit sorgen sollen und die dann zwischen den Auftraggebern und den Bietern, Letztere selbstredend getrennt voneinander, verhandelt werden.[251]

---

[248] Vgl. etwa Akte Nr. 286, Blätter 38 ff.

[249] Diese Ingenieurgemeinschaft setze sich aus folgenden Ingenieurbüros zusammen: SSF Ingenieure AG, ILF Consulting Engineers Austria GmbH, atelier 4D Architekten PartGmbH, Dipl.-Ing. H. Vössing GmbH, BPR Dr. Schäpertöns Consult GmbH& Co. KG und Sweco GmbH.

[250] Laut Ausführungen des Zeugen Kutzner, sei die DB vom Bund zur Anwendung des sog. partnerschaftlichen Vergabeverfahrens veranlasst worden, (Vgl. hierzu Protokollauszug der Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Medien, Infrastruktur, Bau und Verkehr, Energie und Technologie vom 05.07.2018 zum Dringlichkeitsantrag 17/22856, S. 2.) wofür sich bis dato allerdings keine Belege haben finden lassen. Fakt ist aber auch, dass Art. 49 der RL 2014/25/EU, „Innovationspartnerschaft“, bei „innovativen Bauleistungen“ Verhandlungen über eingereichte Erstangebote und Folgeangebote erlaubt.

[251] Für die Hauptbaumaßnahme Vergabeeinheit 30 (VE 30, Baulos Tunnel West mit Station Hauptbahnhof, hatten sich lediglich drei Bietergemeinschaften an dem Verhandlungsverfahren vorgeschaltetem, EU-weit öffentlich bekannt gemachtem Teilnahmewettbewerb gemäß § 101 GWB beteiligt, eine dieser Bietergemeinschaften war nicht zum weiteren Verfahren zugelassen worden, weil sie gemäß § 6 EU VOB/A die Anforderungen nicht erfüllt gehabt hätte. Während eine der beiden verbliebenen Bietergemeinschaft dann nach mehreren Angebotsläufen und Verhandlungen den Zuschlag für die VE 30 erhielt, wurde der zweiten Bietergemeinschaft dann im Verfahren zur Vergabe der VE 41, Rohbauarbeiten Haltepunkt Marienhof, der Zuschlag erteilt.

Interessanter Hintergrund: Am 9. September 2015 trafen sich in den Münchner Räumen der DB Netz Mitarbeiter der DB AG mit Verbandsvertretern der Bauindustrie, konkret mit dem Präsidenten und dem Vizepräsidenten des Bayerischen Bauindustrieverbands (BBIV), Herr G. und Herr B., und dem Präsidenten des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie (HDB), Prof. Dr. B., zu einem Gespräch über das Projekt „2. Münchner S-Bahn-Stammstrecke“ und hier v.a. über die anstehenden Vergaben von Bauaufträgen. In diesem wohl klandestinen Treffen, von dem die Staatsregierung laut Beantwortung parlamentarischer

Wesentliches Resultat der Vergaben im „partnerschaftlichen Verhandlungsverfahren“ waren die schon in den vorherigen Kapiteln besprochenen vermeintlich „kostenneutralen“, Umplanungen zwischen 2016 und 2018, denen die Staatsregierung für den Auftraggeber Bayern am 16.07.2019 zugestimmt hatte. Die Umsetzung dieser Umplanungen wird jetzt nach aktueller Auskunft der DB zu Mehrkosten in Höhe von preisbereinigt knapp einer Milliarde Euro führen. Auch dauerten die Vergaben bis zur Zuschlagserteilung etwa eineinhalb Jahre länger als ursprünglich veranschlagt. Diese Ausführungen sollen jetzt keine Kritik darstellen an den geänderten Planungen, die zu großen Teilen sogar zwingend waren, ging es doch darum gravierende Planungsfehler zu heilen. (siehe hierzu die Ausführungen in Kap. 2.3.) Kritik geübt werden muss aber schon an den fortwährenden Märchenerzählungen von Staatsregierung und DB über Kostensenkung und Bauzeitverkürzung. Noch im Jahr 2019 antwortete die Staatsregierung, selbstredend immer nach Rücksprache mit der DB und auf deren Ansagen verweisend, auf Anfragen zu den Umplanungen am Hauptbahnhof und am Ostbahnhof, dass eben diese Umplanungen der Schlüssel seien zu „Optimierungen der Bauwerke, der Bauabläufe und somit letztlich der Zeitschiene und der Wirtschaftlichkeit“ [252]. Fabuliert wurde von „Vereinfachungen im Bauverfahren und deshalb größerer Sicherheit bei Kosten und Terminen“, von der „Möglichkeit (…) den Bau der 2. Stammstrecke sowohl zeitlich als auch finanziell zu optimieren“[253].

### 2.8 Kurioses und Heftigeres von manchen Zeugen

Als gleichermaßen unterhaltsam wie amüsant bezeichnet werden kann der Auftritt des Zeugen Horst Seehofer, Bayerischer Ministerpräsiden a.D., der sich selber (über eine entsprechende Bemerkung im Untersuchungsausschuss „Zukunftsmuseum“) in den

Anfragen nichts mitbekommen haben will, wurden u.E. die Weichen gestellt für die Beauftragungen im Verhandlungsverfahren. In dem Vermerk zu o.g. Treffen, der interessanterweise nicht in den von der DB AG gelieferten Akten für den Untersuchungsausschuss zu finden ist, heißt es u.a.: „Beide Seiten betonen die Absicht, partnerschaftlich ein solch komplexes Projekt abwickeln zu wollen (Balance am Bau).“ „BBIV - DB initiierte Arbeitsgruppe, um konkrete Vorschläge auszuarbeiten, um gemeinsam der Politik (BM Dobrindt) dieses Vorgehen als Pilotprojekt näher bringen zu können (Oberste in AG einbinden!).“ „Initiative bei Politik (StM Herrmann) …“.

Zwar wird in dem Vermerken zu dem Treffen dezidiert darauf verwiesen, dass die Herren B., B. und G. in ihrer Funktion als Verbandsvertreter anwesend gewesen seien. Allerdings musste jedem der Beteiligten klar sein, dass die Unternehmen, für die die Herren standen und stehen (Holding Bauer AG mit u.a. der Bauer Spezialtiefbau GmbH, Unternehmens-Gruppe Max Bögl Stiftung & Co. KG, Unternehmensgruppe Wilhelm Geiger GmbH & Co KG), sich an Wettbewerben um Aufträge zum Bau der Zweiten Stammstrecke beteiligen würden und mit großer Wahrscheinlichkeit dann auch den einen oder anderen Zuschlag erhalten würden, was dann eben auch der Fall war. Die Bietergemeinschaft aus den Firmen Wayss & Freytag Ingenieurbau AG, Max Bögl Stiftung & Co. KG, Ed. Züblin AG und Bauer Spezialtiefbau GmbH erhielt Anfang Dezember 2018 den Zuschlag für die VE 30, Baulos Tunnel West mit Station Hauptbahnhof. Der Zuschlag für die VE 41, Rohbauarbeiten Haltepunkt Marienhof, ging Ende Dezember 2018 an die Bietergemeinschaft aus den Firmen Implenia Construction GmbH und Hochtief Infrastructure GmbH. Mit der Entsorgung von Aushubmaterial bei den Spezialtiefbauarbeiten am Marienhof und am Hauptbahnhof wurde ein Unternehmen der Geiger-Gruppe beauftragt. Des Weiteren erhielt Geiger den Auftrag, Betonzuschlagstoffe an die mobilen Betonwerke der beiden Großbaustellen am Marienhof und am Hauptbahnhof zu liefern.

[252] Antwort der Staatsregierung auf die Schriftliche Anfrage des Abgeordneten Dr. Martin Runge BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 25.01.2019 (Drucksache 18/1506): Fragen zum Projekt „Zweite Münchner S-Bahn-Röhre“ 2019, Vergabeverfahren – Dauer (Röhre 2019 II), S. 2.

[253] Antwort der Staatsregierung auf die Schriftliche Anfrage des Abgeordneten Dr. Martin Runge BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 25.01.2019 (Drucksache 18/1510): Fragen zum Projekt „Zweite Münchner S-Bahn-Röhre“ 2019, Umplanungen im Bereich des Haltepunktes Hauptbahnhof – Gründe, Konsequenzen (Röhre 2019 VI), S 2.

Untersuchungsausschuss „Stammstrecke“ eingeladen hatte. Horst Seehofer unterhielt die Mitglieder des Stammstrecke-Untersuchungsausschusses durch das Vortragen zweier u.E. doch steiler Thesen. These Nr. 1: bei ihm als Ministerpräsident sei das Thema 2. Stammstrecke „Chefsache“ gewesen, er hätte vier Bahngipfel organisiert, wenn er geladen hätte, dann seien auch alle Geladenen gekommen. Und, deshalb unsere Wertung „steile These“, er hätte dann auch belastbare Zahlen (gemeint wohl die Zahlen zu Kosten und Zeiten) bekommen.[254] Das ist ja prima, bzw. wäre prima gewesen, wenn die Zahlen gestimmt hätten, wenn sich die Zahlen im Nachhinein nicht doch als falsch herausgestellt hätten.

These Nr. 2: unter seiner Führung habe und hätte die Staatsregierung nur solchen Umplanungen zugestimmt, deren Umsetzung keinen Zeitverzug zur Folge gehabt hätten, somit den Fertigstellungstermin 2026 nicht gefährdet hätten.[255] Die Entscheidungen zu den Umplanungen, die seiner Einschätzung nach wohl die Hauptursache für den weiteren gravierenden Zeitverzug seien, seien ja in der Politik gefallen, so Horst Seehofer, womit er auf den Beschluss des Ministerrats unter Führung seines Nachfolger, Ministerpräsident Dr. Markus Söder, vom 17.06.2019 wohl anspielte.[256] Hierzu muss dann schon angemerkt werden, dass die meisten der Planungsänderungen, denen das Kabinett für den Freistaat Bayern als Auftraggeber im Juni 2019 zugestimmt hatte, dem Bemühen um Heilen gravierender Planungsfehler geschuldet waren. (Vgl. hierzu Kap. 2.3.)

In seinem Eingangsstatement hatte der Zeuge Horst Seehofer erklärt, er sei von Anfang an vom Projekt 2. Stammstrecke überzeugt gewesen und er hätte sich durchgehend für die Realisierung dieses Projektes eingesetzt.[257] Unserer Erinnerung nach passt diese Aussage dann doch nicht so ganz mit der Realität zusammen. Im Frühjahr 2012 hatte Ministerpräsident Horst Seehofer das Aus für das Projekt 2. Stammstrecke verkündet, was heftigen Streit sowohl in der Regierungskoalition mit der FDP als auch innerhalb der CSU gesorgt hatte. So titelte die Süddeutsche Zeitung am 20.04.2012: „Aus für zweite Stammstrecke: Seehofers Nein führt zu Krach in der CSU“. Und am Folgetag fand sich ebenfalls ein Artikel in der Süddeutschen Zeitung mit der Überschrift „Zweite Stammstrecke: Offener Streit in der CSU um S-Bahn-Ausbau“ und der Unterüberschrift „Die Lage ist brisant: Aus der Frage, wie der Ausbau des S-Bahn-Netzes finanziert werden soll, ist ein heftiger Koalitionsstreit geworden. Auch ein Krisengipfel zwischen CSU und FDP endete ohne Ergebnis. Über parteiinterne Kritiker spottet Seehofer.“

Interessant, ja bemerkenswert war der Auftritt des Zeugen Horst Seehofer im Untersuchungsausschuss auch deshalb, weil der ehemalige Ministerpräsident ausweislich seiner Ausführungen deutlich bessere Kenntnisse zum Thema Schienenverkehr im Allgemeinen wie auch zum konkreten Projekt 2. Münchner S-Bahn-Stammstrecke hatte als

---

[254] „Zeuge Horst Seehofer: *In meiner Zeit war das nicht so. Ich habe das, was ich wollte, zwar nicht immer sofort bekommen. Aber wenn der Bahngipfel stattgefunden hat, war das so vorbereitet, dass wir belastbare Zahlen hatten. Darum habe ich ja gesagt: Solche Großprojekte mit vier Beteiligten plus Eisenbahn-Bundesamt waren bei mir jedenfalls Richtlinienkompetenz und Chefsache. Ich weiß nicht, ob der Herr Lutz käme, wenn irgendein Ressortminister aus Bayern einlädt*.“ (Protokoll vom 12.06.2023, S. 136)

[255] Vgl. ebd., S. 118 ff.

[256] „Zeuge Horst Seehofer: *Aber das muss erst mal klar sein, Herr Professor: Die Entscheidung – das ist mir heute wichtig – ist in der Politik gefallen. Darum sage ich immer: Für Sie ist doch die wichtigste Frage: Ist da was entschieden worden? – Ich kann ja nur von meiner Medienlektüre ausgehen, die mir meistens meine Frau vorliest, dass Umplanungen die Hauptursache sind, wirkliche Umplanungen, nicht Planungsoptimierungen. Aber die kann doch nicht das Eisenbahn-Bundesamt als Bundesoberbehörde entscheiden und sagen: Ihr bezahlt das jetzt. – Da muss ja jemand gesagt haben: Wir wollen das. – Nehme ich an. Ich habe die Akten nicht*.“ (Ebd., S. 161)

[257] Vgl. ebd., S. 109 f.

die geladenen und befragten aktuellen und früheren Verkehrsminister und die Verkehrsministerin von Bund und Land. Auch musste man im Untersuchungsausschuss den Eindruck gewinnen, dass der Zeuge Horst Seehofer über ein weitaus besseres Erinnerungsvermögen verfügt, als die meisten der anderen Zeugen.

Ebenso unterhaltsam wie beim Zeugen Horst Seehofer war das Auftreten des früheren Kanzleramtsministers Ronald Pofalla, geladen aufgrund seines Wirkens nach dem Ausscheiden aus der Bundespolitik als Infrastrukturvorstand des DB-Konzerns. Dies gilt allerdings nicht unbedingt für den ersten Termin mit dem Zeugen Ronald Pofalla am 21.04.2023. Herr Pofalla begann mit einem teils weit ausschweifenden Eingangsstatement von etwa einer Stunde, wobei er sich dabei auch nicht vom Vorsitzenden des Untersuchungsausschusses einbremsen ließ. Bereits auf die dann folgenden ersten konkreten Fragen des Vorsitzenden konterte Ronald Pofalla, er habe diese Fragen bereits mit und in seinem Eingangsstatement beantwortet. Daraufhin beschloss der Ausschuss mit breiter Mehrheit, die Befragung abzubrechen und Herrn Pofalla zu einem weiteren Termin erneut zu laden.

Dieser Vorgang darf selbstredend nicht als „Strafaktion“ gesehen werden. Nein, allein aus dem Eingangsstatement von Ronald Pofalla hatten sich reihenweise neue Fragen ergeben, deren Abarbeitung viele Stunden gedauert hätte. Zur Sitzung am 21.04.2023 waren jedoch mehrere weitere Zeugen geladen gewesen, zu deren Befragung man dann an diesem Tage nicht mehr gekommen wäre. Beim nächsten Termin, dem 10.05.2023, stand der Zeuge Pofalla dann den Abgeordneten über viele Stunden geduldig und freundlich Rede und Antwort. Allerdings erfuhren die Abgeordneten auch in dieser Sitzung Vieles zu Aufgaben und Arbeitsbelastung eines für die Infrastruktur zuständigen Bahnvorstands, auch bekamen sie die eine oder andere unterhaltsame Anekdote zu hören, während die Antworten des Zeugen Pofalla zu abgefragten Sachverhalten häufig doch eher vernebelnd waren.

Interessantes gab es zu erfahren vom Zeugen Markus Kretschmer, zwischen dem 01.05.2016 und dem 31.12.2019 Gesamtprojektleiter des Vorhabens 2. Münchner S-Bahn-Stammstrecke, zuvor u.a. als technischer Direktor bei der Qatar Rail mit dem Aufbau von Metro-Linien in Doha befasst. Herr Kretschmer erläuterte Im Untersuchungssauschuss, dass die zwischen 2016 und 2018 stattgefundenen Umplanungen zu Einsparungen geführt hätten, konkret sprach er hier von „Vergünstigungen“ „von fast 200 Millionen“ Euro.[258] Für einen Teil der konkret vorgenommenen Planungsänderungen mag die Aussage mit den Einsparungen durchaus zutreffen. So wären die Baumaßnahmen im Zusammenhang mit dem Neubau des unterirdischen Haltepunktes Hauptbahnhof, Teil der Vergabeeinheit (VE) 30 („Baulos Tunnel West mit Station Hauptbahnhof“), so wie sie bis 2016 geplant waren, bautechnisch immens aufwendig und damit überaus kostenträchtig gewesen,[259] wobei es auch starke Zweifel daran gab und gibt, ob sie so wie vorgesehen überhaupt realisierbar gewesen wären. (Vgl. hierzu die Ausführungen in Kap. 2.2.) Bei anderen Teilen der im Juli 2019 von der Staatsregierung abgesegneten „technischen Optimierungen“, z.B. bei der laut DB mit preisbereinigt 300 Mio. Euro teuersten Maßnahme, dem Bau des dritten Bahnsteigs am Haltepunkt Leuchtenbergring,

[258] Vgl. Protokoll vom 17.04.2023, S. 23

[259] Wie in Kap 2.2 ausgeführt, stellte die Umplanung zur Integrierten Gesamtlösung (IGL) am Hauptbahnhof bautechnisch und auch wirtschaftlich, obwohl mit deutlicher Erweiterung der Schlitzwandbox und damit der Baugrube, ohne Zweifel eine Optimierung dar. Die Tatsache, dass die DB AG jetzt die Mehrkosten für diese Variante mit 200 Mio. Euro (preisbereinigt) beziffert, bringt zum Ausdruck, dass die im Jahr 2016 für die Baumaßnahmen im Kontext mit der Station Hauptbahnhof angegebenen Kosten deutlich zu niedrig angesetzt waren, was ja auch durch die von der Staatsregierung eingesetzte Baubegleitung bestätigt worden war.

handelte es sich jedoch um Baumaßnahmen, welche zur Heilung von Planungsfehlern zusätzlich realisiert werden mussten.

Des Weiteren vertrat der Zeuge Kretschmer im Untersuchungsausschuss die Auffassung, mit ihm als Projektleiter wäre die Fertigstellung der 2. Stammstrecke im Jahr 2028 möglich gewesen.[260] Bereits in den Jahren seines Wirkens als Projektleiter hatte sich Herr Kretschmer durch großen Optimismus im Hinblick auf die Terminplanung und Kostenentwicklung hervorgetan. So schreibt das StMB in einem Vermerk vom 20.07.2018, referierend über eine Pressekonferenz der DB vom 12.07.2018 und hier über die Präsentation des Projektleiters: „Die DB bekannte sich zum Zeitplan der 2. Stammstrecke (Inbetriebnahme Ende 2026) und erklärte, man sei hinsichtlich der Kosten im Plan (3,2 Mrd. Euro; der Risikopuffer von 600 Mio. Euro werde bislang nicht in Anspruch genommen). Ein von den Grünen in Auftrag gegebenes Gutachten des Büros Vieregg & Rössler, das der 2. Stammstrecke u.a. einen Zeitverzug von 4-5 Jahren bescheinigte, wurde unter Hinweis auf grundlegende inhaltliche Mängel als fachlich haltlos verworfen.“[261] Auch in einer internen Besprechung mit Vertretern des StMB am 10.12.2019, also kurz vor Beendigung seiner Tätigkeit als Projektleiter, hatte Herr Kretschmer entgegen den Feststellungen der Baubegleitung kundgetan, er halte den Fertigstellungstermin Ende 2028 für realistisch.[262] Ebenfalls bemerkenswert, weil so gar nicht mit den Äußerungen der Herren der Baubegleitung übereinstimmend, war die Behauptung von Herrn Kretschmer, die Baubegleitung haben von Beginn ihrer Tätigkeit an alle Unterlagen bekommen.[263]

Wenig erbaulich, vor allem weil für die Zukunft des SPNV wie des öffentlichen Nahverkehrs in Bayern überhaupt wenig Gutes versprechend, waren die Befragungen und dann vor allem die Antworten des Zeugen Christian Bernreiter, des amtierenden Verkehrsministers. Gleich zu Beginn seines Eingangsstatements meinte der Zeuge Christian Bernreiter darauf hinweisen zu müssen, dass die Zuständigkeiten Bayerns und damit eben auch der Staatsregierung auf die Finanzierung des Projektes 2. Stammstecke beschränkt seien. Christian Bernreiter im Wortlaut: „Ich möchte festhalten, dass der Freistaat nicht plant und auch nicht baut. Wir sind – genau wie der Bund – Geldgeber und stellen die Finanzierung sicher.“[264] Kein Wort davon, dass der Freistaat Bayern wie die anderen Länder auch seit der Bahnreform 1996 Aufgabenträger für den SPNV ist, vor allem aber auch kein Wort davon, dass Bayern der Auftraggeber für das Projekt

[260] „Abg. Dr. Martin Runge (GRÜNE): … *Der Herr Baumgärtner … hat Sie vorhin mit der Akte 159 noch mal konfrontiert mit der Geschichte, dass Sie eben noch 2019 massiv bestritten hätten, Ende 2028 sei als Fertigstellungstermin gefährdet. Sie haben den AK Schiene auch schon angesprochen. Da sind Sie ja auch im AK Schiene 2019 mit der Ansage konfrontiert worden, 2033/34 ist das Ding frühestens fertig, sodass man es in Betrieb nehmen kann. Auch damals war Ihre feste Überzeugung, 2028 wird zu halten sein?* Zeuge Markus Kretschmer: *Ja. Aber da bin ich auch davon ausgegangen, dass die Personen – mich eingeschlossen – auch in dem Projekt bleiben und das dann auch sozusagen zum Erfolg bringen*.“ Und: „Abg. Albert Duin (FDP): *Das heißt also, mit Ihnen als Projektleiter wären wir 2028 fertig gewesen.* Zeuge Markus Kretschmer: *So war ich der Meinung 2019, ja*.“ (Protokoll vom 17.04.2023, S. 49 f. und S. 64.)

[261] Akte Nr. 28, Blatt 7

[262] „Herr Kretschmer bestritt vehement, dass der Inbetriebnahmetermin Ende 2028 gefährdet sei. Er sprach der Baubegleitung Ost die fachliche Kompetenz ab, eine realistische Bewertung des Projektes durchführen zu können.“ (Akte Nr. 159, S. 1.)

[263] „Zeuge Markus Kretschmer: *Die Baubegleitung hat ihre Arbeit im Februar 2019 aufgenommen, und anschließend hat sie alle Planunterlagen, auch Terminpläne, Kosten – alles – zur Verfügung gestellt bekommen*.“ (Protokoll vom 17.04.2023, S. 5.)

[264] Protokoll vom 12.06.2023, S. 3

2. Stammstrecke ist. Somit blieb sich der Zeuge Bernreiter seiner Strategie, jede Verantwortung der Staatsregierung am Stammstreckendesaster von sich zu weisen, treu.[265]

Des Weiteren führte Herr Bernreiter, der sein Ministeramt im Februar 2022 übernommen hatte, aus, dass bei der Amtsübergabe – ein Abendessen mit der bisherigen Staatsministerin Kerstin Schreyer – über das Thema 2. Stammstecke nicht gesprochen worden sei. Auch habe in den ersten Monaten seiner Amtszeit das Thema Stammstrecke im Kabinett, abgesehen von einschlägigen Berichten, keine Rolle gespielt.[266] Er selber habe sich seit seinem Amtsantritt bemüht, von der DB belastbare Zahlen zu den Kosten des Vorhabens und zum Fertigstellungstermin zu erhalten.[267] Befragt auf seine Ausführung hin, er könne nach dem Studium früherer Unterlagen berichten, dass das StMB die DB immer wieder aufgefordert hätte, belastbare Zahlen zu liefern,[268] danach ob er hierfür auch Beispiele für die Zeitraum zwischen Ende Dezember 2020 und Mitte März 2022 benennen könne, blieb der Zeuge Bernreiter eine Antwort mit konkreten Beispielen schuldig.[269] Bezeichnend war und ist schon auch, dass Staatsminister Bernreiter, CSU, bei Fragen im Zusammenhang mit der Durchfinanzierungserklärung und damit der Verpflichtung des Freistaats für die Gesamtfinanzierung des Projektes geradezustehen, mehrfach auf die Verantwortlichkeit des früheren Staatsministers Zeil von der FDP verwies.[270] Im Bau- und Finanzierungsvertrag, unterzeichnet vom damaligen Staatsminister Martin Zeil und von einem Mitglied des Bahnvorstands am 08.04.2011, findet sich allerdings weder das Wort „Durchfinanzierung“, noch wird an irgendeiner Stelle dem Freistaat eine Garantie der Gesamtfinanzierung auferlegt. Enthalten ist in dem Vertrag allein eine Verpflichtung des Freistaats zu einer Anschlussfinanzierung nach Auslaufen des GVFG-Bundesprogramms, so wie dies damals für den 31.12.2019 vorgesehen war. Abgegeben wurde die Durchfinanzierungserklärung („2. Stammstrecke München – Erklärung der Durchfinanzierung“) für den Freistaat Bayern, mit der überhaupt erst das Inkrafttreten des Bau- und Finanzierungsvertrags ausgelöst wurde,

---

[265] In einer Zwischenintervention angesprochen auf mögliche Schieflagen im Zusammenhang mit Ausschreibungen und Vergaben antwortete Verkehrsminister Christian Bernreiter in der Plenarsitzung am 20.07.2022: „Da sind wir Bittsteller.“ Das sagt der Verkehrsminister als zuständiger Vertreter des Freistaats Bayern, der Aufgabenträger für den SPNV, Auftraggeber und Finanzverantwortlicher für das Projekt 2. Stammstrecke ist.

[266] Vgl. Protokoll vom 12.06.2023, S. 3 ff.

[267] Vgl. ebd.

[268] „*Ich möchte zum Untersuchungszeitraum vor meinem Amtsantritt Stellung nehmen, denn zu allen Entwicklungen vor meinem Amtsantritt kann ich natürlich nur nach Aktenlage berichten. Alle Akten liegen Ihnen ja vollumfänglich vor. Das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr hat die Bahn immer wieder aufgefordert, belastbare Zahlen zu Kosten und Bauzeit vorzulegen. Dazu hat die Bahn jahrelang keine belastbare, begründete Aussage getroffen. Seit dem Spitzengespräch im Juli 2019 hat die Bahn bis 2022 keine verlässlichen offiziellen Zahlen geliefert.“* (Ebd., S. 7)

[269] Vgl. ebd., S. 34 f.

[270] „Abg. Inge Aures (SPD): *Okay. Dann kommen wir zur Akte 377, Seite 29. Hier ergibt sich, dass Ihr Haus die Finanzierungspflicht des Freistaats hatte prüfen lassen. Die beauftragte Anwaltskanzlei kommt am 16.03.2022 zu folgendem Ergebnis – ich zitiere Unter Berücksichtigung der obenstehenden gegenstreitigen [sic gegenstreitenden] Argumente sprechen unserer Ansicht nach gerade in Hinblick auf die Auslegung nach Systematik, Sinn und Zweck der getroffenen Regelungen die besseren Gründe für eine Förderpflicht des Freistaats Bayern. Das bedeutet ja, dass der Freistaat verpflichtet ist, die Stammstrecke zu finanzieren, ganz egal, ob Haushaltsmittel zur Verfügung stehen oder nicht, also auch unabhängig von Beschlüssen des Landtags. Kennen Sie denn das Ergebnis dieser Prüfung und dieses Ergebnis?* Zeuge Staatsminister Christian Bernreiter: *Ja, die Einschätzung ist mir gesagt worden. Aber den ersten Vertrag hat der damalige zuständige Verkehrsminister Zeil unterzeichnet. Da sind die Grundlagen gelegt worden*.“ (Ebd., S. 45 f.) Und: „Zeuge Staatsminister Christian Bernreiter: *Ich sage, der Freistaat Bayern hat sich im ersten Vertrag, den der Herr Zeil unterzeichnet hat, für die Durchfinanzierung verpflichtet*.“ (Ebd., S. 89.)

mit Schreiben von Staatsminister Joachim Herrmann an den damaligen Bahnchef vom 21.12.2016.

Befragt von mehreren der Abgeordneten nach der Herkunft der Mittel, mit denen die vom Freistaat Bayern zu tragenden immensen Mehrkosten finanziert werden sollen, nach dem künftigen Umgang mit den Regionalisierungsmitteln und nach Auswirkungen des Finanzbedarfs und des Mitteleinsatzes für die 2. Stammstrecke auf andere Projekte des SPNV in Bayern, antwortete der Zeuge über weite Strecken eher nebulös und auch meist dem „Prinzip Hoffnung“ folgend.[271] So äußerste er sich beispielsweise folgendermaßen: „Der Herr Füracker und ich, wir haben uns dann geeinigt, dass wir eine Lösung finden müssen, und er hat den Auftrag gehabt, das dann entsprechend abzubilden.“[272] Oder: „Wir haben uns dazu verpflichtet und auch committet, dass kein anderes Projekt darunter leidet.“[273]

Wie die eben zitierten Aussagen von Verkehrsminister Bernreiter zu bewerten sind und wie wacklig, ja fraglich Beteuerungen im Hinblick auf die Sicherstellung der Finanzierung anderer SPNV-Projekte in Bayern und der Bestellung hinreichender Zugkilometer im SPNV sind, sei mit folgenden Ausführungen belegt. Nach Vorliegen und Plausibilisierung der „sachgerechten Kostenermittlung“ der DB von 2016, Ergebnis waren bekanntlich Gesamtkosten in Höhe von 3.176 Mrd. Euro ohne Eintritt von Risiken und von 3.849 Mrd. Euro mit Risiken (jeweils nominalisiert auf das damals anvisierte Jahr der Inbetriebnahme 2026), und nach den entsprechenden Vereinbarungen zur Kostentragung gab es dann auch eine klare Beschlusslage im Kabinett (Ministerratssitzung vom 20.12.2016) zur Mittelherkunft des bayerischen Finanzierungsanteils. Diese Beschlusslage war im Übrigen auch großenteils dem Landtag kommuniziert worden.

Im Falle der angesetzten 3.176 Mrd. Euro hätte der Bund 1.552 Mrd. Euro übernommen, auf den Freistaat Bayern wären 1.286 Mrd. Euro entfallen, die DB hatte die Übernahme eines Finanzierungsanteils in Höhe von 177 Mio. Euro zugesagt und die Landeshauptstadt München hätte sich mit 161 Mio. Euro beteiligt. Der Anteil Bayerns hätte sich wiederum mit 935 Mio. Euro zu einem Großteil aus Regionalisierungsmitteln und aus Finanzausgleichsmitteln zusammengesetzt (Reg.-Mittel 522 Mio. Euro, BayFAG-Mittel 413 Mio. Euro), 261 Mio. Euro sollten aus dem Flughafen-Darlehen und 100 Mio. Euro aus regulären Haushaltsmitteln finanziert werden. Im Falle des Eintretens der gesamten rechnerisch abgeschätzten Risiken wären die Finanzierungsanteile des Bundes auf 1.956 Mrd. Euro und des Freistaats auf 1.555 Mrd. Euro angestiegen. Bezogen auf den Anteil Bayerns hätten dann aus BayFAG-Mitteln 531 Mio. Euro und aus Reg.-Mitteln[274] 672 Mio. Euro fließen sollen, die anderen Finanzierungsquellen wären wie oben genannt unverändert geblieben.

Jetzt sollen die von der DB angekündigten und von der Staatsregierung in dieser Höhe auch angesetzten Gesamtkosten 7,049 Mrd. Euro (enthalten ist hier ein Risikopuffer in Höhe von 1,5 Mrd. Euro, aber der Kostenansatz bezieht sich auf den Preisstand 2021) betragen. In Relation deutlich größer als der Anstieg der Gesamtkosten ist der Anstieg des vom Freistaat Bayern zu übernehmenden Finanzierungsanteils. Dieser wird jetzt von der Staatsregierung auf fast 3,8 Mrd. Euro (3,641 Mrd. Euro, wohlgemerkt ohne

[271] Vgl. ebd., S. 35 ff.

[272] Ebd., S. 48

[273] Ebd., S. 54

[274] Angemerkt sei an dieser Stelle, dass die Länder die Regionalisierungsmittel ja auch vom Bund erhält. Bestimmt sind diese Mittel in erster Linie für die Bestellung von Zugkilometern im SPNV, sie dürfen aber auch in Teilen zur Mitfinanzierung von SPNV-Investitionen eingesetzt werden.

Teuerung und ohne etwaige noch höherer Risiken) zzgl. aus dem bereits geschlossenen Bau- und Finanzierungsvertrag resultierende bauzeitliche Mietausfälle in Höhe von 0,148 Mrd. Euro[275]) beziffert.[276]

Anders als nach der Kostenermittlung 2016 gab es nun ausweislich der Akten Ende 2022[277] (und gibt es bis heute entsprechend der Aussagen der hierzu im Untersuchungsausschuss befragten Mitglieder des Kabinetts) keinerlei Verständigung bezüglich der Mittelherkunft zur Finanzierung der von Bayern zu tragenden Mehrkosten in Milliardenhöhe. Festzuhalten ist an dieser Stelle, dass es bereits in früheren Jahren, als man in der Staatsregierung von einem deutlich niedrigeren vom Freistaat zu tragenden Kostenanteil ausging und als es eine eindeutige Vereinbarung bezüglich der Mittelherkunft gab (s.o.), zu heftigen, wort- und satzreich ausgetragenen, Differenzen zwischen dem Staatsministerium der Finanzen und für Heimat (StMFH) und dem StMB kam. So heißt es z.B. in einem Schreiben des Amtschefs des StMFH an den Amtschef des StMB vom 05.06.2019, bezogen auf eine Anforderung des StMB von Mitteln zur Vorfinanzierung von Bundesmitteln aus dem GVFG-Topf: „Mit der Ermächtigung im Haushaltsgesetz 2017/2018 und der am 21. Dezember 2016 erfolgten Durchfinanzierungserklärung ist die Finanzierung der 2. Stammstrecke rechtswirksam gesichert. Allerdings ist mit der Ermächtigung kein Anspruch auf eine künftige Bereitstellung zusätzlicher Mittel verbunden. … Zur Fortsetzung einer soliden Haushaltspolitik kann daher nicht ausgeschlossen werden, dass das StMB zusätzliche Ausgaben durch Einsparungen an anderer Stelle finanzieren muss. Aus Sicht des Staatshaushalts wird daher empfohlen, mit künftigen SPNV-Mehrbestellungen sowie weiteren Maßnahmen und Projekten im Verkehrsbereich restriktiv umzugehen.“[278]

In einem Schriftwechsel zwischen dem StMFH und dem StMB von Ende August/Anfang September 2022, der der Vorbereitung der Behandlung der Thematik Finanzierung der 2. Stammstrecke in einer Ministerratssitzung dient findet sich u.a. der folgende Hinweis des StMFH an das StMB: „Der unter Nr. 4b (S. 7) dargestellte Satz, wonach eine Finanzierung der Mehrkosten aus Regionalisierungsmitteln nicht möglich sei, muss gestrichen werden. Die Frage der Gegenfinanzierung der Mehrkosten der 2. Stammstrecke ist derzeit noch völlig offen. Eine solche Vorwegfestlegung ist deshalb aus hiesiger Sicht nicht haltbar. Vor einer weiteren Veranschlagung sind die bestehenden Spielräume (inkl. Ausgabereste) auszuschöpfen.“[279] Auf diesen Hinweis antwortet das StMB: „Eine Streichung kann aus Sicht des StMB aus fachlichen Gründen nicht vorgenommen werden: Eine Finanzierung aus Regionalisierungsmitteln ist nicht möglich, weil die für die 2. S-Bahn-Stammstrecke reservierten Mittel bis Ende 2022 aufgebraucht sind und aufgrund der Mittelsituation keinerlei Spielräume mehr bestehen: Mittel sind durch Verkehrsdurchführungsverträge bei der BEG (rd. 90 % des Regionalisierungsmittelbudgets) und im Übrigen für andere Infrastrukturvorhaben gebunden. Der LT-Beschluss vom 21. Juli 2022 (Drs. 18/23800) lautet: „Der Landtag fordert, ggf. anfallende Mehrkosten nicht durch Einsparungen bei anderen bayerischen GVFG-Projekten zu finanzieren.“. Die weitere Inanspruchnahme von Regionalisierungsmitteln würde zwangsläu-

[275] Vgl. Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Freistaates Bayern für das Haushaltsjahr 2023 (Haushaltsgesetz 2023 – HG 2023) vom 21. April 2023 (GVBl. S. 128), S. 41.

[276] Dieser Betrag ist u.E. schöngerechnet, weil a) keine Nominalisierung und b) Fehlen wesentlicher Kostenbestandteile.

[277] Vgl. Akte Nr. 578, Blatt 1. In dem in dieser Akte zu findenden Vermerk vom 20.09.2022 aus dem Finanzministerium, betitelt mit „StM-Termin: 29. September 2022, 12:00 – 14:00 Uhr Folgegespräch mit Herrn MP Dr. Söder u. a. i. S. Projekt 2-S-Bahn-Stammstrecke“ heißt es aus der ersten Seite: „Frage der Mittelherkunft f. Finanzierung Mehrkosten völlig unklar.“

[278] Akte Nr. 565, Blätter 5 f.

[279] Akte Nr. 521, Blatt 2

fig dazu führen, dass andere bayerische Projekte zur Verbesserung der Schieneninfrastruktur zurückstehen müssten, da die Regionalisierungsmittel begrenzt und bereits weitestgehend gebunden sind. Eine Finanzierung der Mehrkosten der 2. S-Bahn-Stammstrecke aus Regionalisierungsmitteln läuft damit dem ausdrücklichen Willen des Landtages zuwider. Die im HHG 2017/2018 zugesicherten Regionalisierungsmittel, die bereits für die 2. S-Bahn-Stammstrecke reserviert sind, werden selbstverständlich in das Projekt eingebracht."[280]

Ausweislich von dem Untersuchungsausschuss vorliegender Unterlagen beharrt das StMFH jedoch weiterhin darauf, dass zur weiteren Finanzierung des Projektes 2. Stammstrecke zuvorderst auf Ausgabenreste bei den Regionalisierungsmitteln zurückgegriffen werden soll. So heißt es in dem schon zitieren Vermerk aus dem StMFH vom 20.09.2022: „StMB sieht keinen Spielraum für Mehrkostenbeteiligung. => FM-Sicht: ablehnen, insb. 393 Mio. Euro zusätzliche Landesmittel für 2023. Keine Vorwegfestlegung, dafür Nutzung Ausgabereste Regionalisierungsmittel. Preisstand 2021, bis 2037 noch hohe Preissteigerung denkbar." [281]

### 2.9 Verstöße gegen haushaltsrechtliche Vorgaben

Wenn man in der Nutzen-Kosten-Untersuchung 2016 korrekt, d.h. dem Regelwerk entsprechend, untersucht und gerechnet hätte bzw. wenn man den einschlägigen Prüfbericht des Bundesrechnungshofs („Zweifel an der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens", „Regelwerk für die Erstellung Standardisierter Bewertungen nicht eingehalten", „Voraussetzungen des § 3 Absatz 1c GVFG für die Gewährung einer Bundesfinanzhilfe liegen nicht vor." Siehe hierzu die Ausführungen in Kap. 2.1.) ernst genommen hätte, dann hätten schon aus haushaltsrechtlichen Gründen weder Bund noch Freistaat Bayern Finanzierungszusagen für das Projekt 2. Stammstrecke machen dürfen. Denn sowohl das Haushaltsgrundsätzegesetz des Bundes (HGrG), das für den Bund und die Länder gilt, und das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), als auch die Bayerische Haushaltsordnung (BayHO) verpflichten zur Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit.[282] Anzumerken im Kontext mit der NKU 2016 ist die Tatsache, dass der Bundesrechnungshof nach eigener Angabe nur „rudimentär" geprüft hat und dabei auch nur die Kostenseite in Augenschein genommen hat. Betrachtet man auch die Nutzenseite bzw. die hierzu angestellten Untersuchungen und Berechnungen, so ist festzuhalten, dass ein Nutzen errechnet worden ist basierend auf einem Betriebsprogramm, welches aufgrund unzureichender Infrastruktur nicht bzw. nicht mit der benötigten Betriebsstabilität gefahren werden kann.

Im Kontext mit dem Haushaltsrecht tauchen zudem weitere Kritikpunkte und offene Fragen auf. Als Finanzierungsverantwortliche für Projekte der SPNV-Infrastruktur[283] müssen die Länder den Vorhabenträgern eine Zusage für die Durchfinanzierung des jeweiligen SPNV-Projektes (= Gesamtfinanzierungsgarantie) geben, ohne eine solche Garantie würden die Eisenbahnunternehmen sich nicht auf den Bau der Projekte einlassen. Auch ist eine garantierte Projektfinanzierung Voraussetzung dafür, dass das EBA,

[280] Ebd., Blatt 15

[281] Akte Nr. 578, Blatt 1.

[282] Siehe hierzu insbesondere § 6 Abs.1 und 2 HGrG, § 2 Nr. 1 lit.c GVFG und § 7 Abs. 2 Satz 1 BayHO.

[283] Nach § 8 Abs. 2 Satz 2 des Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (Bundesschienenwegeausbaugesetz – BSWAG bzw. BSchwAG) sind Investitionen in Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes, die dem Schienenpersonennahverkehr dienen, ausschließlich zwischen der DB AG und dem jeweiligen Bundesland abzustimmen.

das u.a. zuständig ist für die Empfehlung an das Bundesverkehrsministerium zur Aufnahme des jeweiligen Projektes in die Kategorie „a“ des GVFG-Bundesprogramms und für die Erteilung des Vorbescheids zur Programmaufnahme an den jeweiligen Vorhabenträger und für die sonstigen Zuwendungsbescheide, überhaupt die Erlaubnis für die Auszahlung von Bundesmitteln gibt.

Eine derartige Durchfinanzierungserklärung bedingt wiederum, dass auch der Anteil an Bundes-GVFG-Mitteln im jeweiligen Landeshaushalt abgesichert ist. Die Summe der Gesamtkosten der 2. Stammstrecke muss demzufolge im Staatshaushalt abgebildet und abgesichert sein, dabei ist auch die Teuerung zu berücksichtigen.

Entsprechend schrieb im November 2016 der damals für den SPNV zuständige Innenminister Joachim Herrmann in einem Bericht an die Landtagspräsidentin Barbara Stamm und damit an den Landtag: „Zudem ist die Absicherung der Gesamtfinanzierung im Landeshaushalt notwendig, da die Mitfinanzierungszusage des Bundes nach gängiger Praxis unter Haushaltsvorbehalt steht und die DB das Ausfallrisiko nicht übernimmt.“ [284]

2016 ergab bekanntlich die „sachgerechte Kostenermittlung“ der DB Gesamtkosten für das Projekt 2. Stammstrecke in Höhe von 3,178 Mrd. Euro ohne Risikokosten und 3,849 Mrd. Euro mit Risikokosten, wobei die Kostenhöhe auf 2025, das damals anvisierte Jahr der Inbetriebnahme, nominalisiert worden war. Der letztgenannte Betrag wurde dann auch in den Staatshaushalt übernommen. So heißt es auf S. 16 im Haushaltsgesetz zum Doppelhaushalt 2017/2018: „Das Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr wird ermächtigt, die Durchfinanzierung der Zweiten S-Bahn-Stammstrecke München gemäß Bau- und Finanzierungsvertrag bis zu einem Betrag von 3 849 000 000 Euro zu erklären; der Betrag umfasst auch eine Vorfinanzierung des Finanzierungsanteils des Bundes durch den Freistaat Bayern.“

Jetzt gehen DB und Staatsregierung in ihrer aktuellen Kostenschätzung von Gesamtkosten (ohne Nominalisierung) in Höhe von gut 7 Mrd. Euro aus, weitergerechnet auf das (u.E. deutlich zu optimistisch) angesteuerte Jahr der Inbetriebnahme 2035 wären das laut DB und Staatsregierung 8,5 Mrd. Euro.

Im aktuellen Haushaltsgesetz (Haushaltsgesetz 2023) ist aber nur mehr der im günstigsten Fall allein vom Freistaat Bayern zu tragende Finanzierungsanteil zu finden (3.789.000.000 Euro). Im Wortlaut heißt es hier unter Art. 8 Abs. 5 des Gesetzes: „Das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr wird ermächtigt, die Durchfinanzierung der Zweiten S-Bahn-Stammstrecke München bis zu einem Betrag von 3 789 000 000 Euro zuzüglich über den Risikopuffer hinausgehender Risiken und Teuerung zu erklären.“[285] Abgebildet und damit wohl auch abgesichert sind an dieser Stelle nicht mehr die Gesamtkosten des Vorhabens, deren Finanzierung der Freistaat bekanntlich mit Abgabe der Durchfinanzierung garantiert. Auch ist der vom Freistaat zu tragende Kostenanteil nicht auf das Jahr der anvisierten Inbetriebnahme nominalisiert.

[284] Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr, Aktueller Sachstand 2. Stammstrecke München, 22.11.2016, S. 6.

[285] Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Freistaates Bayern für das Haushaltsjahr 2023 (Haushaltsgesetz 2023 – HG 2023) vom 21. April 2023 (GVBl. S. 128), S. 14.

Eine Aussage zur vermeintlichen Höhe der Risiken findet sich dann in der Begründung zum Haushaltsgesetz. Hier wird ausgeführt, dass nach Aussage der DB die Gesamtkosten für das Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke auf 7,049 Mrd. Euro steigen würden.[286]

Auf der Suche nach einschlägigen relevanten Regelungen zur gesetzlichen Verankerung derartiger Garantien wie der Gesamtfinanzierungsgarantie über die Abgabe der Durchfinanzierungserklärung stößt man auf den Art. 39 der Bayerischen Haushaltsordnung. Hier heißt es in Abs. 1: „Die Übernahme von Bürgschaften, Garantien oder sonstigen Gewährleistungen, die zu Ausgaben in künftigen Haushaltsjahren führen können, bedarf einer Ermächtigung durch Landesgesetz, die der Höhe nach bestimmt ist.“ Jetzt sind die Erläuterungen zum Haushaltsgesetz eben nicht das Gesetz. Und die Formulierung „zuzüglich über den Risikopuffer hinausgehender Risiken und Teuerung“ drückt alles andere als eine „der Höhe nach bestimmte“ Garantie aus.

Es stellt sich hier die Frage, weshalb in den entsprechenden Gesetzesformulierung so stark abgewichen wurde, von den Formulierungen, wie sie in einem Vermerk aus dem StMB vom 30.05.2022, der zur Vorbereitung eines Gesprächs zwischen Verkehrsminister Bernreiter und Finanzminister Füracker am 31.05.2022 gefertigt worden war, festgehalten sind.[287]

Des Weiteren muss die Frage aufgeworfen werden, was die Staatsregierung veranlasst hatte, die haushaltsmäßige Abbildung und Absicherung der Garantie der Gesamtfinan-

---

[286] Vgl. ebd., S. 41. Im Wortlaut heißt es in der Begründung zu Art. 8 Abs. 5 des Haushaltsgesetzes: „… Die DB hat am 29. September 2022 verbindlich Aussagen zu den aktuellen Kosten und zur aktuellen Zeitschiene getätigt. Die Gesamtkosten des Projekts 2. S-Bahn-Stammstrecke steigen nach Aussage der DB von 3,849 Mrd. Euro auf 7,049 Mrd. Euro (Preisstand 2021, inklusive 1,5 Mrd. Euro Risikopuffer, zuzüglich Teuerung und etwaiger höherer Risiken). Hinzu kommen aus dem im Jahr 2016 abgeschlossenen Bau- und Finanzierungsvertrag resultierende Forderungen für Mietausfälle am Hauptbahnhof von bis zu 0,148 Mrd. Euro. Die DB plant die Inbetriebnahme im Jahr 2035, sieht aber noch zeitliche Risiken, die zu einer Verzögerung von bis zu zwei Jahren führen könnten.
Die durch die DB nun vorgelegten Gesamtkosten lassen sich in die folgenden Finanzierungsanteile aufgliedern: Gesamtkosten 7,049 Mrd. Euro (Preisstand 2021 inklusive 1,5 Mrd. Euro Risikopuffer, ohne Teuerung und etwaiger höherer Risiken), davon: Bund 3,107 Mrd. Euro, Freistaat 3,641 Mrd. Euro (zzgl. bis zu 0,148 Mrd. Euro für den Ausgleich bauzeitlicher Mietausfälle), - DB 0,188 Mrd. Euro, - LH München (zzgl. 0,065 Mrd. Euro außerhalb der Gesamtkosten) 0,113 Mrd. Euro.
Die Staatsregierung beabsichtigt, dass der Freistaat Bayern entsprechend der bisherigen Finanzierungssystematik 40 % der zuwendungsfähigen Baukosten und alle nichtzuwendungsfähigen Kosten und Planungskosten in Höhe von insgesamt 3,641 Mrd. Euro (ohne Teuerung und etwaige höherer Risiken) finanziert. Dazu kommen aus dem bereits geschlossenen Bau- und Finanzierungsvertrag resultierende bauzeitliche Mietausfälle, die sich auf bis zu 0,148 Mrd. Euro belaufen. Von diesem Finanzierungsbeitrag des Freistaates Bayern in Höhe von insgesamt 3,789 Mrd. Euro waren durch die Finanzierungszusage aus 2016 bereits 1,286 Mrd. Euro abgedeckt.“ (Ebd., S. 41 f.)

[287] „Die DB wird im Spitzengespräch am 30.6.2022 voraussichtlich Gesamtkosten von 6,5 Mrd. nennen. Daher muss im Rahmen der Haushaltsaufstellung 2023 eine haushaltsrechtliche Ermächtigung in dieser Höhe aufgenommen werden, damit die Durchfinanzierung durch den Freistaat erklärt werden kann.
Es wird folgender Vorschlag zu haushaltsrechtlichen Absicherung der 2. Stammstrecke im Entwurf vorgelegt:
‚Das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr wird ermächtigt, die Durchfinanzierung der Zweiten S-Bahn-Stammstrecke München gemäß Bau- und Finanzierungsvertrag bis zu einem Betrag von 6 500 000 000 Euro einschließlich der Risiken zu erklären; der Betrag umfasst auch eine Vorfinanzierung des Finanzierungsanteils des Bundes durch den Freistaat Bayern. Das StMFH wird ermächtigt, die im Finanzierungsvertrag genannten Gesamtkosten entsprechend der einschlägigen Baupreisindizes anzupassen. Die für die Abfinanzierung notwendigen Ausgabemittel werden entsprechend dem jeweils gültigen Kostenplan im Rahmen der Haushaltsaufstellung veranschlagt.‘
In der Begründung sind von der Abteilung 5 die gültigen Baupreisindizes festzulegen. Zudem muss ein Kostenplan beigefügt werden.“ (Akte Nr. 470, Blatt 7)

zierung so zu verzögern, nachdem sie spätestens im Jahr 2020 in Kenntnis von Mehrkosten in Höhe von mindestens 1,4 Mrd. Euro war. Die von Staatsminister Joachim Herrmann am 21.12.2016 abgegebene Durchfinanzierungserklärung war bekanntlich nach außen hin, heißt gegenüber dem Vorhabenträger DB ohne Deckel, also ohne Begrenzung nach oben, war aber vom Landtag als Haushaltsgesetzgeber auf bis zu 3,849 Mrd. Euro begrenzt, d.h. sie hatte im Innenverhältnis des Freistaats Bayern sehr wohl einen Deckel. Ausweislich von in den Akten zu findenden Unterlagen war man sich in der Staatsregierung der eben genannten Schieflage sehr wohl bewusst.[288]

Zuletzt ist im Kontext mit dem Haushaltsrecht noch auf Artikel 24 Abs. 1 der Bayerischen Haushaltsordnung (BayHO) zu verweisen, der da lautet: „Ausgaben und Verpflichtungsermächtigungen für Baumaßnahmen dürfen erst veranschlagt werden, wenn Pläne, Kostenermittlungen und Erläuterungen vorliegen, aus denen die Art der Ausführung, die Kosten der Baumaßnahme, des Grunderwerbs und der Einrichtungen sowie die vorgesehene Finanzierung und ein Zeitplan ersichtlich sind. Den Unterlagen ist eine Schätzung der nach Fertigstellung der Maßnahme entstehenden jährlichen Haushaltsbelastungen beizufügen. Für kleinere Bauvorhaben kann von diesen Vorschriften abgewichen werden."

### 3. Fazit

Das jahrzehntelange Dilettieren von Staatsregierung und DB im Zusammenhang mit der Planung und Realisierung des Projektes 2. Stammstrecke bzw. mit der Begleitung und Steuerung von Planung und Realisierung war viel zu offenkundig, zumal von uns ja immer wieder moniert und auch belegt, als dass es einigermaßen am Thema interessierten Menschen verborgen geblieben sein dürfte. Gleiches gilt für das Vertuschen unliebsamer Geschehnisse und Entwicklungen und das Verbreiten von Unwahrheiten gegenüber Landtag und Öffentlichkeit. Die Arbeit im Untersuchungsausschuss lieferte weitere Beweise für das unselige Wirken der Staatsregierung. Auch ließ sich mehr und mehr erkennen, wie systematisch und gezielt von Oben gesteuert hier vorgegangen wurde. Hatten wir uns bis dato schon ein wenig gewundert und uns gefragt, weshalb die für die Beantwortung parlamentarischer Anfragen zuständigen Referatsleiter selbst dann Anfragen falsch beantwortet haben, wenn sie wissen mussten und wohl auch gewusst haben, dass wir die korrekten Antworten kennen, so finden wir jetzt aus diversen Protokollen und Vermerken den Grund hierfür: es war der Druck, es waren die entsprechenden Ansagen von Oben („In der Außenkommunikation muss es bei 2026 bleiben", „TK-Kommunikation nach außen"[289] versus „Benennung von Daten und Fakten intern").

Um das Projekt überhaupt erst einmal aufs Gleis setzen zu können, wurde auch nicht davor zurückgeschreckt, Untersuchungen schönzurechnen. Das Vertragswerk zwischen dem Freistaat Bayern, der DB und dem Bund zur Realisierung des Projektes, ist grottenschlecht, ja aus Warte des Freistaats ein Desaster. Dies gilt insbesondere für den Bau- und Finanzierungsvertrag (einschließlich der bis dato sieben Nachträge hierzu), mit dem die Staatsregierung die DB mit der Planung und der Realisierung der

[288] So finden sich beispielsweise in einem Vermerk aus dem Finanzministerium vom 09.10.2020 mit dem Titel „Auswirkungen mögliche Mehrkosten 2. Stammstrecke" unter der Überschrift „Bewertung" folgende Sätze: „Die im HG 2017/2018 enthaltene Ermächtigung, die Durchfinanzierung bis zu einem Betrag von 3,849 Mrd. Euro zu erklären, wird bei Mehrkosten nicht mehr ausreichend sein. Soweit eine Lösung über die Finanzierung der Mehrkosten gefunden wird, müsste das StMB die Durchfinanzierung auch hinsichtlich der Mehrkosten rechtswirksam erklären. In diesem Zusammenhang ist die Erforderlichkeit einer erneuten Ermächtigung im Haushaltsgesetz 2021 zu prüfen." (Akte Nr. 569 Blatt 7)

[289] TK steht für Termine und Kosten

2. Stammstrecke beauftragt hat. Dieser Vertrag beinhaltet keinen Kostendeckel und keinerlei Fristen, die DB kann sich vom Freistaat Planungskosten in nahezu unbegrenzter Höhe finanzieren lassen, sämtliche Risiken hängen beim Freistaat. Die DB hat sich als Vorhabenträger bei Planung und Realisierung des Projektes als unfähig erwiesen, von der Staatsregierung gab es jedoch kein Gegensteuern gegen die Fehlleistungen der DB und die Fehlentwicklungen des Projektes. Im Gegenteil: Mit ihrer Vorgabe vom 16.12.2020 an das Verkehrsministerium, „die DB nicht mehr auf einen abgestimmten Sachstand zu drängen“ und Nachfragen zum Thema „reaktiv und dilatorisch“ zu behandeln – diese Vorgabe galt bis Mitte März 2022 (!) – hat die Staatskanzlei den Pendlern, dem Schienenverkehr in Bayern und dem Klimaschutz immens geschadet. Sie hat damit das Risiko weiterer Kostensteigerungen und weiteren Zeitverzugs bewusst in Kauf genommen und somit das Ergreifen möglicher Gegensteuerungsmaßnahmen sehenden Auges verzögert bzw. verhindert. Besonders skurril ist in diesem Kontext die Tatsache, dass die Staatskanzlei mit der Vorgabe, „die Füße still zu halten“, das Herstellen eines abgestimmten Sachstands ausgebremst hat, gleichzeitig aber das Verheimlichen der Daten zu Kosten und Fertigstellungstermin gegenüber Landtag und Öffentlichkeit mit dem Fehlen eines abgestimmten Sachstands und damit mit dem Fehlen belastbarer Zahlen begründet. Die angeblich nicht belastbaren Zahlen wurden dann der Öffentlichkeit 2 Jahre später mitgeteilt.

Der Freistaat Bayern ist Auftraggeber und größter Geldgeber für das Projekt 2. Stammstrecke und er muss auch für dessen Gesamtfinanzierung garantieren. Aufgabe der Staatsregierung als Handelnde für den Freistaat wäre demzufolge gewesen, Planung und Ausführung des Projektes eng zu begleiten und bei Fehlentwicklungen gegenzusteuern. Statt dieser Aufgabe nachzukommen, war die Staatsregierung jedoch vor allem mit sich selbst und der Wählergunst befasst. Da passten keine Milliardendesaster.

Verantwortet durch die CSU-Staatsregierung steht Bayern nun vor einem Scherbenhaufen: Zusatzkosten in Milliardenhöhe und neuerlicher Zeitverzug bis mindestens ins Jahr 2037. Das alles zu Lasten der S-Bahn-Fahrgäste, der Steuerzahlerinnen und Steuerzahler und auch des Umwelt- und Klimaschutzes.

Wir Grüne im Landtag haben das Projekt 2. Stammstrecke, so wie aktuell geplant und vorangetrieben als Tieftunnel eng parallel zur bisherigen Stammstrecke, bekanntlich von Anbeginn als Fehlplanung gesehen. Auch jetzt noch plädieren wir für ein Umsteuern, für einen Projektabbruch. Lieber ein Ende mit Schrecken als ein Schrecken ohne Ende. Weitere acht oder zehn Milliarden Euro an Steuergeldern zu investieren, damit dann in 13, 15 oder 20 Jahren ein Projekt fertiggestellt ist und in Betrieb gehen kann, dessen Nutzen relativ gering ist, wäre in unseren Augen massiv verfehlt. Im Falle einer Realisierung des favorisierten Betriebsprogramms M 6+ würden werktäglich zudem zigtausende von Fahrgästen mit Verschlechterungen konfrontiert werden (Taktausdünnungen ausgerechnet zu Stoßzeiten sowie neue Umsteigezwänge).

Um aber den Protagonisten und Betreibern des Projektes eine Brücke zu bauen, erlauben wir uns folgenden Kompromissvorschlag: Die Staatsregierung wird aufgefordert, für den Freistaat als Auftraggeber der 2. Stammstrecke die DB als Auftragsnehmerin und Vorhabenträgerin zu veranlassen, schnellstmöglich die Arbeiten am Projekt 2. Stammstrecke einzustellen bzw. einstellen zu lassen und dann ruhen zu lassen, bis a) eine bau- und verkehrstechnisch einwandfreie Planung unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit vorliegt, b) eine neue tragfähige, gut begründbare und auch gut begründete Kosten- und Terminplanung erarbeitet und auch dem Landtag vorgelegt worden ist und c) die Finanzierung des Projektes insbesondere durch die Finanzierungsbeiträge von Bund und Freistaat Bayern gesichert ist. Gleichzeitig sollen Alternativen zur 2. Stammstrecke in der jetzt vorgesehenen Tieftunnelvariante untersucht werden. Geprüft werden sollte hier vor allem ein Ausbau des Bahn-

Südrings für die Nutzung durch S-Bahnen, wobei wir hier eben nicht den von Staatsregierung und DB in den beiden Vergleichenden Untersuchungen bemühten Maximalausbau realisiert wissen wollen, sondern eine deutlich abgespeckte Variante.[290] Es gibt keinerlei Notwendigkeit für ein Betriebsprogramm, in dem die S-Bahn-Züge jeweils in etwa zur Hälfte die alte Stammstrecke und zur anderen Hälfte dann eine weitere, neue Stammstrecke befahren. Zu beachten ist, dass vom Westen her kommend sieben S-Bahn-Linien den „Engpass" alte Stammstrecke befahren, während von den Außenästen kommend vom Osten her nur fünf S-Bahn-Linien zu bewältigen sind. Wenn jetzt beispielsweise allein die aus dem Westen kommenden Verstärkerzüge über den Südring geführt würden, dann würde dies schon die alte Stammstrecke spürbar entlasten. Zudem könnte auch eine Variante geprüft werden, bei der unter Verwendung der bisher schon getätigten Baumaßnahmen im Westen ab dem östlichen Bau-Ende im Bereich Donnersbergerbrücke eine Verbindung in das Gleisvorfeld des Starnberger Flügelbahnhofs bzw. der nördlichen Haupthalle hergestellt wird. Eine derartige Variante könnte z.B. eine Übergangslösung[291] darstellen, bis der o.g. Südring-Ausbau realisiert ist und/oder als Lösung zur Herstellung einer gewissen Redundanz, heißt einer Rückgriffsmöglichkeit, sollte die alte Stammstrecke längerfristig gesperrt werden müssen (z.B. im Zuge von Sanierungs- oder Ertüchtigungsmaßnahmen).

Auch erlauben wir uns, an dieser Stelle an unsere langjährigen Vorschläge und an unsere Forderungen zu erinnern, zeitnah Investitionsmaßnahmen sowie sonstige Maßnahmen, wie sie zur Verbesserung der Betriebs- und der Bedienungsqualität bei der Münchner S-Bahn erforderlich sind, in Angriff zu nehmen und dann eben auch mit Nachdruck zu realisieren. Beispielhaft seien hier genannt:

- die Beseitigung von Engpässen und Zwangspunkten im Münchner S-Bahn-Netz wie Fahrstraßenkreuzungen, Eingleisbetrieb (z.B. zwischen Giesing und Perlach), Mischverkehr (z.B. im Falle der S 1 Nord und der S 4 West) sowie fehlende Haltestellen (z.B. Harras und Großhesselohe bei der S 20)
- die Verbesserung der Leit-, Steuerungs- und Regeltechnik, die Herstellung und Gewährleistung von Redundanz für die Verkehrsabwicklung auf der Stammstrecke (der Ersatz für das alte Relaisstellwerk am Ostbahnhof verzögert sich bekanntlich ja ein weiteres Mal),
- das Schaffen und Gewährleisten eines ausreichenden Personalstands, insbesondere bei Lokführern, und ausreichender Fahrzeugkapazitäten,
- die Organisation einer einigermaßen vernünftigen Fahrgast-Information
- sowie endlich die Ertüchtigung des Bahn-Südringes zur Aufnahme von S-Bahnen (erster Schritt: Zughalt an der Poccistraße). Auch sollte der schon bestehende Bahn-Nordring zwischen Moosach und Daglfing für die S-Bahn nutzbar gemacht werden.

Die Umsetzung der eben exemplarisch aufgezählten Maßnahmen wird seit mittlerweile 18 Jahren von uns GRÜNEN im Landtag eingefordert. Für diese Maßnahmen, Teil eines Konzeptes, welches nicht nur von uns GRÜNEN, sondern von allen relevanten Fahrgast-, Verkehrs- und Umweltverbänden getragen wird, sprechen niedrigere Kosten, größerer verkehrlicher Nutzen und –nach der neuerlichen Zeitperspektive für die

[290] Angedockt werden könnte, ja sollte hier an die Untersuchungen und Konzeptionen von Stefan Baumgartner, Thomas Kantke und Dietz-Ulrich Schwarz, wie sie bereits zum ersten Mal 2007 vorgestellt worden waren (vgl. „Alternatives S-Bahnkonzept für München: Teilausbau Südring, Erläuterungsbericht, München, 26.04.2007).

[291] Sollte einmal tatsächlich der Deutschlandtakt gefahren werden, aktuell wird hierfür ja das Jahr 2070 (!) angepeilt, dann dürfte die Lösung mit „im Hauptbahnhof oder im Starnberger Flügelbahnhof kopfmachenden S-Bahnen" auf Kapazitätsengpässe stoßen.

Fertigstellung der 2. Stammstrecke in der Tieftunnelvariante erst recht – schnellere Realisierbarkeit.

# Minderheitenbericht

der Abgeordneten **Prof. Dr. Ingo Hahn (AfD) (vom 14.12.2022 bis 26.04.2023 sowie ab dem 23.05.2023) und Oskar Atzinger (AfD) (vom 26.04.2023 bis 23.05.2023) (Mitglieder) sowie Franz Bergmüller (AfD) (stellv. Mitglied)**

**der Fraktion Alternative für Deutschland im Untersuchungsausschuss Stammstrecke, 4. Untersuchungsausschuss**

**München, den 10. Juli 2023**

## Bericht über den Ausschuss

Der hier vorliegende Minderheitenbericht der Fraktion der Alternative für Deutschland ist Bestandteil des Abschlussberichtes zum Untersuchungsausschuss des Bayerischen Landtags zur 2. S-Bahn-Stammstrecke München — eines der wichtigsten Infrastrukturprojekte in Bayern.

Es ist bei diesem Untersuchungsausschuss vorgesehen, dass die Regierungsparteien CSU und FW zusammen mit dem Landtagsamt einen Abschlussbericht verfassen und zusammenstellen. Da auch bei kollegialer Zusammenarbeit aller Parteien die Oppositionsparteien Grüne, AfD, SPD und FDP die Ergebnisse des Untersuchungsausschusses unterschiedlich bewerten und vor allem aus einem anderen Blickwinkel betrachten als die Regierungsparteien, wurde auch durch die AfD-Fraktion ein separater Minderheitenbericht erstellt.

Im Zuge von siebenunddreißig Zeugenanhörungen und über 12.357 digitalisierten Akten, die zum Teil wiederum aus mehreren hundert Seiten bestanden, hat der Ausschuss innerhalb kürzester Zeit, d.h. von seiner ersten Sitzung am 26.01.2023 bis zur letzten Zeugenbefragung am 15.06.2023, untersucht, welche Umstände, Entscheidungen und Vorgänge zu der Kostenexplosion und Terminverschiebung bei dem Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München beigetragen haben.

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

Der Untersuchungsauftrag wurde zu diesem Zwecke in einem Fragenkatalog aus neunundsechzig einzelnen Fragen konkret zusammengefasst.[1]

[1] siehe Beschluss des Bayerischen Landtags vom 14.12.2022, Drucksache 18/25775

## 1. Notwendigkeit des Untersuchungsausschusses

Am 25.10.2016 haben Bund und Freistaat Bayern die gemeinsame Finanzierung der 2. S-Bahn-Stammstrecke in München vereinbart.

Am 21.12.2016 hat der Freistaat Bayern gegenüber der Deutschen Bahn AG (DB AG) erklärt, dass die Gesamtfinanzierung gesichert ist und somit das Projekt endgültig realisiert werden soll. Zugrunde lagen die von der DB AG ermittelten Gesamtkosten von 3,849 Mrd. Euro.

Ende Juni 2022 wurde erstmals öffentlich bekannt, dass sich der Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke erheblich verzögert und wesentlich teurer wird als ursprünglich geplant. In einer Sondersitzung des Ausschusses für Wohnen, Bau und Verkehr am 10.10.2022 teilte der zuständige Staatsminister für Wohnen, Bau und Verkehr Christian Bernreiter mit, dass aktuell mit Kosten von sieben Milliarden Euro gerechnet werde und eine Inbetriebnahme im Jahr 2037 vorgesehen sei.

Aus der von Staatsminister Christian Bernreiter in der Sitzung vorgelegten Chronologie ergibt sich, dass die Staatsregierung bereits seit Frühjahr 2020 über mögliche Kostensteigerungen und Verzögerungen der Inbetriebnahme informiert war, während Öffentlichkeit und Landtag bis Sommer 2022 darüber nicht in Kenntnis gesetzt wurden.

## 2. Relevante Fragen aus dem Fragenkatalog

Bei der Erstellung des Fragenkatalogs wurde die AfD-Fraktion von den anderen Parteien vorab nicht mit eingebunden. Der Fragenkatalog des Untersuchungsauftrags wurde somit mit Beschluss des Bayerischen Landtags vom 14.12.2022, Drucksache 18/25775 vorgegeben und in folgende Kategorien unterteilt:

A) Befassung externer bzw. eingesetzter Gremien und Stellen
   Fragen 1.1 bis 1.8 mit vier Unterfragen, 2.1 bis 2.10, 3.1 bis 3.6, 4.1 bis 4.3 sowie 5.1 bis 5.3
B) Kenntnis und Tätigkeit der Staatsregierung, des StMB, des Staatsministeriums des Innern, für Sport und Integration und des Staatsministeriums der Finanzen und für Heimat
   Fragen 1 bis 12
C) Staatsregierung und weitere Projektbeteiligte
   Fragen 1.1 bis 1.8, 2.1 bis 2.3, 3.1 bis 3.6
D) Risikomanagement
   Fragen 1 bis 5

Der Großteil der neunundsechzig einzelnen Fragen des Untersuchungsauftrags ist recht oberflächlich gehalten oder nicht von großer Bedeutung. Die für die AfD-Fraktion interessanten bzw. detaillierteren Fragen sind hauptsächlich folgende:

B)

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?

C)

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?

D)

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 zu-ständigen Staatsministerien eigene Berechnungen für den Fall einer Projektaufgabe und eines Rückbaus angestellt und/oder anstellen lassen? Falls ja, durch wen und mit welchem Ergebnis?

## 3. Verfahren

Die Vollversammlung des Bayerischen Landtags beschloss am 14.12.2022 gemäß Art. 25 Bayerische Verfassung die Einsetzung des Untersuchungsausschusses und bestellte die von den Fraktionen benannten Mitglieder. Die Bestimmung des Vorsitzenden und des stellvertretenden Vorsitzenden sowie der Sitzverteilung (11 Mitglieder) richtete sich nach dem Sainte-Laguë-Schepers-Verfahren.

Vorsitzender des Untersuchungsausschusses wurde Bernhard Pohl (FW), stellvertretender Vorsitzender Jürgen Baumgärtner (CSU). Weitere Mitglieder des Ausschusses: Dipl.Ing. (FH) M.A. Inge Aures (SPD), Volker Bauer (CSU), Dr. Markus Büchler (Grüne), Albert Duin (FDP), Prof. Dr. Ingo Hahn (AfD),

Hans Ritt (CSU), Martin Runge (Grüne), Klaus Stöttner (Grüne) und Martin Wagle (CSU).

Die 1. Sitzung zur Konstituierung und Aufnahme der Untersuchung fand am 26. Januar 2023 statt. Der Untersuchungsausschuss fasste an diesem Tag die ersten Verfahrensbeschlüsse (u.a. die Zulassung von Fraktionsmitarbeitern, Umgang mit digitalisierten Akten, Geheimhaltung) und gab sich den Kurznamen „Stammstrecke“.

Insgesamt liefen alle 19 Sitzungen diszipliniert ab — um nicht zu sagen harmonisch. Wichtig für die AfD-Fraktion ist, insbesondere für zukünftige Untersuchungsausschüsse, dass sie stets zu Wort gekommen ist, Fragen akzeptiert wurden und von allen Beteiligten als handlungsfähig und proaktiv wahrgenommen wurde. Im gesamten Verfahrensprozess war die AfD-Fraktion stets gut vorbereitet, durfte an Referentenrunden teilnehmen und wurde selbst zu Vorbesprechungen eingeladen.

## 4. Aktenvorlage

Zur Vorbereitung der Beweisaufnahme forderte der Untersuchungsausschuss Stammstrecke bei seiner ersten Sitzung am 26. Januar 2023 die Staatsregierung zur Vorlage von Akten auf. Ferner beschloss er, die Deutsche Bahn AG, die Landeshauptstadt München, das Bundesministerium für Digitales und Verkehr, den Bayerischen Obersten Rechnungshof sowie den Bundesrechnungshof zur Vorlage von Aktenlisten und ggf. Akten zu ersuchen.

Die ersten Akten wurden durch den Bundesrechnungshof (BRH), die Staatskanzlei (StK), das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) sowie das Staatsministerium der Finanzen und für Heimat (StMFH) fristgerecht am 01.02.2023 an das Landtagsamt übermittelt.

Am 16.02.2023 wurden die ersten Akten des Obersten Rechnungshofs (ORH) übermittelt. Erst am 23.02.2023 erreichten die ersten Akten der DB Netz AG sowie am 24.02.2023 die ersten Akten der Landeshauptstadt München (LHM) den Bayerischen Landtag. Deutlich mehr Zeit ließ sich das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV). Hier dauerte es bis zum 03.03.2023, bis die ersten Akten übersandt wurden. Am längsten dauerte es jedoch beim Eisenbahnbundesamt (EBA): Vom 13.03.2023 über den 17.03.2023 bis hin zum 26.04.2023 wurden Akten stückweise überbracht.

Auf Anfrage des Untersuchungsausschusses wurden einzelne Akten durch die Ministerien auch nachgereicht. Unter anderem eine Machbarkeitsstudie, die das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) am 23.05.2023 übermittelte, d.h. gerade mal vier Wochen vor der letzten Zeugenbefragung.

Auffällig bei den übermittelten Akten war, dass viele Seiten komplett geschwärzt waren. Oft mit dem Verweis, dass diese Seiten nicht den Untersuchungszeitraum oder das Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München beträfen.

Ebenso unverständlich ist, dass die Grundlage des gesamten Projekts, nämlich der am 08. April 2011 zwischen der DB Netz AG, DB Station & Service AG, DB Energie GmbH und dem Freistaat Bayern, vertreten durch das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie geschlossene Bau- und Finanzierungsvertrag zur 2. S-Bahn-Stammstrecke München mit Nachtrag 1 vom 21.12.2011, Nachtrag 2 vom 27.06.2012, Nachtrag 2a vom 22.12.2014, Nachtrag 3 vom 24.04.2015, Nachtrag 3a vom 28.12.2015, Nachtrag 3b vom 15.11.2016, Nachtrag 4 vom

29.11.2016 einzeln, zerstückelt oder als Anlage zu einer E-Mail mehrfach in den Akten als Kopie oder Bearbeitungs-Version vorlag, aber nie als Ganzes. Es dauerte zu Beginn mehrere Wochen bis der AfD-Fraktion dieses wichtige Dokument vor lag. Seitens der anderen Fraktionen hieß es öfter, dass der Vertrag außerhalb des Untersuchungszeitraumes liegt und daher für den Untersuchungsausschuss nicht von Bedeutung sei. Die *Anlagen* des Bau- und Finanzierungsvertrag zur 2. S-Bahn-Stammstrecke München liegen der AfD-Fraktion bis heute nicht in Gänze vor.

Sehr enttäuschend war, dass entsprechend des Beschlusses Nr. 9 vom 23.März 2023- die als Besonders-Geheim = „BG“ eingestufte Akten Nr. 745 und 745a des Obersten Rechnungshofs (ORH) erst ab dem 30.03.2023 in den Räumlichkeiten des Landtagsamtes, Referat A III, zur Einsichtnahme bereitstanden. Zur Einsichtnahme war eine vorherige Terminabsprache mit dem Landtagsamt erforderlich, digitale Aufzeichnungsgeräte mussten abgegeben werden und sofern man analoge Notizen vornehmen wollte, mussten diese auch im Landtagsamt verbleiben. Zu allem Überfluss waren bei diesen Akten ebenfalls viele Seiten geschwärzt.

Am 30.05.2023 wurde zudem die Amtschefin der Bayerischen Staatskanzlei durch den Vorsitzenden des Untersuchungsausschusses Stammstrecke Herrn Bernhard Pohl (FW) gebeten, die Protokolle der Ministerratssitzung vom 16.07.2019 sowie 01.10.2020 zur Verfügung zu stellen. Am 31.05.2023 antwortete i.V. Herr Ministerialdirektor der Staatskanzlei wie folgt:

„Die Protokolle des Ministerrats sind vom verfassungsrechtlich geschützten Kernbereich exekutiver Eigenverantwortung umfasst und weisen nach Ansicht des Bundesverfassungsgerichts (vgl. BVerfGE 110, 199, 221; BVerfGE 124, 78, 122) eine besonders hohe Schutzwürdigkeit auf. Die Offenheit und Vertraulichkeit der Beratungen und der Willensbildung innerhalb der Bayerischen Staatsregierung sowie die entsprechende Protokollierung würde durch eine Vorlage der besonders geschützten Erörterungen im Kabinett gefährdet (vgl. § 12 Abs. 3 Geschäftsordnung der Bayerischen Staatsregierung). Zum Schutz der Funktionsfähigkeit und der Eigenverantwortung der Bayerischen Staatsregierung kann eine Vorlage der angefragten Ministerratsprotokolle nicht erfolgen.“[2]

Insbesondere die Einsicht in das von der AfD-Fraktion angeforderte Protokoll der Ministerratssitzung vom 16.07.2019 hätte eventuell Aufschluss darüber geben können, wer an diesem Tag die weitreichenden Umplanungen im östlichen Teil der 2. S-Bahn-Stammstrecke München, d.h. zusätzlicher Rettungsstollen vom Marienhof bis Ostbahnhof, Verlegung des 2. S-Bahn-Haltepunktes am Ostbahnhof vom Orleansplatz zur Friedenstraße sowie ein weiterer Bahnsteig am S-Bahnhof Leuchtenbergring sowie das Vorhaltebauwerk U9 am Hauptbahnhof, entschieden und beschlossen hat.

## 5. Zeugenbefragungen

Die Zeugenbefragungen fanden im Zeitraum vom 23.03.2023 bis 15.06.2023 in den Räumlichkeiten des Landtags statt. Insgesamt wurden 37 Zeugen geladen und befragt.

Da dem Untersuchungsausschuss aufgrund der endenden Legislaturperiode mit drei Monaten nur ein sehr knapper Zeitraum für Akteneinsicht und Zeugenbefragung zur

[2] Siehe Schreiben der Staatskanzlei vom 31.05.2023 „Untersuchungsausschuss ”Stammstrecke" (LT-Drs. 18/25775), Hier: Herausgabe der Protokolle des Ministerrats“

Verfügung stand, mussten vorab Zeugenlisten ohne vorherige Akteneinsicht für die Zeugenladung erstellt sowie Zeugenbefragungen ohne Vorlage aller Akten durchgeführt werden.

Der Beschluss der 1. Zeugenliste wurde bereits bei der 2. Sitzung am 02.03.2023 gefasst, eine weitere Zeugenliste wurde bei der 3. Sitzung am 09.03.2023 beschlossen.

Ronald Pofalla wurde als einziger Zeuge zweimal, d.h.am 21.04.2023 und erneut am 10. Mai 2023, geladen. Grund hierfür war sein Auftreten am 21.04.2023.

Karlheinz Windsheimer wurde als einziger Zeuge nicht öffentlich befragt. Horst Seehofer wurde auf eigenen Wunsch hin als Zeuge geladen.

Die Zeugenbefragungen verliefen immer im selben Muster: Der Vorsitzende des Untersuchungsausschusses Stammstrecke, Bernhard Pohl (FW), eröffnete die Zeugenbefragung mit einem Grußwort und der förmlichen Belehrung. Danach hatte der Zeuge die Möglichkeit ein persönliches Eingangsstatement abzugeben woraufhin dann Herr Bernhard Pohl mit der Befragung des Zeugen begann. Hierbei hielt sich Herr Bernhard Pohl meist streng an den Fragenkatalog. Nach ca. 1 h Befragung ging das Wort an die CSU-Fraktion bzw. den stellvertretenden Vorsitzenden Jürgen Baumgärtner, der, wenn es nicht gerade um die DB Netz AG ging, meist keine Fragen hatte. Nach einer weiteren Stunde Befragung durch die Fraktion der Grünen war schließlich die AfD-Fraktion an der Reihe. Nach ihr kamen dann, der Fraktionsgröße nach, SPD und FDP. Die Befragung eines einzelnen Zeugen dauerte somit in der Regel zwischen zwei und drei, gegen Ende der Zeugenbefragungen öfters auch vier Stunden.

## 6. Ergebnisse der Zeugenbefragungen

### 6.1 Bau- und Finanzierungsvertrag

Die Grundlage bzw. das Fundament des gesamten Projekts 2. S-Bahn-Stammstrecke München bildet der am 08.04.2011 zwischen der DB Netz AG und dem Freistaat Bayern geschlossene Bau- und Finanzierungsvertrag inkl. der sieben bereits abgeschlossenen Nachträge.

Die Nachträge 1, 2, 2a, 3, 3a, 3b und 4 wurden alle im Zeitraum 2011 bis 2016 unterzeichnet: Nachtrag 1 am 21.12.2011, Nachtrag 2 am 27.06.2012, Nachtrag 2a am 22.12.2014, Nachtrag 3 am 24.04.2015, Nachtrag 3a am 28.12.2015, Nachtrag 3b am 15.11.2016, Nachtrag 4 am 29.11.2016.

Derzeit verhandelt der Freistaat Bayern bzw. das Ministerium für Wohnen, Bau und Verkehr als dessen Vertreter mit der DB Netz AG den achten Nachtrag, der dem sogenannten „Nachtrag 5“ entspricht. Ohne diesen würde laut der DB Netz AG ein Baustopp drohen, da die finanziellen Mittel fehlen. In dem aktuell verhandelten „Nachtrag 5“ sollen die „Optimierungen“ im Osten sowie die Umplanungen am Hauptbahnhof inkl. Vorhaltebauwerk U9 integriert werden, die bereits 2019 beschlossen wurden.

Thomas Graf, Baudirektor im Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr bestätigte uns, dass derzeit kein Kostendeckel vertraglich fixiert wurde:

„Es gibt den Vertrag mit der Bahn, das GVFG-Regime sozusagen, und der enthält keinen Kostendeckel. Der gültige Vertrag ist einzuhalten.“[3]

Helmut Schütz, Ministerialdirektor a.D. des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr und letzter Amtschef der Obersten Baubehörde antwortete auf unsere Frage “Besteht Ihrer Meinung nach eine realistische Möglichkeit, dass dies in einem 5. Nachtrag fixiert wird?“ mit: „*Das wäre ein ganz entscheidender Punkt, Herr Atzinger. Also, ich würde – sage ich mal – auf höchster politischer Ebene massiv darauf drängen, weil das das Entscheidende ist. Sonst kann die Bahn – sonst läuft das genauso weiter wie jetzt.“*[4]

Zeuge Staatsminister Christian Bernreiter sagte: „der Freistaat Bayern hat sich im ersten Vertrag, den der Herr Zeil [am 08.04.2011] unterzeichnet hat, für die Durchfinanzierung verpflichtet. Da wird ein Kostendeckel und ein Termindeckel oder ein Endtermin vertraglich nicht durchzusetzen sein.“[5]

Der Freistaat Bayern übernimmt gemäß dem Bau- und Finanzierungsvertrag vom 08.04.2011 sämtliche Risiken und Mehrkosten, die bei dem Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München anfallen.

### 6.2 Vereinbarung und Durchfinanzierungserklärung

Am 25. Oktober 2016 wurde eine Vereinbarung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und dem Freistaat Bayern zum Vorhaben 2. S-Bahn-Stammstrecke München im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms durch Bundesminister Alexander Dobrindt, MdB und Ministerpräsident Horst Seehofer, MdL unterzeichnet.

Im Gegensatz zu dem umfassenden Bau- und Finanzierungsvertrag zwischen dem Freistaat Bayern und der DB Netz AG, besteht die Vereinbarung zwischen dem Freistaat Bayern und dem BMVI nur aus einem Deckblatt, einem Titelblatt, einer Seite Vertragstext und einer Seite mit den Unterschriften.

Wesentlicher Inhalt der Vereinbarung[6] ist:

1. Das BMVI erklärt sich bereit, für das Vorhaben 2. S-Bahn-Stammstrecke München Finanzhilfen im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms in Höhe von 60% der zuwendungsfähigen Kosten zur Verfügung zu stellen.
2. Der Freistaat erklärt sich unter dieser Voraussetzung bereit, die Vorfinanzierung des Bundesanteils des Vorhabens 2. S-Bahn-Stammstrecke zu übernehmen, um dadurch die Fertigstellung des Vorhabens in der geplanten Bauzeit zu gewährleisten.
3. Die Erklärungen des Freistaates gegenüber der Vorhabenträgerin [DB] insbesondere zur Durchfinanzierung werden als nicht förderschädlich (i.S. eines Wegfalls der Förderbedürftigkeit) eingestuft. Das BMVI bzw. das Eisenbahn-

[3] Siehe Protokoll der 4. Sitzung vom 23.März 2023, S.48

[4] Siehe Protokoll der 13. Sitzung vom 15.Mai 2023, S.58

[5] Siehe Protokoll der 18. Sitzung vom 12.Juni 2023, S.87

[6] Siehe Akte 0682, Vereinbarung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und dem Freistaat Bayern zum Vorhaben 2. S-Bahn Stammstrecke München im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms vom 25. Oktober 2016

Bundesamt wird zeitnah die Unbedenklichkeit (vorzeitiger Maßnahmenbeginn) gegenüber der Vorhabenträgerin erklären.

Wie der Zeugenbefragung des Zeugen Staatsminister Christian Bernreiter zu entnehmen ist, gibt es bereits eine neue Durchfinanzierungserklärung, die sich jedoch außerhalb des Untersuchungszeitraums befindet und dem Untersuchungsausschuss daher nicht vorliegt:

„Zeuge Staatsminister Christian Bernreiter: Ja, wir haben es insgesamt sichergestellt, sonst hätten wir die Durchfinanzierungserklärung nicht unterschreiben können.

Abg. Sebastian Körber (FDP): Ist denn die neue Durchfinanzierungserklärung bereits unterschrieben?

Zeuge Staatsminister Christian Bernreiter: Die ist unterschrieben, ja.

Abg. Sebastian Körber (FDP): Wann haben Sie denn unterschrieben?

Zeuge Staatsminister Christian Bernreiter: Das weiß ich nicht auswendig.

Abg. Sebastian Körber (FDP): In den letzten Wochen, Monaten?

Zeuge Staatsminister Christian Bernreiter: Ja, ich weiß – –“[7]

### 6.3 Zusammenhang zwischen GVFG und NKV

Gemäß §1 des Gesetzes über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz= GVFG) gewährt der Bund den Ländern Finanzhilfen für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden.

Der Zeuge Kai Kruschinski-Wüst teilte uns mit: „bei der U9 trifft ja die Stadt eine Vorhaltung für ein späteres GVFG-Projekt an der Stelle. Das kann ich jetzt auch nicht in das *GVFG-Projekt „Zweite Stammstrecke“* reinbringen, weil da würde auch das Kosten-Nutzen-Verhältnis ja gar nicht dafür stehen, weil da haben wir auch die U9 nicht drin verarbeitet.“[8]

Bedingung für die Förderungs-Zusage des Bundes ist eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) bei der das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) > 1,0 ist. Bei dem Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke handelt es sich daher ebenfalls nur dann um ein GVFG-förderfähiges Projekt so lange das NKV > 1,0 ist.

Der Antrag zur Aufnahme in das Bundesprogramm gemäß § 6 (1) GVFG, Kat „a“ erfolgte bereits am 14. November 2011 durch die DB Netz AG[9].

[7] Siehe Protokoll der 18. Sitzung vom 12.Juni 2023, S.70

[8] Siehe Protokoll der 6. Sitzung vom 17.April 2023, S.105

[9] Siehe Akte 0571, Schreiben der DB Netz AG an das EBA und BMVI vom 02.02.2015

Das Bundesverkehrsministerium erstellt „Verfahrensanleitungen“. Diese sogenannten Verfahrensanleitungen sind für die Berechnung des NKV = Nutzen-Kosten-Verhältnisses anzuwenden. Das Bundesverkehrsministerium wurde bei der Erstellung der neuesten „Verfahrensanleitung“ auch durch die Intraplan Consulting GmbH unterstützt.

Zeuge Dipl.-Ing. Stefan Böttcher, Senior Manager der Intraplan Consulting GmbH, teilte uns am 23.03.2023 mit:

„Warum man sie geändert hat, das hat keinen Zusammenhang mit der 2. S-Bahn-Stammstrecke, sondern das ist ein übergeordneter verkehrspolitischer Anlass. ÖPNV-Projekte sollten einen Beitrag zum Klimaschutz leisten, und der ÖPNV soll zur Verkehrswende beitragen. Da es in der Vergangenheit auch immer wieder Kritik an der bisherigen Verfahrensanleitung gegeben hat, dass gewisse Nutzenbeiträge in den alten Verfahrensanleitungen nicht abgebildet wurden zugunsten des ÖPNV, war dann, so nach meiner Interpretation, ein sehr hoher politischer Druck, diese Verfahrensanleitung weiterzuentwickeln. Das führte dann zu dem Ergebnis, dass es jetzt diese neue Verfahrensmethodik gibt.“[10]

Herr Böttcher verwies jedoch darauf, dass das Bewertungsergebnis noch nicht endgültig gewesen ist:

„Ich kann es jetzt zeitlich einordnen. Es geht um die aktuelle NKU 2022, und es geht um das sogenannte Zwischenergebnis, das vorläufige Zwischenergebnis aus der aktuellen NKU vom Juli oder Juni – das muss ich noch einmal überlegen –, also vom Sommer 2022. Hier hatten wir ein NKV von etwa von etwa 0,9 ermittelt. Zu diesem Zeitpunkt ist es tatsächlich, so, dass nicht alle Nutzenwirkungen ermittelt waren, also zum Beispiel der Nutzenbeitrag aus Störfallresilienz war noch nicht ermittelt, und das Bewertungsergebnis war auch noch nicht abschließend geprüft. Es gab die Vorgabe vom Ministerium, bereits ein Zwischenergebnis zu veröffentlichen. Das war mit 0,9 angegeben, und danach haben wir noch weitere Nutzenbeiträge eben als Störfallresilienz und eine Überprüfung durchgeführt, und das hat dann eben zu diesem abschließenden NKV von 1,07 geführt.“[11] Herr Böttcher weiter: „Bis zum Frühjahr 2022 gab es da keine Aktivitäten oder hat es keine Aktivitäten gegeben, das NKV neu zu berechnen.“[12]

Zeuge Sebastian Apolony vom Eisenbahnbundesamt sagte aus: „Wir haben die neue NKU ja nicht beauftragt. Der Auftrag kommt vom Staatsministerium. Insofern gehe ich einmal davon aus, dass dort jemand gesagt hat: Wir brauchen eine neue.“[13]

Nur im Falle eines NKV > 1,0 werden die reinen Baukosten mit bis zu 60 % durch den Bund finanziert bzw. gefördert.

### 6.4 Lenkungskreis / „Expertengremium“

Zeuge Hans-Peter Böhner teilte mit: „Der Lenkungskreis ist vertraglich im Bau- und Finanzierungvertrag [vom 08.04.2011] in der Anlage 7 fixiert worden.“[14]

[10] Siehe Protokoll der 4. Sitzung vom 23.März 2023, S.23
[11] Siehe Protokoll der 4. Sitzung vom 23.März 2023, S.26
[12] Siehe Protokoll der 4. Sitzung vom 23.März 2023, S.33
[13] Siehe Protokoll der 5. Sitzung vom 24.März 2023, S.17
[14] Siehe Protokoll der 12. Sitzung vom 12.Mai 2023, S.157

[…]

„Aufgabe des Lenkungskreises: § 1: Der Lenkungskreis überwacht die vertragsgerechte, insbesondere zweck-, zeit- und kostengerechte Durchführung des Projekts. Im Lenkungskreis werden die Vertragsparteien die projektrelevanten Informationen austauschen und die Öffentlichkeit und Pressearbeit das Projekt betreffend koordinieren.“[15]

Zeuge Dr. Volker Wissing fügte hinzu: „Es ist nicht Sache des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr, dieses Projekt voranzutreiben, sondern das ist Sache des Aufgabenträgers, des Freistaats Bayern. Die Frage, wie dieses Projekt begleitet wird, die ist ja beantwortet durch das Gründen dieses *Lenkungskreises*. Dort ist die Verantwortung, dafür zu sorgen, dass das vorangetrieben wird und dass die Kommunikation zwischen den beiden Partnern – Freistaat Bayern und der Deutschen Bahn – funktioniert. Es ist nicht Aufgabe des Bundesverkehrsministeriums, in dieses Auftragsverhältnis einzugreifen.“[16]

Das Expertengremium setzte sich aus mehreren Ingenieuren und Bauexperten zusammen. Teilweise hat sich das Expertengremium wöchentlich getroffen, um über mehrere Stunden über das Projekt zu reden.

Der Lenkungskreis wird oft auch als „Expertengruppe“ oder „Expertengremium“ bezeichnet.

### 6.5 Baubegleitung

Thomas Graf, Baudirektor, Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr teilte bezüglich der Baubegleitung mit: „Nun kurz zur Historie: Wie gesagt, im Oktober 2018 haben wir den Auftrag erhalten, eine Baubegleitung einzuführen. Wir haben in den ersten drei Monaten ein Konzept erstellt, das mit dem Amtschef abgestimmt worden ist. Wir haben uns wichtige Randbedingungen freigeben lassen. Das war zum Beispiel, dass uns von Anfang an klar war, wir können das nicht hausintern machen, wir brauchen hier Fachexperten, die der Bahn auf Augenhöhe entgegentreten können.“[17]

Die Baubegleitung wurde aus einem Kreis von Personen und Unternehmen gebildet, die unabhängig von der Deutschen Bahn sein sollten. Die Baubegleitung wurde aufgeteilt auf die einzelnen Baulose Ost, Mitte, West und schließlich noch in eine Gesamtkoordination.

Unter anderem wurde auch Dr. Wolfgang Rauscher EDR GmbH für die Baubegleitung beauftragt, die zwar aus Mitgliedern des Expertengremiums bestand, jeder einzelne „Experte“ aber seinen eigenen Vertrag mit dem Bauministerium erhielt.

Dr. Wolfgang Rauscher teilte zudem mit, dass eine Baubegleitung üblich sei bei privaten Projekten — dass ein „Investor“ ein separates Controlling beauftragt, überraschte die Deutsche Bahn jedoch:

[15] Siehe Protokoll der 12. Sitzung vom 12. Mai 2023, S.158
[16] Siehe Protokoll der 14. Sitzung vom 22.Mai 2023, S.114
[17] Siehe Protokoll der 4. Sitzung vom 23.März 2023, S.38

„[…] das hängt natürlich immer davon ab, welche vertraglichen Möglichkeiten die Baubegleitung hat. Ich meine, ich habe keine vertragliche Möglichkeit, auf die Bahn zuzugehen und zu sagen: Ich will innerhalb von drei Wochen dieses oder jenes haben.

Ich weiß nicht, wieweit der Freistaat die Möglichkeit hätte, einen solchen Wunsch von mir umzusetzen. Das ist einfach eine Frage der vertraglichen Konstellation. Das Thema Baubegleitung unter diesem Konzept eines Bundeslandes als Investor und einer durchführenden Firma Deutsche Bahn hat es halt noch nicht gegeben, und deshalb gibt es halt auch in dem Fall die entsprechenden vertraglichen Möglichkeiten nicht.

Insofern kann man auch nur im gemeinsamen Gespräch weiterkommen. Ich kann dazu nur sagen: Ich glaube, mittlerweile sieht die Bahn ein, dass sie auch so etwas haben muss. Es wird sich zeigen, wie weit wir in den nächsten Monaten in den Gesprächen kommen. Aber eine Möglichkeit zur Durchsetzung oder zum Zücken eines Schwertes habe ich nicht. Die hat keiner aus der Baubegleitung.“[18]

Der Auftrag der Baubegleitung lag ausschließlich darin, für den Freistaat Bayern selbständig und eigenverantwortlich die Planung, den Baufortschritt, Termine und die Bauleitung zu prüfen.

Die Baubegleitung des Freistaats Bayern wurde bis zum 22.12.2021 nicht an die Öffentlichkeit kommuniziert und kostete den Freistaat Bayern bereits mehrere Millionen.

### 6.6 Vorhaltebauwerk U9 am Hauptbahnhof

Zeuge Ralf Wulf sagte aus: „Wie in der gemeinsamen Erklärung zwischen allen drei Vertragsparteien [DB, Freistaat Bayern, Landeshauptstadt] niedergeschrieben, *übernimmt die Landeshauptstadt München alle Kosten für die Integration der U9*. Das heißt, der Vorhaltekörper, den wir herstellen lassen, geht kostenmäßig komplett zulasten der Landeshauptstadt München. Dann gibt es vereinbarungsgemäß noch sogenannte Zusammenhangsmaßnahmen, die man definiert hat.

Um das einfach zu sagen: Die Baugrubenumschließung, die Wasserhaltung, verschiedene Dinge, die für alle Teilprojekte anfallen würden anteilig, und diese Zusammenhangsmaßnahmen werden kostenmäßig gedrittelt, sodass wir vonseiten der Landeshauptstadt München sicher sind, dass wir kostenmäßig keinerlei negative Auswirkungen auf die S-Bahn-Stammstrecke haben, sondern dass es gerade bei der integrierten Gesamtlösung, diese Kosten zu dritteln, auch effizienter ist, wie wenn sie nur auf die S-Bahn-Stammstrecke und einen neuen Hauptbahnhof – – Das ist ja der Sinn der gemeinsamen Erklärung, dass das für die anderen Teilprojekte kostenmäßig definitiv nicht negativ sein kann.

Die Vertragsverhandlungen und die gemeinsame Erklärung bilden auch ab: Sollte es aus unserem Projekt, aus dem städtischen Projektteil zu Störungen kommen, müssten auch diese Nachtragskosten von der Landeshauptstadt übernommen werden.

[18] Siehe Protokoll der 5. Sitzung vom 24.März 2023, S.114

Die terminliche Schiene habe ich vorhin schon gesagt. Es war erkennbar, dass diese Verschiebung von 2026 auf 2028 nicht der kritische Weg für die Gesamtinbetriebnahme der S-Bahn-Stammstrecke sein wird.“[19]

### 6.7 „Optimierungen“ im Osten und Vergaben über Budget

Zeuge Markus Kretschmer teilte dem Untersuchungsausschuss mit: „Ja. Die Planfeststellungsunterlagen dann auch für diese Optimierungen, wie ich sie nenne. Ich weiß nicht, wie man sie jetzt noch nennt, aber zu meiner Zeit waren das Optimierungen. Wir haben an den Planungen ja Änderungen vorgenommen, und die wurden komplett in neu ausgearbeiteter Form – […] – übergeben, dann auch die Terminpläne im Detail – Zeit-Wege-Diagramm, Balkendiagramm mit Soll-Ist-Vergleich – und auch die aktuellen Kosten; damals waren das diese 3,8 Milliarden.“[20]

Zeuge Markus Kretschmer führte weiter aus: „Grundsätzlich war sozusagen die gesamte Phase von 2016 bis 2019 mit diesen Veränderungen, mit diesen Optimierungen angelegt. *Wir haben in diesen drei Jahren im Prinzip ja nichts anderes getan*. Und auch die Wirkung dieser Optimierungen: Das wurde sofort auch mitgeteilt und übergeben. Das fing ja schon 2017 an, dass alle Projektbeteiligten – – Egal, ob Bund, ob EBA, ob Freistaat Bayern, Vorstände DB: Alle waren informiert, was wir vorhaben und wie die Entwicklung ist, und dass als Kosten eben die 3,8 Milliarden stehen und eine Inbetriebnahmeverschiebung von 2026 auf 2028.“[21]

Zeuge Markus Kretschmer weiter: „Wir haben natürlich die Entwicklung und auch die Verlängerung um zwei Jahre bei der Betrachtung der 3,8 Milliarden berücksichtigt; ganz klar. Wir haben ja dann auch Ende 2018 die drei großen Baulose schlussendlich vergeben. Diese Vergaben waren, und das wurde auch kommuniziert – auch öffentlich damals –, dass wir über Budget vergeben mussten.

Uns hat bei diesen ganzen Optimierungen natürlich die Kostenexplosion bei den Baupreisen, wenn Sie das meinen, in 2017 und 2018 schwer getroffen. […]

Der Abschnitt „Oberirdisch West“ von Donnersbergerbrücke bis Laim, die sogenannte VE 10, wurde zum Beispiel 30 % über Budget vergeben. Dort gab es keine Veränderung in der Planung, keine Optimierungen. Dort haben die 30 % voll durchgeschlagen.

Dann der Abschnitt von Donnersbergerbrücke bis zum Marienhof – die VE 30, auch „Unterirdisch West“ bezeichnet –: Dort haben wir mit einer Budgetüberschreitung von nur 8 % vergeben, und dort haben die Optimierungen, die wir am Hauptbahnhof vorgenommen haben, sehr wohl ihre Wirkung gezeigt.

Den Marienhof haben wir auch optimiert, aber – – nicht so eine starke Wirkung. Dort waren es 20 % über Budget.

In Summe haben wir dort 200 Millionen über Budget vergeben müssen, und das wurde auch kommuniziert, dass wir diese 200 Millionen von dem Risikopuffer bereits verwenden müssen. Es gab einen Risikopuffer von 600 Millionen im Projekt, und 200 Millionen müssten wir bereits für die Vergaben – – Und weitere etwa 150 Millionen haben wir aus

[19] Siehe Protokoll der 9. Sitzung vom 27.April 2023, S.10-11
[20] Siehe Protokoll der 6. Sitzung vom 17. April 2023, S.4
[21] Siehe Protokoll der 6. Sitzung vom 17. April 2023, S.4

dem Puffer für diese Verlängerung von 2026 auf 2028 genommen. Also, es war zu diesem Zeitpunkt bekannt, dass von diesem 600-Millionen-Puffer schon etwas über 350 Millionen verbraucht sind. Das war bekannt.“[22]

Zeuge Markus Kretschmer: „Ich würde, wie ich vorhin schon erläutert habe, sogar sagen, es war nicht kostenneutral, sondern mehr als kostenneutral. Also, wir haben die Kosten faktisch reduziert. Es kommt ja immer darauf an, wie ich den Wirtschaftsvergleich – – Wir hatten das abgestimmt – auch mit dem EBA, Finanzierung – in der gesamten Zeit 2016 bis 2019, dass der Preisstand 2016 beizubehalten ist, damit man einen realistischen Vergleich hat: Ist es wirtschaftlicher? Also, ist es kostengünstiger oder ist es teurer?

Auf dieser Basis haben wir alle diese Optimierungen gegenübergestellt und auch aufgezeigt, wie sie sich zum Positiven – –, also, Vergünstigungen. Wir waren da in einer Größenordnung von fast 200 Millionen Verbesserung. Dann kamen aber die Preissteigerungen 2017 und 2018, die uns das alles aufgefressen haben und – im Gegenteil – sogar noch in den Puffer hineingetrieben haben. Aber ich habe es ja ausgeführt: Am Hauptbahnhof waren es nur 8 %, am Marienhof 20 % und im Westabschnitt 30 %. So gesehen hat das sehr wohl auch etwas gebracht.“[23]

### 6.8 Spitzengespräche zwischen DB und Freistaat Bayern

Zeugenaussage von Dr. Richard Lutz, dem Vorstandsvorsitzenden der Deutsche Bahn AG:

„*Ich fange an mit dem Spitzengespräch am 2. Juli 2019. An diesem Tag, am 2. Juli 2019, fand ein Spitzengespräch in der Bayerischen Staatskanzlei zur zweiten Stammstrecke statt. An diesem Spitzengespräch nahmen nach meiner Erinnerung unter anderem Ministerpräsident Söder, die Staatsminister Reichhart, Herrmann, Aiwanger sowie Ronald Pofalla und ich teil. Inhaltlich ging es um die vorgesehene Optimierung bzw. Projektanpassung im Projekt. Das waren erstens Projektanpassungen für die Integrierte Gesamtlösung am Hauptbahnhof unter Integration der U9 der Landeshauptstadt München. Das waren zweitens Projektanpassungen für ein geändertes Sicherheitskonzept mittels eines zusätzlichen Rettungsstollens zur Vermeidung von fünf Rettungsschächten in ungünstiger Innenstadtlage, und es waren drittens Projektanpassungen im Bereich des Ostbahnhofs durch Verlegung der dortigen Personenverkehrsstation.*

Mit Umsetzung der Integrierten Gesamtlösung war nach meiner Erinnerung allen Beteiligten klar, dass sich die Inbetriebnahme von 2026 auf 2028 verschieben wird. […] Dass sich durch die Umplanung eine Verzögerung und spätere Inbetriebnahme bei der zweiten Stammstrecke ergibt, wurde von den Projektpartnern damals akzeptiert, und es war dabei klar, dass die neue Terminplanung natürlich auf Prämissen basierte, insbesondere hinsichtlich der noch zu führenden Genehmigungsverfahren.

Kostenseitig führte die Integrierte Gesamtlösung zur Umsetzung der U9 zu Zusatzkosten, die damals auf circa 570 Millionen Euro geschätzt wurden. Diese Kosten teilen sich die Landeshauptstadt München und der Freistaat Bayern. Für die Optimierung im Projekt, auf die ich hingewiesen hatte, also Erkundungs- und Rettungsstollen, die Verän-

[22] Siehe Protokoll der 6. Sitzung vom 17. April 2023, S.6-7
[23] Siehe Protokoll der 6. Sitzung vom 17. April 2023, S.23

derung am Ostbahnhof durch die Verlegung der Station auf die Friedenstraße, Optimierung der Baugruben, wurde prämissenbasiert damals mit einer Kostenneutralität angenommen. Diese Annahmen beruhten auf Machbarkeitsstudien. Erst im Anschluss daran erfolgte auf Grundlage dieser Machbarkeitsstudien die Beauftragung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung, mit der sich zusätzliche Erkenntnisse hinsichtlich der Termin- und Kostenschätzungen ergeben haben.

Die Gesprächsrunde am 27. Juli 2022 möchte ich als Nächstes ansprechen. Zunächst war für den 30. Juni 2022 ein Spitzengespräch zwischen dem BMDV, also dem Verkehrsministerium und Verkehrsminister Wissing, dem Freistaat Bayern mit Ministerpräsident Söder, der Landeshauptstadt München mit OB Reiter und der DB geplant; dieser Termin wurde damals kurzfristig abgesagt. Am 27. Juli 2022 fand dann, nach meiner Erinnerung auf Initiative von Ministerpräsident Söder, eine Gesprächsrunde zur zweiten Stammstrecke statt. Teilnehmer waren neben Ministerpräsident Söder unter anderem mehrere Staatsminister, OB Reiter sowie Landräte der Metropolregion München. DB-seitig waren auch Klaus-Dieter Josel als Konzernbevollmächtigter für den Freistaat Bayern und Jens Bergmann als Vorstand Großprojekte DB Netz AG anwesend. Der damalige Termin war ein reiner Informationsaustausch, ohne dass über Ergebnisse der noch laufenden Termin- und Kostenüberprüfung berichtet wurde. Ich habe in dem Termin die Bedeutung der zweiten Stammstrecke unterstrichen und ausgeführt, dass die DB derzeit die Kosten- und Terminsituation auf Basis aktueller Erkenntnisse prüft. […]

Das hat dann auch tatsächlich bei dem Spitzentreffen am 29. September 2022, auf das ich jetzt eingehen möchte, stattgefunden. Die Aufsichtsratssitzung fand einen Tag vorher, am 28. September 2022, statt. Und einen Tag später, an diesem 29. September 2022, fand der avisierte Termin mit Ministerpräsident Söder statt. Teilnehmer waren nach meiner Erinnerung neben Ministerpräsident Söder unter anderem die Staatsminister Bernreiter, Füracker und Aiwanger. DB-seitig waren Berthold Huber sowie die Herren Bergmann, Josel, Kruschinski und Voss (?) anwesend. Im Rahmen dieses Termins haben wir den neuen Inbetriebnahmetermin 2035 und die aktualisierte Kostenschätzung von 7,0 Milliarden Euro ausführlich erläutert. […]

Die Gründe für die Entwicklung bei den Kosten sind insbesondere die drastisch gestiegenen Bau- und Materialpreise von rund 1 Milliarde Euro, dazu die umfassende Weiterentwicklung des Projekts in Höhe von 0,9 Milliarden Euro, unter anderem wegen der Integrierten Gesamtlösung und neuer Trassenführung, und die längere Bauzeit – 0,4 Milliarden Euro – sowie der deutlich erhöhte Risikopuffer. Die gestiegenen Gesamtkosten setzen sich aus 5,5 Milliarden Euro Bau- und Planungskosten sowie einem deutlich höheren Risikopuffer in Höhe von 1,5 Milliarden Euro zusammen. Nicht enthalten sind mögliche Marktpreissteigerungen in der Zukunft; denn Basis für die Kostenberechnung waren damals die Preise von 2021. Nicht enthalten sind auch Anteile der Landeshauptstadt München.“[24]

## 7. Politische Bewertung des Sachverhalts

### 7.1 Verfahren und Aktenvorlage

Da der Untersuchungsausschuss erst kurz vor Ende der 18. Legislaturperiode eingesetzt wurde, ist es sicherlich der knappen Zeit verschuldet, dass sich die Zeugenbefragung und die Einsichtnahme der Akten von Beginn an überschnitten haben. Es wäre

[24] Siehe Protokoll der 12. Sitzung vom 12. Mai 2023, S.4-7

wünschenswert gewesen, zunächst Akteneinsicht aller angefragten Ministerien zu erhalten und anschließend darüber zu entscheiden, welche Zeugen geladen werden sollen.

Nichtsdestotrotz darf an dieser Stelle noch einmal betont werden, dass die Arbeit im Untersuchungsausschuss sehr kollegial verlief und die AfD-Fraktion in die Vorabstimmungen der Zeugenlisten als auch bei den darauffolgenden Arbeitsabläufen eingebunden wurde. Zwar hätten es aus Sicht der AfD-Fraktion ein paar Zeugen weniger auch getan - man zeigte sich aber kompromissbereit und keineswegs arbeitsscheu.

Wie sinnvoll es ist, tausende von Akten zu studieren, deren Inhalt vorab durch verschiedene Ministerien geprüft und teilweise geschwärzt wurden, mag jeder für sich entscheiden. Hoffnung auf „bahnbrechende“, neue Erkenntnisse gab es nicht. Ob die AfD-Fraktion tatsächlich alle Akten zu dem Untersuchungsauftrag des Untersuchungsausschusses Stammstrecke erhalten hat, wagen wir zu bezweifeln. Die Anlagen zum Bau- und Finanzierungsvertrag fehlen der AfD-Fraktion zumindest in Teilen. Ebenso wurden wider Erwarten die Protokolle der Ministerratssitzung vom 16.07.2019 sowie 01.10.2020 nicht zur Verfügung gestellt. Dies bedauern wir sehr, da so der Verdacht entsteht, die Staatsregierung wolle etwas absichtlich verschweigen oder die Verantwortlichen Entscheidungen zu den Optimierungen im Osten nicht an die Öffentlichkeit dringen lassen.

### 7.2 „Schönrechnen“ des NKV

Die Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU), die im Juli 2022 mit einem NKV von 0,9 also kleiner 1,0 erstellt wurde, musste mehrere Male angepasst werden. Aktuell wird wegen der gestiegenen Kosten wieder eine neue NKU erstellt. Es entsteht der Eindruck, dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) absichtlich schön gerechnet wird um den absoluten „Supergau“, NKV < 1,0 zu vermeiden. Dies würde bedeuten, dass die 60% Fördermittel vom Bund entfallen und der Freistaat Bayern die gesamten Kosten selbst schultern müsste.

Die AfD-Fraktion lehnt derartige „Schönrechnereien“ entschieden ab — sieht aber ein, dass es im Interesse der Bayerischen Bürgerinnen und Bürger ist, wenn die 60% Fördermittel des Bundes erhalten bleiben. Aus Sicht der AfD-Fraktion wäre dies von vornherein ohne neue NKU möglich gewesen, wenn die Staatsregierung die Projektkosten ausreichend hoch angesetzt oder zumindest der DB Netz AG einen Kostendeckel vertraglich auferlegt hätte.

### 7.3 Verantwortung der Staatsregierung

Die DB Netz AG wurde 2011 vom Freistaat Bayern mit dem Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München beauftragt.

Bis zum Baustart 2017 (symbolischer Baubeginn 5. April 2017 am Marienhof) vergingen bereits 6 Jahre mit Planung. Seit 2017 bis heute, also in weiteren 6 Jahren, schaffte es die DB Netz AG gerade einmal die Rohbauarbeiten am Hauptbahnhof und Marienhof zu 50% abzuschließen. Die vernachlässigbare oberirdische Strecke im Westen nicht berücksichtigt, wurde bis heute kein einziger Meter Strecke bzw. Tunnelvortrieb vorangebracht.

Die gesamte Trasse östlich des Marienhofs befindet sich immer noch zur Prüfung beim Eisenbahnbundesamt. Beim Bauten-Stand am Ostbahnhof sowie der deutlich umfangreicheren, östlichen Trasse ist also im Jahre 2023, 12 Jahre nach Vertragsunterzeichnung, noch immer kein Baufortschritt zu erkennen.

Jeder Bau-Praktikant hätte bei dieser Planungs- und Baugeschwindigkeit bereits 2020 bemerken können, dass ein Inbetriebnahme-Termin vor 2030 nicht möglich ist.

Sogar Zeuge Frank Bauer-Siewert vom Bundesrechnungshof attestierte: „Wir sind ja in dieser abschließenden Prüfungsmitteilung nachher zu diesen Themenpunkten zu einem abschließenden Ergebnis gekommen. Wir haben ja festgestellt, dass aus unserer Sicht, das Ergebnis der Nutzen-Kosten-Untersuchung die Voraussetzungen des § 3 GVFG nicht erfüllen. *Das Vorhaben war nicht wirtschaftlich, nachgewiesen*. Insofern sind wir bei unserer Einschätzung geblieben.“[25]

Vor der Unterzeichnung des Bau- und Finanzierungsvertrags zur 2. S-Bahn-Stammstrecke waren viele Alternativen im Gespräch, wie z.B. der Münchner S-Bahn Ring bzw. ein Nord- oder Südring. Das U9-Vorhaltebauwerk am Hauptbahnhof, das von der DB Netz AG als auch vom Freistaat Bayern gerne als Ursache für die Zeitverzögerung und die Mehrkosten genannt wird, entpuppte sich als substanzloses Ablenkungsmanöver. Die Kosten hierfür trägt allein die Landeshauptstadt München.

Die wesentlichen Kostenexplosionen und Zeitverzögerungen sind auf die Umplanungen im Osten zurückzuführen. Die AfD-Fraktion ist davon überzeugt, dass der Lenkungskreis keine Entscheidungsbefugnis hatte, um derartig große Umplanungen zu veranlassen. Die Baubegleitung als „stumpfes Schwert“ konnte mit der Bahn weder schritthalten, noch war sie mit der notwendigen Entscheidungs-Kompetenz ausgestattet. Unabhängig davon, ob die Änderungsvorschläge für die wesentlichen und kostenverursachenden Umplanungen im Osten ursprünglich von der DB Netz AG veranlasst wurden bzw. die DB Netz AG ohne vorherige Rücksprache mit dem Freistaat Bayern eigenständig Umplanungen vornahm.

Entscheidend ist, dass diese wesentlichen Umplanungen mit vermutlich in der Ministerratssitzung vom 16. Juli 2019 abgesegnet und beschlossen wurden:

Zeuge Hans-Peter Böhner bestätigte, dass am 16. Juli 2019 eine Ministerratssitzung stattfand: „Gut, das war auch noch die Zahl, die Herr Lutz am 2. Juli 2019 dann bei dem Spitzengespräch bestätigt hat. Das war auch die Zahl, mit der unser Minister dann in der *Ministerratssitzung berichtet hat, am 16. Juli 2019*, also diese Gesamtkosten von 3,849 Milliarden.“[26]

Zeuge Staatsminister Christian Bernreiter antwortete auf die Frage, ob ihm bekannt sei, dass allein der Freistaat die Umplanungen im Juli 2019 zu entscheiden hatte mit: „*Ja, klar hat man dann zustimmen müssen*. Aber es war natürlich der Wunsch, habe ich ja gesagt, von der Landeshauptstadt von der Deutschen Bahn. Die haben das herangetragen und haben gesagt: kostenneutral.“[27]

Somit trägt letzten Endes der Freistaat Bayern als Geldgeber und Auftraggeber bzw. die Staatsregierung mit Ministerpräsident Dr. Markus Söder, und das CSU-geführte

[25] Siehe Protokoll der 5. Sitzung vom 24. März 2023, S. 44
[26] Siehe Protokoll der 12. Sitzung vom 12. Mai 2023, S.139
[27] Siehe Protokoll der 18. Sitzung vom 12. Juni 2023, S. 34

Bayerische Ministerium für Wohnen, Bau und Verkehr allein die Verantwortung für das „Desaster“ der 2. S-Bahn-Stammstrecke München.

Der Anfangsverdacht, dass der potenzielle Kanzlerkandidat Dr. Markus Söder die Kostenexplosion und Terminverschiebung bewusst und absichtlich der Öffentlichkeit vor der Bundestagswahl 2021 vorenthielt, konnte nicht nachgewiesen werden. Der Verdacht erhärtete sich jedoch dahingehend, dass einige Mitarbeiter der Staatskanzlei in Bezug zu den gestiegenen Kosten eine „dilatorische“ (aufschiebende, verzögernde) Herangehensweise befürworteten und die Staatskanzlei von allen Ministerien stets informiert bzw. auf dem Laufenden gehalten wurde.

### 7.4 Antrag der AfD Fraktion im Bauausschuss

Am 13.06.2023 wurde durch die Fraktion (AfD) folgender Antrag eingereicht[28]:

2. S-Bahn-Stammstrecke München – Konventionalstrafe für die Deutsche Bahn!

Der Landtag wolle beschließen: Die Staatsregierung wird aufgefordert, dafür zu sorgen, dass im 5. Nachtrag zum Bau- und Finanzierungsvertrag zur 2. S-Bahn-Stammstrecke München eine Konventionalstrafe für die DB Netz AG sowie ein Fertigstellungstermin für das Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München vertraglich festgehalten wird.

Begründung: Die Kosten haben sich bei dem Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München seit Projektbeginn mehr als verdoppelt. Der Fertigstellungstermin wurde seitens der DB Netz AG um 10 Jahre nach hinten verschoben. Durch den Untersuchungsausschuss Stammstrecke wurde bekannt, dass der am 08.04.2011 zwischen der DB Netz AG, DB Station & Service AG, DB Energie GmbH und dem Freistaat, vertreten durch das damalige Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie, geschlossene Bau- und Finanzierungsvertrag zur 2. S-Bahn-Stammstrecke München mit Nachtrag 1 vom 21.12.2011, Nachtrag 2 vom 27.06.2012, Nachtrag 2a vom 22.12.2014, Nachtrag 3 vom 24.04.2015, Nachtrag 3a vom 28.12.2015, Nachtrag 3b vom 15.11.2016, Nachtrag 4 vom 29.11.2016 derzeit weder einen Kostendeckel, noch einen Fertigstellungstermin beinhaltet. Der derzeitige Vertrag lässt eine Kostensteigerung bis ins Uferlose zu. Die Umplanungen werden zu 100 Prozent, die Baukosten zu 40 Prozent durch den Freistaat finanziert und die restlichen 60 Prozent durch den Bund. Am Ende tragen die Mehrkosten wieder die Steuerzahler. In geeigneten Fällen kann der öffentliche Auftraggeber Bauleistungen auch mit einem Pauschalvertrag vergeben (§ 4 Abs. 1 Nr. 2 Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen – VOB/A). Die DB Netz AG ist in die Pflicht zu nehmen und an dem Risiko der Mehrkosten zu beteiligen.“

Dieser Antrag wurde in der 72. Sitzung des Ausschusses für Wohnen, Bau und Verkehr am 20. Juni 2023 behandelt - sinngemäß kann der Einwand der CSU wie folgt wiedergegeben werden: Ein Kostendeckel ist bei Projekten, die vom Bund bezuschusst werden, rechtlich nicht möglich. Daraufhin fand dieser Antrag keine Zustimmung bei den Fraktionen von CSU, Grüne, SPD, FDP, FW. Die rechtliche Grundlage dieser Erkenntnis wurde seitens der CSU-Fraktion nicht genannt. Auch gab es von den anderen Parteien keinen Gegenvorschlag, wie man diese gravierende Vertragslücke zukünftig in den Griff bekommen möchte. An dieser Stelle darf noch einmal der Zeuge Helmut Schütz zitiert werden: **„**Das wäre ein ganz entscheidender Punkt, Herr Atzinger. Also, ich würde – sage ich mal – auf höchster politischer Ebene massiv darauf drängen, weil

[28] Siehe Drucksache 18/29342

das das Entscheidende ist. *Sonst kann die Bahn – sonst läuft das genauso weiter wie jetzt.*

Die AfD-Fraktion muss folglich annehmen, dass außer ihr keine andere Partei gewillt ist, der DB Netz AG „einen Riegel vorzuschieben“ und die Bayrischen Bürgerinnen und Bürger vor weiteren Kostenexplosionen oder Terminverschiebungen zu schützen.

# Minderheitenbericht

der Abgeordneten **Inge Aures (SPD) und Albert Duin (FDP) (Mitglieder) sowie Natascha Kohnen (SPD) und Sebastian Körber (FDP) (stellv. Mitglieder)**

## A Vorbemerkung

Die 2. S-Bahn-Stammstrecke ist eines der größten Infrastrukturvorhaben des Schienennahverkehrs in Deutschland. Die Realisierung soll dazu beitragen, das störanfällige S-Bahn-Netz im Großraum München zu entlasten. Das bisherige S-Bahn-System befindet sich mit über 850.000 täglichen Fahrgästen seit geraumer Zeit an der Kapazitätsgrenze, wodurch bereits kleinste Störungen zum Kollaps des gesamten Schienenpersonennahverkehrs führen. Der Bau des Projekts ist daher entscheidend für den öffentlichen Nahverkehr in Bayern.

Die finale Entscheidung des Baus der 2. S-Bahn-Stammstrecke hat die Staatsregierung mittels Durchfinanzierungserklärung im Dezember 2016 getroffen, nachdem bereits ein Bau- und Finanzierungsvertrag zwischen dem Freistaat Bayern und der Deutschen Bahn AG im Jahr 2011 geschlossen wurde. Geplant war die 2. S-Bahn-Stammstrecke im Jahr 2026 zu 3,840 Milliarden Euro in Betrieb zu nehmen. Die Finanzierung sollte zum Großteil zwischen Bund und Freistaat Bayern aufgeteilt werden. Durch Aufnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke in die kat-a des GVFG-Bundesprogramms, erklärte der Bund, 60 Prozent der förderfähigen Kosten zu übernehmen (1,459 Mrd. €). Für den Freistaat waren Kosten in Höhe von 1,414 Milliarden Euro vorgesehen. Dies hätte einen durchschnittlichen jährlichen Finanzierungsanteil von 42 Millionen Euro pro Jahr ergeben.

Am 02.07.2019 wurde der Zeit- und Kostenplan im Rahmen eines Spitzengesprächs unter Teilnahme des Ministerpräsidenten Dr. Söder, Staatsminister Dr. Reichhart, Oberbürgermeister Reiter und Bahn-Chef Dr. Richard Lutz bestätigt. Die Protagonisten verkündeten, dass Umplanungen (Neutrassierung am Ostbahnhof, Integrierte Gesamtlösung am Hauptbahnhof und neues Rettungskonzepts) erfolgen, die allerdings kostenneutral seien und sich die Inbetriebnahme um zwei Jahre verzögert (2028 statt 2026).

In den nachfolgenden Jahren ist es ruhig um die 2. S-Bahn-Stammstrecke geworden. Während es fortlaufend Gerüchte um eine mögliche Verzögerung gab, die insbesondere im Zusammenhang mit den Umplanungen standen, wurde erst Ende Juni 2022 bekannt, dass die Kosten explodieren und der anvisierte Zeitplan nicht mehr zu halten ist. In einer Pressekonferenz bestätigte der bayerische Verkehrsminister Bernreiter am 30.06.2022, dass sich die Kosten bis zur Fertigstellung der 2. S-Bahn-Stammstrecke von 3,8 Milliarden Euro auf 7,2 Milliarden Euro erhöhen und die ersten Züge nicht 2028, sondern 2037 durch die zweite Röhre fahren werden.

Nachdem in zwei Sitzungen des bayerischen Verkehrsausschusses unter Beteiligung von Staatsminister Bernreiter nicht alle Fakten auf den Tisch kamen, die Staatsregierung die Verantwortung für das Milliardendesaster von sich wies und weiter mauerte, obwohl der Freistaat Bayern der Auftraggeber des Projekts ist, war die Einberufung eines Untersuchungsausschusses durch die Fraktionen SPD, Grüne und FDP unerlässlich.

Die Arbeit des Untersuchungsausschusses war von einer guten Zusammenarbeit und einer objektiven Verhandlungsführung durch den Vorsitzenden geprägt. Der Untersuchungsausschuss war insgesamt von Aufklärungs- und Verbesserungswillen angetrie-

ben, auch wenn sich dies im Abschlussbericht der Regierungsfraktionen kaum niederschlägt. Bei der Staatsregierung war dies jedoch nicht erkennbar. Nicht nur, dass etliche Akten ohne erkennbaren Grund unter Geheimhaltung gestellt wurden, auch dem ORH wurde seitens des Verkehrsministeriums mit einer – rechtlich gar nicht möglichen – Aufkündigung der Zusammenarbeit gedroht, sollte er Unterlagen vorlegen. Die einschlägigen Protokolle des Ministerrats hat die Staatskanzlei – anders als in früheren Untersuchungsausschüssen – trotz Aufforderung nicht vorgelegt.

## B Zusammenfassung

### 1. Verheimlichen des Desasters wegen Söders Kanzler-Ambitionen

Es ist eindeutig bewiesen, dass die Kostensteigerungen und Verzögerungen wegen Söders Kanzler-Ambitionen verheimlicht wurden. Ministerpräsident Dr. Söder wurde spätestens durch ein Schreiben von Verkehrsministerin Schreyer vom 26.6.2020 informiert. Zahlreiche Vermerke und geplante Gespräche belegen, dass die zweite Stammstrecke sodann „dilatorisch“ und reaktiv“ behandelt wurde, ein Spitzengespräch wurde bewusst – auch in Absprache mit Andreas Scheuer - nicht vereinbart. Die Staatskanzlei hat dabei – sachfremd – immer wieder auf die bevorstehende Bundestagswahl hingewiesen, die zweite Stammstrecke sei „kein Gewinnerthema“.[1] Durch das Verhalten des Ministerpräsidenten gingen zwei wertvolle Jahre verloren, in denen hätte gegengesteuert werden können. Dass der Landtag nicht informiert wurde, ist zudem eine grobe Missachtung des Parlaments.

### 2. Die Staatsregierung hat ihre Kontrollfunktion als Auftraggeber nicht wahrgenommen

Erst am 1. Mai 2019 errichtete die Staatsregierung mit der Baubegleitung ein externes Projektcontrolling für die 2. S-Bahn-Stammstrecke. Zuvor wurde lediglich eine Arbeitsgruppe in der Obersten Baubehörde initiiert, die eine Plausibilitätskontrolle der Kostenermittlung durchführen sollte. Hierbei hieß es im Jahr 2016: „Die von der DB prognostizierten Kosten seien plausibel und angemessen.“[2] Ebenso hat die Staatsregierung in ihren Gremiensitzungen ihre Interessen als Auftraggeber nicht schlagkräftig genug artikuliert. So hat der Lenkungskreis, der als Kontrollinstanz fungieren sollte, in den Jahren 2019 und 2020 jeweils nur einmal getagt, obwohl dieser gemäß Geschäftsordnung „mindestens zweimal jährlich“ hätte erfolgen müssen.[3]

Im Dezember 2020 änderte die Staatskanzlei gar ihre Maßgabe, wodurch die Deutsche Bahn nicht mehr zu drängen sei und man nicht mehr auf ein Spitzengespräch insistieren sollte. So erfolgte zwischen Sommer 2019 und Sommer 2022 kein einziges Spitzengespräch, um Gegensteuerungs- oder Optimierungsmaßnahmen zu eruieren oder medienwirksam Druck auf die Deutsche Bahn auszuüben. Dass Spitzengespräche, Bahngipfel oder runde Tische, so wie sie mehrfach durch die damalige Staatsministerin Schreyer gefordert worden sind, zu einer Verbindlichkeit zwischen den Projektverantwortlichkeiten führt, zeigen die durch den damaligen Ministerpräsident Seehofer einberufenen Bahngipfel.

[1] Akte Nr. 18
[2] Akte Nr. 147
[3] Akte Nr. 286

### 3. Bahn und Staatsregierung haben das Projekt vernachlässigt

Die Fachabteilung des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) hatte erhebliche Zweifel an den ihrer Meinung nach zu optimistischen Annahmen der Deutschen Bahn, die der Überzeugung war, dass die Umplanungen kostenneutral seien und gar eine effektive Bauzeitverkürzung bewirken. Indes ging man im StMB davon aus, dass der zeitliche Mehraufwand zur Erlangung rechtskräftigen Baurechts sechs Jahre betragen würde. Daher empfahl die Fachabteilung im StMB, die Umplanungen abzulehnen, um zusätzliche mehrjährige Verzögerungen im Zeitplan, die dem Freistaat mitangelastet werden würden, zu vermeiden. Ohne Zustimmung des Auftraggebers hätten die Umplanungen nicht durchgeführt werden können. Die Bahn wiederum hat sich von Anfang an als schwieriger Partner erwiesen. Ihre Struktur ist verbesserungsbedürftig.

### 4. Ausbleibende Gegensteuerungs- und Optimierungsmaßnahmen trotz Kostenexplosionen und Zeitverzögerungen

Vorschläge mit möglichen Gegensteuerungsmaßnahmen wurden durch die Fachabteilung des StMB bereits im September 2020 auf den Tisch gelegt, die eine eigene Projektgesellschaft, die finanzielle Beteiligung der DB an den Mehrkosten, eine Aufstockung der technischen Projektleitung, eine verbesserte Abstimmung der Beteiligten, Konsequente Vorfinanzierung von Bauleistungen durch Freistaat und Fachkräftegewinnung vorsahen.[4]

Auch das vom StMB ausgearbeitet Konzept „Entlastung für München“, welches erstmals im Juni 2020 an Ministerpräsident Söder übermittelt wurde, und Maßnahmen enthielt, die noch vor Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke hätten implementiert werden können, verrotteten in den Schubladen der Staatskanzlei. Eine Antwort an das StMB blieb aus.

### 5. Chaotischer Abstimmungsprozesse zwischen Staatsregierung und DB

Seit dem Jahr 2016 gab es drei Wechsel des Gesamtprojektleiters der 2. S-Bahn-Stammstrecke bei der Deutschen Bahn. Nebst diesen drei Personen fungierte DB-Infrastrukturvorstand Ronald Pofalla als weiterer Ansprechpartner für die 2. S-Bahn-Stammstrecke, wodurch unterschiedliche Aussagen über den Status quo des Projekts zustande kamen. Ebenso sorgte er selbst nicht für Transparenz, sondern empfahl, Kosten unter strategisch, taktischen Gründen niedriger als bekannt in die Öffentlichkeit zu geben.

Nach wie vor ist die vorliegende Projektorganisation eines Milliardenprojekts nicht würdig. Insbesondere scheinen die Verantwortlichkeiten zwischen der DB und der Staatsregierung nicht geklärt zu sein. Institutionalisierte Abstimmungen über die Arbeitsebene hinaus gibt es bis heute nicht, obwohl die 2. S-Bahn-Stammstrecke das größte Infrastrukturprojekt in Verantwortung des Freistaats Bayerns ist.

[4] Akte Nr. 42

### 6. Fehlendes Verantwortungsbewusstsein der Staatsregierung

Die zweite Stammstrecke ist ein Projekt des Freistaats. Die Rollen der Verantwortlichkeiten im Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke sind durch den Bau- und Finanzierungsvertrag sowie den allgemeinen Kompetenzzuweisungen seit der Bahnreform im Jahr 1994 geklärt. Nichtsdestotrotz ist beispielsweise weder dem langjährigen Abteilungsleiter im StMB noch dem Leiter der Staatskanzlei bewusst, dass der Freistaat Bayern Auftraggeber des Projekts 2. S-Bahn-Stammstrecke ist.

Ebenso unternahmen Ministerpräsident Dr. Söder und Staatsminister Bernreiter durch die Intonierung des geplanten Kennenlerngesprächs am 30.06.2022 als Spitzen- bzw. Krisengespräch den Versuch, den Bund in Verantwortung zu nehmen, obwohl der Bund im Gegensatz des Freistaats kein Projektverantwortlicher ist.

### 7. Zweckentfremdung der Regionalisierungsmittel

Im Jahr 2016 hat die bayerische Staatsregierung mit Sicherung der Gesamtfinanzierung einen durchschnittlichen jährlichen Finanzierungsanteil von 42 Millionen Euro für den Freistaat Bayern vorgesehen. Mit Bekanntwerden der Kosten von über sieben Milliarden Euro ergeben sich nun für den Freistaat jährliche Kosten von über 200 Millionen Euro. Das Geld fehlt für andere Verkehrsprojekte in Bayern, insbesondere im ländlichen Raum. Obwohl die Staatsregierung mittlerweile eine aktualisierte Durchfinanzierungserklärung abgegeben hat, hat sie noch immer kein Konzept, wie sie die Mehrkosten (158 Millionen Euro pro Jahr) stemmen möchte, trotz der Zusicherung des Bunds, der die Förderbedingungen aufrechterhält. Dabei steht gar eine offenkundige Zweckentfremdung der Regionalisierungsmittel im Raum. So hat das bayerische Finanzministerium empfohlen, mit künftigen SPNV-Mehrbestellungen restriktiv umzugehen, um die 2. Stammstrecke zu finanzieren.[5]

### 8. Auch die netzergänzenden Maßnahmen schreiten nicht voran

Die netzergänzenden Maßnahmen sollten noch vor Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke im Jahr 2028 fertiggestellt werden, um insbesondere die Außenäste des S-Bahn-Systems zu stärken. Allerdings zeichnet sich auch bei diesen Maßnahmen weitreichende Verzögerungen ab, wodurch die 2. S-Bahn-Stammstrecke lediglich die Spitze des Eisbergs darstellt.

### 9. Nutzen-Kosten-Untersuchungen (NKU) nicht tragfähig

Das Ergebnis der Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) aus dem Jahr 2016, das die Grundlage für die Zusicherung der Finanzierungsbeteiligung des Bundes darstellte, ist nicht glaubwürdig. Der Bundesrechnungshof stellte in seinem Abschlussbericht im Jahr 2018 fest, dass das NKV von 1,05 nicht tragfähig sei, wodurch der Bundesrechnungshof die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens anzweifelte. Eine Aktualisierung der Nutzen-Kosten-Untersuchung hätte bereits im Jahr 2019 durch die drei Umplanungen (Neutrassie-

[5] Akte Nr. 371

rung am Ostbahnhof, Integrierte Gesamtlösung am Hauptbahnhof und neues Rettungskonzepts) erfolgen müssen. Lediglich die Neukonzeptionierung der Verfahrensanleitung der Standardisierten Bewertung sorgt dafür, dass das NKV der 2. S-Bahn-Stammstrecke trotz der bekannten Mehrkosten und Zeitverzögerungen (Stand: Nov. 2021) positiv ist. Es bleibt allerdings abzuwarten, ob die NKU generell reformiert werden muss, da sie nach Angaben einiger Zeugen nicht mehr zeitgemäß ist.

## C Ergebnisse

### 1. Die CSU kann keine Großprojekte – die Verantwortung von Markus Söder

Die Beweisaufnahme hat ergeben, dass der Ministerpräsident die Kostensteigerungen und Verzögerungen von 2020 bis 2022 vertuscht hat. Damit ist wertvolle Zeit verspielt worden. Es liegt auf der Hand, dass durch das Verheimlichen des Desasters der Schaden für den Freistaat massiv vergrößert wurde.

### 1.1. Das Agieren von Kerstin Schreyer – verzweifelte Hilferufe

Die Zeugin Schreyer war in der entscheidenden Phase von 2020 bis 2022 im Amt. Sie hat das Desaster kommen sehen, Alarm geschlagen, auf ein Spitzengespräch gedrängt – wurde aber ausgebremst.

#### 1.1.1. Schreyers Brandbrief vom 26.6.2020

Die damalige Staatsminister Kerstin Schreyer hat dem Ministerpräsidenten am 26.6.2020 persönlich einen Brief geschrieben, in dem sie ihn über die drohende Katastrophe informierte und dringend um Hilfe bat:

„die S-Bahn als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in der Metropolregion München steht kurz vor dem Kollaps. (…) Der gesamte S-Bahnbereich ist Stückwerk. Ein Gesamtkonzept fehlt. (…) Während die DB von einer Inbetriebnahme *(der 2. Stammstrecke*) Ende 2028 ausgeht, kommt eine von meinem Ministerium berufene Expertengruppe, die hochkarätig extern besetzt ist, zu dem Ergebnis, dass dies erst Ende 2033 der Fall sein könnte.“[6] In der Staatskanzlei wurde auf dem Schreiben in Bezug auf die Konzeptvorschläge handschriftlich notiert: „Wer soll das bezahlen?“

Die Staatskanzlei hat anlässlich dieses Schreibens einen Vermerk gefertigt, der vom 16.7.2020 stammt.[7] Darin heißt es, dass die Bahn bereits intern angekündigt habe, den Termin 2028 aufgeben zu müssen. Die Staatskanzlei schlägt vor, dass Ministerin Schreyer „dringend gebeten werden soll, umgehend persönlich Kontakt mit BM Scheuer aufzunehmen“. Amtschefin G., notierte am 17.7.2020 handschriftlich am Ende des Vermerks: „Hier bahn sich ein größeres Desaster mit Ansage an! Wir werden systematisch für dumm verkauft!“ Florian Herrmann notierte: „wie Amtschefin“, er stimmte dem geplanten Vorgehen demnach zu. Allerdings wurde dann – nach Aussage von Minister

[6] Akte Nr. 6
[7] Akte Nr. 59

Herrmann durch eine Entscheidung des Ministerpräsidenten[8] – eine Billigung abgelehnt, die Worte „Billigung des Vermerks“ wurden gestrichen. Ergänzend ist handschriftlich notiert: „Zu dem Thema wird es Anfang September eine Rücksprache bei Herrn Ministerpräsidenten geben. Inhaltliche Aussagen so nicht akzeptabel. Organisation durch Büro des MP.“

Der Vermerk belegt, dass die Staatskanzlei bereits wusste, dass die Bahn den Termin 2028 aufgeben muss. Es lagen demnach nicht nur Informationen der Baubegleitung, sondern auch solche der Bahn vor. Er belegt aber auch, dass der Ministerpräsident den Vorschlag des zuständigen Referats, dem auch die Amtschefin und der Staatskanzleiminister beigetreten waren, nämlich ein sofortiges Gespräch zwischen Ministerin Schreyer und Bundesminister Scheuer, kassiert hat. Es war auch bereits klar, dass sich ein „größeres Desaster“ anbahnt. Die angekündigte Rücksprache beim Ministerpräsidenten Anfang September, die sein Büro organisieren sollte, ist weder aktenkundig noch haben Zeugen eine Erinnerung daran. Tatsächlich wurde nach Angaben der Zeugin Schreyer in der Ministerratssitzung am 1.10.2020 genau das Ergebnis erzielt, das man schon im Juli hätte haben können: Staatsminister Schreyer solle mit Bundesminister Scheuer sprechen und ein Spitzengespräch vorbereiten.[9]

### 1.1.2. Das Treffen zwischen Bahn und Ministerium am 25.9.2020

Am 25.9.2020 gab es ein Treffen auf Arbeitsebene zwischen DB und Verkehrsministerium, bei dem die Bahn über Verzögerungen und Mehrkosten informiert hat. Noch am selben Tag wurde die Staatskanzlei informiert, die dazu auch einen Vermerk erstellt hat.[10] Dort heißt es: „Verzögerung Inbetriebnahme um 6 Jahre, Mehrkosten von mind. 1,4 Mrd Euro.“ Sodann wird ein Vorschlag für ein mögliches weiteres Vorgehen aus fachlicher Sicht unterbreitet:

„Spitzengespräch zwischen BM Scheuer, DB VV Lutz, OB Reiter, StMin Schreyer zu Projektfortgang und Kommunikation nach außen.

Teilnahme StK fachlich nicht empfehlenswert:

-kein Gewinnerthema

-Verantwortlichkeit der DB nicht verwischen

-Offenlassen von ggf. erforderlichen Reaktionsmöglichkeiten in einem zweiten Schritt (Brandmauer)“

Amtschefin G. hat noch am selben Tag notiert: „Alarm!!! Sofortige Einbestellung DB!“ Auch hier hat der Zeuge Florian Herrmann zugestimmt. Auch hier wurde der Vermerk vom Ministerpräsidenten nicht gebilligt, „Billigung“ ist gestrichen. Handschriftlich ist vermerkt: „Behandlung im Ministerrat am 1.10. unter A+1 Nr. 1 Aktuelles“, also ohne Beschlussmöglichkeit.

Auch dieser Vermerk belegt das verzögernde Agieren des Ministerpräsidenten. Statt die Bahn wie vorgeschlagen sofort einzubestellen hat er das Thema nur unter „Aktuelles“ auf die Tagesordnung des Kabinetts setzen lassen. Dass die Staatskanzlei selbst

[8] Protokoll vom 26.5.2023, S. 53 – Zeuge Dr. Herrmann.

[9] Protokoll vom 6.6.2023, S. 29 - Zeugin Schreyer.

[10] Akte Nr. 56

eine Teilnahme ablehnt, demonstriert eindrucksvoll, dass dort völlig sachfremde Erwägungen eine Rolle gespielt haben. Ob die Stammstrecke ein Gewinnerthema ist oder nicht, darf bei der Verantwortung für ein Milliardenprojekt überhaupt keine Rolle spielen. Dieser Aufgabe hat man sich zu stellen. Die Zeugin Schreyer ging auch nachvollziehbar davon aus, dass ein Spitzengespräch nur zustande kommt, wenn der Ministerpräsident einlädt:

„Wenn ich eingeladen hätte, wäre ja auch keiner gekommen. Also das muss man realistisch sehen.“[11]

Auch der Zeuge Seehofer hat bestätigt, dass hier ein beherztes Engagement des Ministerpräsidenten notwendig ist:

„In meiner Zeit war das nicht so. Ich habe das, was ich wollte, zwar nicht immer sofort bekommen. Aber wenn der Bahngipfel stattgefunden hat, war das so vorbereitet, dass wir belastbare Zahlen hatten. Darum habe ich ja gesagt: Solche Großprojekte mit vier Beteiligten plus Eisenbahn-Bundesamt waren bei mir jedenfalls Richtlinienkompetenz und Chefsache. Ich weiß nicht, ob der Herr Lutz käme, wenn irgendein Ressortminister aus Bayern einlädt.“[12]

Es ist festzuhalten, dass eine „sofortige Einbestellung DB“ aufgrund der Intervention des Ministerpräsidenten nicht stattgefunden hat. An die Behandlung des Themas im Kabinett am 1.10.2020 unter dem TOP „Aktuelles“ hat keiner der befragten Zeugen, die teilgenommen haben, eine konkrete Erinnerung. Die Staatskanzlei weigert sich trotz mehrfacher Aufforderung, das Protokoll der Sitzung herauszugeben, obwohl die Herausgabe zulässig wäre.

### 1.1.3. Das Aufeinandertreffen zwischen Staatsministerin Schreyer und DB-Vorstand Pofalla

Am 5.10.2020 fand ein Termin zur Vorstellung den Plänen für ein neues ICE-Werk in Nürnberg statt. Dort haben sich Frau Schreyer und Herr Pofalla getroffen und zur 2.Stammstrecke ausgetauscht.

Es gibt eine interne Email des Bauministeriums vom 2.10.2020 an die Zeugin Schreyer, in der es heißt:

„uns wurde gerade seitens des Bundesverkehrsministeriums zugetragen, dass Herr Ministerpräsident bei dem Termin am Montag in Nürnberg das Thema 2. Stammstrecke gegenüber BM Scheuer und Pofalla ansprechen wird.“[13]

Es ist bemerkenswert, dass das bayerische Verkehrsministerium aus dem Bundesverkehrsministerium erfahren hat, dass der Ministerpräsident bei dem Termin in Nürnberg gegenüber dem Zeugen Scheuer das Thema 2. Stammstrecke ansprechen wollte. Dies deutet darauf hin, dass hier ein direkter Kontakt bestanden hat.

[11] Protokoll vom 6.6.2023, S. 36 – Zeugin Schreyer.
[12] Protokoll vom 12.6.2023, S. 136 – Zeuge Seehofer.
[13] Akte Nr. 476

Letztlich musste der Zeuge Dr. Söder den Termin in Nürnberg kurzfristig absagen, die Zeugen Scheuer, Pofalla und Schreyer nahmen teil. Der Zeuge Scheuer war allerdings am Austausch zwischen den Zeugen Pofalla und Schreyer nicht beteiligt.

Nach der Pressekonferenz kam es zu einem informellen Gespräch:

„Und da ich bekennender Raucher bin, habe ich mich nach der Veranstaltung – ich weiß nicht, so habe ich das in Erinnerung – irgendwie neben den Bahnhof gestellt, neben einem Aschenbecher, und habe meine Zigarette geraucht. So. Und dann kam die Frau Staatsministerin auf mich zu und hat mit mir nicht nur die zweite Stammstrecke – ich habe in Erinnerung auch noch ein anderes Thema –, aber eben auch die zweite Stammstrecke diskutiert.“[14]

Dabei waren offenbar die Herkunft der Zahlen und der Austausch zwischen Bahn und Freistaat unklar. Die Zeugin Schreyer war daraufhin verunsichert.[15] Nach Angaben des Zeugen Pofalla waren Fakten wechselseitig nicht bekannt:

„Also, ich wusste, dass die Baubegleitung etwas vorgelegt hatte, wusste aber nicht, dass die Bahnorganisation darauf in der Erwiderung auch was vorgelegt hatte. Und sie wusste nicht, dass die Baubegleitung was vorgelegt hatte, sondern wusste nur, dass die Bahn was vorgelegt hatte. Das war ja die wechselseitige Überraschung, die wir beide jeweils in dem Gespräch wahrnehmen mussten.“[16]

Die Unprofessionalität, wie mit Daten zu einem Milliardenprojekt umgegangen wird, erstaunt. Verzögerungen um etliche Jahre und Kostensteigerungen um Milliarden Euro werden nebenbei beim Rauchen am Bahnsteig besprochen, ohne dass überhaupt eine vertiefte Kenntnis auf beiden Seiten vorliegt.

### 1.1.4. Die Schreiben der Staatsministerin an Bundesminister Scheuer und DB-Vorstand Pofalla

Die Zeugin Schreyer hat daraufhin am 7.10.2020 Schreiben an den Zeugen Pofalla und an den Zeugen Scheuer verschickt. Als Anlage hat sie die Präsentation der Bahn vom 25.9.2020 beigefügt.

Im Schreiben an den Zeugen Scheuer heißt es: „wie ich Dir bereits telefonisch berichtet habe, hat die Deutsche Bahn (DB) deutliche Verzögerungen bei der Realisierung der 2. Stammstrecke für die S-Bahn München angekündigt. (…) Zu möglichen Kostenentwicklungen war die DB aktuell noch nicht sprechfähig, allerdings rechne ich hier auch mit massiven Korrekturen nach oben.“[17]

Der Zeuge Scheuer will an das Telefonat mit der Zeugin Schreyer keine Erinnerung haben, das Schreiben vom 7.10.2020 sei nicht bei ihm eingegangen.[18] Das Bundesverkehrsministerium hat allerdings Dokumente vorgelegt, die belegen, dass am 6.10.2020 ein Gespräch zwischen der Zeugin Schreyer und dem Zeugen Scheuer stattgefunden

[14] Protokoll vom 10.5.2023, S. 23 – Zeuge Pofalla.
[15] Protokoll vom 6.6.2023, S. 31 – Zeugin Schreyer.
[16] Protokoll vom 10.5.2023, S. 19 – Zeuge Pofalla.
[17] Akte Nr. 375
[18] Protokoll vom 22.5.2023, S. 20 – Zeuge Scheuer.

hat.[19] Die Zeugin Schreyer wiederum hat angegeben, dass der Zeuge Scheuer den Brief vom 7.10.2020 per WhatsApp beantwortet hat.[20]

Ronald Pofalla wiederum hat das an ihn gerichtete Schreiben am 13.10.2020 beantwortet. Darin erkennt er die vorgelegten Zahlen als eine „erste Diskussionsbasis“ an.[21] Eine Revision der Zahlen hat er damit eindeutig nicht vorgenommen: „Das ist weder ein Dementi noch ein Zurechtrücken, sondern da hat jetzt eine örtliche Organisation in Erwiderung auf die Vorlage der Projektbegleitung reagiert.“[22] Dass die Staatsregierung dies auch erkannte, belegen etliche Vermerke nach dem Oktober 2020, in denen nach wie vor die Informationen vom 25.9.2020 relevant waren. So heißt es etwa in einem Vermerk der Staatskanzlei vom 22.1.2021:

„Laut Mitteilung der DB-Fachebene vom 25.9.2020 verzögert sich Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke voraussichtlich um 6 Jahre auf Ende 2034.“[23]

An ein Gespräch zwischen dem Zeugen Pofalla und Amtschefin G. am 12.10.2020 hatte der Zeuge Dr. Söder keine Erinnerung.[24]

Am 16.10.2020 hat Staatsministerin Schreyer dem Ministerpräsident ein Konzept mit entlastenden Maßnahmen für die S-Bahn München vorgelegt, welches allerdings erst 2022 teilweise von Staatsministerin Bernreiter umgesetzt wurde.[25]

### 1.1.5. Das Spitzengespräch am 22.10.2020, das nie stattgefunden hat

Für den 22.10.2020 um 10 Uhr wurde ein Spitzengespräch mit Bundesminister Scheuer, Bahnchef Lutz, Ministerpräsident Dr. Söder und OB Reiter in der Staatskanzlei geplant. In der Vorbereitung für Bundesminister Scheuer wurde bereits auf die schlimme Entwicklung hingewiesen:

„Aktuell wurde der Freistaat Bayern seitens der DB AG auf der Fachebene über den Verzug der Fertigstellung der 2. S-Bahn Stammstrecke München (erwartet werden Bauzeitverlängerung um 5 Jahre von 2028 auf 2033) informiert. Eventuell könnten auch gewaltige Kostensteigerungen (auf mehr als 5 Mrd. € Gesamtkosten) auftreten.“[26]

Bundesminister Scheuer will von dieser Vorbereitung nichts gewusst haben. Trotz der Terminvorbereitung im Bundesverkehrsministerium inklusive der Informationen über Verzögerungen und Kostensteigerungen will er davon erst 2022 aus den Medien erfahren haben.[27] Keiner der Zeugen, die beteiligt waren, hatte eine Erinnerung daran, warum das Spitzengespräch in der Staatskanzlei am 22.10.2020 nicht stattgefunden hat.

---

[19] Protokoll vom 22.5.2023, S. 123 – Zeuge Dr. Wissing.

[20] Protokoll vom 6.6.2023, S. 40 – Zeugin Schreyer.

[21] Akte Nr. 375, S. 81

[22] Protokoll vom 10.5.2023, S. 64 – Zeuge Pofalla.

[23] Akte Nr. 33

[24] Protokoll vom 15.6.2023, S. 96 – Zeuge Dr. Söder; eine entsprechende Gesprächsnotiz wurde von der Staatskanzlei trotz Aufforderung nicht zur Verwendung in öffentlicher Sitzung bzw. Verwertung im Abschlussbericht freigegeben, obwohl offensichtlich keine Gründe für eine Geheimhaltung vorliegen.

[25] Protokoll vom 12.6.2023, S. 59 – Zeuge Bernreiter.

[26] Akte Nr. 690, S. 39

[27] Protokoll vom 22.5.2023, S.74 – Zeuge Scheuer.

Ein Spitzengespräch wäre zu diesem Zeitpunkt sinnvoll und notwendig gewesen. Bahn-Chef Lutz hat angegeben, bis Frühjahr 2022 nichts von den dramatischen Entwicklungen gewusst zu haben.[28] Die Einschätzung der Zeugen Seehofer und Schreyer, dass solche Spitzengespräche Probleme unmittelbar lösen können, ist logisch nachvollziehbar. Es ist durchaus wahrscheinlich, dass die dramatischen Entwicklungen hätten abgemildert werden können, wenn dieses Gipfeltreffen stattgefunden hätte. Da ein solches Gipfeltreffen nur auf Einladung des Ministerpräsidenten geplant sein konnte, liegt es nahe, dass auch die Absage durch den Ministerpräsidenten veranlasst wurde.

### 1.1.6. Die abgesagte Videokonferenz mit Bundesminister Scheuer am 18.11.2020

Am 18.11.2020 war eine Videokonferenz zwischen Staatsministerin Schreyer und Bundesminister Scheuer zur zweiten Stammstrecke vereinbart. Auch dieses Gespräch wurde kurzfristig, hier vom Büro des Bundesministers, abgesagt. Der Zeuge Röhrig, der vom Ministerpräsidenten als „rührig“ verunglimpft wurde[29], schildert eindrucksvoll die Verzweiflung des Ministeriums:

„Das wurde aber kurzfristig abgesagt, und, ja, daraufhin haben wir noch mehr darauf gedrungen. Oder „gedrungen“ ist der falsche Begriff; wir haben der Staatskanzlei vorgeschlagen, eben auf Ebene des Herrn Ministerpräsidenten ein Spitzengespräch zu suchen, nachdem der Eindruck bestand, dass man eben die Möglichkeiten ausgeschöpft hatte. Und, ja, das endete allerdings nicht unmittelbar darin, dass auch ein Spitzengespräch des Herrn Ministerpräsidenten eben mit dem Bahnvorstand stattgefunden hat.“[30]

Das Verkehrsministerium hat letztlich monatelang auf ein Spitzengespräch gedrängt, das nie stattgefunden hat.[31] Staatsministerin Schreyer hat bis zu ihrer Entlassung im Frühjahr 2022 vergeblich darauf gewartet:

„Ich hab’ bis zum Ende meiner Amtszeit immer geglaubt, der Runde Tisch kommt. Für mich war nicht klar, dass er nicht kommt, und wenn – also, für mich war immer nur klar, jetzt halt grad nicht. Aber ich bin nicht davon ausgegangen, dass er nicht kommt.“[32]

Es ist festzustellen, dass die Zeugin Schreyer sich bemüht hat, die Katastrophe abzuwenden bzw. zu entschärfen. Sie verfolgte dabei den richtigen Ansatz, nämlich die Einberufung eines unverzüglichen Spitzengesprächs. Dieser Ansatz wurde zunächst auch von Staatskanzleiminister Dr. Herrmann und Amtschefin G. unterstützt. Torpediert wurde dieses Bemühen von Ministerpräsident Dr. Söder, der den Plan nicht billigte. Es wäre seine Aufgabe gewesen, das Spitzengespräch anzusetzen und durchzuführen. Anders als die Staatsministerin war er auch sowohl mit Bahn-Chef Lutz als auch mit dem Zeugen Pofalla in direktem Handykontakt. Fakt ist, dass das Spitzengespräch, auf das Staatsministerin Schreyer drängte, nie stattfand.

[28] Protokoll vom 12.5.2023, S. 27 – Zeuge Lutz.
[29] Protokoll vom 15.6.2023, S. 121 – Zeuge Dr. Söder.
[30] Protokoll vom 21.4.2023, S. 94 – Zeuge Röhrig.
[31] Protokoll vom 21.4.2023, S. 93 – Zeuge Röhrig.
[32] Protokoll vom 6.6.2023, S. 37 – Zeugin Schreyer.

### 1.2. Das Agieren von Bundesminister Scheuer – unglaubwürdige Unkenntnis

Die Ausführungen des Zeugen Scheuer sind erstaunlich. Von den Problemen bei der 2. Stammstrecke will er nichts gewusst haben, Schreiben habe er nicht erhalten, von einem geplanten Spitzentreffen wisse er nichts – andererseits kritisiert der ehemalige Bundesminister, der über Jahre untätig war, seinen Nachfolger, der nur wenige Monate im Amt war, als bereits ein Spitzengespräch geplant wurde. Ähnlich widersprüchlich argumentieren auch CSU und FW in ihrem Abschlussbericht, der eher einem CSU-Wahlkampfpapier entspricht.

Erstaunlich ist auch die Behauptung des Zeugen Dr. Söder, er habe keinen Einfluss auf den CSU-Bundesminister,[33] die im völligen Widerspruch zur Aussage des Zeugen Seehofer steht, der mit dem damaligen Bundesverkehrsminister Dobrindt erfolgreich zusammengearbeitet hat.[34] Der Zeuge Seehofer hat auch nachvollziehbar dargelegt, dass der Bundesverkehrsminister – anders als vom Zeugen Scheuer behauptet – natürlich eine „Ansage“ gegenüber der Bahn machen kann, ja sogar machen „muss“.[35]

#### 1.2.1. Das Schreiben von Staatsministerin Schreyer vom 7.10.2020 will Scheuer nie erhalten haben

Der Zeuge Scheuer hat behauptet, dass er das unter 1.1.4. genannte Schreiben nie erhalten hat. Das Schreiben sei zwar beim Bundesministerium eingegangen, habe ihm jedoch nie vorgelegen.[36] An das Telefonat mit Staatsminister Schreyer am Vortag könne er sich nicht erinnern. Wörtlich führte der Zeuge Scheuer aus: „Der Brief ist nicht eingegangen.“[37]

Die Einlassung des Zeugen Scheuer wurde durch den Zeugen Dr. Wissing widerlegt:

„Dieses Schreiben ist ja bei uns eingegangen, beim Bundesministerium am 14. Oktober 2020. Es ist auch erfasst worden – es hat also ein Erfassungskennzeichen – und ist dann handschriftlich, von der Poststelle wahrscheinlich, verfügt worden an L 10. Das heißt, es würde dann quasi von der Poststelle in den Ministerbereich, Leitungsbereich – L ist Leitung. Und würde dann dort quasi weiterleitet werden. In dem Schreiben wird Bezug genommen auf ein Telefongespräch zwischen Frau Schreyer und dem Amtsvorgänger. Wir haben auch noch mal recherchiert, ob wir Informationen darüber haben, dass dieses Telefongespräch stattgefunden hat. Da gibt es einen Hinweis eines Mitarbeiters, eine E-Mail vom 6. Oktober. Das ist quasi der Tag vor dem Schreiben. Das Schreiben stammt vom 7. Oktober. Es gibt eine E-Mail eines Mitarbeiters, nein, einer Mitarbeiterin, Entschuldigung, an das Ministerbüro. Da steht: Bezug nehmend auf den heutigen Austausch zwischen Bundesminister Scheuer und Staatsministerin Schreyer, leiten wir Ihnen die Anlage weiter. Die Anlage dieser E-Mail ist dann dieses Thema: zweite S-Bahn-Stammstrecke München, Vorstellung Gesamtterminplan. Das ist dann auch das, was als Anlage in diesem Schreiben dabei war. Also: Frau Schreyer hat am

[33] Protokoll vom 15.6.2023, S. 37 – Zeuge Dr. Söder.
[34] Protokoll vom 12.6.2023, S. 120 – Zeuge Seehofer.
[35] Protokoll vom 12.6.2023, S. 126 – Zeuge Seehofer.
[36] Protokoll vom 22.5.2023, S. 20 – Zeuge Scheuer.
[37] Protokoll vom 22.5.2023, S. 57 – Zeuge Scheuer.

7. ein Schreiben mit der Anlage abgeschickt. Die Anlage ist vorab schon dem Ministerium zugeteilt worden, um das Gespräch am 6. zwischen Frau Schreyer und Herrn Scheuer vorzubereiten."[38]

Auch die Zeugin Schreyer hat angegeben, dass der Zeuge Scheuer auf das Schreiben reagiert habe (s.o.), was notwendigerweise dessen Kenntnisnahme voraussetzt.

Es ist im Übrigen auch unwahrscheinlich, dass ein Schreiben einer Landesverkehrsministerin an den Bundesverkehrsminister zwar beim Ministerium eingeht, dort aber nie bearbeitet und dem Empfänger gar nicht erst vorgelegt wird.

### 1.2.2. Spitzengespräch am 22.10.2020: Scheuer ist eingeplant, aber angeblich ahnungslos

Bereits am 5.10.2020 hat ein Treffen in Nürnberg stattgefunden, bei dem der Zeuge Scheuer anwesend, aber inhaltlich nicht eingebunden war. Im Vorfeld wurde ein Gespräch zwischen dem Zeugen Söder, der Zeugin Schreyer und ihm angekündigt, welches aber in der Form nicht stattfand (s.o.).

Das Bundesministerium hat den Bundesminister für das geplante Spitzengespräch am 22.10.2020 in München akribisch vorbereitet und entsprechend Hintergrundinformationen zusammengetragen (s.o.). Der Zeuge Scheuer will davon erst 2022 aus dem Internet erfahren haben, genauso wie ihm bis dahin nichts über Verzögerungen und Kostensteigerungen bekannt gewesen sein soll. Mit ihm habe es nie einen Austausch zur zweiten Stammstrecke gegeben.[39]

Es ist völlig fernliegend, dass das Bundesministerium ein Spitzengespräch für den Minister vorbereitet, ohne dass dieser von der Thematik irgendeine Kenntnis hat.

### 1.2.3. Gespräch am 30.11.2020 in der Staatskanzlei: Absprache der „dilatorischen" Linie

Am 30.11.2020 sollte Ministerpräsident Dr. Söder einen Termin mit Andreas Scheuer in der Staatskanzlei wahrnehmen, bei dem es auch um die zweite Stammstrecke gehen sollte. Dieses Gespräch mit Andreas Scheuer hat auch stattgefunden und jedenfalls Staatsminister Dr. Florian Herrmann hat daran teilgenommen. Das Ergebnis wird in einer internen Mail der Staatskanzlei vom 1.12.2020 wie folgt beschrieben: „Man war sich einig, dass MPr sich zu dem Thema nicht äußern sollte, man will das Ganze „dilatorisch" behandeln bis nach der Bundestagswahl."[40]

Diese Gesprächsnotiz belegt nicht nur, dass der Zeuge Dr. Söder von der „dilatorischen" Handhabung wusste, sondern auch, dass diese mit Bundesminister Scheuer abgesprochen war. Auffallend ist, dass das Bundesministerium keine Kenntnis von die-

[38] Protokoll vom 22.5.2023, S. 123 – Zeuge Dr. Wissing.
[39] Protokoll vom 22.5.2023, S. 6 – Zeuge Scheuer.
[40] Süddeutsche Zeitung vom 19.6.2023 („Geheimakte bringt Söder in Erklärungsnot")

sem Termin hat. Entsprechende Unterlagen konnten daher nicht vorgelegt werden. Dieser Termin wurde demnach über die „CSU-Schiene“ vereinbart, ohne dass die zuständigen Ministerien überhaupt informiert waren.

Nach diesem Gespräch verliert sich die Spur des Zeugen Scheuer in den Akten. Seitens der Behörden wird nur immer wieder darauf hingewiesen, dass der Bundesverkehrsminister ein Spitzengespräch ablehne.

### 1.2.4. Einordnung des Zeugen Scheuer

Gegen den Zeugen Scheuer läuft ein Ermittlungsverfahren wegen uneidlicher Falschaussage bei der Staatsanwaltschaft Berlin. Ihm wird vorgeworfen, gegenüber dem Maut-Untersuchungsausschuss des Bundestages falsch ausgesagt zu haben.

Der Zeuge Scheuer hat den Untersuchungsausschuss „Stammstrecke“ offensichtlich mit der Unwahrheit bedient.

Bundesminister Wissing hat die Behauptung, der Brief von Staatsministerin Schreyer habe die Leitungsebene des Ministeriums nicht erreicht, bereits widerlegt. Es ist auch belegt, dass die Anlage des Briefes vorab das Ministerbüro erreicht hat.

Aber auch die Tatsachenaussagen des Zeugen MdB Scheuer, es habe keinen Austausch mit der Staatsregierung zur zweiten Stammstrecke gegeben und er habe keine Kenntnis über die „dilatorische Linie“ der Staatskanzlei, sind falsch.

Beide Aussagen werden durch o.g. Email der Staatskanzlei, in der über eine Besprechung zwischen dem damaligen Bundesminister Scheuer und Staatsminister Dr. Florian Herrmann berichtet wird, eindeutig widerlegt. Aus dieser Email ergibt sich, dass es am 30.11.2020 ein Gespräch zwischen dem damaligen Bundesminister Scheuer und dem Staatskanzleiminister gegeben hat, bei dem auch über die 2. Stammstrecke gesprochen wurde. Daraus ergibt sich ferner, dass der Zeuge Scheuer bereits zum damaligen Zeitpunkt wusste – und vermutlich dies sogar mit initiiert hat -, dass die Stammstrecke dilatorisch behandelt werden sollte. Zudem ergibt sich daraus, dass der Zeuge Scheuer Kenntnis über die Verzögerungen hatte. Erstaunlich ist, dass das Bundesverkehrsministerium keine Kenntnis von diesem Treffen hat. Akten hierzu wurden aufgrund des Beiziehungsbeschlusses nicht vorgelegt. Es liegt damit auf der Hand, dass das Treffen über die „CSU-Schiene“ geplant wurde, um die weitere Vorgehensweise aus parteipolitischer Perspektive zu besprechen.

Es ist damit belegt, dass Bundesverkehrsminister Scheuer die Fakten gekannt haben muss und ganz bewusst untätig blieb. Trotz vieler Danksagungen seitens der CSU-Fraktion während der Vernehmung wird dies sogar im Abschlussbericht der Regierungsfraktionen festgestellt. Sein Ministerium hatte für den 22.10.2020 ein Spitzengespräch mit seiner Beteiligung geplant, das kurzfristig abgesagt wurde. Auch weitere geplante Gespräche zwischen ihm und Staatsministerin Schreyer wurden kurzfristig – durch seinen Referenten - abgesagt. Das von der Staatsministerin Schreyer gewünschte Spitzengespräch kam nie zustande, erst im Sommer 2022 wurden die Zahlen der Baubegleitung veröffentlicht. In etlichen Vermerken wird darauf hingewiesen, dass der Zeuge Scheuer ein Spitzengespräch ablehnt.

Im Einzelnen sind folgende Aussagen des Zeugen Scheuer objektiv falsch:

**zum Austausch mit dem Bundesministerium**

Die Frage 2.1. des Fragenkatalogs lautet wie folgt:

„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?“

Hierauf hat der Zeuge MdB Scheuer geantwortet:

„Zu 2.1 ist die Antwort: mit mir nicht.“[41]

In Wahrheit hat er sich dazu am 30.11.2020 mit Dr. Florian Herrmann ausgetauscht.

**·dilatorische Linie**

Die Frage des Vorsitzenden in Bezug auf C.2.1. lautete wie folgt:

„Derzeitige politische Linie StK sieht demgegenüber „dilatorische Behandlung“ bis nach der Bundestagswahl vor. Ist Ihnen das bekannt, oder sind Sie in die Tiefen, Höhen der Staatskanzlei, insoweit jedenfalls, nicht vorgedrungen?“

Hierauf hat der Zeuge MdB Scheuer geantwortet:

„Ich kenne weder den Herrn Beier noch seine Ausarbeitungen. Diese Sichtweise ist zu mir nicht vorgedrungen.“[42]

Diese Antwort ist unrichtig. Die Sichtweise „dilatorische Behandlung bis nach der Bundestagswahl“ ist jedenfalls beim Gespräch am 30.11.2020 zu ihm vorgedrungen.

**· Kenntnis von Verzögerungen**

Die Frage des Vorsitzenden in Bezug auf C.2.1. lautete wie folgt:

„Es geht darum, wann Sie das erste Mal Kenntnis erlangt haben. Es ist jetzt nicht völlig ungewöhnlich, dass ein Bundesminister vor der Öffentlichkeit Kenntnis erlangt. (…) Das ist eine Ja-Nein-Frage. Sie hatten keine Kenntnis?“

Hierauf hat der Zeuge MdB Scheuer geantwortet:

„Nein.“[43]

Diese Antwort ist ebenfalls falsch. Laut o.g. Gesprächsnotiz hat der Bundesminister Scheuer selbst am 30.11.2020 über seine Kenntnis, dass die Bahn die Verzögerung um 6 Jahre noch nicht offiziell und endgültig bestätigt habe, berichtet.

Die Beweisaufnahme hat damit ergeben, dass die Zeugen Scheuer und Dr. Söder – ohne Kenntnis der Zeugin Schreyer – zu Lasten des Freistaats zusammengewirkt und vereinbart haben, die zweite Stammstrecke „dilatorisch“, also verzögernd, zu behandeln. Ob der Zeuge Dr. Söder, CSU-Parteivorsitzender, dies direkt mit dem Zeugen

[41] Protokoll vom 22.5.2023, S. 6 – Zeuge Scheuer.
[42] Protokoll vom 22.5.2023, S. 17 – Zeuge Scheuer.
[43] Protokoll vom 22.5.2023, S. 73 – Zeuge Scheuer.

Scheuer, damals CSU-Vorsitzender in Niederbayern, vereinbart hat oder dies über den Zeugen Dr. Herrmann erfolgte, spielt keine Rolle. Vermutlich gingen dem vermerkten Gespräch in der Staatskanzlei ohnehin informelle Absprachen voraus. Hintergrund waren die Kanzlerkandidaten-Ambitionen des Zeugen Dr. Söder und die Bundestagswahl 2021.

### 1.3. Das Agieren von Markus Söder – aus persönlichem Ehrgeiz ein Desaster verursacht

Ministerpräsident Dr. Söder hat das Desaster zu verantworten. Ausflüchte und der Versuch, die Verantwortung wegzuschieben, verfangen nicht. Eine aktive Handhabung hätte die Katastrophe jedenfalls begrenzt. Der Zeuge Dr. Söder hat dies abgelehnt, weil er seine persönlichen Karriereziele gefährdet sah.

#### 1.3.1. Söders „dilatorische Linie“: dilettantisch und zum Schaden Bayerns

Der Ministerpräsident hat die Untätigkeit von 2020 bis 2022 zu verantworten. Er war nachweislich informiert und unternahm nichts. Seine Erklärungsversuche wirken konstruiert.

Wie gesehen wurde der Zeuge Dr. Söder spätestens mit Schreiben vom 26.6.2020 über das sich anbahnende „Desaster“ informiert. Eine sofortige Einbestellung der DB hat er dennoch abgelehnt. Der Zeugin Schreyer hat er ein Spitzengespräch zugesagt, das es nie gegeben hat. Sein Hinweis, sie möge sich an Andreas Scheuer wenden, führte nur dazu, dass Andreas Scheuer die bayerische Verkehrsministerin abkanzelte. Die für ihn vorbereitete Besprechung mit dem Zeugen Scheuer in der Staatskanzlei am 30.11.2020 belegt, dass beide von der Verzögerungstaktik wussten und diese abgesprochen hatten.

Ausweislich einer Email aus dem Verkehrsministerium vom 16.12.2020 gab es nach einer umfassenden Befassung in der Staatskanzlei folgende Vorgabe:

„Innerhalb der StK hat eine umfassende Befassung und Abstimmung der Thematik stattgefunden. Auch die Risiken einer Verzögerung der Klärung durch ein Spitzengespräch wurden in den dortigen Überlegungen berücksichtigt. (…)

Neue Maßgabe der StK ist nun, die DB bis auf Weiteres nicht mehr zu drängen, insbesondere auch nicht mehr auf ein Spitzengespräch zu insistieren. Nachfragen sollten reaktiv und dilatorisch behandelt werden.“[44]

Es ist klar, dass „eine umfassende Befassung und Abstimmung“ innerhalb der Staatskanzlei den Ministerpräsidenten, der die Verantwortung trägt, einschließt. Es ist fernliegend, dass bei einem Milliardenprojekt eine solche Maßgabe aus der Staatskanzlei ohne dessen Kenntnis bzw. Billigung herausgegeben würde. Der Zeuge Schütz, vormals Amtschef im Verkehrsministerium, hatte zwar auch vernommen, dass Söder „nur noch Corona macht“[45], kannte aber die „dilatorische Linie“ der Staatskanzlei und ordnet sie klar dem Zeugen Dr. Söder zu:

[44] Akte Nr. 504; Protokoll vom 21.4.2023, S. 107 – Zeuge Röhrig.
[45] Protokoll vom 15.5.2023, S. 20 – Zeuge Schütz.

„Also die Staatskanzlei ist – wenn man so will – das Büro des Ministerpräsidenten und er bestimmt halt die Richtlinie der Politik. Insofern ist das nicht unsere vorgesetzte Behörde als solche, aber die Staatskanzlei gibt da schon Marschrichtungen vor, der die Häuser dann zu folgen haben.“[46]

Diese von der Staatskanzlei vorgegebene, zwischen den Zeugen Söder, Scheuer und Dr. Herrmann vereinbarte, verzögernde Linie durchzieht sich in der Folge durch etliche Vermerke der Staatskanzlei. Sie wird als gegeben vorausgesetzt. Beispielhaft ist der Vermerk vom 23.12.2020, der auch eine Reaktion auf ein Schreiben des Münchner Oberbürgermeisters ist, der Transparenz einfordert, zu zitieren:

„Bewertung StK:

• Verzögerung./ Kostensteigerung bei 2. Stammstrecke kein Gewinnerthema im Wahlkampf; dies dürfte auch für OB Reiter gelten (LHM forderte 2019 Planänderungen).

• Unwägbar ist,-ob / wie Thema im Wahlkampf von der Presse gespielt wird . (…)

• Derzeitige politische Linie StK sieht demgegenüber „dilatorische Behandlung" bis nach der Bundestagswahl vor.

• Probleme bei 2. Stammstrecke dürften unabhängig von einer Zeitschiene stets der Staatsregierung angelastet werden (ggf. über den „Umweg" CSU-Bundesminister Scheuer).“[47]

Diese Bewertung der Staatskanzlei ist rein parteipolitisch motiviert; der Wahlkampf und welche Themen dort eine Rolle spielen ist nicht Sache der Staatskanzlei, so dass hier offen gegen die parteipolitische Neutralitätspflicht verstoßen wurde. Gleichzeitig erklärt diese Haltung eindeutig, welche Motivation hinter der „dilatorischen Linie“ stand: Markus Söder hatte Angst, dass ihm das Öffentlichwerden des Desasters bei seinen Kanzlerkandidatur-Ambitionen und der CSU im Bundestagswahlkampf schadet. Das ist auch nachvollziehbar, da man sich angesichts dieser Katastrophe kaum als „Macher“ präsentieren kann und auch das Berlin-Bashing nicht funktioniert, wenn man selbst für ein Milliardengrab verantwortlich ist.

Der Vermerk, der noch am selben Tag an das Büro des Ministerpräsidenten gemailt wurde, wendet sich gegen den Vorschlag des Verkehrsministeriums, ein zügiges Spitzengespräch einzuberufen und wägt dabei wie folgt ab:

„Aktive Behandlung des Themas:

o **Pro:**

Staatsregierung tritt als „Treiber" des Projekts auf,

Einflussmöglichkeiten des Freistaats auf jetzige Bundesregierung,

keine weiteren Verzögerungen und Kostensteigerungen durch bloßen weiteren Zeitablauf,

[46] Protokoll vom 15.5.2023, S. 20 – Zeuge Schütz.

[47] Akte Nr. 18

o **Contra:**

Gefahr eines Dauerthemas im Wahlkampf,

kein Gewinnerthema, egal ob aktive oder reaktive Behandlung (Opposition: „Haben es immer gewusst, dass Projekt nichts taugt").

• Reaktive Behandlung des Themas:

o· **Pro:**

Thema wird nur wahlkampfrelevant, wenn Opposition sich davon Nutzen erhofft (könnte z.B. bei SPD fraglich sein, weil LHM Einfluss auf Planung genommen hat),

Planbarkeit einer Kommunikationsstrategie für den Ernstfall

o **Contra:**

Unwägbarkeiten des Wahlkampfes“

Die Entscheidung für eine weitere reaktive Behandlung war eine Entscheidung gegen die Interessen des Freistaats Bayern. Sie war rein parteipolitisch motiviert und eine Entscheidung dieser Tragweite konnte nur vom Ministerpräsidenten gefällt werden. Die Staatskanzlei geht selbst davon aus, dass es „keine weiteren Verzögerungen und Kostensteigerungen durch bloßen Zeitablauf“ bei einer aktiven Behandlung geben würde und hat sich dennoch dagegen entschieden. Sie hat dies getan, weil es „kein Gewinnerthema“ sei und die „Gefahr eines Dauerthemas im Wahlkampf“ bestehe – beides völlig unzulässige, parteipolitische Erwägungen.

Die Beweisaufnahme hat ergeben, dass diese „dilatorische Linie“ das ganze Jahr 2021 galt. Erst im Jahr 2022 – also nach der Bundestagswahl und nachdem in Berlin eine neue Regierung im Amt war – entfaltete die Staatsregierung wieder Aktivitäten. Es ist bekannt, dass Markus Söder Kanzlerkandidat der Union werden wollte. Seine Behauptung, davon hätte er 2020 nichts gewusst, ist unglaubhaft. Es liegt auf der Hand, dass die Veröffentlichung der bekannten Zahlen diesen Ambitionen geschadet hätte. Auch nachdem der Kandidatentraum ausgeträumt war, hätte die Veröffentlichung dem Bundestagswahlergebnis der CSU massiv geschadet. Sobald die Ampel-Regierung im Amt war, wurde die Staatsregierung plötzlich aktiv und hat die dilatorische Linie aufgegeben. Eine andere logische Erklärung für das Verhalten der Staatskanzlei ist nicht möglich.

Die Erklärungsversuche des Zeugen Dr. Söder, der großen Erinnerungslücken hatte, wirken teilweise grotesk: „Kann gar nicht die Linie sein.“ Er wisse gar nicht, welchen Wahlkampf man meine. Ein Zusammenhang mit Kanzlerkandidaturen sei „Quatsch“, zu dem Zeitpunkt habe er sich das gar nicht vorstellen können.[48] Auf die Frage, ob er die Anweisung einer dilatorischen Behandlung gegeben habe, wich der Zeuge mit einer Gegenfrage aus, die seine Glaubwürdigkeit weiter in Zweifel zieht: „Was ist „dilatorisch“ eigentlich?“[49] Der Zeuge Söder ist gelernter Jurist und müsste daher von der dilatorischen Einrede gehört haben, im Übrigen haben alle größere Medien Anfang 2023 über die „dilatorische Behandlung“ berichtet und sie wurde sogar in Anwesenheit des Zeugen in der Nockherberg-Fastenpredigt behandelt. Es ist ohnehin völlig realitätsfern, anzu-

[48] Protokoll vom 15.6.2023, S. 43 – Zeuge Dr. Söder.
[49] Protokoll vom 15.6.2023, S. 42 – Zeuge Dr. Söder.

nehmen, dass die Staatskanzlei über Jahre eine reaktive Behandlung bei einem Milliarden-Projekt des Freistaats vorschreibt, ohne dass der Ministerpräsident dies absegnet bzw. vorgibt.

Der Zeuge Dr. Söder hat es aus egoistischen parteipolitischen Motiven heraus unterlassen, den von Staatsministerin Schreyer geforderten Bahngipfel einzuberufen. Er hat gemeinsam mit dem Zeugen Scheuer sämtliche Lösungsansätze torpediert. Er hat den Interessen des Freistaats damit geschadet. Auch die Ausrede, man habe keine „belastbaren Zahlen“ gehabt, greift nicht. Die Zahlen der Baubegleitung waren belastbar – sie wurden ja auch im Sommer 2022 veröffentlicht – und auch seitens der DB lagen entsprechende Zahlen vor. Ein Spitzengespräch hätte hier ohnehin für Klarheit gesorgt.

Sein Vorgänger als Ministerpräsident hat mehrfach betont, dass das Projekt bei ihm Chefsache war, er sich monatlich hat im Kabinett berichten lassen und er von der Bahn auch bekommen hat, was er wollte:

„Ich habe das, was ich wollte, zwar nicht immer sofort bekommen. Aber wenn der Bahngipfel stattgefunden hat, war das so vorbereitet, dass wir belastbare Zahlen hatten. Darum habe ich ja gesagt: Solche Großprojekte mit vier Beteiligten plus Eisenbahn-Bundesamt waren bei mir jedenfalls Richtlinienkompetenz und Chefsache. Ich weiß nicht, ob der Herr Lutz käme, wenn irgendein Ressortminister aus Bayern einlädt.“[50]

Eine dilatorische Handhabung – wie die seines Nachfolgers – lehnt er aus Überzeugung ab:

„Das hat meiner inneren Einstellung zur Politik einfach widersprochen, weil meine Einstellung war immer: Wenn etwas ansteht, muss man es vorantreiben und entscheiden.“[51]

Die vielen Ausflüchte der Staatsregierung kommentierte er auf Vorhalt seitens der CSU ebenso klar und nachvollziehbar:

„Wissen Sie, so sporadisch verfolgt man ja auch die Diskussion hier. Einer sagt: Ich habe mich nicht damit beschäftigt. – Ein anderer sagt: Ich erinnere mich nicht mehr. – Der Dritte sagt: Ich bin nicht rechtzeitig informiert worden. – Dann überlege ich mir: Wie denkt die Bevölkerung? Es ist doch relativ einfach, wenn ich mir das überhaupt erlauben darf vor einem Parlamentsgremium: Bis 2016 war alles klar. Wenn danach Zeitverzögerungen oder Kostensteigerungen eingetreten sind, kann man doch der Bevölkerung sagen: Folgendes war die Ursache, und deshalb haben wir die Konsequenz. – Das ist relativ einfach. Bei so einem Riesenprojekt stehe ich doch dazu. Jetzt sitzen die Fahrgäste, die Pendler in der Früh in der U-Bahn und lesen, dass der eine sagt: Ach, das war die Sache der Bahn. – Der andere sagt: Ich bin nicht rechtzeitig informiert gewesen. Ich habe eigentlich nie eine gescheite Information bekommen. – Der Dritte sagt: Oh, Erinnerung? – Seien Sie mir nicht böse, Herr Vizevorsitzender, das ist nicht meine Vorstellung von Politik.“[52]

[50] Protokoll vom 12.6.2023, S. 136 – Zeuge Seehofer.
[51] Protokoll vom 12.6.2023, S. 166 – Zeuge Seehofer.
[52] Protokoll vom 12.6.2023, S. 137 – Zeuge Seehofer.

### 1.3.2. Nach der Bundestagswahl: plötzlich soll die Ampel schuld sein

Der Freistaat Bayern ist Auftraggeber des Projekts. Nachdem der Zeuge Dr. Söder zwei Jahre lang „reaktiv" war, löste die Bildung der neuen Regierung plötzlich Aktivitäten in der Staatskanzlei aus. Staatsministerin Schreyer wurde unterdessen durch Staatsminister Bernreiter ersetzt. Am 18.2.2022 telefonierten Amtschefin G. und DB-Vorstand Pofalla erneut zur zweiten Stammstrecke.

In den Hintergrundinformationen der Staatskanzlei zu diesem Gespräch findet sich folgender Hinweis:

*„in interner Kommunikation der DB-Projektbeteiligten besteht Befürchtung, dass Freistaat (StK) das Thema Kostensteigerung und Bauverzögerungen nicht jetzt, sondern erst im Herbst behandelt werden solle. Zudem eile die Kommunikation nicht, sondern erst im Sommer oder noch später. Dies gefalle den DB-Projektbeteiligten nicht."*[53]

Der Zeuge Pofalla hat gegenüber der Staatskanzlei dabei klare Angaben gemacht:

„Laut vertraulicher Information von Herrn Pofalla an AC im Februar 2022 soll sich das Projekt weiter verzögern und erheblich verteuern wonach Inbetriebnahme erst im Jahr 2036 Kosten in Höhe von 6 Mrd. Euro".[54]

Nun erst informierte der Zeuge Dr. Söder den Zeugen Lutz mit Schreiben vom 22.3.2022 wie folgt:

„Im September 2020 hat die DB gegenüber dem Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr mitgeteilt, dass sich die Inbetriebnahme verzögern und das Projekt verteuern werde."[55]

Da wegen der Kostensteigerungen im Juli 2022 ein Baustopp drohte wollte die Staatsregierung nun den Bundesverkehrsminister an Bord haben. Allerdings planten die Zeugen Dr. Söder und Bernreiter, die Gelegenheit zu nutzen und dem Bund die Schuld in die Schuhe zu schieben, obwohl es sich um ein Projekt des Freistaats handelt.

Obwohl das Gespräch am 30.6.2022 als Kennenlerngespräch vereinbart war, wurde versucht, das Desaster bei der zweiten Stammstrecke zu thematisieren, so dass der Bundesminister dies öffentlich hätte rechtfertigen müssen. In einem Vermerk der Staatskanzlei vom 18.5.2022, abgezeichnet auch von Florian Herrmann heißt es hierzu:

„Dem Vernehmen nach sieht das BDMV den vereinbarten Termin am 30.6.2022 als reines Kennenlerngespräch an, bei dem keine entscheidenden Abstimmungen zur 2. Stammstrecke zu treffen seien." Herr Wissing hat uns das bestätigt. Handschriftlich steht am Ende des Vermerks: „Termin bleibt Antrittsbesuch (kein Gipfel)."[56]

Mit solchen Taschenspielertricks zu agieren ist mehr als unseriös. Schon im Vorfeld war die Marschrichtung laut Vermerk der Staatskanzlei vom 18.5.2022 klar: „Es darf nichts am Freistaat hängen bleiben."[57] Dass man jahrelang Fakten vertuscht, gemeinsam mit dem CSU-Bundesverkehrsminister, dann aber den neuen Bundesverkehrsminister kurz

[53] Akte Nr. 126a
[54] Akte Nr. 38
[55] Akte Nr. 38, S. 14
[56] Akte Nr. 41, S.8
[57] Akte Nr. 41

nach Amtsantritt sofort in Mithaftung nehmen will, ohne ihn darüber zu informieren, zeugt von politischer Instinktlosigkeit. Die substanzlosen Anwürfe gegen den amtierenden Bundesverkehrsminister im CSU-Bericht sprechen insoweit Bände.

Außer dem Versuch, der Bundesregierung die Schuld zuzuschieben oder die Bahn als allein Verantwortliche darzustellen, hat der Ministerpräsident inhaltlich nichts unternommen, obwohl er die Schwächen des Vertragsverhältnisses mit der Bahn kennt. Am 29.9.2022 fand ein Gespräch mit der Bahn statt, an dem er und der Zeuge Bernreiter teilgenommen haben. Im entsprechenden Vermerk vom 5.10.2022 hierzu heißt es:

„Hinweis StMB auf künftiges enges Controlling und Herr MPr auf neue unbelastete Leute, die im StMB jetzt zuständig seien.“[58]

Das „enge Controlling“ wird nach Angaben des Zeugen Dr. Söder durch den Unterausschuss zur zweiten Stammstrecke gewährleistet.[59] Das ist völlig unzureichend.

Der Ministerpräsident hat sein Versagen mit der rhetorischen Frage verteidigt, ob man denn angenommen habe, dass dieses Projekt schneller fertig und billiger werde.[60] Nein. Die Menschen erwarten aber, dass Zeit- und Kostenpläne eingehalten werden. Sie erwarten Transparenz und Ehrlichkeit. Keine Privatperson kann sich solche Kostenexplosionen erlauben. Die Menschen erwarten, dass Verantwortung übernommen wird. Die Menschen erwarten, dass ein Ministerpräsident die Interessen des Freistaats über seine parteipolitischen Ambitionen stellt.

Selbst der Abschlussbericht der Regierungsfraktionen stellt fest, „dass der Ministerpräsident eine politische Konfrontation zunächst vermieden hat. Er hätte auf Basis der heutigen Beurteilung zumindest versuchen können, gegenüber den Bahnvorständen, insbesondere dem vormaligen Infrastrukturvorstand Ronald Pofalla, aber auch gegenüber Bahnchef Dr. Richard Lutz, noch deutlicher einen dem Projekt angemessenen Umgang mit dem Freistaat Bayern einzufordern.“ Ferner wird dort auch das Vertuschen des Desasters gegenüber dem Parlament moniert: „Auch eine Befassung des Bayerischen Landtags wäre aus Sicht des Untersuchungsausschusses notwendig gewesen. Die Informationspolitik der Staatsregierung war hier unzureichend.“

Es ist damit eindeutig belegt, dass Markus Söder die Katastrophe wegen der Bundestagswahl 2021 vertuscht hat; wie die Aussage seines Vorgängers zeigt hätte eine aktive Behandlung Schaden abwenden können.

### 1.4. Das Agieren von Staatsminister Bernreiter: Hinhalten und Verantwortung verwischen

Zwar hat die zweite Stammstrecke bei Amtsübergabe keine Rolle gespielt, jedoch musste sich der neue Minister dennoch schnell mit ihr befassen: Am 14.3.2022 hat er mit dem Zeugen Pofalla telefoniert. Das Bauministerium hat noch am selben Tag Amtschefin G. und Herrn Dr. B., den Büroleiter des Ministerpräsidenten, per Mail informiert. Dort heißt es:

[58] Akte Nr. 110a

[59] Protokoll vom 15.6.2023, S. 136 – Zeuge Dr. Söder.

[60] Protokoll vom 15.6.2023, S. 7 – Zeuge Dr. Söder.

„Pofalla: Deutlich steigende Kosten für Gesamtbau sind klar absehbar bzw. durch das externe Projektcontrolling des Freistaats bestätigt und bilden Grundlage für jetzt initiierte Neuberechnung des Kosten-Nutzenfaktors, der durch das Bundesverkehrsministerium bestätigt werden muss."

„StM unterstrich, dass bis Spätsommer die Mittel in Bayern nach jetziger Lage aufgebraucht seien, dass ein dadurch zu befürchtender Baustopp beim Projekt auch für den Bund keine Option sein dürfte!"[61]

Damit hat sich der Zeuge Pofalla selbst eindeutig auf die Zahlen der Baubegleitung bezogen und diese offensichtlich für valide gehalten. Dennoch wurden weder Landtag noch Öffentlichkeit informiert.

Am selben Tag sprach der Zeuge Bernreiter auch mit dem Zeugen Dr. Söder über die zweite Stammstrecke, weil ein Baustopp drohte. Im entsprechenden Vermerk der Staatskanzlei wird von Inbetriebnahme 2036 und Kosten in Höhe von 6 Milliarden Euro berichtet.[62] Dennoch hat sich der Zeuge Bernreiter im Plenum des Bayerischen Landtags anders geäußert:

„Es gibt leider erhebliche Zweifel, dass die Bahn den Zeit- und Kostenplan einhalten kann."[63]

Zu diesem Zeitpunkt gab es keine Zweifel mehr, ob der Zeit- und Kostenplan eingehalten wird; das stand bereits fest und der Zeuge Bernreiter wusste dies.

Während die Opposition also nach wie vor im Dunkeln gelassen wurde, wurden die Regierungsfraktionen über das Desaster informiert. Am 27.4.2022 forderte die CSU-Fraktion beim Verkehrsministerium eine Vorbereitung für ein Treffen „zwischen MP, weiteren StM und FV" (=Fraktionsvorsitzender) angefordert. Diese Informationen wurden am 2.5.2022 per Email von der stellvertretenden Landtagsbeauftragten an die CSU-Fraktion übersandt. Darin wird über den drohenden Baustopp informiert und es heißt u.a.:

„Freistaat hat im Jahr 2019 eine externe Baubegleitung installiert, die sich seitdem ein unabhängiges Bild des Projektablaufs macht. Baubegleitung schätzt die Gesamtkosten der 2. Stammstrecke aktuell auf ca. 7,2 Mrd. Euro (Preisstand 2021, inkl. Risiken)."[64]

Nachdem diese Information bei der CSU-Fraktion keine überraschte Reaktion auslöste, waren die Fakten dort offensichtlich bereits bekannt. Nach Angabe des Zeugen Bernreiter war auch die FW-Fraktion entsprechend informiert.[65]

Es ist schlicht unzulässig und widerspricht dem verfassungsmäßigen Informationsanspruch aller Abgeordneten, wenn die Staatsregierung ausschließlich die Regierungsfraktionen über solche Fakten informiert. Alle Abgeordneten sind mit den gleichen Rechten ausgestattet. Da der Staatsregierung Zahlen vorgelegen haben, über die sie Abgeordnete der Regierungsfraktionen informiert hat, hätte sie zwingend alle Abgeordneten informieren müssen.

[61] Akte Nr. 469
[62] Akte Nr. 38
[63] Plenarprotokoll vom 6.4.2022, S. 148
[64] Akte Nr. 524
[65] Protokoll vom 12.6.2023, S. 47 – Zeuge Bernreiter.

Statt seiner Verpflichtung nachzukommen, den Landtag zu informieren, hat der Zeuge Bernreiter verzweifelt versucht, den Bund in Mithaftung zu nehmen, obwohl es sich um ein Projekt des Freistaats handelt. Nachdem Bundesminister Dr. Wissing das Gespräch am 30.6.2022 absagte, weil er das Spiel durchschaute, äußerte der Zeuge Bernreiter öffentlich: „Herr Wissing kneift." Diese Äußerung war nicht nur unangemessen, sondern erfolgte auch völlig ins Blaue. Der Zeuge Bernreiter musste nämlich einräumen, dass er die Einladung gar nicht kannte.[66]

Letztlich hat der Zeuge Bernreiter am selben Tag dann doch die Zahlen der Baubegleitung vorgestellt. Ein Grund, warum dies erst am 30.6.2022 möglich gewesen sein sollte, ist nicht ersichtlich. Es handelt sich um Zahlen des Freistaats, der Auftraggeber des Projekts ist.

## 2. Entscheidung und Finanzierung der 2. S-Bahn-Stammstrecke auf tönernen Beinen

Am 25.10.2016 wurde die wesentliche Entscheidung zur Realisierung der 2. S-Bahn-Stammstrecke besiegelt, indem der damalige Bundesminister Dobrindt und frühere Ministerpräsiden Seehofer eine Realisierungsvereinbarung unterzeichneten, die eine 60-prozentige Finanzierung der förderfähigen Kosten durch den Bund vorsah. Der Kostenrahmen des Projekts lag zum damaligen Zeitpunkt bei 3,178 Milliarden Euro (ohne Risiken) bzw. 3,84 Milliarden Euro (mit Risiken). Die Aufteilung der entsprechenden Kosten wird in der untenstehenden Abbildung ersichtlich.

Quelle: Kosten und Finanzierung - 2. Stammstrecke München (stammstrecke-muenchen.de)

Im Dezember 2016 erklärte der Freistaat Bayern gegenüber der Deutschen Bahn die Gesamtfinanzierung zu sichern, wodurch die Realisierung der 2. S-Bahn-Stammstrecke final besiegelt wurde. Nach Aussage des damaligen Amtschefs handelte es sich hierbei um einen entscheidenden Akt, da der Freistaat hiermit die Verantwortlichkeit und „im

[66] Protokoll vom 12.6.2023, S. 48 – Zeuge Bernreiter.

Notfall alle Kosten übernimmt".[67] Der Freistaat ist damit verpflichtet, sämtliche Kosten – egal in welcher Höhe und unabhängig vom Haushalt – zu übernehmen, selbst wenn die Bundesfinanzierung wegfällt.[68]

Weitreichende Details, wie das Verfahren sei, sollte es zu deutlichen Kostenmehrungen (über den Risikopuffer hinaus) kommen oder sollte im Laufe des Projekts eine aktualisierte Nutzen-Kosten-Untersuchung negativ ausfallen, wurden zwischen den Projektverantwortlichen zum damaligen Zeitpunkt sträflich außer Acht gelassen. Ebenso wenig wurde ein Controlling des Projekts vereinbart. Der ORH kritisiert zu Recht die mangelnden Einflussnahmemöglichkeiten des Freistaats.[69]

### 2.1. Kostensicherheit durch Plausibilisierung der Kostenermittlung im Jahr 2015

Zu Wahrung der Kostensicherheit hat die damalige Oberste Baubehörde im August 2015 eine Arbeitsgruppe aus verschiedenen Fachexperten mit einer Plausibilitätskontrolle beauftragt. Die Arbeitsgruppe setzte sich aus sechs Personen zusammen. Mitglieder dieser Arbeitsgruppe waren drei Mitarbeiter der Autobahndirektion Südbayern, der Ordinarius für Massivbau an der Technischen Universität München und Vertreter des Ingenieurbüros Büchting + Streit, ein Vertreter des Ingenieurbüros EDR sowie ein Vertreter des Bayerischen Bauindustrieverbandes.

In ihrem Abschlussbericht der Arbeitsgruppe zur Plausibilisierung der Sachgerechten Kostenermittlung der DB Netz AG heißt es, dass die von der DB prognostizierten Kosten als plausibel und angemessen anzusehen seien.

Diese Einschätzung wurde allerdings im Jahr 2021 durch die Fachabteilung des StMB widerrufen, indem man „unrealistisch niedrige Ursprungskosten aus dem Jahr 2016" als einer der Ursachen für die massiven Kostensteigerungen nannte.[70]

### 2.2. Nutzen-Kosten Untersuchungen (NKU) der 2. S-Bahn-Stammstrecke nicht tragfähig

Die sogenannte Standardisierte Bewertung ist eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, um über die Förderfähigkeit eines Projekts im Rahmen der Finanzhilfen des Bundes-Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) zu entscheiden. Nach Angaben des Bundesverkehrsministers darf der Bund „immer nur dann fördern, wenn das Nutzen-Kosten-Verhältnis stimmt".[71] Sofern das Ergebnis im Rahmen der Nutzen-Kosten-Untersuchung positiv ist, d.h. einen Wert über 1 annimmt, unterstützt der Bund. Im Jahr 2016 waren maximal 60 Prozent der förderfähigen Kosten möglich.

Zur Ermittlung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV) hat im Jahr 2016 die damalige Oberste Baubehörde im Namen des Freistaats Bayern den Auftrag an das Unternehmen Intraplan vergeben, die als Grundlage für die Durchfinanzierungserklärung des

[67] Protokoll vom 15.5.2023, S. 3 – Zeuge Schütz.
[68] Akte Nr. 377, S. 29
[69] Protokoll vom 8.5.2023, S. 114 – Zeuge Kutzner.
[70] Akte Nr. 437
[71] Protokoll vom 22.5.2023, S. 77 – Zeuge Dr. Wissing.

Freistaats maßgebend für die Finanzierung der der 2. S-Bahn-Stammstrecke war (vgl. 1.2.1).

Im Jahr 2022 hatte eine Aktualisierung des NKV zu erfolgen (vgl. 1.22).

### 2.2.1. NKU 2016: Ermessensspielraum bei der Ermittlung mit fleißiger Unterstützung des Auftraggebers

Die NKU aus dem Jahr 2016 ergab einen Wert von 1,05. Dadurch wurde der Grundstein über die Finanzierung der 2. S-Bahn-Stammstrecke gelegt. Allerdings ist die Ermittlung des Wertes kritisch zu beleuchten. So gab der zuständige Mitarbeiter der Firma Intraplan an, dass die Ermittlung „unter Begleitung des Auftraggebers“ erfolgt sei.[72] Zudem führte er aus, dass es sich um ein komplexes Bewertungsverfahren handelt, welches sich aus einer Vielzahl unterschiedlicher Parameter zusammensetzt, die aus den unterschiedlichsten Datengrundlagen stammen (u.a. vom Staatsminister). Die abschließende Entscheidung beruhte auf einer Diskussion unter den Teilnehmenden des Arbeitskreises:

„Es wird eine Diskussion durchgeführt, und am Ende führt dann diese Diskussion zu einem Ergebnis, dass diese Grundlagen so verwendet werden können oder dass sie entsprechend angepasst werden müssen. Das ist eine gemeinsame Entscheidung des Arbeitskreises. Wenn es da Dissens gibt zwischen den Vorstellungen zum Beispiel des Auftraggebers oder der Zuwendungsgeber, ist es aus meiner Erfahrung meistens so, dass man die Zuwendungsgeber die Entscheidungsbefugnis haben, oder dass man geneigt ist, eher den Entscheidungen, den Meinungen der Zuwendungsgeber Rechnung zu tragen“.[73]

Eine Reliabilität kann unter diesen Aspekten so gut wie ausgeschlossen werden. Der genaue Einfluss der Staatsregierung, die Mitglied im projektbegleitenden Arbeitskreis zur Ermittlung der NKU war, konnte nicht ermittelt werden. Allerdings legt das obengenannte Zitat einen gewissen Spielraum bei der Ermittlung des Wertes nahe. Gleichwohl hat die Beweisaufnahme keine Belege für eine gezielte politische Einflussaufnahme auf die Ermittlung der NKU ergeben.

### 2.2.2. Aktuelle NKU aus dem Jahr 2022: Annahmen und Erhebungszeitpunkt sorgen für einen positiven Wert

Die aktuelle NKU wurde im Jahr 2022 erstellt und ergibt einen Wert von 1,07. Allerdings rechnete man nach Angaben des Zeugen der Fa. Intraplan mit Investitionskosten in Höhe von „etwa 4,16 Milliarden Euro“ und „Preisstand 2016“.[74] Wenngleich sich die Kostenermittlung zwischen Gesamtwerteumfang und der standardisierten Bewertung, unter anderem aufgrund des Anteils von Planungs- und Risikokosten, unterscheiden, so tragen die Annahmen maßgeblich dazu bei, dass die aktuelle NKU weiterhin positiv ist.

[72] Protokoll vom 23.3.2023, S. 3 – Zeuge Böttcher.
[73] aaO, S. 8
[74] aaO, S. 28

Nebst den unrealistisch niedrigen Kostenständen hat die NKU 2022 einer Neukonzeptionierung der Bewertungsmethodik (Namen Version 2016+), die das Bundesverkehrsministerium im Jahr 2022 auf den Weg brachte, einen positiven Wert zu verdanken.

Nebst dem ermittelten Wert an sich, ist der Zeitpunkt der Aktualisierung zu kritisieren. So wurde erst eine erneute NKU in Auftrag gegeben, nachdem sich im Jahr 2022 die Verfahrensmethodik zugunsten von Infrastrukturprojekten verbessert hat. Eigentlich hätte bereits im Jahr 2019 aufgrund der zahlreichen Umplanungen eine erneute NKU auf den Weg gebracht werden müssen. Spätestens jedoch mit Bekanntwerden der ersten massiven Kostensteigerungen im Jahr 2020, als die Baubegleitung bereits Kosten in Höhe von 5,2 Milliarden Euro ermittelte.

In einem internen Vermerk des Bundesverkehrsministeriums in Vorbereitung für ein Gespräch zwischen Bundesminister Scheuer, Ministerpräsident Dr. Söder, Staatsministerin Schreyer, DB-Vorstand Pofalla und Münchens Oberbürgermeister Reiter vom 15.10.2020 heißt es unter dem Punkt BMVI-Positionen*:*

„· Kostensteigerungen führen dazu, dass hinsichtlich der Förderung im Rahmen des GVFG der Nachweis der Gesamtwirtschaftlichkeit erneut erbracht werden muss. Sollte ein Nachweis der Gesamtwirtschaftlichkeit nicht gelingen, müsste geklärt werden, ob bereits ausgezahlte Bundesfinanzhilfen zurückgefordert werden müssen.

· Da es sich um ein Vorhaben des Freistaates Bayern handelt, ist hier zunächst der Freistaat gefordert eine Bewertung vorzunehmen.“[75]

### 2.3. Verstöße gegen das Regelwerk - Kritik des Bundesrechnungshofs

Der Bundesrechnungshof kam in seinem Abschlussbericht im Jahr 2018 zu dem Ergebnis, dass die NKU 2016 „nicht tragfähig“ sei, wodurch für das Projekt keine Wirtschaftlichkeit gegeben ist. Der Abschlussbericht ist dem Bundesverkehrsministerium und dem bayerischen Verkehrsministerium zugegangen. In der Sitzung des Untersuchungsausschusses vom 24.03.2023 prangerte ein Zeuge des Bundesrechnungshofs klare Verstöße gegen das Regelwerk der Standardisierten Bewertung an. So kritisiert der Bundesrechnungshof, dass nicht alle Kostenpositionen in die Berechnung eingeflossen seien (z.B. Umsteigebeziehungen am Hauptbahnhof, Risikokosten), wodurch nach Ansicht des Bundesrechnungshofes zufolge eine Förderfähigkeit nicht gegeben war.*[76]*

Die Beweisaufnahme hat ergeben, dass sich die Akteure mit der Kritik des Bundesrechnungshofes nicht auseinandergesetzt haben. Es wurde allerdings auch darüber diskutiert, ob die standardisierte Bewertung aufgrund geänderter Rahmenbedingungen im öffentlichen Verkehr und der Bedeutung des Klimaschutzes ohnehin überarbeitet werden muss.[77]

## 3. Staatsregierung hat ihre Kontrollfunktion als Auftraggeber sträflich vernachlässigt

[75] Akte Nr. 690

[76] Protokoll vom 24.3.2023, S. 29 – Zeuge Bauer-Siewert.

[77] vgl. auch Protokoll des Unterausschusses „Zukunft Stammstrecke“ vom 9.5.2023, S. 27

Die zweite Stammstrecke ist ein Projekt des Freistaats. Entsprechend der föderalen Struktur in Deutschland liegt die Zuständigkeit für Planung, Organisation und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) bei den Ländern und Kommunen. Die 2. S-Bahn-Stammstrecke ist als Maßnahme des Schienenpersonennahverkehrs damit ein Projekt in der Zuständigkeit des Freistaats Bayern, wodurch der Freistaat gleichermaßen auch Auftraggeber ist. Der Bundesverkehrsminister erklärte hierzu:

„Vertragspartner des Freistaats Bayern bei diesem Vorhaben ist ausschließlich die DB Netz AG. Wie die zwei Vertragspartner ihre Vertragsbeziehungen regeln, ist Sache der Bahn und des Freistaats Bayern, nicht der Bundesregierung“.[78]

Die Beweisaufnahme hat ergeben, dass handelnden Akteuren der Staatsregierung die Verantwortlichkeit des Freistaats als Auftraggeber und Finanzverantwortlicher gar nicht bewusst ist oder versucht wird, diese bewusst zu verschleiern.

So gab sich etwa Staatskanzlei-Chef Florian Herrmann ahnungslos:

„Aber nach meiner Einschätzung stand im Vordergrund, dass das ein Projekt ist, das die Bahn AG in eigener Verantwortung durchzuführen hat und dass der Freistaat, genauso wie der Bund, dafür Gelder gibt. Ob jetzt da noch sozusagen eine Auftraggeber-Rolle da ist oder nicht – ich habe das auch gelesen usw. –, war für mich nicht so entscheidend. Der entscheidende Punkt ist, der Freistaat ist Fördergeber, nicht der Projektträger und der Projektverantwortliche.“[79]

Bei einem Milliardenprojekt ist dies völlig inakzeptabel. Es kann nicht sein, dass der Auftraggeber nicht einmal seine eigene Verantwortung kennt. Der Auftraggeber muss seine Rolle annehmen und seine Funktion wahrnehmen, d.h. Kosten- und Zeitpläne prüfen und stets im Blick haben. Auch der ORH fordert, dass der Freistaat Bayern sich als Auftraggeber valide Kosten- und Terminpläne geben lässt.[80] Gerade wenn bekannt war, dass die Bahn dem Projekt kritisch gegenüberstand,[81] wäre ein enges Controlling umso mehr gefordert gewesen.

### 3.1. Lenkungskreis als fehlgeschlagene Kontrollinstanz

Der Lenkungskreis sollte als wesentliches Gremium dienen, um sich zwischen Freistaat Bayern und der Deutschen Bahn abzustimmen. Laut Aussage des damaligen Gesamtprojektleiters der Deutschen Bahn war der Lenkungskreis „die Entscheidungskompetenz“, um aufzuzeigen, „was als Nächstes zu tun ist und was zu machen ist“.[82]

[78] Protokoll vom 22.5.2023, S. 78 – Zeuge Dr. Wissing.

[79] Protokoll vom 26.5.2023, S. 9 – Zeuge Dr. Herrmann.

[80] Protokoll vom 8.5.2023, S. 114 – Zeuge Kutzner; der ORH-Bericht selbst unterliegt der Geheimhaltung, ebenso konnte der Zeuge des ORH nur nichtöffentlich vernommen werden, so dass die Erkenntnisse hier nicht verwertet werden können.

[81] Protokoll vom 15.5.2023, S. 8 – Zeuge Schütz.

[82] Protokoll vom 17.3.2023, S. 9 – Zeuge Kretschmer.

Gemäß Geschäftsordnung sollte dieser Lenkungskreis mindestens zweimal jährlich zusammenkommen.[83] Für jede Sitzung sollte ein Projektbericht zum Stand der 2. S-Bahn-Stammstrecke an die Teilnehmer versendet werden, der unter anderem Kostenänderungen gegenüber der Basis sachgerechte Kostenermittlung 2016, Bauablauf und Rahmenterminplan enthalten sollte. Allerdings fanden in den Jahren 2019 und 2020 jeweils nur eine Lenkungskreissitzung statt. Die Gründe hierfür sind keinem der Zeugen bewusst.

Ebenso ist nicht ersichtlich, weswegen die am 01.05.2019 initiierte Baubegleitung der Staatsregierung zum ersten Mal im November 2022 an einer Lenkungskreissitzung teilnahm. Weder der Leiter der Projektgruppe Baubegleitung noch Staatsministerin a.D. Schreyer konnte dem Untersuchungsausschuss hierzu eine Antwort geben.[84]

### 3.2. Projektorganisation wurde jahrelang einem Milliardenprojekt nicht gerecht

Seit der abgegebenen Durchfinanzierungserklärung im Jahr 2016, sind insgesamt drei verschiedene Gesamtprojektleiter für das Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke seitens der DB tätig gewesen. Für den damaligen Amtschef des StMB waren die „vielen Projektwechsel“ das „eigentliche Desaster“.[85]

Allerdings schien der Wechsel zwischen dem Zeugen Kretschmer zum Zeugen Kruschinski – Wüst kein reiner Routinevorgang gewesen zu sein, sondern in der Qualität der Arbeit seitens des damaligen Gesamtprojektleiter begründet zu sein.

Wenngleich der Abgang des damaligen Gesamtprojektleiters Kretschmer verständlich erscheint, ist jeder Wechsel mit einem gewissen Risiko behaftet, da ein neuer Projektleiter wiederum seine eigenen Ideen einbringen möchte. Dem Zeugen Schütz zufolge bestand diesbezüglich die Sorge, „dass der nächste Projektleiter noch bessere Ideen hat und wir wieder von vorne anfangen und alles zahlen“.[86]

Eine geordnete Übergabe konnte aufgrund der kurzen Übergangszeiten nicht erfolgen. Die Übergangszeit dauerte jeweils nur einen Monat. Zudem fielen die jeweiligen Personalwechsel in kritische Zeiten. So fand der Wechsel zwischen Herrn Kretschmer und Herrn Kruschinski – Wüst just nach den entschiedenen Umplanungen statt, wodurch kaum Zeit für eine Einarbeitung möglich war, da es darum ging die Planfeststellungsverfahren und die Entwurfsplanung für die Optimierungen voranzutreiben.

Der heutige Gesamtprojektleiter hat die seiner Zeit gegebene Projektorganisation selbst kritisiert, die seiner Meinung nach „eher für ein Planungsprojekt geeignet“ war „mit einer großen Planungsmannschaft und personell relativ kleinen Bauabschnitten“. Zum 01.01.2021 wurde ihm zufolge eine Organisationsänderung vorgenommen, die ebenso fortgeschrieben wurde. So erfolgte auch eine Aufstockung der technischen Projektleitung, um „auch eine gewisse Robustheit“ zu erlangen.[87]

Es ist erkennbar, dass die aufgebauten Strukturen von Beginn an nicht aufeinander abgestimmt und Verantwortlichkeiten nicht hinreichend geklärt waren. Die Korrekturen

[83] Akte Nr. 286
[84] Protokoll vom 23.3.2023, S. 61
[85] Protokoll vom 15.5.2023, S. 4 – Zeuge Schütz.
[86] Protokoll vom 15.5.2023, S. 8 – Zeuge Schütz.
[87] Protokoll vom 17.4.2023, S. 120 – Zeuge Kruschinksi-Wüst.

im Jahr 2021 erfolgten reichlich spät, obwohl bereits frühzeitig ersichtlich war, dass die vorliegende Projektorganisation einem Milliardenprojekt nicht gerecht wurde.

### 3.3. Baubegleitung als stumpfes Schwert

Am 01.05.2019 wurde die sogenannte Baubegleitung, ein externes Expertengremium, von der Staatsregierung implementiert, die sich ein unabhängiges Bild von den Kosten- und Zeitplänen der Deutschen Bahn machen sollte. Damit wurde erstmals in der Staatsregierung ein Projektcontrolling errichtet. Nach Angaben des Zeugen, der für die technische Begleitung des Baucontrollings verantwortlich ist, hatte die Baubegleitung das Ziel, „dass der Freistaat sich jederzeit unabhängig von der Deutschen Bahn ein aktuelles Bild des Projektstands in Bezug auf die Kostenentwicklung und die Terminentwicklung sowie die Qualität machen soll“.[88] Mitglieder der Baubegleitung waren Fachexperten der Autobahndirektion Südbayern, LCP Bauconsult, EDR GmbH, Turner & Townsend und der Dr. Baumgärtner GmbH.

In insgesamt sechs Ergebnisvorstellungen hat die Baubegleitung in regelmäßigen Abständen den Spitzenbeamten des StMB über ihre wesentlichen Erkenntnisse über den Status quo des Projektfortschritts sowie Abweichungen von Kosten- und Zeitplänen informiert:

**Tabelle 1: Ergebnisvorstellungen der Baubegleitung**

| Ergebnisvorstellung | Datum | IBN | Kosten |
|---|---|---|---|
| 1. Ergebnisvorstellung | 08.11.2019 | 2033 | Keine Kostenermittlung |
| 2. Ergebnisvorstellung | 10.03.2020 | 2033 | 4,8 Mrd. € |
| 3. Ergebnisvorstellung | 28.04.2020 | 2033 | 5,2 Mrd. € |
| 4. Ergebnisvorstellung | 28.10.2020 | 2034 | 5,2 Mrd. € |
| 5. Ergebnisvorstellung | 24.03.2021 | 2037 | 5,2 Mrd. € |
| 6. Ergebnisvorstellung | 11.11.2021 | 2037 | 7,2 Mrd. € |

Nach Angaben des Leiters der Projektgruppe Baubegleitung wurde die Hausspitze des Bauministeriums über die wichtigsten Punkte informiert. Dabei blieb es allerdings, da die Ergebnisse der Baubegleitung weder dazu dienten, mehr Druck auf die Deutsche Bahn auszuüben, um Gegensteuerungs- oder Optimierungsmaßnahmen einzuleiten oder aber ein Spitzengespräch zu terminieren. Bei Installation der Baubegleitung wurde nicht über Einflussnahmemöglichkeiten nachgedacht, vielmehr diente das Gremium nur der Information. Das Bauministerium hat im Juni 2020 zwar bei der Staatskanzlei Alarm geschlagen, dort hat man sich jedoch aus politischen Gründen für Passivität entschieden (s.o.).

So wurden die Erkenntnisse der Baubegleitung bis zum 30.06.2022 im Verborgenen gehalten. Erst dann teilte Staatsminister Bernreiter in einer Pressekonferenz mit, dass

[88] Protokoll vom 23.3.2023, S. 37 – Zeuge Dr. Baumgärtner.

die Staatsregierung mit Kosten in Höhe von 7,2 Milliarden Euro und einer Inbetriebnahme im Jahr 2037 rechne.

Da es sich um Zahlen des Freistaats handelt hätten diese Informationen bereits früher veröffentlicht werden können. Auch der Landtag hätte zwingend frühzeitig in Kenntnis gesetzt werden müssen (s.o.).

### 3.4. Abstimmung auf Spitzenebene stellenweise nicht existent

Gipfeltreffen, Spitzengespräche oder Bahngipfel sind ein probates Mittel, um bei scheinbar ausweglosen Situationen auf Arbeitsebene eine klärende Lösung zu herbeizuführen. So hat der frühere Ministerpräsident Seehofer geschildert, dass es unter ihm vier Bahngipfel gab, bei denen jeweils Zahlen, Daten und Fakten durch die Deutsche Bahn vorgelegt worden sind.

Allerdings gab es zwischen Juli 2019 und Juli 2022 kein einziges solcher Treffen, obwohl es das StMB fortwährend, unter anderem in einer Bewertung, die am 23.12.2020 an die Staatskanzlei verschickt wurde, empfohlen hat.[89] In zahlreichen SMS, E-Mails und Briefen hat ehedem Staatsministerin Schreyer sich an Ministerpräsident Söder persönlich gewandt, um Unterstützung zu erlangen.[90] Sie empfahl mehrfach die Einführung eines runden Tischs auf Einladung des Ministerpräsidenten. Allerdings änderte gemäß einer internen Korrespondenz innerhalb des StMB die Staatskanzlei bereits im Dezember 2020 ihre Maßgabe, weswegen „die DB bis auf Weiteres nicht mehr zu drängen“ sei und somit „insbesondere auch nicht mehr auf ein Spitzengespräch zu insistieren. Nachfragen sollten reaktiv und dilatorisch behandelt werden.“[91]

Die Staatskanzlei hat mit ihrer Maßgabe, aufschiebend und verzögernd zu wirken, dem Projekt einen Bärendienst erwiesen. Es ist klar belegt, dass diese „dilatorische Behandlung“ aus rein politischen Gründen erfolgte, nämlich um die Ambitionen von Markus Söder auf die Kanzlerkandidatur nicht zu beschädigen (s.o.).

## 4. Umplanungen im Jahr 2019

Am 02.07.2019 wurde im Rahmen eines Spitzengesprächs der Variantenentscheid für wesentliche Änderungen der 2. S-Bahn-Stammstrecke beschlossen und im Anschluss gegenüber der Öffentlichkeit verkündet. Bei den drei wesentlichen Umplanungen handelte es sich um die integrierte Gesamtlösung am Hauptbahnhof, welche eine Vorhaltemaßnahme für die U-Bahn-Linie U9 beinhaltet, einem neuen Rettungskonzept und einer Neutrassierung am Ostbahnhof (Friedenstraße statt Orleansplatz).

Mit Verlautbarung der Umplanungen verkündeten die Projektverantwortlichen, dass sich die Inbetriebnahme des 2. S-Bahn-Stammstrecke von 2026 auf 2028 verzögern würde. Mit Kostenmehrungen sei allerdings der Bahn zufolge nicht zu rechnen, da die Umplanungen gemäß des damaligen Gesamtprojektleiters der DB „mehr als kostenneutral“ seien. Der Zeuge erklärte gegenüber dem Untersuchungsausschuss gar, dass

[89] Akte Nr. 66

[90] Protokoll vom 6.6.2023, S. 57 – Zeugin Schreyer.

[91] Akte Nr. 504

die Umplanungen ein Einsparpotential von 200 Millionen Euro gehabt hätten, wenn nicht die Preissteigerungen im Jahr 2017 und 2018 dieses vernichtet hätten.

### 4.1. Eine Genese von Fehlplanungen

Während die Deutsche Bahn die Umplanungen äußerst optimistisch einschätzte und in umfangreichen Präsentationen geradezu beschönigte, bezeichnete der zuständige Referatsleiter des StMB die Umplanung des Ostabschnittes als eine „Fehlplanung“.[92] Der ehemalige Amtschef erklärte anhand eines Beispiels, wie Planungen anlässlich der Umplanungen vonstattengingen:

„Bei der Verlegung zur Friedenstraße und zur Aufgabe der Autoverladung hat die Bahn immer gesagt, dass sie die nicht mehr brauche; deshalb könnte man einfacher bauen, weil man halt höher hinaufkommt. Man brauche nicht mehr 40 Meter am Ostbahnhof runter, sondern könnte mit der offenen Baugrube arbeiten und könnten den Platz dieser Autoverladung nutzen. So sind wir über Jahre informiert worden und so hat die Bahn auch geplant.

Dann habe ich plötzlich auf der Arbeitsebene durchsickern hören, das Eisenbahn-Bundesamt stimme dieser Aufgabe oder Entwidmung dieser Bahnverladung, dieser Verkehrsanlagen nicht zu. Dann habe ich den Präsidenten Hörster angerufen; er hat gesagt: Nein, nein, Herr Schütz, Sie können sich vorstellen – auch wieder sehr plausibel –, dass im Zuge der Elektromobilität vielleicht Autoverladezüge einen Boom erleben werden, weil man mit dem Elektroauto auf dem Zug per Autoverladung nach Rom oder in die Toskana fährt und dann dort halt das Elektroauto nutzen kann, während eine so lange Anfahrt mit Tankintervallen natürlich schwieriger ist. Das war also plausibel.“[93]

### 4.2. Zustimmung des Freistaats trotz Empfehlung der Fachabteilung auf Ablehnung

Für die ursprüngliche Trassenführung hatte man bereits seit dem Jahre 2016 durchgängiges Baurecht. Mit Zustimmung zur Umplanung haben sich die Projektverantwortlichen für eine Variante entschieden, für die es erst noch den kompletten Baugenehmigungsprozess zu durchlaufen galt. Während die Deutsche Bahn für die Erlangung des Baurechts zwei Jahre veranschlagte, rechnete das StMB mit sechs Jahren. Der damalige Amtschef des StMB erklärte, dass die Zeitpläne der Deutschen Bahn „nicht ambitioniert“, sondern „Quatsch“ war, „das muss man so benennen“, und weiter:

„Stellen Sie sich einmal vor: Ein solcher Planfeststellungabschnitt – ich habe mir das alles einmal vorlegen lassen – von den dreien (West, Mitte, Ost) hat von der Beantragung der Planfeststellung und der ungefähren Einleitung des Verfahrens bis zum letzten Vergleich vor Gericht immer so acht bis neun Jahre gedauert. Da hat uns die Projektleitung der Bahn erzählte, dass sie für diese Neutrassierung mit einer gesamten Verfahrensdauer einschließlich möglicher Gerichtsverfahren und Vergleichen mit zehn Monaten rechneten. Das ist also ein Zehntel vom vorherigen. Das ist natürlich völliger Unsinn. Ambitioniert ist für mich etwas anderes: Ambitioniert ist, wenn ich heute Abend zehn Kilometer laufe. Wenn ich Sportler bin, ist das ambitioniert, aber ich kann das

[92] Akte Nr. 498, S. 2

[93] Protokoll vom 15.5.2023, S. 6 – Zeuge Schütz.

vielleicht. Aber wenn man sagt, man läuft heute Abend nach Schottland, dann ist das Quatsch, aber nicht ambitioniert“[94].

Grundsätzlich galt, dass alle Umplanungen nur mit Zustimmung des Freistaats erfolgen konnten. Eine Vielzahl an Vermerken des StMB und der Staatskanzlei lassen die ablehnende Haltung seitens der Fachabteilungen der Staatsregierung offenkundig werden. So wurde in einem Vermerk der Staatskanzlei folgende Empfehlung festgehalten: „„Der Freistaat sollte zeitverzögernden Umplanungen nicht zustimmen. Es besteht bestandskräftiges Baurecht! Wenn der Freistaat grundlegenderen Umplanungen, insbesondere im Bereich Ostbahnhof und Hauptbahnhof (Vorhaltemaßnahmen zur U9) zustimmen würde, würden (v.a. aufgrund eines teilweise absehbaren neuen Planfeststellungsverfahrens) zusätzliche mehrjährige Verzögerungen im Zeitplan drohen und auch dem Freistaat mitangelastet“[95]. Die Landeshauptstadt München und deren Vorhaltemaßnahmen zur U9 spielten für die Verzögerungen allerdings keine Rolle.[96]

Zur Erklärung, wie es dazu kommen konnte und warum die Staatsregierung den Planungen zustimmte, führte der Zeuge Schütz aus, dass „die Bahn und speziell der neue Projektleiter (…) uns da schon mit großem Nachdruck in diese Neuplanung geschoben“ haben.[97]

Die Umplanungen sind dem damaligen Amtschef zufolge auch für die Kostenexplosionen verantwortlich. So führte er aus, dass man dadurch „in diese hohen Inflationsphasen hineinkommen“ und dass „280 Ingenieure und Techniker“ nun „zehn Jahre länger finanziert werden“ müssten.[98]

### 4.3. Neue NKU blieb trotz Umplanungen aus

Ministerpräsident Dr. Söder sagte im Rahmen einer Pressekonferenz vom 29.09.2022, dass „sich das Projekt jetzt noch mal deutlich verändert (hat), zu dem was wir 2019 hatten.“ Wie sich durch diese Aussage des Ministerpräsidenten erkennen lässt, hat es sich bei den Umplanungen um keine kleineren Optimierungen gehandelt, sondern um grundlegende Projektänderungen, die beispielsweise auch ein neues Planfeststellungsverfahren am Ostbahnhof notwendig machen ließ.

Der für das Thema GVFG-Programm zuständige Mitarbeiter im Referat des BMDV erklärte im Unterausschuss, dass solch eminente Umplanungen eine Aktualisierung der NKU unerlässlich machen.[99] Durch eine aktualisierte NKU wäre nach Angabe des Beamten bereits offenkundig geworden, dass sich die Umplanungen nicht so optimistisch umsetzen lassen wie es die Bahn eingeschätzt hatte.

### 4.4. Auswirkungen der Umplanungen

[94] Protokoll vom 15.5.2023, S. 5 – Zeuge Schütz, der auch danach fragte, ob man wohl an den Osterhasen glaube (aaO, S. 16)

[95] Akte Nr. 77, S. 5

[96] Protokoll vom 15.5.2023, S. 24 – Zeuge Schütz.

[97] Protokoll vom 15.5.2023, S. 5 – Zeuge Schütz.

[98] aaO

[99] Protokoll vom 13.6.2023

In der bereits oben genannten Pressekonferenz vom 29.09.2022 machte Ministerpräsident Dr. Söder die Umplanungen nebst den allgemeinen Baukostensteigerungen als Hauptgrund für die Kosten- und Zeitmehrungen verantwortlich. Gemäß Darstellung des derzeitigen Projektleiters der 2. S-Bahn-Stammstrecke ergeben sich durch die Umplanungen in Mehrkosten in Höhe von 900 Millionen.100 Weitere Kostensteigerungen können sich noch ergeben, da am Ostbahnhof noch immer kein Baurecht herrscht und Ausschreibungen noch zu erfolgen haben.

## 5. Fehlendes Verantwortungsbewusstsein der Staatsregierung

Die Verantwortung für die 2. S-Bahn-Stammstrecke als Projekt des Schienennahverkehrs liegt zuständigkeitshalber in Verantwortung des StMB. Allerdings konnte das StMB als zuständiges Fachministerium lediglich Lösungsvorschläge in Form von Gegensteuerungsmaßnahmen vorschlagen. Zur Umsetzung hätte es nach Angaben der Zeugin Schreyer allerdings eine „Grundsatzentscheidung“ seitens des Ministerpräsidenten bedurft, die allerdings nie getroffen wurde. Die Zeugin berichtete, dass sie zahlreiche SMS, E-Mail und persönliche Briefe an Ministerpräsidenten Söder gerichtet hätte, der sich des Themas während ihrer Amtszeit allerdings nicht annahm. Eine Rückmeldung blieb daher aus (s.o.).

In den verschiedensten Eingangsstatements versuchten Vertreter der Staatsregierung zu betonen, angefangen von Ministerialbeamten bis hin zum Ministerpräsidenten außer Acht zu lassen, dass der Freistaat Bayern Auftraggeber ist. Denn entsprechend der föderalen Struktur in Deutschland, liegt die Zuständigkeit für Planung, Organisation und Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) bei den Ländern und Kommunen. So ist die 2. S-Bahn-Stammstrecke als eine Maßnahme des Schienenpersonennahverkehrs durch den Freistaat zu verantworten.[101] Natürlich plant und baut die Bahn, deren Strukturen und Kommunikationsverhalten verbesserungsbedürftig sind. Auftraggeber und alleiniger Finanzierungsverantwortlicher ist jedoch der Freistaat Bayern. Als solcher muss er sich um sein Projekt kümmern.

## 6. Fehlende Finanzierungsicherung

Im Jahr 2016 hat die Staatsregierung mit Sicherung der Gesamtfinanzierung einen durchschnittlichen jährlichen Finanzierungsanteil von 42 Millionen Euro für den Freistaat Bayern vorgesehen. Mit Bekanntwerden der Kosten von über sieben Milliarden Euro haben sich der jährliche Finanzierungsbetrag auf über 200 Millionen Euro erhöht, wodurch 158 Millionen Euro pro Jahr mehr zugeschossen werden. Ein Mehr an Regionalisierungsmitteln ist kaum mehr gangbar. Im Jahr 2020 sind 21,7 Prozent der gesamten dem Freistaat zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmitteln in die 2. S-Bahn-Stammstrecke geflossen *(vgl. Tabelle 2)*, wodurch somit weniger Geld für andere Infrastrukturprojekte oder SPNV-Mehrbestellung zur Verfügung standen. In einer Korrespondenz zwischen den Amtschefs des StMFH und dem StMB ist gar die Rede davon, mit SPNV-Mehrbestellungen restriktiv umzugehen, da diese für die 2. S-Bahn-Stammstrecke gebraucht werden.[102] Die angespannte Finanzlage dürfte auch der Grund dafür

[100] Protokoll vom 17.4.2023, S. 75 – Zeuge Kruschinski-Wüst.

[101] Akte Nr. 34

[102] Akte Nr. 371, S. 21

sein, weswegen Staatsminister Bernreiter seit dem Jahr 2022 wiederkehrend eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel forderte.

Nach Darstellung des fachlich zuständigen Referatsleiters im BMDV sind die Regionalisierungsmittel nicht dafür vorgesehen, um Infrastrukturprojekte in Gänze mit Mitteln des Bundes zu bezahlen. Der Bund fördert bereits mittels dem GVFG-Programm 60 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten. Das Land, welches originär für die Planung, Organisation und Finanzierung des SPNV verantwortlich ist, kann sich seiner Verantwortung nicht gänzlich entziehen. So sind die Regionalisierungsmittel in erste Linie dafür da, Bestellungen für den SPNV vorzunehmen. Das Nutzen der Regionalisierungsmittel für die zweite Stammstrecke stellt demnach eine Zweckentfremdung dar.

Obwohl die Staatsregierung mittlerweile eine aktualisierte Durchfinanzierungserklärung abgegeben hat, hat sie noch immer kein Konzept, wie sie die Mehrkosten (158 Millionen Euro pro Jahr) stemmen möchten, trotz der Zusicherung des Bunds, der die Förderbedingungen aufrechterhält.

**Tabelle 2: Verwendung von Regionalisierungsmitteln**

| | **Reg.mittel in Mio. €** | **Mittelabfluss 2. SBSS (absolut in Mio. €)** | **Mittelabfluss 2. SBSS (in %)** |
|---|---|---|---|
| 2015 | 1.109,75 | | |
| 2016 | 1.126,39 | 14.268 | 1,3 % |
| 2017 | 1.240,97 | 19.882 | 1,6 % |
| 2018 | 1.274,01 | 57.286 | 4,5 % |
| 2019 | 1.307,82 | 138.259 | 10,6 % |
| 2020 | 1.365,31 | 295.766 | 21,7 % |
| 2021 | 1.424,41 | 189.663 | 13,3 % |
| 2022 | 1.455,98 | | |

## 7. Auch die netzergänzenden Maßnahmen schreiten nicht voran

Zum Gesamtprojekt der 2. S-Bahn-Stammstrecke zählen die folgenden sieben netzergänzende Maßnahmen (NeM): NeM 7 Markt Schwaben, NeM 8 St. Koloman, NeM 13 Westkreuz, NeM 16 Weßling, NeM 17 Steinebach – Seefeld-Hechendorf, NeM 18 LZB Pasing und NeM 23 Fahrzeit-verkürzung Flughafen. Diese bilden neben der 2. S-Bahn-Stammstrecke eine unverzichtbare Voraussetzung, um das geplante und im Bau- und Finanzierungsvertrag verankerte S-Bahn-Angebotskonzept umsetzen zu können. Aber auch diese Maßnahmen befinden sich allesamt nicht mehr in Zeitrahmen befinden *(vgl. Tabelle 3).*

**Tabelle 3: Verzögerungen bei den netzergänzenden Maßnahmen**

| | Netzergänzende Maßnahmen | IBN vorgesehen | IBN aktuell |
|---|---|---|---|
| 1. | Zusätzlicher Bahnsteig Markt Schwaben (NeM 7) | 2020 | 2024 |
| 2. | Zweites Gleis im Bereich St. Koloman (NeM 8) | 2023 | 2027 |
| 3. | Niveaufreie Verzweigung München-Westkreuz (NeM 13) | 2022 | 2025 |
| 4. | Abstell- und Wendegleis Weßling (NeM 16) | | |
| 5. | Zweites Gleis Steinebach – Seefeld – Hechendorf (NeM 17) | 2019 | 2025 |
| 6. | LZB München-Pasing (NeM 18) | 2019 | 2024 |
| 7. | Geschwindigkeitserhöhung zum Flughafen (NeM 23) | | |

Einige netzergänzenden Maßnahmen (NeM 7, 13, 16, 18 und 23) waren bereits Bestandteil des von der Bayerischen Staatsregierung im Mai 2012 beschlossenen 13-Punkte-Sofortprogramms „Qualität für das Münchner S-Bahn-System“. Zielsetzung des damaligen Programms war eine Realisierung der Maßnahmen noch vor der Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke, um die Pünktlichkeit und Netzstabilität der Münchner S-Bahn zu verbessern.[103]

Am 29.09.2022 stellten Ministerpräsident Söder, Staatsminister Bernreiter und DB-Vorstandsvorsitzender Lutz im Rahmen einer Pressekonferenz zur 2. S-Bahn-Stammstrecke die Initiative „Stark S-Bahn München – Programm 14plus“ vor – ein Bündel von Einzelmaßnahmen, um die Infrastruktur auszubauen, zusätzliche Kapazitäten zu schaffen und die Störanfälligkeit des Netzes zu verbessern. Sechs der sieben Maßnahmen des 13-Punkte Sofortprogramms (vgl. NeM 8, 13, 16, 17 und 23) aus dem Jahr 2012 sind nun im Jahr 2022 unter einem neuen Titel gebündelt worden. Damit hat man die Bürgerinnen und Bürger bewusst hinter das Licht geführt. Das Einzige, das sich geändert hat, ist der Name der Initiative. Mit dieser Öffentlichkeitsdarstellung verlieren Ministerpräsident Dr. Söder, Staatsminister Bernreiter und DB-Vorstandsvorsitzender Lutz weiter an Glaubwürdigkeit.

[103] Pressemitteilung der Staatskanzlei vom 9.5.2012, abrufbar unter https://www.2.stammstrecke-muenchen.de/files/downloads/Pressemitteilungen/2009-2018/120515/PM-2009-05-12-Kabinettsbeschluss-13-Punkte-Sofortprogramm.pdf

**D. Schlussbetrachtung**

Nachdem der Öffentlichkeit im Juli 2019 die drei wesentlichen Umplanungen vorgestellt wurden, haben die Projektverantwortlichen das letzte Mal für eine sehr lange Zeit Aussagen über den zu erwartenden Kosten- und Zeitplan getroffen. Erst im Juni 2022 machte Staatsminister Bernreiter das bislang nur vermutete Worstcase-Szenario öffentlich. Statt 3,8 Milliarden Euro und Inbetriebnahme 2028, stehen nun Kosten in Höhe von 7,2 Milliarden Euro und das Jahr 2037 als Inbetriebnahmezeitpunkt im Raum. Aus der CSU-Fraktion werden sogar Kosten in Höhe von 14 Milliarden Euro in den Raum gestellt. Die Staatsregierung hat damit eindrucksvoll zu Lasten der Steuerzahlerinnen und Steuerzahler sowie der Pendlerinnen und Pendler unter Beweis gestellt, dass sie Großprojekte nicht managen kann.

Nach Aussage der Baubegleitung kann der Fertigstellungstermin 2037 als realistisch eingestuft werden. Ebenso sind 80 Prozent der Kosten gesichert, wodurch sich das Risiko unerwarteter Kostensteigerungen minimiert. Nachdem nun der Öffentlichkeit alle Fakten vorliegen, der Landtag sich ein Bild von der aktuellen Lage machen konnte, gilt es die wesentlichen Schlüsse aus dem Untersuchungsausschuss zu ziehen:

Markus Söder hat dem Freistaat Bayern und dem Projekt zweite Stammstrecke durch seine „reaktive“ und „dilatorische“ Handhabung geschadet. Zwei Jahre lang ist deswegen nichts geschehen. Er tat dies, um seine persönlichen Karrierepläne und das Ergebnis der CSU bei der Bundestagswahl nicht zu gefährden. Dieses Amtsverständnis eines Ministerpräsidenten ist völlig unangemessen.

Der Freistaat Bayern ist Auftraggeber des Projekts. Er verwaltet das Geld der Steuerzahlerinnen und Steuerzahler. Er muss dieser Aufgabe – anders als in der Vergangenheit – künftig gerecht werden. Er hat ein echtes, kompetentes Controlling zu etablieren. Er hat Zeit- und Kostenpläne stets zu überwachen und Optimierungsmöglichkeiten zu prüfen. Was in der Schweiz gelingt, muss auch in Bayern möglich sein: das Einhalten vereinbarter Zeit- und Kostenpläne. Der Freistaat muss sich hierzu effektive Einflussnahmemöglichkeiten sichern. Er muss dafür Sorge tragen, dass die Bahn an Mehrkosten beteiligt wird. Schon jetzt müssen auch Vorkehrungen für die Sanierung der ersten Stammstrecke getroffen werden, damit diese nicht bei Eröffnung der zweiten Stammstrecke gesperrt werden muss. Bei künftigen Projekten ist von Anfang an darauf zu achten, dass ein enges Controlling mit Einflussnahmemöglichkeiten sowie feste Zeit- und Kostenpläne vereinbart werden.

Es ist Fakt, dass sich Projekte verzögern und teurer werden können. Gerade in Zeiten von angespannten Lieferketten, Ressourcenknappheit, Personalmangel und Rekordinflation sind Verzögerungen und Kostenmehrungen teilweise nachvollziehbar. Dafür gibt es sowohl in der bayerischen Gesellschaft als auch in der Opposition im Bayerischen Landtag grundsätzlich Verständnis. Allerdings ist es nicht akzeptabel, dass Mehrkosten und Zeitverzögerungen unter den Teppich gekehrt werden und sich die Staatsregierung dabei aus der Verantwortung stiehlt. Die Menschen in Bayern haben Anspruch auf Transparenz. Künftig sind Öffentlichkeit und Landtag sofort über neue Erkenntnisse zu informieren. Der Unterausschuss zur Projektbegleitung sollte fortgeführt werden.

Die zweite Stammstrecke ist ein herausragendes Infrastrukturprojekt. Sie wird den Großraum München massiv entlasten. Ein Abbruch kommt nicht in Frage. Das Projekt ist trotz der dilettantischen Behandlung durch Markus Söder richtig und wichtig. Der ÖPNV in Bayern ist marodes Stückwerk. Es ist daher entscheidend, dass Gelder für Projekte im ländlichen Raum wegen der erheblichen Mehrkosten für die zweite Stammstrecke nicht gekürzt werden. Bloße Lippenbekenntnisse reichen nicht. Die Verkehrswende kann in Bayern nur mit einem massiven Ausbau des ÖPNV gelingen. Bayern ist

hier gerade im ländlichen Raum regelrecht abgehängt. In anderen Ländern wie der Schweiz oder Österreich – oder etwa auch in Japan, wo sich der Verkehrsausschuss im vergangenen Jahr selbst ein Bild machen konnte – wird im Vergleich zu Deutschland und Bayern ein Vielfaches in den Erhalt und Ausbau des öffentlichen Verkehrs investiert. Wenn die gesteckten Klimaziele erreicht werden sollen, muss hier ein Umdenken stattfinden.