

Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Präsidentin Ilse Aigner

Abg. Bernhard Pohl

Abg. Martin Wagle

Abg. Toni Schuberl

Abg. Sebastian Körber

Abg. Dr. Martin Runge

Abg. Prof. Dr. Ingo Hahn

Erster Vizepräsident Karl Freller

Abg. Inge Aures

Abg. Jürgen Baumgärtner

Abg. Dr. Markus Büchler

Abg. Franz Bergmüller

Fünfter Vizepräsident Markus Rinderspacher

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

Schlussbericht

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

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

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

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

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

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN sowie Abgeordneten der CSU)

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

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

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN sowie Abgeordneten der CSU)

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

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

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

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

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

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

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

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN und der CSU)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(Beifall bei der CSU und den FREIEN WÄHLERN)

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

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

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

(Beifall bei der CSU und den FREIEN WÄHLERN)

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

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

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

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

(Beifall bei der CSU und den FREIEN WÄHLERN)

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

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

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

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

(Beifall bei den GRÜNEN)

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

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

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

(Beifall bei den GRÜNEN)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

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

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

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

(Sebastian Körber (FDP): Sehr witzig!)

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

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

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

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

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

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

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

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

(Zuruf des Abgeordneten Sebastian Körber (FDP))

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

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

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

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

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN und der CSU)

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

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

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

Präsidentin Ilse Aigner: Herr Kollege Pohl, bitte.

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

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

Präsidentin Ilse Aigner: Herr Kollege.

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

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

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

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

Präsidentin Ilse Aigner: 15 Sekunden.

Dr. Martin Runge (GRÜNE): Zitat Finanzministerium:

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

Solche Zitate finden sich reihenweise auch in den jetzigen Ansagen.

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

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

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

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

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

(Zuruf: Ruhe!)

Herr Pohl.

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

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

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

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

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

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

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

(Beifall bei der AfD)

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

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

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

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

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

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

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

(Beifall bei der AfD)

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

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

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

(Beifall bei der AfD)

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

(Beifall bei der SPD)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(Heiterkeit des Abgeordneten Bernhard Pohl (FREIE WÄHLER))

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(Beifall bei der FDP und den GRÜNEN)

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

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

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

– Herr Staatskanzleiminister, Sie können ja gerne gleich reden.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(Beifall bei der FDP)

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

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

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

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

(Beifall bei der CSU und den FREIEN WÄHLERN)

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

(Dr. Martin Runge (GRÜNE): Oh!)

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

(Beifall bei der CSU und den FREIEN WÄHLERN)

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

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

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

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

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

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

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

(Beifall bei der CSU)

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

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

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

(Sebastian Körber (FDP): Doch!)

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

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

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

(Zuruf des Abgeordneten Tim Pargent (GRÜNE))

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

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

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

(Beifall bei der CSU sowie Abgeordneten der FREIEN WÄHLER)

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

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

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

(Zuruf der Abgeordneten Kerstin Celina (GRÜNE))

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(Beifall bei der CSU)

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

(Zuruf von den GRÜNEN)

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

(Beifall bei der CSU sowie Abgeordneten der FREIEN WÄHLER)

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

(Zuruf von den GRÜNEN)

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

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

(Beifall bei der CSU und den FREIEN WÄHLERN)

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

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

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

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

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

(Beifall bei der CSU und den FREIEN WÄHLERN)

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

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

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

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

Erster Vizepräsident Karl Freller: Die Redezeit ist um.

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

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

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

Erster Vizepräsident Karl Freller: Danke! Danke!

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Erster Vizepräsident Karl Freller: Vielen Dank, Herr Abgeordneter.

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

(Heiterkeit bei der CSU und den FREIEN WÄHLERN)

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

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

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

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

(Heiterkeit und Beifall bei der FDP)

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

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

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

(Heiterkeit bei der CSU und den FREIEN WÄHLERN)

Im Ausschuss ist das wirklich alles super.

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

(Beifall bei der CSU und den FREIEN WÄHLERN)

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

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

(Beifall bei der CSU und den FREIEN WÄHLERN)

Erster Vizepräsident Karl Freller: Redezeit!

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

Erster Vizepräsident Karl Freller: Redezeit!

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

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

(Heiterkeit und Beifall bei der CSU)

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

Jürgen Baumgärtner (CSU): Sag einmal!

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

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

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

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

(Beifall bei der CSU)

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

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

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

(Lebhafter Beifall bei der CSU)

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

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

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

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

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

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

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

(Beifall bei Abgeordneten der CSU)

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

(Beifall des Abgeordneten Fabian Mehring (FREIE WÄHLER))

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

(Beifall bei den GRÜNEN)

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

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

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

(Beifall bei den GRÜNEN)

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

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

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

(Beifall bei den GRÜNEN)

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

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

(Heiterkeit bei der CSU)

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

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

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

(Beifall bei den GRÜNEN)

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

(Beifall bei Abgeordneten der AfD)

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

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

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

(Beifall bei der AfD)

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

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

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

(Beifall bei der AfD)

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

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

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

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

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

(Beifall bei der AfD)

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

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

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

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

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