

## **Kurzzusammenfassung des Minderheitenberichts**

der Abgeordneten Inge Aures (SPD) und Albert Duin (FDP) (Mitglieder) sowie Natascha Kohnen (SPD) und Sebastian Körber (FDP) (stellvertretende Mitglieder)

Der Untersuchungsausschuss hat in 20 Sitzungen mit der Vernehmung von 35 Zeugen (u.a. Markus Söder, Horst Seehofer, Roland Pofalla, Kerstin Schreyer, Christian Bernreiter, Andreas Scheuer, Volker Wissing) versucht, Licht ins Dunkel zur Kostenexplosion und Verzögerung bei der 2. S-Bahn-Stammstrecke zu bringen. Das sind die Ergebnisse:

### **1. Verheimlichung des Desasters wegen Söders Kanzler-Ambitionen**

Es ist eindeutig bewiesen, dass die Kostensteigerungen und Verzögerungen wegen Söders Kanzler-Ambitionen verheimlicht wurden. Ministerpräsident Dr. Söder wurde spätestens durch ein Schreiben von Verkehrsministerin Schreyer vom 26.6.2020 informiert. Zahlreiche Vermerke und geplante Gespräche belegen, dass die zweite Stammstrecke sodann „dilatorisch“ und reaktiv“ behandelt wurde, ein Spitzengespräch wurde bewusst – auch in Absprache mit Andreas Scheuer - nicht vereinbart. Die Staatskanzlei hat dabei – sachfremd – immer wieder auf die bevorstehende Bundestagswahl hingewiesen, die zweite Stammstrecke sei „kein Gewinnerthema“. Durch das Verhalten des Ministerpräsidenten gingen zwei wertvolle Jahre verloren, in denen hätte gegengesteuert werden können. Dass der Landtag nicht informiert wurde, ist zudem eine grobe Missachtung des Parlaments. Die damalige Staatsministerin Kerstin Schreyer hat das Desaster kommen sehen, Alarm geschlagen, auf ein Spitzengespräch gedrängt – wurde aber ausgebremst.

### **2. Die Staatsregierung hat ihre Kontrollfunktion als Auftraggeber nicht wahrgenommen**

Erst am 1. Mai 2019 richtete die Staatsregierung mit der Baubegleitung ein externes Projektcontrolling für die 2. S-Bahn-Stammstrecke ein. Zuvor wurde lediglich eine Arbeitsgruppe in der Obersten Baubehörde initiiert, die eine Plausibilitätskontrolle der Kostenermittlung durchführen sollte. Hierbei hieß es im Jahr 2016: „Die von der DB prognostizierten Kosten seien plausibel und angemessen.“ Ebenso hat die Staatsregierung in ihren Gremiensitzungen ihre Interessen als Auftraggeber nicht schlagkräftig genug artikuliert. So hat der Lenkungskreis, der als Kontrollinstanz fungieren sollte, in den Jahren 2019 und 2020 jeweils nur einmal getagt, obwohl dies gemäß Geschäftsordnung „mindestens zweimal jährlich“ hätte erfolgen müssen.

Im Dezember 2020 änderte die Staatskanzlei gar ihre Maßgabe, wonach die Deutsche Bahn nicht mehr zu drängen sei und man nicht mehr auf ein Spitzengespräch insistieren sollte. So erfolgte zwischen Sommer 2019 und Sommer 2022 kein einziges Spitzengespräch, um Gegensteuerungs- oder Optimierungsmaßnahmen zu eruieren oder medienwirksam Druck auf die Deutsche Bahn auszuüben.

### **3. Bahn und Staatsregierung haben das Projekt vernachlässigt**

Die Fachabteilung des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) hatte erhebliche Zweifel an den ihrer Meinung nach zu optimistischen Annahmen der Deutschen Bahn, die der Überzeugung war, dass die Umplanungen kostenneutral seien und gar eine effektive Bauzeitverkürzung bewirken würden. Indes ging man im StMB davon aus, dass der zeitliche Mehraufwand zur Erlangung rechtskräftigen Baurechts sechs Jahre betragen würde. Daher empfahl die Fachabteilung im StMB, die Umplanungen abzulehnen, um zusätzliche mehrjährige Verzögerungen im Zeitplan, die dem Freistaat mitangelastet werden würden, zu vermeiden. Dennoch setzte sich die Staatsregierung darüber hinweg. Ohne Zustimmung des Auftraggebers hätten die Umplanungen nicht durchgeführt werden können. Die Bahn wiederum hat sich von Anfang an als schwieriger Partner erwiesen. Ihre Struktur ist verbesserungsbedürftig.

### **4. Ausbleibende Gegensteuerungs- und Optimierungsmaßnahmen trotz Kostenexplosionen und Zeitverzögerungen**

Vorschläge mit möglichen Gegensteuerungsmaßnahmen wurden durch die Fachabteilung des StMB bereits im September 2020 auf den Tisch gelegt, die eine eigene Projektgesellschaft, die finanzielle Beteiligung der DB an den Mehrkosten, eine Aufstockung der technischen Projektleitung, eine verbesserte Abstimmung der Beteiligten, eine konsequente Vorfinanzierung von Bauleistungen durch den Freistaat und eine Fachkräftegewinnung vorsahen.

Auch das vom StMB ausgearbeitete Konzept „Entlastung für München“, welches erstmals im Juni 2020 an Ministerpräsident Söder übermittelt wurde und Maßnahmen enthielt, die noch vor Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke hätten implementiert werden können, verrottete in den Schubladen der Staatskanzlei. Eine Antwort an das StMB blieb aus.

### **5. Chaotischer Abstimmungsprozesse zwischen Staatsregierung und DB**

Seit dem Jahr 2016 gab es drei Wechsel des Gesamtprojektleiters der 2. S-Bahn-Stammstrecke bei der Deutschen Bahn. Nebst diesen drei Personen fungierte DB-Infrastrukturvorstand Ronald Pofalla als weiterer Ansprechpartner für die 2. S-Bahn-Stammstrecke, wodurch unterschiedliche Aussagen über den Status quo des Projekts zustande kamen. Ebenso sorgte er selbst nicht für Transparenz, sondern empfahl, Kosten unter strategisch-taktischen Gründen niedriger als bekannt in die Öffentlichkeit zu geben.

Nach wie vor ist die vorliegende Projektorganisation eines Milliardenprojekts nicht würdig. Insbesondere scheinen die Verantwortlichkeiten zwischen der DB und der Staatsregierung nicht geklärt zu sein. Institutionalisierte Abstimmungen über die Arbeitsebene hinaus gibt es bis heute nicht, obwohl die 2. S-Bahn-Stammstrecke das größte Infrastrukturprojekt in Verantwortung des Freistaats Bayerns ist.

## **6. Fehlendes Verantwortungsbewusstsein der Staatsregierung**

Die zweite Stammstrecke ist ein Projekt des Freistaats. Die Rollen der Verantwortlichkeiten im Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke sind durch den Bau- und Finanzierungsvertrag sowie die allgemeinen Kompetenzzuweisungen seit der Bahnreform im Jahr 1994 geklärt. Nichtsdestotrotz ist beispielsweise weder dem langjährigen Abteilungsleiter im StMB noch dem Leiter der Staatskanzlei bewusst, dass der Freistaat Bayern Auftraggeber des Projekts 2. S-Bahn-Stammstrecke ist.

Ebenso unternahmen Ministerpräsident Dr. Söder und Staatsminister Bernreiter durch die Intonierung des geplanten Kennenlerngesprächs am 30.06.2022 als Spitzen- bzw. Krisengespräch den Versuch, den Bund in die Verantwortung zu nehmen, obwohl der Bund im Gegensatz des Freistaats kein Projektverantwortlicher ist.

## **7. Zweckentfremdung der Regionalisierungsmittel**

Im Jahr 2016 hat die bayerische Staatsregierung mit Sicherung der Gesamtfinanzierung einen durchschnittlichen jährlichen Finanzierungsanteil von 42 Millionen Euro für den Freistaat Bayern vorgesehen. Mit Bekanntwerden der Kosten von über sieben Milliarden Euro ergeben sich nun für den Freistaat jährliche Kosten von über 200 Millionen Euro. Das Geld fehlt für andere Verkehrsprojekte in Bayern, insbesondere im ländlichen Raum. Obwohl die Staatsregierung mittlerweile eine aktualisierte Durchfinanzierungserklärung abgegeben hat, hat sie noch immer kein Konzept, wie sie die Mehrkosten (158 Millionen Euro pro Jahr) stemmen möchte, trotz der Zusicherung des Bundes, der die Förderbedingungen aufrechterhält. Dabei steht gar eine offenkundige Zweckentfremdung der Regionalisierungsmittel im Raum. So hat das bayerische Finanzministerium empfohlen, mit künftigen SPNV-Mehrbestellungen restriktiv umzugehen, um die 2. Stammstrecke zu finanzieren.

## **8. Auch die netzergänzenden Maßnahmen schreiten nicht voran**

Die netzergänzenden Maßnahmen sollten noch vor Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke im Jahr 2028 fertiggestellt werden, um insbesondere die Außenäste des S-Bahn-Systems zu stärken. Allerdings zeichnet sich auch bei diesen Maßnahmen weitreichende Verzögerungen ab, wodurch die 2. S-Bahn-Stammstrecke lediglich die Spitze des Eisbergs darstellt.

## **9. Nutzen-Kosten-Untersuchungen (NKU) nicht tragfähig**

Das Ergebnis der Nutzen-Kosten-Untersuchung aus dem Jahr 2016, das die Grundlage für die Zusicherung der Finanzierungsbeteiligung des Bundes darstellte, ist nicht glaubwürdig. Der Bundesrechnungshof stellte in seinem Abschlussbericht im Jahr 2018 fest, dass das NKV von 1,05 nicht tragfähig sei, wodurch der Bundesrechnungshof die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens anzweifelte. Eine Aktualisierung der NKU hätte bereits im Jahr 2019 durch die drei Umplanungen (Neutrassierung

am Ostbahnhof, Integrierte Gesamtlösung am Hauptbahnhof und neues Rettungskonzepts) erfolgen müssen. Lediglich die Neukonzeptionierung der Verfahrensanleitung der Standardisierten Bewertung sorgt dafür, dass das NKV der 2. S-Bahn-Stammstrecke trotz der bekannten Mehrkosten und Zeitverzögerungen (Stand: Nov. 2021) positiv ist. Es bleibt allerdings abzuwarten, ob die NKU generell reformiert werden muss, da sie nach Angaben einiger Zeugen nicht mehr zeitgemäß ist.

Es ist inakzeptabel, dass Mehrkosten und Zeitverzögerungen unter den Teppich gekehrt werden und sich die Staatsregierung dabei aus der Verantwortung stiehlt. Die Menschen in Bayern haben Anspruch auf Transparenz. Künftig sind Öffentlichkeit und Landtag sofort über neue Erkenntnisse zu informieren. Der Unterausschuss zur Projektbegleitung sollte fortgeführt werden.

Die zweite Stammstrecke ist ein herausragendes Infrastrukturprojekt. Sie wird den Großraum München massiv entlasten. Ein Abbruch kommt nicht in Frage. Das Projekt ist trotz der dilettantischen Behandlung durch Markus Söder richtig und wichtig. Der ÖPNV in Bayern ist marodes Stückwerk. Es ist daher entscheidend, dass Gelder für Projekte im ländlichen Raum wegen der erheblichen Mehrkosten für die zweite Stammstrecke nicht gekürzt werden. Bloße Lippenbekenntnisse reichen nicht. Nachhaltige Mobilität kann in Bayern nur mit einem massiven Ausbau des ÖPNV gelingen. Bayern ist hier gerade im ländlichen Raum regelrecht abgehängt. In anderen Ländern wie der Schweiz oder Österreich – oder etwa auch in Japan, wo sich der Verkehrsausschuss im vergangenen Jahr selbst ein Bild machen konnte – wird im Vergleich zu Deutschland und Bayern ein Vielfaches in den Erhalt und Ausbau des öffentlichen Verkehrs investiert. Wenn die gesteckten Klimaziele erreicht werden sollen, muss hier ein Umdenken stattfinden.