

MINDERHEITENBERICHT

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

A. Vorbemerkung

Die 2. S-Bahn-Stammstrecke ist eines der größten Infrastrukturvorhaben des Schienennahverkehrs in Deutschland. Die Realisierung soll dazu beitragen, das störanfällige S-Bahn-Netz im Großraum München zu entlasten. Das bisherige S-Bahn-System befindet sich mit über 850.000 täglichen Fahrgästen seit geraumer Zeit an der Kapazitätsgrenze, wodurch bereits kleinste Störungen zum Kollaps des gesamten Schienenpersonennahverkehrs führen. Der Bau des Projekts ist daher entscheidend für den öffentlichen Nahverkehr in Bayern.

Die finale Entscheidung des Baus der 2. S-Bahn-Stammstrecke hat die Bayerische Staatsregierung mittels Durchfinanzierungserklärung im Dezember 2016 getroffen, nachdem bereits ein Bau- und Finanzierungsvertrag zwischen dem Freistaat Bayern und der Deutschen Bahn AG im Jahr 2011 geschlossen wurde. Geplant war die 2. S-Bahn-Stammstrecke im Jahr 2026 zu 3,840 Milliarden Euro in Betrieb zu nehmen. Die Finanzierung sollte zum Großteil zwischen Bund und Freistaat Bayern aufgeteilt werden. Durch Aufnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke in die kat-a des GVFG-Bundesprogramms, erklärte der Bund, 60 Prozent der förderfähigen Kosten zu übernehmen (1,459 Mrd. €). Für den Freistaat waren Kosten in Höhe von 1,414 Milliarden Euro vorgesehen. Dies hätte einen durchschnittlichen jährlichen Finanzierungsanteil von 42 Millionen Euro pro Jahr ergeben.

Am 02.07.2019 wurde der Zeit- und Kostenplan im Rahmen eines Spitzengesprächs unter Teilnahme des Ministerpräsidenten Dr. Söder, Staatsminister Dr. Reichhart, Oberbürgermeister Reiter und Bahn-Chef Dr. Richard Lutz bestätigt. Die Protagonisten verkündeten, dass Umplanungen (Neutrassierung am Ostbahnhof, Integrierte Gesamtlösung am Hauptbahnhof und neues Rettungskonzepts) erfolgen, die allerdings kostenneutral seien und sich die Inbetriebnahme um zwei Jahre verzögert (2028 statt 2026).

In den nachfolgenden Jahren ist es ruhig um die 2. S-Bahn-Stammstrecke geworden. Während es fortlaufend Gerüchte um eine mögliche Verzögerung gab, die insbesondere im Zusammenhang mit den Umplanungen standen, wurde erst Ende Juni 2022 bekannt, dass die Kosten explodieren und der anvisierte Zeitplan nicht mehr zu halten ist. In einer Pressekonferenz bestätigte der bayerische Verkehrsminister Bernreiter am 30.06.2022, dass sich die Kosten bis zur Fertigstellung der 2. S-Bahn-Stammstrecke von 3,8 Milliarden Euro auf 7,2 Milliarden Euro erhöhen und die ersten Züge nicht 2028 sondern 2037 durch die zweite Röhre fahren werden.

Nachdem in zwei Sitzungen des bayerischen Verkehrsausschusses unter Beteiligung von Staatsminister Bernreiter nicht alle Fakten auf den Tisch kamen, die Staatsregierung die Verantwortung für das Milliardenesaster von sich wies und weiter mauerte, obwohl der Freistaat Bayern der Auftraggeber

des Projekts ist, war die Einberufung eines Untersuchungsausschusses durch die Fraktionen SPD, Grüne und FDP unerlässlich.

Die Arbeit des Untersuchungsausschusses war von einer guten Zusammenarbeit und einer objektiven Verhandlungsführung durch den Vorsitzenden geprägt. Der Untersuchungsausschuss war insgesamt von Aufklärungs- und Verbesserungswillen angetrieben, auch wenn sich dies im Abschlussbericht der Regierungsfaktionen kaum niederschlägt. Bei der Staatsregierung war dies jedoch nicht erkennbar. Nicht nur, dass etliche Akten ohne erkennbaren Grund unter Geheimhaltung gestellt wurden, auch dem ORH wurde seitens des Verkehrsministeriums mit einer – rechtlich gar nicht möglichen – Aufkündigung der Zusammenarbeit gedroht, sollte er Unterlagen vorlegen. Die einschlägigen Protokolle des Ministerrats hat die Staatskanzlei – anders als in früheren Untersuchungsausschüssen – trotz Aufforderung nicht vorgelegt.

B. Zusammenfassung

1. Verheimlichen des Desasters wegen Söders Kanzler-Ambitionen

Es ist eindeutig bewiesen, dass die Kostensteigerungen und Verzögerungen wegen Söders Kanzler-Ambitionen verheimlicht wurden. Ministerpräsident Dr. Söder wurde spätestens durch ein Schreiben von Verkehrsministerin Schreyer vom 26.6.2020 informiert. Zahlreiche Vermerke und geplante Gespräche belegen, dass die zweite Stammstrecke sodann „dilatorisch“ und reaktiv“ behandelt wurde, ein Spitzengespräch wurde bewusst – auch in Absprache mit Andreas Scheuer - nicht vereinbart. Die Staatskanzlei hat dabei – sachfremd – immer wieder auf die bevorstehende Bundestagswahl hingewiesen, die zweite Stammstrecke sei „kein Gewinnerthema“.¹ Durch das Verhalten des Ministerpräsidenten gingen zwei wertvolle Jahre verloren, in denen hätte gegengesteuert werden können. Dass der Landtag nicht informiert wurde, ist zudem eine grobe Missachtung des Parlaments.

2. Die Staatsregierung hat ihre Kontrollfunktion als Auftraggeber nicht wahrgenommen

Erst am 1. Mai 2019 errichtete die Staatsregierung mit der Baubegleitung ein externes Projektcontrolling für die 2. S-Bahn-Stammstrecke. Zuvor wurde lediglich eine Arbeitsgruppe in der Obersten Baubehörde initiiert, die eine Plausibilitätskontrolle der Kostenermittlung durchführen sollte. Hierbei hieß es im Jahr 2016: „Die von der DB prognostizierten Kosten seien plausibel und angemessen.“² Ebenso hat die Staatsregierung in ihren Gremiensitzungen ihre Interessen als Auftraggeber nicht schlagkräftig genug artikuliert. So hat der Lenkungskreis, der als Kontrollinstanz fungieren sollte, in den Jahren 2019 und 2020 jeweils nur einmal getagt, obwohl dieser gemäß Geschäftsordnung „mindestens zweimal jährlich“ hätte erfolgen müssen.³

¹ Akte Nr. 96

² Akte Nr. 147

³ Akte Nr. 286

Im Dezember 2020 änderte die Staatskanzlei gar ihre Maßgabe, wodurch die Deutsche Bahn nicht mehr zu drängen sei und man nicht mehr auf ein Spitzengespräch insistieren sollte. So erfolgte zwischen Sommer 2019 und Sommer 2022 kein einziges Spitzengespräch, um Gegensteuerungs- oder Optimierungsmaßnahmen zu eruieren oder medienwirksam Druck auf die Deutsche Bahn auszuüben. Dass Spitzengespräche, Bahngipfel oder runde Tische, so wie sie mehrfach durch die damalige Staatsministerin Schreyer gefordert worden sind, zu einer Verbindlichkeit zwischen den Projektverantwortlichkeiten führt, zeigen die durch den damaligen Ministerpräsident Seehofer einberufenen Bahngipfel.

3. Bahn und Staatsregierung haben das Projekt vernachlässigt

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

4. Ausbleibende Gegensteuerungs- und Optimierungsmaßnahmen trotz Kostenexplosionen und Zeitverzögerungen

Vorschläge mit möglichen Gegensteuerungsmaßnahmen wurden durch die Fachabteilung des StMB bereits im September 2020 auf den Tisch gelegt, die eine eigene Projektgesellschaft, die finanzielle Beteiligung der DB an den Mehrkosten, eine Aufstockung der technischen Projektleitung, eine verbesserte Abstimmung der Beteiligten, Konsequente Vorfinanzierung von Bauleistungen durch Freistaat und Fachkräftegewinnung vorsahen.⁴

Auch das vom StMB 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, verrotteten in den Schubladen der Staatskanzlei. Eine Antwort an das StMB blieb aus.

⁴ Akte Nr. 42

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. Neben 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 den allgemeinen Kompetenzzuweisungen seit der Bahnreform im Jahr 1994 geklärt. Nichtsdestotrotz ist beispielsweise weder dem langjährigen Abteilungsleiter im StMB noch dem Leiter der Staatskanzlei bewusst, dass der Freistaat Bayern Auftraggeber des Projekts 2. S-Bahn-Stammstrecke ist.

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

7. Zweckentfremdung der Regionalisierungsmittel

Im Jahr 2016 hat die bayerische Staatsregierung mit Sicherung der Gesamtfinanzierung einen durchschnittlichen jährlichen Finanzierungsanteil von 42 Millionen Euro für den Freistaat Bayern vorgesehen. Mit Bekanntwerden der Kosten von über sieben Milliarden Euro ergeben sich nun für den Freistaat jährliche Kosten von über 200 Millionen Euro. Das Geld fehlt für andere Verkehrsprojekte in Bayern, insbesondere im ländlichen Raum. Obwohl die Staatsregierung mittlerweile eine aktualisierte Durchfinanzierungserklärung abgegeben hat, hat sie noch immer kein Konzept, wie sie die Mehrkosten (158 Millionen Euro pro Jahr) stemmen möchte, trotz der Zusicherung des Bunds, der die Förderbedingungen aufrechterhält. Dabei steht gar eine offenkundige Zweckentfremdung der Regionalisierungsmittel im Raum. So hat das bayerische Finanzministerium empfohlen, mit künftigen SPNV-Mehrbestellungen restriktiv umzugehen, um die 2. Stammstrecke zu finanzieren.⁵

⁵ Akte Nr. 371

8. Auch die netzergänzenden Maßnahmen schreiten nicht voran

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

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

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

C. Ergebnisse

1. Die CSU kann keine Großprojekte – die Verantwortung von Markus Söder

Die Beweisaufnahme hat ergeben, dass der Ministerpräsident die Kostensteigerungen und Verzögerungen von 2020 bis 2022 vertuscht hat. Damit ist wertvolle Zeit verspielt worden. Es liegt auf der Hand, dass durch das Verheimlichen des Desasters der Schaden für den Freistaat massiv vergrößert wurde.

1.1. Das Agieren von Kerstin Schreyer – verzweifelte Hilferufe

Die Zeugin Schreyer war in der entscheidenden Phase von 2020 bis 2022 im Amt. Sie hat das Desaster kommen sehen, Alarm geschlagen, auf ein Spitzengespräch gedrängt – wurde aber ausgebremst.

1.1.1. Schreyers Brandbrief vom 26.6.2020

Die damalige Staatsminister Kerstin Schreyer hat dem Ministerpräsidenten am 26.6.2020 persönlich einen Brief geschrieben, in dem sie ihn über die drohende Katastrophe informierte und dringend um Hilfe bat:

„die S-Bahn als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in der Metropolregion München steht kurz vor dem Kollaps. (...) Der gesamte S-Bahnbereich ist Stückwerk. Ein Gesamtkonzept fehlt. (...) Während die DB von einer Inbetriebnahme (*der 2. Stammstrecke*) Ende 2028 ausgeht, kommt eine von meinem Ministerium berufene Expertengruppe, die hochkarätig extern besetzt ist, zu dem Ergebnis, dass dies erst Ende 2033 der Fall sein könnte.“⁶ In der Staatskanzlei wurde auf dem Schreiben in Bezug auf die Konzeptvorschläge handschriftlich notiert: „Wer soll das bezahlen?“

Die Staatskanzlei hat anlässlich dieses Schreibens einen Vermerk gefertigt, der vom 16.7.2020 stammt.⁷ Darin heißt es, dass die Bahn bereits intern angekündigt habe, den Termin 2028 aufgeben zu müssen. Die Staatskanzlei schlägt vor, dass Ministerin Schreyer „dringend gebeten werden soll, umgehend persönlich Kontakt mit BM Scheuer aufzunehmen“. Amtschefin Gernbauer, notierte am 17.7.2020 handschriftlich am Ende des Vermerks: „Hier bahn sich ein größeres Desaster mit Ansage an! Wir werden systematisch für dumm verkauft!“ Florian Herrmann notierte: „wie Amtschefin“, er stimmte dem geplanten Vorgehen demnach zu. Allerdings wurde dann – nach Aussage von Minister Herrmann durch eine Entscheidung des Ministerpräsidenten⁸ – eine Billigung abgelehnt, die Worte „Billigung des Vermerks“ wurden gestrichen. Ergänzend ist handschriftlich notiert: „Zu dem Thema wird es Anfang September eine Rücksprache bei Herrn Ministerpräsidenten geben. Inhaltliche Aussagen so nicht akzeptabel. Organisation durch Büro des MP.“

Der Vermerk belegt, dass die Staatskanzlei bereits wusste, dass die Bahn den Termin 2028 aufgeben muss. Es lagen demnach nicht nur Informationen der Baubegleitung, sondern auch solche der Bahn vor. Er belegt aber auch, dass der Ministerpräsident den Vorschlag des zuständigen Referats, dem auch die Amtschefin und der Staatskanzleiminister beigetreten waren, nämlich ein sofortiges Gespräch zwischen Ministerin Schreyer und Bundesminister Scheuer, kassiert hat. Es war auch bereits klar, dass sich ein „größeres Desaster“ anbahnt. Die angekündigte Rücksprache beim Ministerpräsidenten Anfang September, die sein Büro organisieren sollte, ist weder aktenkundig noch haben Zeugen eine Erinnerung daran. Tatsächlich wurde nach Angaben der Zeugin Schreyer in der Ministerratssitzung am 1.10.2020 genau das Ergebnis erzielt, das man schon im Juli hätte haben können: Staatsminister Schreyer solle mit Bundesminister Scheuer sprechen und ein Spitzengespräch vorbereiten.⁹

1.1.2. Das Treffen zwischen Bahn und Ministerium am 25.9.2020

Am 25.9.2020 gab es ein Treffen auf Arbeitsebene zwischen DB und Verkehrsministerium, bei dem die Bahn über Verzögerungen und Mehrkosten informiert hat. Noch am selben Tag wurde die

⁶ Akte Nr. 6

⁷ Akte Nr. 59

⁸ Protokoll vom 26.5.2023, S. 53 – Zeuge Dr. Herrmann.

⁹ Protokoll vom 6.6.2023, S. 29 -Zeugin Schreyer.

Staatskanzlei informiert, die dazu auch einen Vermerk erstellt hat.¹⁰ Dort heißt es: „Verzögerung Inbetriebnahme um 6 Jahre, Mehrkosten von mind. 1,4 Mrd Euro.“ Sodann wird ein Vorschlag für ein mögliches weiteres Vorgehen aus fachlicher Sicht unterbreitet:

„Spitzengespräch zwischen BM Scheuer, DB VV Lutz, OB Reiter, StMin Schreyer zu Projektfortgang und Kommunikation nach außen.

Teilnahme StK fachlich nicht empfehlenswert:

-kein Gewinnerthema

-Verantwortlichkeit der DB nicht verwischen

-Offenlassen von ggf. erforderlichen Reaktionsmöglichkeiten in einem zweiten Schritt (Brandmauer)“

Amtschefin Gernbauer hat noch am selben Tag notiert: „Alarm!!! Sofortige Einbestellung DB!“ Auch hier hat der Zeuge Florian Herrmann zugestimmt. Auch hier wurde der Vermerk vom Ministerpräsidenten nicht gebilligt, „Billigung“ ist gestrichen. Handschriftlich ist vermerkt: „Behandlung im Ministerrat am 1.10. unter A+1 Nr. 1 Aktuelles“, also ohne Beschlussmöglichkeit.

Auch dieser Vermerk belegt das verzögernde Agieren des Ministerpräsidenten. Statt die Bahn wie vorgeschlagen sofort einzubestellen hat er das Thema nur unter „Aktuelles“ auf die Tagesordnung des Kabinetts setzen lassen. Dass die Staatskanzlei selbst eine Teilnahme ablehnt, demonstriert eindrucksvoll, dass dort völlig sachfremde Erwägungen eine Rolle gespielt haben. Ob die Stammstrecke ein Gewinnerthema ist oder nicht, darf bei der Verantwortung für ein Milliardenprojekt überhaupt keine Rolle spielen. Dieser Aufgabe hat man sich zu stellen. Die Zeugin Schreyer ging auch nachvollziehbar davon aus, dass ein Spitzengespräch nur zustande kommt, wenn der Ministerpräsident einlädt:

„Wenn ich eingeladen hätte, wäre ja auch keiner gekommen. Also das muss man realistisch sehen.“¹¹

Auch der Zeuge Seehofer hat bestätigt, dass hier ein beherztes Engagement des Ministerpräsidenten notwendig ist:

„In meiner Zeit war das nicht so. Ich habe das, was ich wollte, zwar nicht immer sofort bekommen. Aber wenn der Bahngipfel stattgefunden hat, war das so vorbereitet, dass wir belastbare Zahlen hatten. Darum habe ich ja gesagt: Solche Großprojekte mit vier Beteiligten plus Eisenbahn-Bundesamt waren bei mir jedenfalls Richtlinienkompetenz und Chefsache. Ich weiß nicht, ob der Herr Lutz käme, wenn irgendein Ressortminister aus Bayern einlädt.“¹²

Es ist festzuhalten, dass eine „sofortige Einbestellung DB“ aufgrund der Intervention des Ministerpräsidenten nicht stattgefunden hat. An die Behandlung des Themas im Kabinett am 1.10.2020 unter dem TOP „Aktuelles“ hat keiner der befragten Zeugen, die teilgenommen haben, eine

¹⁰ Akte Nr. 56

¹¹ Protokoll vom 6.6.2023, S. 36 – Zeugin Schreyer.

¹² Protokoll vom 12.6.2023, S. 136 – Zeuge Seehofer.

konkrete Erinnerung. Die Staatskanzlei weigert sich trotz mehrfacher Aufforderung, das Protokoll der Sitzung herauszugeben, obwohl die Herausgabe zulässig wäre.

1.1.3. Das Aufeinandertreffen zwischen Staatsministerin Schreyer und DB-Vorstand Pofalla

Am 5.10.2020 fand ein Termin zur Vorstellung den Plänen für ein neues ICE-Werk in Nürnberg statt. Dort haben sich Frau Schreyer und Herr Pofalla getroffen und zur 2.Stammstrecke ausgetauscht.

Es gibt eine interne Email des Bauministeriums vom 2.10.2020 an die Zeugin Schreyer, in der es heißt:

„uns wurde gerade seitens des Bundesverkehrsministeriums zugetragen, dass Herr Ministerpräsident bei dem Termin am Montag in Nürnberg das Thema 2. Stammstrecke gegenüber BM Scheuer und Pofalla ansprechen wird.“¹³

Es ist bemerkenswert, dass das bayerische Verkehrsministerium aus dem Bundesverkehrsministerium erfahren hat, dass der Ministerpräsident bei dem Termin in Nürnberg gegenüber dem Zeugen Scheuer das Thema 2. Stammstrecke ansprechen wollte. Dies deutet darauf hin, dass hier ein direkter Kontakt bestanden hat.

Letztlich musste der Zeuge Dr. Söder den Termin in Nürnberg kurzfristig absagen, die Zeugen Scheuer, Pofalla und Schreyer nahmen teil. Der Zeuge Scheuer war allerdings am Austausch zwischen den Zeugen Pofalla und Schreyer nicht beteiligt.

Nach der Pressekonferenz kam es zu einem informellen Gespräch:

„Und da ich bekennender Raucher bin, habe ich mich nach der Veranstaltung – ich weiß nicht, so habe ich das in Erinnerung – irgendwie neben den Bahnhof gestellt, neben einem Aschenbecher, und habe meine Zigarette geraucht. So. Und dann kam die Frau Staatsministerin auf mich zu und hat mit mir nicht nur die zweite Stammstrecke – ich habe in Erinnerung auch noch ein anderes Thema –, aber eben auch die zweite Stammstrecke diskutiert.“¹⁴

Dabei waren offenbar die Herkunft der Zahlen und der Austausch zwischen Bahn und Freistaat unklar. Die Zeugin Schreyer war daraufhin verunsichert.¹⁵ Nach Angaben des Zeugen Pofalla waren Fakten wechselseitig nicht bekannt:

„Also, ich wusste, dass die Baubegleitung etwas vorgelegt hatte, wusste aber nicht, dass die Bahnorganisation darauf in der Erwidern auch was vorgelegt hatte. Und sie wusste nicht, dass die Baubegleitung was vorgelegt hatte, sondern wusste nur, dass die Bahn was vorgelegt hatte. Das war ja die wechselseitige Überraschung, die wir beide jeweils in dem Gespräch wahrnehmen mussten.“¹⁶

¹³ Akte Nr. 476

¹⁴ Protokoll vom 10.5.2023, S. 23 – Zeuge Pofalla.

¹⁵ Protokoll vom 6.6.2023, S. 31 – Zeugin Schreyer.

¹⁶ Protokoll vom 10.5.2023, S. 19 – Zeuge Pofalla.

Die Unprofessionalität, wie mit Daten zu einem Milliardenprojekt umgegangen wird, erstaunt. Verzögerungen um etliche Jahre und Kostensteigerungen um Milliarden Euro werden nebenbei beim Rauchen am Bahnsteig besprochen, ohne dass überhaupt eine vertiefte Kenntnis auf beiden Seiten vorliegt.

1.1.4. Die Schreiben der Staatsministerin an Bundesminister Scheuer und DB-Vorstand Pofalla

Die Zeugin Schreyer hat daraufhin am 7.10.2020 Schreiben an den Zeugen Pofalla und an den Zeugen Scheuer verschickt. Als Anlage hat sie die Präsentation der Bahn vom 25.9.2020 beigelegt.

Im Schreiben an den Zeugen Scheuer heißt es: „wie ich Dir bereits telefonisch berichtet habe, hat die Deutsche Bahn (DB) deutliche Verzögerungen bei der Realisierung der 2. Stammstrecke für die S-Bahn München angekündigt. (...) Zu möglichen Kostenentwicklungen war die DB aktuell noch nicht sprechfähig, allerdings rechne ich hier auch mit massiven Korrekturen nach oben.“¹⁷

Der Zeuge Scheuer will an das Telefonat mit der Zeugin Schreyer keine Erinnerung haben, das Schreiben vom 7.10.2020 sei nicht bei ihm eingegangen.¹⁸ Das Bundesverkehrsministerium hat allerdings Dokumente vorgelegt, die belegen, dass am 6.10.2020 ein Gespräch zwischen der Zeugin Schreyer und dem Zeugen Scheuer stattgefunden hat.¹⁹ Die Zeugin Schreyer wiederum hat angegeben, dass der Zeuge Scheuer den Brief vom 7.10.2020 per WhatsApp beantwortet hat.²⁰

Ronald Pofalla wiederum hat das an ihn gerichtete Schreiben am 13.10.2020 beantwortet. Darin erkennt er die vorgelegten Zahlen als eine „erste Diskussionsbasis“ an.²¹ Eine Revision der Zahlen hat er damit eindeutig nicht vorgenommen: „Das ist weder ein Dementi noch ein Zurechtrücken, sondern da hat jetzt eine örtliche Organisation in Erwiderung auf die Vorlage der Projektbegleitung reagiert.“²² Dass die Staatsregierung dies auch erkannte, belegen etliche Vermerke nach dem Oktober 2020, in denen nach wie vor die Informationen vom 25.9.2020 relevant waren. So heißt es etwa in einem Vermerk der Staatskanzlei vom 22.1.2021:

„Laut Mitteilung der DB-Fachebene vom 25.9.2020 verzögert sich Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke voraussichtlich um 6 Jahre auf Ende 2034.“²³

An ein Gespräch zwischen dem Zeugen Pofalla und Amtschefin Gernbauer am 12.10.2020 hatte der Zeuge Dr. Söder keine Erinnerung.²⁴

¹⁷ Akte Nr. 375

¹⁸ Protokoll vom 22.5.2023, S. 20 – Zeuge Scheuer.

¹⁹ Protokoll vom 22.5.2023, S. 123 – Zeuge Dr. Wissing.

²⁰ Protokoll vom 6.6.2023, S. 40 – Zeugin Schreyer.

²¹ Akte Nr. 375, S. 81

²² Protokoll vom 10.5.2023, S. 64 – Zeuge Pofalla.

²³ Akte Nr. 33

²⁴ Protokoll vom 15.6.2023, S. 96 – Zeuge Dr. Söder; eine entsprechende Gesprächsnotiz wurde von der Staatskanzlei trotz Aufforderung nicht zur Verwendung in öffentlicher Sitzung bzw. Verwertung im Abschlussbericht freigegeben, obwohl offensichtlich keine Gründe für eine Geheimhaltung vorliegen.

Am 16.10.2020 hat Staatsministerin Schreyer dem Ministerpräsident ein Konzept mit entlastenden Maßnahmen für die S-Bahn München vorgelegt, welches allerdings erst 2022 teilweise von Staatsministerin Bernreiter umgesetzt wurde.²⁵

1.1.5. Das Spitzengespräch am 22.10.2020, das nie stattgefunden hat

Für den 22.10.2020 um 10 Uhr wurde ein Spitzengespräch mit Bundesminister Scheuer, Bahnchef Lutz, Ministerpräsident Dr. Söder und OB Reiter in der Staatskanzlei geplant. In der Vorbereitung für Bundesminister Scheuer wurde bereits auf die schlimme Entwicklung hingewiesen:

„Aktuell wurde der Freistaat Bayern seitens der DB AG auf der Fachebene über den Verzug der Fertigstellung der 2. S-Bahn Stammstrecke München (erwartet werden Bauzeitverlängerung um 5 Jahre von 2028 auf 2033) informiert. Eventuell könnten auch gewaltige Kostensteigerungen (auf mehr als 5 Mrd. € Gesamtkosten) auftreten.“²⁶

Bundesminister Scheuer will von dieser Vorbereitung nichts gewusst haben. Trotz der Terminvorbereitung im Bundesverkehrsministerium inklusive der Informationen über Verzögerungen und Kostensteigerungen will er davon erst 2022 aus den Medien erfahren haben.²⁷ Keiner der Zeugen, die beteiligt waren, hatte eine Erinnerung daran, warum das Spitzengespräch in der Staatskanzlei am 22.10.2020 nicht stattgefunden hat.

Ein Spitzengespräch wäre zu diesem Zeitpunkt sinnvoll und notwendig gewesen. Bahn-Chef Lutz hat angegeben, bis Frühjahr 2022 nichts von den dramatischen Entwicklungen gewusst zu haben.²⁸ Die Einschätzung der Zeugen Seehofer und Schreyer, dass solche Spitzengespräche Probleme unmittelbar lösen können, ist logisch nachvollziehbar. Es ist durchaus wahrscheinlich, dass die dramatischen Entwicklungen hätten abgemildert werden können, wenn dieses Gipfeltreffen stattgefunden hätte. Da ein solches Gipfeltreffen nur auf Einladung des Ministerpräsidenten geplant sein konnte, liegt es nahe, dass auch die Absage durch den Ministerpräsidenten veranlasst wurde.

1.1.6. Die abgesagte Videokonferenz mit Bundesminister Scheuer am 18.11.2020

Am 18.11.2020 war eine Videokonferenz zwischen Staatsministerin Schreyer und Bundesminister Scheuer zur zweiten Stammstrecke vereinbart. Auch dieses Gespräch wurde kurzfristig, hier vom Büro des Bundesministers, abgesagt. Der Zeuge Röhrig, der vom Ministerpräsidenten als „rührig“ verunglimpft wurde²⁹, schildert eindrucksvoll die Verzweiflung des Ministeriums:

„Das wurde aber kurzfristig abgesagt, und, ja, daraufhin haben wir noch mehr darauf gedrungen. Oder „gedrungen“ ist der falsche Begriff; wir haben der Staatskanzlei vorgeschlagen, eben auf Ebene des Herrn Ministerpräsidenten ein Spitzengespräch zu suchen, nachdem der Eindruck bestand, dass man

²⁵ Protokoll vom 12.6.2023, S. 59 – Zeuge Bernreiter.

²⁶ Akte Nr. 690, S. 39

²⁷ Protokoll vom 22.5.2023, S.74 – Zeuge Scheuer.

²⁸ Protokoll vom 12.5.2023, S. 27 – zeuge Lutz.

²⁹ Protokoll vom 15.6.2023, S. 121 – Zeuge Dr. Söder.

eben die Möglichkeiten ausgeschöpft hatte. Und, ja, das endete allerdings nicht unmittelbar darin, dass auch ein Spitzengespräch des Herrn Ministerpräsidenten eben mit dem Bahnvorstand stattgefunden hat.“³⁰

Das Verkehrsministerium hat letztlich monatelang auf ein Spitzengespräch gedrängt, das nie stattgefunden hat.³¹ Staatsministerin Schreyer hat bis zu ihrer Entlassung im Frühjahr 2022 vergeblich darauf gewartet:

„Ich hab’ bis zum Ende meiner Amtszeit immer geglaubt, der Runde Tisch kommt. Für mich war nicht klar, dass er nicht kommt, und wenn – also, für mich war immer nur klar, jetzt halt grad nicht. Aber ich bin nicht davon ausgegangen, dass er nicht kommt.“³²

Es ist festzustellen, dass die Zeugin Schreyer sich bemüht hat, die Katastrophe abzuwenden bzw. zu entschärfen. Sie verfolgte dabei den richtigen Ansatz, nämlich die Einberufung eines unverzüglichen Spitzengesprächs. Dieser Ansatz wurde zunächst auch von Staatskanzleiminister Dr. Herrmann und Amtschefin Gernbauer unterstützt. Torpediert wurde dieses Bemühen von Ministerpräsident Dr. Söder, der den Plan nicht billigte. Es wäre seine Aufgabe gewesen, das Spitzengespräch anzusetzen und durchzuführen. Anders als die Staatsministerin war er auch sowohl mit Bahn-Chef Lutz als auch mit dem Zeugen Pofalla in direktem Handykontakt. Fakt ist, dass das Spitzengespräch, auf das Staatsministerin Schreyer drängte, nie stattfand.

1.2. Das Agieren von Bundesminister Scheuer – unglaubliche Unkenntnis

Die Ausführungen des Zeugen Scheuer sind erstaunlich. Von den Problemen bei der 2. Stammstrecke will er nichts gewusst haben, Schreiben habe er nicht erhalten, von einem geplanten Spitzentreffen wisse er nichts – andererseits kritisiert der ehemalige Bundesminister, der über Jahre untätig war, seinen Nachfolger, der nur wenige Monate im Amt war, als bereits ein Spitzengespräch geplant wurde. Ähnlich widersprüchlich argumentieren auch CSU und FW in ihrem Abschlussbericht, der eher einem CSU-Wahlkampfpapier entspricht.

Erstaunlich ist auch die Behauptung des Zeugen Dr. Söder, er habe keinen Einfluss auf den CSU-Bundesminister,³³ die im völligen Widerspruch zur Aussage des Zeugen Seehofer steht, der mit dem damaligen Bundesverkehrsminister Dobrindt erfolgreich zusammengearbeitet hat.³⁴ Der Zeuge Seehofer hat auch nachvollziehbar dargelegt, dass der Bundesverkehrsminister – anders als vom Zeugen Scheuer behauptet – natürlich eine „Ansage“ gegenüber der Bahn machen kann, ja sogar machen „muss“.³⁵

³⁰ Protokoll vom 21.4.2023, S. 94 – Zeuge Röhrig.

³¹ Protokoll vom 21.4.2023, S. 93 – Zeuge Röhrig.

³² Protokoll vom 6.6.2023, S. 37 – Zeugin Schreyer.

³³ Protokoll vom 15.6.2023, S. 37 – Zeuge Dr. Söder.

³⁴ Protokoll vom 12.6.2023, S. 120 – Zeuge Seehofer.

³⁵ Protokoll vom 12.6.2023, S. 126 – Zeuge Seehofer.

1.2.1. Das Schreiben von Staatsministerin Schreyer vom 7.10.2020 will Scheuer nie erhalten haben

Der Zeuge Scheuer hat behauptet, dass er das unter 1.1.4. genannte Schreiben nie erhalten hat. Das Schreiben sei zwar beim Bundesministerium eingegangen, habe ihm jedoch nie vorgelegen.³⁶ An das Telefonat mit Staatsminister Schreyer am Vortag könne er sich nicht erinnern. Wörtlich führte der Zeuge Scheuer aus: „Der Brief ist nicht eingegangen.“³⁷

Die Einlassung des Zeugen Scheuer wurde durch den Zeugen Dr. Wissing widerlegt:

„Dieses Schreiben ist ja bei uns eingegangen, beim Bundesministerium am 14. Oktober 2020. Es ist auch erfasst worden – es hat also ein Erfassungskennzeichen – und ist dann handschriftlich, von der Poststelle wahrscheinlich, verfügt worden an L 10. Das heißt, es würde dann quasi von der Poststelle in den Ministerbereich, Leitungsbereich – L ist Leitung. Und würde dann dort quasi weiterleitet werden. In dem Schreiben wird Bezug genommen auf ein Telefongespräch zwischen Frau Schreyer und dem Amtsvorgänger. Wir haben auch noch mal recherchiert, ob wir Informationen darüber haben, dass dieses Telefongespräch stattgefunden hat. Da gibt es einen Hinweis eines Mitarbeiters, eine E-Mail vom 6. Oktober. Das ist quasi der Tag vor dem Schreiben. Das Schreiben stammt vom 7. Oktober. Es gibt eine E-Mail eines Mitarbeiters, nein, einer Mitarbeiterin, Entschuldigung, an das Ministerbüro. Da steht: Bezug nehmend auf den heutigen Austausch zwischen Bundesminister Scheuer und Staatsministerin Schreyer, leiten wir Ihnen die Anlage weiter. Die Anlage dieser E-Mail ist dann dieses Thema: zweite S-Bahn-Stammstrecke München, Vorstellung Gesamtterminplan. Das ist dann auch das, was als Anlage in diesem Schreiben dabei war. Also: Frau Schreyer hat am 7. ein Schreiben mit der Anlage abgeschickt. Die Anlage ist vorab schon dem Ministerium zugeteilt worden, um das Gespräch am 6. zwischen Frau Schreyer und Herrn Scheuer vorzubereiten.“

Auch die Zeugin Schreyer hat angegeben, dass der Zeuge Scheuer auf das Schreiben reagiert habe (s.o.), was notwendigerweise dessen Kenntnisnahme voraussetzt.

Es ist im Übrigen auch unwahrscheinlich, dass ein Schreiben einer Landesverkehrsministerin an den Bundesverkehrsminister zwar beim Ministerium einget, dort aber nie bearbeitet und dem Empfänger gar nicht erst vorgelegt wird.

1.2.2. Spitzengespräch am 22.10.2020: Scheuer ist eingeplant, aber angeblich ahnungslos

Bereits am 5.10.2020 hat ein Treffen in Nürnberg stattgefunden, bei dem der Zeuge Scheuer anwesend, aber inhaltlich nicht eingebunden war. Im Vorfeld wurde ein Gespräch zwischen dem Zeugen Söder, der Zeugin Schreyer und ihm angekündigt, welches aber in der Form nicht stattfand (s.o.).

Das Bundesministerium hat den Bundesminister für das geplante Spitzengespräch am 22.10.2020 in München akribisch vorbereitet und entsprechend Hintergrundinformationen zusammengetragen

³⁶ Protokoll vom 22.5.2023, S. 20 – Zeuge Scheuer.

³⁷ Protokoll vom 22.5.2023, S. 57 – Zeuge Scheuer.

(s.o.). Der Zeuge Scheuer will davon erst 2022 aus dem Internet erfahren haben, genauso wie ihm bis dahin nichts über Verzögerungen und Kostensteigerungen bekannt gewesen sein soll. Mit ihm habe es nie einen Austausch zur zweiten Stammstrecke gegeben.³⁸

Es ist völlig fernliegend, dass das Bundesministerium ein Spitzengespräch für den Minister vorbereitet, ohne dass dieser von der Thematik irgendeine Kenntnis hat.

1.2.3. Gespräch am 30.11.2020 in der Staatskanzlei: Absprache der „dilatorischen“ Linie

Am 30.11.2020 sollte Ministerpräsident Dr. Söder einen Termin mit Andreas Scheuer in der Staatskanzlei wahrnehmen, bei dem es auch um die zweite Stammstrecke gehen sollte. Dieses Gespräch mit Andreas Scheuer hat auch stattgefunden und jedenfalls Staatsminister Dr. Florian Herrmann hat daran teilgenommen. Das Ergebnis wird in einer internen Mail der Staatskanzlei vom 1.12.2020 wie folgt beschrieben: „Man war sich einig, dass MPr sich zu dem Thema nicht äußern sollte, man will das Ganze „dilatorisch“ behandeln bis nach der Bundestagswahl.“³⁹

Diese Gesprächsnotiz belegt nicht nur, dass der Zeuge Dr. Söder von der „dilatorischen“ Handhabung wusste, sondern auch, dass diese mit Bundesminister Scheuer abgesprochen war. Auffallend ist, dass das Bundesministerium keine Kenntnis von diesem Termin hat. Entsprechende Unterlagen konnten daher nicht vorgelegt werden. Dieser Termin wurde demnach über die „CSU-Schiene“ vereinbart, ohne dass die zuständigen Ministerien überhaupt informiert waren.

Nach diesem Gespräch verliert sich die Spur des Zeugen Scheuer in den Akten. Seitens der Behörden wird nur immer wieder darauf hingewiesen, dass der Bundesverkehrsminister ein Spitzengespräch ablehne.

1.2.4. Einordnung des Zeugen Scheuer

Gegen den Zeugen Scheuer läuft ein Ermittlungsverfahren wegen uneidlicher Falschaussage bei der Staatsanwaltschaft Berlin. Ihm wird vorgeworfen, gegenüber dem Maut-Untersuchungsausschuss des Bundestages falsch ausgesagt zu haben.

Der Zeuge Scheuer hat den Untersuchungsausschuss „Stammstrecke“ offensichtlich mit der Unwahrheit bedient.

Bundesminister Wissing hat die Behauptung, der Brief von Staatsministerin Schreyer habe die Leitungsebene des Ministeriums nicht erreicht, bereits widerlegt. Es ist auch belegt, dass die Anlage des Briefes vorab das Ministerbüro erreicht hat.

³⁸ Protokoll vom 22.5.2023, S. 6 – Zeuge Scheuer.

³⁹ Süddeutsche Zeitung vom 19.6.2023 („Geheimakte bringt Söder in Erklärungsnot“)

Aber auch die Tatsachenaussagen des Zeugen MdB Scheuer, es habe keinen Austausch mit der Staatsregierung zur zweiten Stammstrecke gegeben und er habe keine Kenntnis über die „dilatorische Linie“ der Staatskanzlei, sind falsch.

Beide Aussagen werden durch o.g. Email der Staatskanzlei, in der über eine Besprechung zwischen dem damaligen Bundesminister Scheuer und Staatsminister Dr. Florian Herrmann berichtet wird, eindeutig widerlegt. Aus dieser Email ergibt sich, dass es am 30.11.2020 ein Gespräch zwischen dem damaligen Bundesminister Scheuer und dem Staatskanzleiminister gegeben hat, bei dem auch über die 2. Stammstrecke gesprochen wurde. Daraus ergibt sich ferner, dass der Zeuge Scheuer bereits zum damaligen Zeitpunkt wusste – und vermutlich dies sogar mit initiiert hat - , dass die Stammstrecke dilatorisch behandelt werden sollte. Zudem ergibt sich daraus, dass der Zeuge Scheuer Kenntnis über die Verzögerungen hatte. Erstaunlich ist, dass das Bundesverkehrsministerium keine Kenntnis von diesem Treffen hat. Akten hierzu wurden aufgrund des Beiziehungsbeschlusses nicht vorgelegt. Es liegt damit auf der Hand, dass das Treffen über die „CSU-Schiene“ geplant wurde, um die weitere Vorgehensweise aus parteipolitischer Perspektive zu besprechen.

Es ist damit belegt, dass Bundesverkehrsminister Scheuer die Fakten gekannt haben muss und ganz bewusst untätig blieb. Trotz vieler Danksagungen seitens der CSU-Fraktion während der Vernehmung wird dies sogar im Abschlussbericht der Regierungsfractionen festgestellt. Sein Ministerium hatte für den 22.10.2020 ein Spitzengespräch mit seiner Beteiligung geplant, das kurzfristig abgesagt wurde. Auch weitere geplante Gespräche zwischen ihm und Staatsministerin Schreyer wurden kurzfristig – durch seinen Referenten - abgesagt. Das von der Staatsministerin Schreyer gewünschte Spitzengespräch kam nie zustande, erst im Sommer 2022 wurden die Zahlen der Baubegleitung veröffentlicht. In etlichen Vermerken wird darauf hingewiesen, dass der Zeuge Scheuer ein Spitzengespräch ablehnt.

Im Einzelnen sind folgende Aussagen des Zeugen Scheuer objektiv falsch:

• **zum Austausch mit dem Bundesministerium**

Die Frage 2.1. des Fragenkatalogs lautet wie folgt:

„2.1 Gab es seitens der Staatskanzlei und/oder der zuständigen Staatsministerien einen Austausch mit dem damaligen Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur über mögliche Kostensteigerungen beim Bau und / oder über Verzögerungen der Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke München? Falls ja, wann und mit welchem Inhalt?“

Hierauf hat der Zeuge MdB Scheuer geantwortet:

„Zu 2.1 ist die Antwort: mit mir nicht.“⁴⁰

In Wahrheit hat er sich dazu am 30.11.2020 mit Dr. Florian Herrmann ausgetauscht.

• **dilatorische Linie**

Die Frage des Vorsitzenden in Bezug auf C.2.1. lautete wie folgt:

„Derzeitige politische Linie StK sieht demgegenüber „dilatorische Behandlung“ bis nach der Bundestagswahl vor. Ist Ihnen das bekannt, oder sind Sie in die Tiefen, Höhen der Staatskanzlei, insoweit jedenfalls, nicht vorgedrungen?“

Hierauf hat der Zeuge MdB Scheuer geantwortet:

„Ich kenne weder den Herrn Beier noch seine Ausarbeitungen. Diese Sichtweise ist zu mir nicht vorgedrungen.“⁴¹

Diese Antwort ist unrichtig. Die Sichtweise „dilatorische Behandlung bis nach der Bundestagswahl“ ist jedenfalls beim Gespräch am 30.11.2020 zu ihm vorgedrungen.

• **Kenntnis von Verzögerungen**

Die Frage des Vorsitzenden in Bezug auf C.2.1. lautete wie folgt:

„Es geht darum, wann Sie das erste Mal Kenntnis erlangt haben. Es ist jetzt nicht völlig ungewöhnlich, dass ein Bundesminister vor der Öffentlichkeit Kenntnis erlangt. (...) Das ist eine Ja-Nein-Frage. Sie hatten keine Kenntnis?“

Hierauf hat der Zeuge MdB Scheuer geantwortet:

„Nein.“⁴²

Diese Antwort ist ebenfalls falsch. Laut o.g. Gesprächsnotiz hat der Bundesminister Scheuer selbst am 30.11.2020 über seine Kenntnis, dass die Bahn die Verzögerung um 6 Jahre noch nicht offiziell und endgültig bestätigt habe, berichtet.

Die Beweisaufnahme hat damit ergeben, dass die Zeugen Scheuer und Dr. Söder – ohne Kenntnis der Zeugin Schreyer – zu Lasten des Freistaats zusammengewirkt und vereinbart haben, die zweite Stammstrecke „dilatorisch“, also verzögernd, zu behandeln. Ob der Zeuge Dr. Söder, CSU-Parteivorsitzender, dies direkt mit dem Zeugen Scheuer, damals CSU-Vorsitzender in Niederbayern, vereinbart hat oder dies über den Zeugen Dr. Herrmann erfolgte, spielt keine Rolle. Vermutlich gingen

⁴⁰ Protokoll vom 22.5.2023, S. 6 – Zeuge Scheuer.

⁴¹ Protokoll vom 22.5.2023, S. 17 – Zeuge Scheuer.

⁴² Protokoll vom 22.5.2023, S. 73 – Zeuge Scheuer.

dem vermerkten Gespräch in der Staatskanzlei ohnehin informelle Absprachen voraus. Hintergrund waren die Kanzlerkandidaten-Ambitionen des Zeugen Dr. Söder und die Bundestagswahl 2021.

1.3. Das Agieren von Markus Söder – aus persönlichem Ehrgeiz ein Desaster verursacht

Ministerpräsident Dr. Söder hat das Desaster zu verantworten. Ausflüchte und der Versuch, die Verantwortung wegzuschieben, verfangen nicht. Eine aktive Handhabung hätte die Katastrophe jedenfalls begrenzt. Der Zeuge Dr. Söder hat dies abgelehnt, weil er seine persönlichen Karriereziele gefährdet sah.

1.3.1. Söders „dilatorische Linie“: dilettantisch und zum Schaden Bayerns

Der Ministerpräsident hat die Untätigkeit von 2020 bis 2022 zu verantworten. Er war nachweislich informiert und unternahm nichts. Seine Erklärungsversuche wirken konstruiert.

Wie gesehen wurde der Zeuge Dr. Söder spätestens mit Schreiben vom 26.6.2020 über das sich anbahnende „Desaster“ informiert. Eine sofortige Einbestellung der DB hat er dennoch abgelehnt. Der Zeugin Schreyer hat er ein Spitzengespräch zugesagt, das es nie gegeben hat. Sein Hinweis, sie möge sich an Andreas Scheuer wenden, führte nur dazu, dass Andreas Scheuer die bayerische Verkehrsministerin abkanzelte. Die für ihn vorbereitete Besprechung mit dem Zeugen Scheuer in der Staatskanzlei am 30.11.2020 belegt, dass beide von der Verzögerungstaktik wussten und diese abgesprochen hatten.

Ausweislich einer Email aus dem Verkehrsministerium vom 16.12.2020 gab es nach einer umfassenden Befassung in der Staatskanzlei folgende Vorgabe:

„Innerhalb der StK hat eine umfassende Befassung und Abstimmung der Thematik stattgefunden. Auch die Risiken einer Verzögerung der Klärung durch ein Spitzengespräch wurden in den dortigen Überlegungen berücksichtigt. (...)“

Neue Maßgabe der StK ist nun, die DB bis auf Weiteres nicht mehr zu drängen, insbesondere auch nicht mehr auf ein Spitzengespräch zu insistieren. Nachfragen sollten reaktiv und dilatorisch behandelt werden.“⁴³

Es ist klar, dass „eine umfassende Befassung und Abstimmung“ innerhalb der Staatskanzlei den Ministerpräsidenten, der die Verantwortung trägt, einschließt. Es ist fernliegend, dass bei einem Milliardenprojekt eine solche Maßgabe aus der Staatskanzlei ohne dessen Kenntnis bzw. Billigung herausgegeben würde. Der Zeuge Schütz, vormals Amtschef im Verkehrsministerium, hatte zwar auch vernommen, dass Söder „nur noch Corona macht“⁴⁴, kannte aber die „dilatorische Linie“ der Staatskanzlei und ordnet sie klar dem Zeugen Dr. Söder zu:

⁴³ Akte Nr. 504; Protokoll vom 21.4.2023, S. 107 – Zeuge Röhrig.

⁴⁴ Protokoll vom 15.5.2023, S. 20 – Zeuge Schütz.

„Also die Staatskanzlei ist – wenn man so will – das Büro des Ministerpräsidenten und er bestimmt halt die Richtlinie der Politik. Insofern ist das nicht unsere vorgesetzte Behörde als solche, aber die Staatskanzlei gibt da schon Marschrichtungen vor, der die Häuser dann zu folgen haben.“⁴⁵

Diese von der Staatskanzlei vorgegebene, zwischen den Zeugen Söder, Scheuer und Dr. Herrmann vereinbarte, verzögernde Linie durchzieht sich in der Folge durch etliche Vermerke der Staatskanzlei. Sie wird als gegeben vorausgesetzt. Beispielhaft ist der Vermerk vom 23.12.2020, der auch eine Reaktion auf ein Schreiben des Münchner Oberbürgermeisters ist, der Transparenz einfordert, zu zitieren:

„Bewertung StK:

- Verzögerung./ Kostensteigerung bei 2. Stammstrecke kein Gewinnerthema im Wahlkampf; dies dürfte auch für OB Reiter gelten (LHM forderte 2019 Planänderungen).
- Unwägbar ist,-ob / wie Thema im Wahlkampf von der Presse gespielt wird . (...)
- Derzeitige politische Linie StK sieht demgegenüber „dilatorische Behandlung“ bis nach der Bundestagswahl vor.
- Probleme bei 2. Stammstrecke dürften unabhängig von einer Zeitschiene stets der Staatsregierung angelastet werden (ggf. über den „Umweg“ CSU-Bundesminister Scheuer).“⁴⁶

Diese Bewertung der Staatskanzlei ist rein parteipolitisch motiviert; der Wahlkampf und welche Themen dort eine Rolle spielen ist nicht Sache der Staatskanzlei, so dass hier offen gegen die parteipolitische Neutralitätspflicht verstoßen wurde. Gleichzeitig erklärt diese Haltung eindeutig, welche Motivation hinter der „dilatorischen Linie“ stand: Markus Söder hatte Angst, dass ihm das Öffentlichwerden des Desasters bei seinen Kanzlerkandidatur-Ambitionen und der CSU im Bundestagswahlkampf schadet. Das ist auch nachvollziehbar, da man sich angesichts dieser Katastrophe kaum als „Macher“ präsentieren kann und auch das Berlin-Bashing nicht funktioniert, wenn man selbst für ein Milliardengrab verantwortlich ist.

Der Vermerk, der noch am selben Tag an das Büro des Ministerpräsidenten gemailt wurde, wendet sich gegen den Vorschlag des Verkehrsministeriums, ein zügiges Spitzengespräch einzuberufen und wägt dabei wie folgt ab:

„Aktive Behandlung des Themas:

o Pro:

Staatsregierung tritt als „Treiber“ des Projekts auf,

Einflussmöglichkeiten des Freistaats auf jetzige Bundesregierung,

keine weiteren Verzögerungen und Kostensteigerungen durch bloßen weiteren Zeitablauf,

o Contra:

⁴⁵ Protokoll vom 15.5.2023, S. 20 – Zeuge Schütz.

⁴⁶ Akte Nr. 18

Gefahr eines Dauerthemas im Wahlkampf,

kein Gewinnerthema, egal ob aktive oder reaktive Behandlung (Opposition: „Haben es immer gewusst, dass Projekt nichts taugt“).

• Reaktive Behandlung des Themas:

o **Pro:**

Thema wird nur wahlkampfrelevant, wenn Opposition sich davon Nutzen erhofft (könnte z.B. bei SPD fraglich sein, weil LHM Einfluss auf Planung genommen hat),

Planbarkeit einer Kommunikationsstrategie für den Ernstfall

o **Contra:**

Unwägbarkeiten des Wahlkampfes“

Die Entscheidung für eine weitere reaktive Behandlung war eine Entscheidung gegen die Interessen des Freistaats Bayern. Sie war rein parteipolitisch motiviert und eine Entscheidung dieser Tragweite konnte nur vom Ministerpräsidenten gefällt werden. Die Staatskanzlei geht selbst davon aus, dass es „keine weiteren Verzögerungen und Kostensteigerungen durch bloßen Zeitablauf“ bei einer aktiven Behandlung geben würde und hat sich dennoch dagegen entschieden. Sie hat dies getan, weil es „kein Gewinnerthema“ sei und die „Gefahr eines Dauerthemas im Wahlkampf“ bestehe – beides völlig unzulässige, parteipolitische Erwägungen.

Die Beweisaufnahme hat ergeben, dass diese „dilatorische Linie“ das ganze Jahr 2021 galt. Erst im Jahr 2022 – also nach der Bundestagswahl und nachdem in Berlin eine neue Regierung im Amt war – entfaltete die Staatsregierung wieder Aktivitäten. Es ist bekannt, dass Markus Söder Kanzlerkandidat der Union werden wollte. Seine Behauptung, davon hätte er 2020 nichts gewusst, ist unglaubhaft. Es liegt auf der Hand, dass die Veröffentlichung der bekannten Zahlen diesen Ambitionen geschadet hätte. Auch nachdem der Kandidatentraum ausgeträumt war, hätte die Veröffentlichung dem Bundestagswahlergebnis der CSU massiv geschadet. Sobald die Ampel-Regierung im Amt war, wurde die Staatsregierung plötzlich aktiv und hat die dilatorische Linie aufgegeben. Eine andere logische Erklärung für das Verhalten der Staatskanzlei ist nicht möglich.

Die Erklärungsversuche des Zeugen Dr. Söder, der große Erinnerungslücken hatte, wirken teilweise grotesk: „Kann gar nicht die Linie sein.“ Er wisse gar nicht, welchen Wahlkampf man meine. Ein Zusammenhang mit Kanzlerkandidaturen sei „Quatsch“, zu dem Zeitpunkt habe er sich das gar nicht vorstellen können.⁴⁷ Auf die Frage, ob er die Anweisung einer dilatorischen Behandlung gegeben habe, wick der Zeuge mit einer Gegenfrage aus, die seine Glaubwürdigkeit weiter in Zweifel zieht: „Was ist „dilatorisch“ eigentlich?“⁴⁸ Der Zeuge Söder ist gelernter Jurist und müsste daher von der dilatorischen Einrede gehört haben, im Übrigen haben alle größere Medien Anfang 2023 über die „dilatorische Behandlung“ berichtet und sie wurde sogar in Anwesenheit des Zeugen in der Nockherberg-Fastenpredigt behandelt. Es ist ohnehin völlig realitätsfern, anzunehmen, dass die Staatskanzlei über

⁴⁷ Protokoll vom 15.6.2023, S. 43 – Zeuge Dr. Söder.

⁴⁸ Protokoll vom 15.6.2023, S. 42 – Zeuge Dr. Söder.

Jahre eine reaktive Behandlung bei einem Milliarden-Projekt des Freistaats vorschreibt, ohne dass der Ministerpräsident dies absegnet bzw. vorgibt.

Der Zeuge Dr. Söder hat es aus egoistischen parteipolitischen Motiven heraus unterlassen, den von Staatsministerin Schreyer geforderten Bahngipfel einzuberufen. Er hat gemeinsam mit dem Zeugen Scheuer sämtliche Lösungsansätze torpediert. Er hat den Interessen des Freistaats damit geschadet. Auch die Ausrede, man habe keine „belastbaren Zahlen“ gehabt, greift nicht. Die Zahlen der Baubegleitung waren belastbar – sie wurden ja auch im Sommer 2022 veröffentlicht – und auch seitens der DB lagen entsprechende Zahlen vor. Ein Spitzengespräch hätte hier ohnehin für Klarheit gesorgt.

Sein Vorgänger als Ministerpräsident hat mehrfach betont, dass das Projekt bei ihm Chefsache war, er sich monatlich hat im Kabinett berichten lassen und er von der Bahn auch bekommen hat, was er wollte:

„Ich habe das, was ich wollte, zwar nicht immer sofort bekommen. Aber wenn der Bahngipfel stattgefunden hat, war das so vorbereitet, dass wir belastbare Zahlen hatten. Darum habe ich ja gesagt: Solche Großprojekte mit vier Beteiligten plus Eisenbahn-Bundesamt waren bei mir jedenfalls Richtlinienkompetenz und Chefsache. Ich weiß nicht, ob der Herr Lutz käme, wenn irgendein Ressortminister aus Bayern einlädt.“⁴⁹

Eine dilatorische Handhabung – wie die seines Nachfolgers – lehnt er aus Überzeugung ab:

„Das hat meiner inneren Einstellung zur Politik einfach widersprochen, weil meine Einstellung war immer: Wenn etwas ansteht, muss man es vorantreiben und entscheiden.“⁵⁰

Die vielen Ausflüchte der Staatsregierung kommentierte er auf Vorhalt seitens der CSU ebenso klar und nachvollziehbar:

„Wissen Sie, so sporadisch verfolgt man ja auch die Diskussion hier. Einer sagt: Ich habe mich nicht damit beschäftigt. – Ein anderer sagt: Ich erinnere mich nicht mehr. – Der Dritte sagt: Ich bin nicht rechtzeitig informiert worden. – Dann überlege ich mir: Wie denkt die Bevölkerung? Es ist doch relativ einfach, wenn ich mir das überhaupt erlauben darf vor einem Parlamentsgremium: Bis 2016 war alles klar. Wenn danach Zeitverzögerungen oder Kostensteigerungen eingetreten sind, kann man doch der Bevölkerung sagen: Folgendes war die Ursache, und deshalb haben wir die Konsequenz. – Das ist relativ einfach. Bei so einem Riesenprojekt stehe ich doch dazu. Jetzt sitzen die Fahrgäste, die Pendler in der Früh in der U-Bahn und lesen, dass der eine sagt: Ach, das war die Sache der Bahn. – Der andere sagt: Ich bin nicht rechtzeitig informiert gewesen. Ich habe eigentlich nie eine gescheite Information bekommen. – Der Dritte sagt: Oh, Erinnerung? – Seien Sie mir nicht böse, Herr Vizevorsitzender, das ist nicht meine Vorstellung von Politik.“⁵¹

1.3.2. Nach der Bundestagswahl: plötzlich soll die Ampel schuld sein

⁴⁹ Protokoll vom 12.6.2023, S. 136 – Zeuge Seehofer.

⁵⁰ Protokoll vom 12.6.2023, S. 166 – Zeuge Seehofer.

⁵¹ Protokoll vom 12.6.2023, S. 137 – Zeuge Seehofer.

Der Freistaat Bayern ist Auftraggeber des Projekts. Nachdem der Zeuge Dr. Söder zwei Jahre lang „reaktiv“ war, löste die Bildung der neuen Regierung plötzlich Aktivitäten in der Staatskanzlei aus. Staatsministerin Schreyer wurde unterdessen durch Staatsminister Bernreiter ersetzt. Am 18.2.2022 telefonierten Amtschefin Gernbauer und DB-Vorstand Pofalla erneut zur zweiten Stammstrecke.

In den Hintergrundinformationen der Staatskanzlei zu diesem Gespräch findet sich folgender Hinweis:

„in interner Kommunikation der DB-Projektbeteiligten besteht Befürchtung, dass Freistaat (StK) das Thema Kostensteigerung und Bauverzögerungen nicht jetzt, sondern erst im Herbst behandelt werden sollte. Zudem eile die Kommunikation nicht, sondern erst im Sommer oder noch später. Dies gefalle den DB-Projektbeteiligten nicht.“⁵²

Der Zeuge Pofalla hat gegenüber der Staatskanzlei dabei klare Angaben gemacht:

„Laut vertraulicher Information von Herrn Pofalla an AC im Februar 2022 soll sich das Projekt weiter verzögern und erheblich verteuern wonach

Inbetriebnahme erst im Jahr 2036

Kosten in Höhe von 6 Mrd. Euro“⁵³

Nun erst informierte der Zeuge Dr. Söder den Zeugen Lutz mit Schreiben vom 22.3.2022 wie folgt:

„Im September 2020 hat die DB gegenüber dem Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr mitgeteilt, dass sich die Inbetriebnahme verzögern und das Projekt verteuern werde.“⁵⁴

Da wegen der Kostensteigerungen im Juli 2022 ein Baustopp drohte wollte die Staatsregierung nun den Bundesverkehrsminister an Bord haben. Allerdings planten die Zeugen Dr. Söder und Bernreiter, die Gelegenheit zu nutzen und dem Bund die Schuld in die Schuhe zu schieben, obwohl es sich um ein Projekt des Freistaats handelt.

Obwohl das Gespräch am 30.6.2022 als Kennenlerngespräch vereinbart war, wurde versucht, das Desaster bei der zweiten Stammstrecke zu thematisieren, so dass der Bundesminister dies öffentlich hätte rechtfertigen müssen. In einem Vermerk der Staatskanzlei vom 18.5.2022, abgezeichnet auch von Florian Herrmann heißt es hierzu:

„Dem Vernehmen nach sieht das BDMV den vereinbarten Termin am 30.6.2022 als reines Kennenlerngespräch an, bei dem keine entscheidenden Abstimmungen zur 2. Stammstrecke zu treffen seien.“ Herr Wissing hat uns das bestätigt. Handschriftlich steht am Ende des Vermerks: „Termin bleibt Antrittsbesuch (kein Gipfel).“⁵⁵

Mit solchen Taschenspielertricks zu agieren ist mehr als unseriös. Schon im Vorfeld war die Marschrichtung laut Vermerk der Staatskanzlei vom 18.5.2022 klar: „Es darf nichts am Freistaat hängen bleiben.“⁵⁶ Dass man jahrelang Fakten vertuscht, gemeinsam mit dem CSU-Bundesverkehrsminister,

⁵² Akte Nr. 126a

⁵³ Akte Nr. 38

⁵⁴ Akte Nr. 38, S. 14

⁵⁵ Akte Nr. 41. S.8

⁵⁶ Akte Nr. 41

dann aber den neuen Bundesverkehrsminister kurz nach Amtsantritt sofort in Mithaftung nehmen will, ohne ihn darüber zu informieren, zeugt von politischer Instinktlosigkeit. Die substanzlosen Anwürfe gegen den amtierenden Bundesverkehrsminister im CSU-Bericht sprechen insoweit Bände.

Außer dem Versuch, der Bundesregierung die Schuld zuzuschreiben oder die Bahn als allein Verantwortliche darzustellen, hat der Ministerpräsident inhaltlich nichts unternommen, obwohl er die Schwächen des Vertragsverhältnisses mit der Bahn kennt. Am 29.9.2022 fand ein Gespräch mit der Bahn statt, an dem er und der Zeuge Bernreiter teilgenommen haben. Im entsprechenden Vermerk vom 5.10.2022 hierzu heißt es:

„Hinweis StMB auf künftiges enge Controlling und Herr MPr auf neue unbelastete Leute, die im StMB jetzt zuständig seien.“⁵⁷

Das „enge Controlling“ wird nach Angaben des Zeugen Dr. Söder durch den Unterausschuss zur zweiten Stammstrecke gewährleistet.⁵⁸ Das ist völlig unzureichend.

Der Ministerpräsident hat sein Versagen mit der rhetorischen Frage verteidigt, ob man denn angenommen habe, dass dieses Projekt schneller fertig und billiger werde.⁵⁹ Nein. Die Menschen erwarten aber, dass Zeit- und Kostenpläne eingehalten werden. Sie erwarten Transparenz und Ehrlichkeit. Keine Privatperson kann sich solche Kostenexplosionen erlauben. Die Menschen erwarten, dass Verantwortung übernommen wird. Die Menschen erwarten, dass ein Ministerpräsident die Interessen des Freistaats über seine parteipolitischen Ambitionen stellt.

Selbst der Abschlussbericht der Regierungsfractionen stellt fest, „dass der Ministerpräsident eine politische Konfrontation zunächst vermieden hat. Er hätte auf Basis der heutigen Beurteilung zumindest versuchen können, gegenüber den Bahnvorständen, insbesondere dem vormaligen Infrastrukturvorstand Ronald Pofalla, aber auch gegenüber Bahnchef Dr. Richard Lutz, noch deutlicher einen dem Projekt angemessenen Umgang mit dem Freistaat Bayern einzufordern.“ Ferner wird dort auch das Vertuschen des Desasters gegenüber dem Parlament moniert: „Auch eine Befassung des Bayerischen Landtags wäre aus Sicht des Untersuchungsausschusses notwendig gewesen. Die Informationspolitik der Staatsregierung war hier unzureichend.“

Es ist damit eindeutig belegt, dass Markus Söder die Katastrophe wegen der Bundestagswahl 2021 vertuscht hat; wie die Aussage seines Vorgängers zeigt hätte eine aktive Behandlung Schaden abwenden können.

1.4. Das Agieren von Staatsminister Bernreiter: Hinhalten und Verantwortung verwischen

Zwar hat die zweite Stammstrecke bei Amtsübergabe keine Rolle gespielt, jedoch musste sich der neue Minister dennoch schnell mit ihr befassen: Am 14.3.2022 hat er mit dem Zeugen Pofalla telefoniert.

⁵⁷ Akte Nr. 110a

⁵⁸ Protokoll vom 15.6.2023, S. 136 – Zeuge Dr. Söder.

⁵⁹ Protokoll vom 15.6.2023, S. 7 – Zeuge Dr. Söder.

Das Bauministerium hat noch am selben Tag Amtschefin Gernbauer und Herrn Dr. Biebl, den Büroleiter des Ministerpräsidenten, per Mail informiert. Dort heißt es:

„Pofalla: Deutlich steigende Kosten für Gesamtbau sind klar absehbar bzw. durch das externe Projektcontrolling des Freistaats bestätigt und bilden Grundlage für jetzt initiierte Neuberechnung des Kosten-Nutzenfaktors, der durch das Bundesverkehrsministerium bestätigt werden muss.“

„StM unterstrich, dass bis Spätsommer die Mittel in Bayern nach jetziger Lage aufgebraucht seien, dass ein dadurch zu befürchtender Baustopp beim Projekt auch für den Bund keine Option sein dürfte!“⁶⁰

Damit hat sich der Zeuge Pofalla selbst eindeutig auf die Zahlen der Baubegleitung bezogen und diese offensichtlich für valide gehalten. Dennoch wurden weder Landtag noch Öffentlichkeit informiert.

Am selben Tag sprach der Zeuge Bernreiter auch mit dem Zeugen Dr. Söder über die zweite Stammstrecke, weil ein Baustopp drohte. Im entsprechenden Vermerk der Staatskanzlei wird von Inbetriebnahme 2036 und Kosten in Höhe von 6 Milliarden Euro berichtet.⁶¹ Dennoch hat sich der Zeuge Bernreiter im Plenum des Bayerischen Landtags anders geäußert:

„Es gibt leider erhebliche Zweifel, dass die Bahn den Zeit- und Kostenplan einhalten kann.“⁶²

Zu diesem Zeitpunkt gab es keine Zweifel mehr, ob der Zeit- und Kostenplan eingehalten wird; das stand bereits fest und der Zeuge Bernreiter wusste dies.

Während die Opposition also nach wie vor im Dunkeln gelassen wurde, wurden die Regierungsfraktionen über das Desaster informiert. Am 27.4.2022 forderte die CSU-Fraktion beim Verkehrsministerium eine Vorbereitung für ein Treffen „zwischen MP, weiteren StM und FV“ (Fraktionsvorsitzender Kreuzer) angefordert. Diese Informationen wurden am 2.5.2022 per Email von der stellvertretenden Landtagsbeauftragten an die CSU-Fraktion übersandt. Darin wird über den drohenden Baustopp informiert und es heißt u.a.:

„Freistaat hat im Jahr 2019 eine externe Baubegleitung installiert, die sich seitdem ein unabhängiges Bild des Projektablaufs macht. Baubegleitung schätzt die Gesamtkosten der 2. Stammstrecke aktuell auf ca. 7,2 Mrd. Euro (Preisstand 2021, inkl. Risiken).“⁶³

Nachdem diese Information bei der CSU-Fraktion keine überraschte Reaktion auslöste, waren die Fakten dort offensichtlich bereits bekannt. Nach Angabe des Zeugen Bernreiter war auch die FW-Fraktion entsprechend informiert.⁶⁴

Es ist schlicht unzulässig und widerspricht dem verfassungsmäßigen Informationsanspruch aller Abgeordneten, wenn die Staatsregierung ausschließlich die Regierungsfraktionen über solche Fakten informiert. Alle Abgeordneten sind mit den gleichen Rechten ausgestattet. Da der Staatsregierung

⁶⁰ Akte Nr. 469

⁶¹ Akte Nr. 38

⁶² Plenarprotokoll vom 6.4.2022, S. 148

⁶³ Akte Nr. 524

⁶⁴ Protokoll vom 12.6.2023, S. 47 – Zeuge Bernreiter.

Zahlen vorgelegen haben, über die sie Abgeordnete der Regierungsfractionen informiert hat, hätte sie zwingend alle Abgeordneten informieren müssen.

Statt seiner Verpflichtung nachzukommen, den Landtag zu informieren, hat der Zeuge Bernreiter verzweifelt versucht, den Bund in Mithaftung zu nehmen, obwohl es sich um ein Projekt des Freistaats handelt. Nachdem Bundesminister Dr. Wissing das Gespräch am 30.6.2022 absagte, weil er das Spiel durchschaute, äußerte der Zeuge Bernreiter öffentlich: „Herr Wissing kneift.“ Diese Äußerung war nicht nur unangemessen, sondern erfolgte auch völlig ins Blaue. Der Zeuge Bernreiter musste nämlich einräumen, dass er die Einladung gar nicht kannte.⁶⁵

Letztlich hat der Zeuge Bernreiter am selben Tag dann doch die Zahlen der Baubegleitung vorgestellt. Ein Grund, warum dies erst am 30.6.2022 möglich gewesen sein sollte, ist nicht ersichtlich. Es handelt sich um Zahlen des Freistaats, der Auftraggeber des Projekts ist.

2. Entscheidung und Finanzierung der 2. S-Bahn-Stammstrecke auf tönernen Beinen

Am 25.10.2016 wurde die wesentliche Entscheidung zur Realisierung der 2. S-Bahn-Stammstrecke besiegelt, indem der damalige Bundesminister Dobrindt und frühere Ministerpräsidenten Seehofer eine Realisierungsvereinbarung unterzeichneten, die eine 60-prozentige Finanzierung der förderfähigen Kosten durch den Bund vorsah. Der Kostenrahmen des Projekts lag zum damaligen Zeitpunkt bei 3,178 Milliarden Euro (ohne Risiken) bzw. 3,84 Milliarden Euro (mit Risiken). Die Aufteilung der entsprechenden Kosten wird in der untenstehenden Abbildung ersichtlich.



Quelle: [Kosten und Finanzierung - 2. Stammstrecke München \(stammstrecke-muenchen.de\)](https://www.stammstrecke-muenchen.de)

Im Dezember 2016 erklärte der Freistaat Bayern gegenüber der Deutschen Bahn die Gesamtfinanzierung zu sichern, wodurch die Realisierung der 2. S-Bahn-Stammstrecke final besiegelt wurde.

⁶⁵ Protokoll vom 12.6.2023, S. 48 – Zeuge Bernreiter.

Nach Aussage des damaligen Amtschefs handelte es sich hierbei um einen entscheidenden Akt, da der Freistaat hiermit die Verantwortlichkeit und „im Notfall alle Kosten übernimmt“. ⁶⁶ Der Freistaat ist damit verpflichtet, sämtliche Kosten – egal in welcher Höhe und unabhängig vom Haushalt – zu übernehmen, selbst wenn die Bundesfinanzierung wegfällt. ⁶⁷

Weitreichende Details, wie das Verfahren sei, sollte es zu deutlichen Kostenmehrungen (über den Risikopuffer hinaus) kommen oder sollte im Laufe des Projekts eine aktualisierte Nutzen-Kosten-Untersuchung negativ ausfallen, wurden zwischen den Projektverantwortlichen zum damaligen Zeitpunkt sträflich außer Acht gelassen. Ebenso wenig wurde ein Controlling des Projekts vereinbart. Der ORH kritisiert zu Recht die mangelnden Einflussnahmemöglichkeiten des Freistaats. ⁶⁸

2.1. Kostensicherheit durch Plausibilisierung der Kostenermittlung im Jahr 2015

Zu Wahrung der Kostensicherheit hat die damalige Oberste Baubehörde im August 2015 eine Arbeitsgruppe aus verschiedenen Fachexperten mit einer Plausibilitätskontrolle beauftragt. Die Arbeitsgruppe setzte sich aus sechs Personen zusammen. Mitglieder dieser Arbeitsgruppe waren drei Mitarbeiter der Autobahndirektion Südbayern, der Ordinarius für Massivbau an der Technischen Universität München und Vertreter des Ingenieurbüros Büchting + Streit, ein Vertreter des Ingenieurbüros EDR sowie ein Vertreter des Bayerischen Bauindustrieverbandes.

In ihrem Abschlussbericht der Arbeitsgruppe zur Plausibilisierung der Sachgerechten Kostenermittlung der DB Netz AG heißt es, dass die von der DB prognostizierten Kosten als plausibel und angemessen anzusehen seien.

Diese Einschätzung wurde allerdings im Jahr 2021 durch die Fachabteilung des StMB widerrufen, indem man „unrealistisch niedrige Ursprungskosten aus dem Jahr 2016“ als einer der Ursachen für die massiven Kostensteigerungen nannte. ⁶⁹

2.2. Nutzen-Kosten Untersuchungen (NKU) der 2. S-Bahn-Stammstrecke nicht tragfähig

Die sogenannte Standardisierte Bewertung ist eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, um über die Förderfähigkeit eines Projekts im Rahmen der Finanzhilfen des Bundes-Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) zu entscheiden. Nach Angaben des Bundesverkehrsministers darf der Bund „immer nur dann fördern, wenn das Nutzen-Kosten-Verhältnis stimmt“. ⁷⁰ Sofern das Ergebnis im Rahmen der Nutzen-Kosten-Untersuchung positiv ist, d.h. einen Wert über 1 annimmt, unterstützt der Bund. Im Jahr 2016 waren maximal 60 Prozent der förderfähigen Kosten möglich.

⁶⁶ Protokoll vom 15.5.2023, S. 3 – Zeuge Schütz.

⁶⁷ Akte Nr. 377, S. 29

⁶⁸ Protokoll vom 8.5.2023, S. 114 – Zeuge Kutzner.

⁶⁹ Akte Nr. 437

⁷⁰ Protokoll vom 22.5.2023, S. 77 – Zeuge Dr. Wissing.

Zur Ermittlung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV) hat im Jahr 2016 die damalige Oberste Baubehörde im Namen des Freistaats Bayern den Auftrag an das Unternehmen Intraplan vergeben, die als Grundlage für die Durchfinanzierungserklärung des Freistaats maßgebend für die Finanzierung der 2. S-Bahn-Stammstrecke war (vgl. 1.2.1).

Im Jahr 2022 hatte eine Aktualisierung des NKV zu erfolgen (vgl. 1.2.2).

2.2.1. NKU 2016: Ermessensspielraum bei der Ermittlung mit fleißiger Unterstützung des Auftraggebers

Die NKU aus dem Jahr 2016 ergab einen Wert von 1,05. Dadurch wurde der Grundstein über die Finanzierung der 2. S-Bahn-Stammstrecke gelegt. Allerdings ist die Ermittlung des Wertes kritisch zu beleuchten. So gab der zuständige Mitarbeiter der Firma Intraplan an, dass die Ermittlung „unter Begleitung des Auftraggebers“ erfolgt sei.⁷¹ Zudem führte er aus, dass es sich um ein komplexes Bewertungsverfahren handelt, welches sich aus einer Vielzahl unterschiedlicher Parameter zusammensetzt, die aus den unterschiedlichsten Datengrundlagen stammen (u.a. vom Staatsminister). Die abschließende Entscheidung beruhte auf einer Diskussion unter den Teilnehmenden des Arbeitskreises:

„Es wird eine Diskussion durchgeführt, und am Ende führt dann diese Diskussion zu einem Ergebnis, dass diese Grundlagen so verwendet werden können oder dass sie entsprechend angepasst werden müssen. Das ist eine gemeinsame Entscheidung des Arbeitskreises. Wenn es da Dissens gibt zwischen den Vorstellungen zum Beispiel des Auftraggebers oder der Zuwendungsgeber, ist es aus meiner Erfahrung meistens so, dass man die Zuwendungsgeber die Entscheidungsbefugnis haben, oder dass man geneigt ist, eher den Entscheidungen, den Meinungen der Zuwendungsgeber Rechnung zu tragen“.⁷²

Eine Reliabilität kann unter diesen Aspekten so gut wie ausgeschlossen werden. Der genaue Einfluss der Staatsregierung, die Mitglied im projektbegleitenden Arbeitskreis zur Ermittlung der NKU war, konnte nicht ermittelt werden. Allerdings legt das obengenannte Zitat einen gewissen Spielraum bei der Ermittlung des Wertes nahe. Gleichwohl hat die Beweisaufnahme keine Belege für eine gezielte politische Einflussaufnahme auf die Ermittlung der NKU ergeben.

2.2.2. Aktuelle NKU aus dem Jahr 2022: Annahmen und Erhebungszeitpunkt sorgen für einen positiven Wert

Die aktuelle NKU wurde im Jahr 2022 erstellt und ergibt einen Wert von 1,07. Allerdings rechnete man nach Angaben des Zeugen der Fa. Intraplan mit Investitionskosten in Höhe von „etwa 4,16 Milliarden Euro“ und „Preisstand 2016“.⁷³ Wenngleich sich die Kostenermittlung zwischen Gesamtwerteumfang

⁷¹ Protokoll vom 23.3.2023, S. 3 – Zeuge Böttcher.

⁷² aaO, S. 8

⁷³ aaO, S. 28

und der standardisierten Bewertung, unter anderem aufgrund des Anteils von Planungs- und Risikokosten, unterscheiden, so tragen die Annahmen maßgeblich dazu bei, dass die aktuelle NKU weiterhin positiv ist.

Nebst den unrealistisch niedrigen Kostenständen hat die NKU 2022 einer Neukonzeptionierung der Bewertungsmethodik (Namen Version 2016+), die das Bundesverkehrsministerium im Jahr 2022 auf den Weg brachte, einen positiven Wert zu verdanken.

Nebst dem ermittelten Wert an sich, ist der Zeitpunkt der Aktualisierung zu kritisieren. So wurde erst eine erneute NKU in Auftrag gegeben, nachdem sich im Jahr 2022 die Verfahrensmethodik zugunsten von Infrastrukturprojekten verbessert hat. Eigentlich hätte bereits im Jahr 2019 aufgrund der zahlreichen Umplanungen eine erneute NKU auf den Weg gebracht werden müssen. Spätestens jedoch mit Bekanntwerden der ersten massiven Kostensteigerungen im Jahr 2020, als die Baubegleitung bereits Kosten in Höhe von 5,2 Milliarden Euro ermittelte.

In einem internen Vermerk des Bundesverkehrsministeriums in Vorbereitung für ein Gespräch zwischen Bundesminister Scheuer, Ministerpräsident Dr. Söder, Staatsministerin Schreyer, DB-Vorstand Pofalla und Münchens Oberbürgermeister Reiter vom 15.10.2020 heißt es unter dem Punkt BMVI-Positionen:

„· Kostensteigerungen führen dazu, dass hinsichtlich der Förderung im Rahmen des GVFG der Nachweis der Gesamtwirtschaftlichkeit erneut erbracht werden muss. Sollte ein Nachweis der Gesamtwirtschaftlichkeit nicht gelingen, müsste geklärt werden, ob bereits ausgezahlte Bundesfinanzhilfen zurück gefordert werden müssen.

· Da es sich um ein Vorhaben des Freistaates Bayern handelt, ist hier zunächst der Freistaat gefordert eine Bewertung vorzunehmen.“⁷⁴

2.3. Verstöße gegen das Regelwerk - Kritik des Bundesrechnungshofs

Der Bundesrechnungshof kam in seinem Abschlussbericht im Jahr 2018 zu dem Ergebnis, dass die NKU 2016 „nicht tragfähig“ sei, wodurch für das Projekt keine Wirtschaftlichkeit gegeben ist. Der Abschlussbericht ist dem Bundesverkehrsministerium und dem bayerischen Verkehrsministerium zugegangen. In der Sitzung des Untersuchungsausschusses vom 24.03.2023 prangerte ein Zeuge des Bundesrechnungshofs klare Verstöße gegen das Regelwerk der Standardisierten Bewertung an. So kritisiert der Bundesrechnungshof, dass nicht alle Kostenpositionen in die Berechnung eingeflossen seien (z.B. Umsteigebeziehungen am Hauptbahnhof, Risikokosten), wodurch nach Ansicht des Bundesrechnungshofes zufolge eine Förderfähigkeit nicht gegeben war.⁷⁵

Die Beweisaufnahme hat ergeben, dass sich die Akteure mit der Kritik des Bundesrechnungshofes nicht auseinandergesetzt haben. Es wurde allerdings auch darüber diskutiert, ob die standardisierte

⁷⁴ Akte Nr. 690

⁷⁵ Protokoll vom 24.3.2023, S. 29 - Zeuge

Bewertung aufgrund geänderter Rahmenbedingungen im öffentlichen Verkehr und der Bedeutung des Klimaschutzes ohnehin überarbeitet werden muss.⁷⁶

3. Staatsregierung hat ihre Kontrollfunktion als Auftraggeber sträflich vernachlässigt

Die zweite Stammstrecke ist ein Projekt des Freistaats. Entsprechend der föderalen Struktur in Deutschland liegt die Zuständigkeit für Planung, Organisation und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) bei den Ländern und Kommunen. Die 2. S-Bahn-Stammstrecke ist als Maßnahme des Schienenpersonennahverkehrs damit ein Projekt in der Zuständigkeit des Freistaats Bayern, wodurch der Freistaat gleichermaßen auch Auftraggeber ist. Der Bundesverkehrsminister erklärte hierzu:

„Vertragspartner des Freistaats Bayern bei diesem Vorhaben ist ausschließlich die DB Netz AG. Wie die zwei Vertragspartner ihre Vertragsbeziehungen regeln, ist Sache der Bahn und des Freistaats Bayern, nicht der Bundesregierung“.⁷⁷

Die Beweisaufnahme hat ergeben, dass handelnden Akteuren der Staatsregierung die Verantwortlichkeit des Freistaats als Auftraggeber und Finanzverantwortlicher gar nicht bewusst ist oder versucht wird, diese bewusst zu verschleiern.

So gab sich etwa Staatskanzlei-Chef Florian Herrmann ahnungslos:

„Aber nach meiner Einschätzung stand im Vordergrund, dass das ein Projekt ist, das die Bahn AG in eigener Verantwortung durchzuführen hat und dass der Freistaat, genauso wie der Bund, dafür Gelder gibt. Ob jetzt da noch sozusagen eine Auftraggeber-Rolle da ist oder nicht – ich habe das auch gelesen usw. –, war für mich nicht so entscheidend. Der entscheidende Punkt ist, der Freistaat ist Fördergeber, nicht der Projektträger und der Projektverantwortliche.“⁷⁸

Bei einem Milliardenprojekt ist dies völlig inakzeptabel. Es kann nicht sein, dass der Auftraggeber nicht einmal seine eigene Verantwortung kennt. Der Auftraggeber muss seine Rolle annehmen und seine Funktion wahrnehmen, d.h. Kosten- und Zeitpläne prüfen und stets im Blick haben. Auch der ORH fordert, dass der Freistaat Bayern sich als Auftraggeber valide Kosten- und Terminpläne geben lässt.⁷⁹ Gerade wenn bekannt war, dass die Bahn dem Projekt kritisch gegenüberstand,⁸⁰ wäre ein enges Controlling umso mehr gefordert gewesen.

⁷⁶ vgl. auch Protokoll des Unterausschusses „Zukunft Stammstrecke“ vom 9.5.2023, S. 27

⁷⁷ Protokoll vom 22.5.2023, S. 78 – Zeuge Dr. Wissing.

⁷⁸ Protokoll vom 26.5.2023, S. 9 – Zeuge Dr. Herrmann.

⁷⁹ Protokoll vom 8.5.2023, S. 114 – Zeuge Kutzner; der ORH-Bericht selbst unterliegt der Geheimhaltung, ebenso konnte der Zeuge des ORH nur nicht-öffentlich vernommen werden, so dass die Erkenntnisse hier nicht verwertet werden können.

⁸⁰ Protokoll vom 15.5.2023, S. 8 – Zeuge Schütz.

3.1. Lenkungskreis als fehlgeschlagene Kontrollinstanz

Der Lenkungskreis sollte als wesentliches Gremium dienen, um sich zwischen Freistaat Bayern und der Deutschen Bahn abzustimmen. Laut Aussage des damaligen Gesamtprojektleiters der Deutschen Bahn war der Lenkungskreis „die Entscheidungskompetenz“, um aufzuzeigen, „was als Nächstes zu tun ist und was zu machen ist“.⁸¹

Gemäß Geschäftsordnung sollte dieser Lenkungskreis mindestens zweimal jährlich zusammenkommen.⁸² Für jede Sitzung sollte ein Projektbericht zum Stand der 2. S-Bahn-Stammstrecke an die Teilnehmer versendet werden, der unter anderem Kostenänderungen gegenüber der Basis sachgerechte Kostenermittlung 2016, Bauablauf und Rahmenterminplan enthalten sollte. Allerdings fanden in den Jahren 2019 und 2020 jeweils nur eine Lenkungskreissitzung statt. Die Gründe hierfür sind keinem der Zeugen bewusst.

Ebenso ist nicht ersichtlich, weswegen die am 01.05.2019 initiierte Baubegleitung der Staatsregierung zum ersten Mal im November 2022 an einer Lenkungskreissitzung teilnahm. Weder der Leiter der Projektgruppe Baubegleitung noch Staatsministerin a.D. Schreyer konnte dem Untersuchungsausschuss hierzu eine Antwort geben.⁸³

3.2. Projektorganisation wurde jahrelang einem Milliardenprojekt nicht gerecht

Seit der abgegebenen Durchfinanzierungserklärung im Jahr 2016, sind insgesamt drei verschiedene Gesamtprojektleiter für das Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke seitens der DB tätig gewesen. Für den damaligen Amtschef des StMB waren die „vielen Projektwechsel“ das „eigentliche Desaster“.⁸⁴

Allerdings schien der Wechsel zwischen dem Zeugen Kretschmer zum Zeugen Kruschinski kein reiner Routinevorgang gewesen zu sein, sondern in der Qualität der Arbeit seitens des damaligen Gesamtprojektleiter begründet zu sein.

Wenngleich der Abgang des damaligen Gesamtprojektleiters Kretschmer verständlich erscheint, ist jeder Wechsel mit einem gewissen Risiko behaftet, da ein neuer Projektleiter wiederum seine eigenen Ideen einbringen möchte. Dem Zeugen Schütz zufolge bestand diesbezüglich die Sorge, „dass der nächste Projektleiter noch bessere Ideen hat und wir wieder von vorne anfangen und alles zahlen“.⁸⁵

Eine geordnete Übergabe konnte aufgrund der kurzen Übergangszeiten nicht erfolgen. Die Übergangszeit dauerte jeweils nur einen Monat. Zudem fielen die jeweiligen Personalwechsel in kritische Zeiten. So fand der Wechsel zwischen Herrn Kretschmer und Herrn Kruschinski just nach den entschiedenen Umplanungen statt, wodurch kaum Zeit für eine Einarbeitung möglich war, da es darum ging die Planfeststellungsverfahren und die Entwurfsplanung für die Optimierungen voranzutreiben.

⁸¹ Protokoll vom 17.3.2023, S. 9 – Zeuge Kretschmer.

⁸² Akte Nr. 286

⁸³ Protokoll vom 23.3.2023, S. 61

⁸⁴ Protokoll vom 15.5.2023, S. 4 – Zeuge Schütz.

⁸⁵ Protokoll vom 15.5.2023, S. 8 – Zeuge Schütz.

Der heutige Gesamtprojektleiter hat die seiner Zeit gegebene Projektorganisation selbst kritisiert, die seiner Meinung nach „eher für ein Planungsprojekt geeignet“ war „mit einer großen Planungsmannschaft und personell relativ kleinen Bauabschnitten“. Zum 01.01.2021 wurde ihm zufolge eine Organisationsänderung vorgenommen, die ebenso fortgeschrieben wurde. So erfolgte auch eine Aufstockung der technischen Projektleitung, um „auch eine gewisse Robustheit“ zu erlangen.⁸⁶

Es ist erkennbar, dass die aufgebauten Strukturen von Beginn an nicht aufeinander abgestimmt und Verantwortlichkeiten nicht hinreichend geklärt waren. Die Korrekturen im Jahr 2021 erfolgten reichlich spät, obwohl bereits frühzeitig ersichtlich war, dass die vorliegende Projektorganisation einem Milliardenprojekt nicht gerecht wurde.

3.3. Baubegleitung als stumpfes Schwert

Am 01.05.2019 wurde die sogenannte Baubegleitung, ein externes Expertengremium, von der Staatsregierung implementiert, die sich ein unabhängiges Bild von den Kosten- und Zeitplänen der Deutschen Bahn machen sollte. Damit wurde erstmals in der Staatsregierung ein Projektcontrolling errichtet. Nach Angaben des Zeugen, der für die technische Begleitung des Baucontrollings verantwortlich ist, hatte die Baubegleitung das Ziel, „dass der Freistaat sich jederzeit unabhängig von der Deutschen Bahn ein aktuelles Bild des Projektstands in Bezug auf die Kostenentwicklung und die Terminentwicklung sowie die Qualität machen soll“.⁸⁷ Mitglieder der Baubegleitung waren Fachexperten der Autobahndirektion Südbayern, LCP Bauconsult, EDR GmbH, Turner & Townsend und der Dr. Baumgärtner GmbH.

In insgesamt sechs Ergebnisvorstellungen hat die Baubegleitung in regelmäßigen Abständen den Spitzenbeamten des StMB über ihre wesentlichen Erkenntnisse über den Status quo des Projektfortschritts sowie Abweichungen von Kosten- und Zeitplänen informiert:

Tabelle 1: Ergebnisvorstellungen der Baubegleitung

Ergebnisvorstellung	Datum	IBN	Kosten
1. Ergebnisvorstellung	08.11.2019	2033	Keine Kostenermittlung
2. Ergebnisvorstellung	10.03.2020	2033	4,8 Mrd. €
3. Ergebnisvorstellung	28.04.2020	2033	5,2 Mrd. €
4. Ergebnisvorstellung	28.10.2020	2034	5,2 Mrd. €
5. Ergebnisvorstellung	24.03.2021	2037	5,2 Mrd. €
6. Ergebnisvorstellung	11.11.2021	2037	7,2 Mrd. €

⁸⁶ Protokoll vom 17.4.2023, S. 120 – Zeuge Kruschinski.

⁸⁷ Protokoll vom 23.3.2023, S. 37 – Zeuge Dr. Baumgärtner.

Nach Angaben des Leiters der Projektgruppe Baubegleitung wurde die Hausspitze des Bauministeriums über die wichtigsten Punkte informiert. Dabei blieb es allerdings, da die Ergebnisse der Baubegleitung weder dazu dienten, mehr Druck auf die Deutsche Bahn auszuüben, um Gegensteuerungs- oder Optimierungsmaßnahmen einzuleiten oder aber ein Spitzengespräch zu terminieren. Bei Installation der Baubegleitung wurde nicht über Einflussnahmemöglichkeiten nachgedacht, vielmehr diente das Gremium nur der Information. Das Bauministerium hat im Juni 2020 zwar bei der Staatskanzlei Alarm geschlagen, dort hat man sich jedoch aus politischen Gründen für Passivität entschieden (s.o.).

So wurden die Erkenntnisse der Baubegleitung bis zum 30.06.2022 im Verborgenen gehalten. Erst dann teilte Staatsminister Bernreiter in einer Pressekonferenz mit, dass die Staatsregierung mit Kosten in Höhe von 7,2 Milliarden Euro und einer Inbetriebnahme im Jahr 2037 rechne.

Da es sich um Zahlen des Freistaats handelt hätten diese Informationen bereits früher veröffentlicht werden können. Auch der Landtag hätte zwingend frühzeitig in Kenntnis gesetzt werden müssen (s.o.).

3.4. Abstimmung auf Spitzenebene stellenweise nicht existent

Gipfeltreffen, Spitzengespräche oder Bahngipfel sind ein probates Mittel, um bei scheinbar ausweglosen Situationen auf Arbeitsebene eine klärende Lösung zu herbeizuführen. So hat der frühere Ministerpräsident Seehofer geschildert, dass es unter ihm vier Bahngipfel gab, bei denen jeweils Zahlen, Daten und Fakten durch die Deutsche Bahn vorgelegt worden sind.

Allerdings gab es zwischen Juli 2019 und Juli 2022 kein einziges solcher Treffen, obwohl es das StMB fortwährend, unter anderem in einer Bewertung, die am 23.12.2020 an die Staatskanzlei verschickt wurde, empfohlen hat.⁸⁸ In zahlreichen SMS, E-Mails und Briefen hat ehemals Staatsministerin Schreyer sich an Ministerpräsident Söder persönlich gewandt, um Unterstützung zu erlangen.⁸⁹ Sie empfahl mehrfach die Einführung eines runden Tisches auf Einladung des Ministerpräsidenten. Allerdings änderte gemäß einer internen Korrespondenz innerhalb des StMB die Staatskanzlei bereits im Dezember 2020 ihre Maßgabe, weswegen „die DB bis auf Weiteres nicht mehr zu drängen“ sei und somit „insbesondere auch nicht mehr auf ein Spitzengespräch zu insistieren. Nachfragen sollten reaktiv und dilatorisch behandelt werden.“⁹⁰

Die Staatskanzlei hat mit ihrer Maßgabe, aufschiebend und verzögernd zu wirken, dem Projekt einen Bärendienst erwiesen. Es ist klar belegt, dass diese „dilatorische Behandlung“ aus rein politischen Gründen erfolgte, nämlich um die Ambitionen von Markus Söder auf die Kanzlerkandidatur nicht zu beschädigen (s.o.).

⁸⁸ Akte Nr. 66

⁸⁹ Protokoll vom 6.6.2023, S. 57 – Zeugin Schreyer.

⁹⁰ Akte Nr. 504

4. Umplanungen im Jahr 2019

Am 02.07.2019 wurde im Rahmen eines Spitzengesprächs der Variantenentscheid für wesentliche Änderungen der 2. S-Bahn-Stammstrecke beschlossen und im Anschluss gegenüber der Öffentlichkeit verkündet. Bei den drei wesentlichen Umplanungen handelte es sich um die integrierte Gesamtlösung am Hauptbahnhof, welche eine Vorhaltemaßnahme für die U-Bahn-Linie U9 beinhaltet, einem neuen Rettungskonzept und einer Neutrassierung am Ostbahnhof (Friedenstraße statt Orleansplatz).

Mit Verlautbarung der Umplanungen verkündeten die Projektverantwortlichen, dass sich die Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke von 2026 auf 2028 verzögern würde. Mit Kostenmehrungen sei allerdings der Bahn zufolge nicht zu rechnen, da die Umplanungen gemäß des damaligen Gesamtprojektleiters der DB „mehr als kostenneutral“ seien. Der Zeuge erklärte gegenüber dem Untersuchungsausschuss gar, dass die Umplanungen ein Einsparpotential von 200 Millionen Euro gehabt hätten, wenn nicht die Preissteigerungen im Jahr 2017 und 2018 dieses vernichtet hätten.

4.1. Eine Genese von Fehlplanungen

Während die Deutsche Bahn die Umplanungen äußerst optimistisch einschätzte und in umfangreichen Präsentationen geradezu beschönigte, bezeichnete der zuständige Referatsleiter des StMB die Umplanung des Ostabschnittes als eine „Fehlplanung“.⁹¹ Der ehemalige Amtschef erklärte anhand eines Beispiels, wie Planungen anlässlich der Umplanungen vorstattengingen:

„Bei der Verlegung zur Friedenstraße und zur Aufgabe der Autoverladung hat die Bahn immer gesagt, dass sie die nicht mehr brauche; deshalb könnte man einfacher bauen, weil man halt höher hinaufkommt. Man brauche nicht mehr 40 Meter am Ostbahnhof runter, sondern könnte mit der offenen Baugrube arbeiten und könnten den Platz dieser Autoverladung nutzen. So sind wir über Jahre informiert worden und so hat die Bahn auch geplant.

Dann habe ich plötzlich auf der Arbeitsebene durchsickern hören, das Eisenbahn-Bundesamt stimme dieser Aufgabe oder Entwidmung dieser Bahnverladung, dieser Verkehrsanlagen nicht zu. Dann habe ich den Präsidenten Hörster angerufen; er hat gesagt: Nein, nein, Herr Schütz, Sie können sich vorstellen – auch wieder sehr plausibel –, dass im Zuge der Elektromobilität vielleicht Autoverladezüge einen Boom erleben werden, weil man mit dem Elektroauto auf dem Zug per Autoverladung nach Rom oder in die Toskana fährt und dann dort halt das Elektroauto nutzen kann, während eine so lange Anfahrt mit Tankintervallen natürlich schwieriger ist. Das war also plausibel.“⁹²

4.2. Zustimmung des Freistaats trotz Empfehlung der Fachabteilung auf Ablehnung

Für die ursprüngliche Trassenführung hatte man bereits seit dem Jahre 2016 durchgängiges Baurecht. Mit Zustimmung zur Umplanung haben sich die Projektverantwortlichen für eine Variante entschieden, für die es erst noch den kompletten Baugenehmigungsprozess zu durchlaufen galt.

⁹¹ Akte Nr. 268

⁹² Protokoll vom 15.5.2023, S. 6 – Zeuge Schütz.

Während die Deutsche Bahn für die Erlangung des Baurechts zwei Jahre veranschlagte, rechnete das StMB mit sechs Jahren. Der damalige Amtschef des StMB erklärte, dass die Zeitpläne der Deutschen Bahn „nicht ambitioniert“, sondern „Quatsch“ war, „das muss man so benennen“, und weiter:

„Stellen Sie sich einmal vor: Ein solcher Planfeststellungsabschnitt – ich habe mir das alles einmal vorlegen lassen – von den dreien (West, Mitte, Ost) hat von der Beantragung der Planfeststellung und der ungefähren Einleitung des Verfahrens bis zum letzten Vergleich vor Gericht immer so acht bis neun Jahre gedauert. Da hat uns die Projektleitung der Bahn erzählt, dass sie für diese Neutrassierung mit einer gesamten Verfahrensdauer einschließlich möglicher Gerichtsverfahren und Vergleichen mit zehn Monaten rechneten. Das ist also ein Zehntel vom vorherigen. Das ist natürlich völliger Unsinn. Ambitioniert ist für mich etwas anderes: Ambitioniert ist, wenn ich heute Abend zehn Kilometer laufe. Wenn ich Sportler bin, ist das ambitioniert, aber ich kann das vielleicht. Aber wenn man sagt, man läuft heute Abend nach Schottland, dann ist das Quatsch, aber nicht ambitioniert“⁹³.

Grundsätzlich galt, dass alle Umplanungen nur mit Zustimmung des Freistaats erfolgen konnten. Eine Vielzahl an Vermerken des StMB und der Staatskanzlei lassen die ablehnende Haltung seitens der Fachabteilungen der Staatsregierung offenkundig werden. So wurde in einem Vermerk der Staatskanzlei folgende Empfehlung festgehalten: „„Der Freistaat sollte zeitverzögernden Umplanungen nicht zustimmen. Es besteht bestandskräftiges Baurecht! Wenn der Freistaat grundlegenderen Umplanungen, insbesondere im Bereich Ostbahnhof und Hauptbahnhof (Vorhaltemaßnahmen zur U9) zustimmen würde, würden (v.a. aufgrund eines teilweise absehbaren neuen Planfeststellungsverfahrens) zusätzliche mehrjährige Verzögerungen im Zeitplan drohen und auch dem Freistaat mitangelastet“⁹⁴. Die Landeshauptstadt München und deren Vorhaltemaßnahmen zur U9 spielten für die Verzögerungen allerdings keine Rolle.⁹⁵

Zur Erklärung, wie es dazu kommen konnte und warum die Staatsregierung den Planungen zustimmte, führte der Zeuge Schütz aus, dass „die Bahn und speziell der neue Projektleiter (...) uns da schon mit großem Nachdruck in diese Neuplanung geschoben“ haben.⁹⁶

Die Umplanungen sind dem damaligen Amtschef zufolge auch für die Kostenexplosionen verantwortlich. So führte er aus, dass man dadurch „in diese hohen Inflationsphasen hineinkommen“ und dass „280 Ingenieure und Techniker“ nun „zehn Jahre länger finanziert werden“ müssten.

4.3. Neue NKU blieb trotz Umplanungen aus

Ministerpräsident Dr. Söder sagte im Rahmen einer Pressekonferenz vom 29.09.2022, dass „sich das Projekt jetzt noch mal deutlich verändert (hat), zu dem was wir 2019 hatten.“ Wie sich durch diese Aussage des Ministerpräsidenten erkennen lässt, hat es sich bei den Umplanungen um keine kleinere

⁹³ Protokoll vom 15.5.2023, S. 5 – Zeuge Schütz, der auch danach fragte, ob man wohl an den Osterhasen glaube (aaO, S. 16)

⁹⁴ Akte Nr. 77, S. 5

⁹⁵ Protokoll vom 15.5.2023, S. 24 – Zeuge Schütz.

⁹⁶ Protokoll vom 15.5.2023, S. 5 – Zeuge Schütz.

Optimierungen gehandelt, sondern um grundlegende Projektänderungen, die beispielsweise auch ein neues Planfeststellungsverfahren am Ostbahnhof notwendig machen ließ.

Der für das Thema GVFG-Programm zuständige Mitarbeiter im Referat des BMDV erklärte im Unterausschuss, dass solch eminente Umplanungen eine Aktualisierung der NKU unerlässlich machen.⁹⁷ Durch eine aktualisierte NKU wäre nach Angabe des Beamten bereits offenkundig geworden, dass sich die Umplanungen nicht so optimistisch umsetzen lassen wie es die Bahn eingeschätzt hatte.

4.4. Auswirkungen der Umplanungen

In der bereits oben genannten Pressekonferenz vom 29.09.2022 machte Ministerpräsident Dr. Söder die Umplanungen nebst den allgemeinen Baukostensteigerungen als Hauptgrund für die Kosten- und Zeitmehrungen verantwortlich. Gemäß Darstellung des derzeitigen Projektleiters der 2. S-Bahn-Stammstrecke ergeben sich durch die Umplanungen in Mehrkosten in Höhe von 900 Millionen.⁹⁸ Weitere Kostensteigerungen können sich noch ergeben, da am Ostbahnhof noch immer kein Baurecht herrscht und Ausschreibungen noch zu erfolgen haben.

5. Fehlendes Verantwortungsbewusstsein der Staatsregierung

Die Verantwortung für die 2. S-Bahn-Stammstrecke als Projekt des Schienennahverkehrs liegt zuständigkeitshalber in Verantwortung des StMB. Allerdings konnte das StMB als zuständiges Fachministerium lediglich Lösungsvorschläge in Form von Gegensteuerungsmaßnahmen vorschlagen. Zur Umsetzung hätte es nach Angaben der Zeugin Schreyer allerdings eine „Grundsatzentscheidung“ seitens des Ministerpräsidenten bedurft, die allerdings nie getroffen wurde. Die Zeugin berichtete, dass sie zahlreiche SMS, E-Mail und persönliche Briefe an Ministerpräsidenten Söder gerichtet hätte, der sich des Themas während ihrer Amtszeit allerdings nicht annahm. Eine Rückmeldung blieb daher aus (s.o.).

In den verschiedensten Eingangstatements versuchten Vertreter der Staatsregierung zu betonen, angefangen von Ministerialbeamten bis hin zum Ministerpräsidenten außer Acht zu lassen, dass der Freistaat Bayern Auftraggeber ist. Denn entsprechend der föderalen Struktur in Deutschland, liegt die Zuständigkeit für Planung, Organisation und Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) bei den Ländern und Kommunen. So ist die 2. S-Bahn-Stammstrecke als eine Maßnahme des Schienenpersonennahverkehrs durch den Freistaat zu verantworten.⁹⁹ Natürlich plant und baut die Bahn, deren Strukturen und Kommunikationsverhalten verbesserungsbedürftig sind. Auftraggeber und alleiniger Finanzierungsverantwortlicher ist jedoch der Freistaat Bayern. Als solcher muss er sich um sein Projekt kümmern.

⁹⁷ Protokoll vom 13.6.2023

⁹⁸ Protokoll vom 17.4.2023, S. 75 – Zeuge Kruschinski-Wüst.

⁹⁹ Akte Nr. 34

6. Fehlende Finanzierungsicherung

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 haben sich der jährliche Finanzierungsbetrag auf über 200 Millionen Euro erhöht, wodurch 158 Millionen Euro pro Jahr mehr zugeschossen werden. Ein Mehr an Regionalisierungsmitteln ist kaum mehr gangbar. Im Jahr 2020 sind 21,7 Prozent der gesamten dem Freistaat zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmitteln in die 2. S-Bahn-Stammstrecke geflossen (vgl. Tabelle 2), wodurch somit weniger Geld für andere Infrastrukturprojekte oder SPNV-Mehrbestellung zur Verfügung standen. In einer Korrespondenz zwischen den Amtschefs des StMFH und dem StMB ist gar die Rede davon, mit SPNV-Mehrbestellungen restriktiv umzugehen, da diese für die 2. S-Bahn-Stammstrecke gebraucht werden.¹⁰⁰ Die angespannte Finanzlage dürfte auch der Grund dafür sein, weswegen Staatsminister Bernreiter seit dem Jahr 2022 wiederkehrend eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel forderte.

Nach Darstellung des fachlich zuständigen Referatsleiter im BMDV sind die Regionalisierungsmittel nicht dafür vorgesehen, um Infrastrukturprojekte in Gänze mit Mitteln des Bundes zu bezahlen. Der Bund fördert bereits mittels dem GVFG-Programm 60 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten. Das Land, welches originär für die Planung, Organisation und Finanzierung des SPNV verantwortlich ist, kann sich seiner Verantwortung nicht gänzlich entziehen. So sind die Regionalisierungsmittel in erste Linie dafür da, Bestellungen für den SPNV vorzunehmen. Das Nutzen der Regionalisierungsmittel für die zweite Stammstrecke stellt demnach eine Zweckentfremdung dar.

Obwohl die Staatsregierung mittlerweile eine aktualisierte Durchfinanzierungserklärung abgegeben hat, hat sie noch immer kein Konzept, wie sie die Mehrkosten (158 Millionen Euro pro Jahr) stemmen möchten, trotz der Zusicherung des Bunds, der die Förderbedingungen aufrechterhält.

Tabelle 2: Verwendung von Regionalisierungsmitteln

	Reg.mittel in Mio. €	Mittelabfluss 2. SBSS (absolut in Mio. €)	Mittelabfluss 2. SBSS (in %)
2015	1.109,75		
2016	1.126,39	14.268	1,3 %
2017	1.240,97	19.882	1,6 %
2018	1.274,01	57.286	4,5 %
2019	1.307,82	138.259	10,6 %
2020	1.365,31	295.766	21,7 %
2021	1.424,41	189.663	13,3 %
2022	1.455,98		

¹⁰⁰ Akte Nr. 371, S. 21

7. Auch die netzergänzenden Maßnahmen schreiten nicht voran

Zum Gesamtprojekt der 2. S-Bahn-Stammstrecke zählen die folgenden sieben netzergänzende Maßnahmen (NeM): NeM 7 Markt Schwaben, NeM 8 St. Koloman, NeM 13 Westkreuz, NeM 16 Weißling, NeM 17 Steinebach – Seefeld-Hechendorf, NeM 18 LZB Pasing und NeM 23 Fahrzeitverkürzung Flughafen. Diese bilden neben der 2. S-Bahn-Stammstrecke eine unverzichtbare Voraussetzung, um das geplante und im Bau- und Finanzierungsvertrag verankerte S-Bahn-Angebotskonzept umsetzen zu können. Aber auch diese Maßnahmen befinden sich allesamt nicht mehr in Zeitrahmen befinden (vgl. Tabelle 3).

Tabelle 3: Verzögerungen bei den netzergänzenden Maßnahmen

Netzergänzende Maßnahmen	IBN vorgesehen	IBN aktuell
1. Zusätzlicher Bahnsteig Markt Schwaben (NeM 7)	2020	2024
2. Zweites Gleis im Bereich St. Koloman (NeM 8)		
3. Niveaufreie Verzweigung München-Westkreuz (NeM 13)	2023	2027
4. Abstell- und Wendegleis Weißling (NeM 16)	2022	2025
5. Zweites Gleis Steinebach – Seefeld – Hechendorf (NeM 17)		
6. LZB München-Pasing (NeM 18)	2019	2025
7. Geschwindigkeitserhöhung zum Flughafen (NeM 23)	2019	2024

Einige netzergänzenden Maßnahmen (NeM 7, 13, 16, 18 und 23) waren bereits Bestandteil des von der Bayerischen Staatsregierung im Mai 2012 beschlossenen 13-Punkte-Sofortprogramms „Qualität für das Münchner S-Bahn-System“. Zielsetzung des damaligen Programms war eine Realisierung der Maßnahmen noch vor der Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke, um die Pünktlichkeit und Netzstabilität der Münchner S-Bahn zu verbessern.¹⁰¹

Am 29.09.2022 stellten Ministerpräsident Söder, Staatsminister Bernreiter und DB-Vorstandsvorsitzender Lutz im Rahmen einer Pressekonferenz zur 2. S-Bahn-Stammstrecke die Initiative „Stark S-Bahn München – Programm 14plus“ vor – ein Bündel von Einzelmaßnahmen, um die Infrastruktur auszubauen, zusätzliche Kapazitäten zu schaffen und die Störanfälligkeit des Netzes zu verbessern. Sechs der sieben Maßnahmen des 13-Punkte Sofortprogramms (vgl. NeM 8, 13, 16, 17 und 23) aus dem Jahr 2012 sind nun im Jahr 2022 unter einem neuen Titel gebündelt worden. Damit hat man die Bürgerinnen und Bürger bewusst hinter das Licht geführt. Das Einzige, das sich geändert hat, ist der Name der Initiative. Mit dieser Öffentlichkeitsdarstellung verlieren Ministerpräsident Dr. Söder, Staatsminister Bernreiter und DB-Vorstandsvorsitzender Lutz weiter an Glaubwürdigkeit.

¹⁰¹ Akte Nr. 348

D. Schlussbetrachtung

Nachdem der Öffentlichkeit im Juli 2019 die drei wesentlichen Umplanungen vorgestellt wurden, haben die Projektverantwortlichen das letzte Mal für eine sehr lange Zeit Aussagen über den zu erwartenden Kosten- und Zeitplan getroffen. Erst im Juni 2022 machte Staatsminister Bernreiter das bislang nur vermutete Worstcase-Szenario öffentlich. Statt 3,8 Milliarden Euro und Inbetriebnahme 2028, stehen nun Kosten in Höhe von 7,2 Milliarden Euro und das Jahr 2037 als Inbetriebnahmezeitpunkt im Raum. Aus der CSU-Fraktion werden sogar Kosten in Höhe von 14 Milliarden Euro in den Raum gestellt. Die Staatsregierung hat damit eindrucksvoll zu Lasten der Steuerzahlerinnen und Steuerzahler sowie der Pendlerinnen und Pendler unter Beweis gestellt, dass sie Großprojekte nicht managen kann.

Nach Aussage der Baubegleitung kann der Fertigstellungstermin 2037 als realistisch eingestuft werden. Ebenso sind 80 Prozent der Kosten gesichert, wodurch sich das Risiko unerwarteter Kostensteigerungen minimiert. Nachdem nun der Öffentlichkeit alle Fakten vorliegen, der Landtag sich ein Bild von der aktuellen Lage machen konnte, gilt es die wesentlichen Schlüsse aus dem Untersuchungsausschuss zu ziehen:

Markus Söder hat dem Freistaat Bayern und dem Projekt zweite Stammstrecke durch seine „reaktive“ und „dilatorische“ Handhabung geschadet. Zwei Jahre lang ist deswegen nichts geschehen. Er tat dies, um seine persönlichen Karrierepläne und das Ergebnis der CSU bei der Bundestagswahl nicht zu gefährden. Dieses Amtsverständnis eines Ministerpräsidenten ist völlig unangemessen.

Der Freistaat Bayern ist Auftraggeber des Projekts. Er verwaltet das Geld der Steuerzahlerinnen und Steuerzahler. Er muss dieser Aufgabe – anders als in der Vergangenheit – künftig gerecht werden. Er hat ein echtes, kompetentes Controlling zu etablieren. Er hat Zeit- und Kostenpläne stets zu überwachen und Optimierungsmöglichkeiten zu prüfen. Was in der Schweiz gelingt, muss auch in Bayern möglich sein: das Einhalten vereinbarter Zeit- und Kostenpläne. Der Freistaat muss sich hierzu effektive Einflussnahmemöglichkeiten sichern. Er muss dafür Sorge tragen, dass die Bahn an Mehrkosten beteiligt wird. Schon jetzt müssen auch Vorkehrungen für die Sanierung der ersten Stammstrecke getroffen werden, damit diese nicht bei Eröffnung der zweiten Stammstrecke gesperrt werden muss. Bei künftigen Projekten ist von Anfang an darauf zu achten, dass ein enges Controlling mit Einflussnahmemöglichkeiten sowie feste Zeit- und Kostenpläne vereinbart werden.

Es ist Fakt, dass sich Projekte verzögern und teurer werden können. Gerade in Zeiten von angespannten Lieferketten, Ressourcenknappheit, Personalmangel und Rekordinflation sind Verzögerungen und Kostenmehrungen teilweise nachvollziehbar. Dafür gibt es sowohl in der bayerischen Gesellschaft als auch in der Opposition im Bayerischen Landtag grundsätzlich Verständnis. Allerdings ist es nicht akzeptabel, dass Mehrkosten und Zeitverzögerungen unter den Teppich gekehrt werden und sich die Staatsregierung dabei aus der Verantwortung stiehlt. Die Menschen in Bayern haben Anspruch auf Transparenz. Künftig sind Öffentlichkeit und Landtag sofort über neue Erkenntnisse zu informieren. Der Unterausschuss zur Projektbegleitung sollte fortgeführt werden.

Die zweite Stammstrecke ist ein herausragendes Infrastrukturprojekt. Sie wird den Großraum München massiv entlasten. Ein Abbruch kommt nicht in Frage. Das Projekt ist trotz der dilettantischen

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