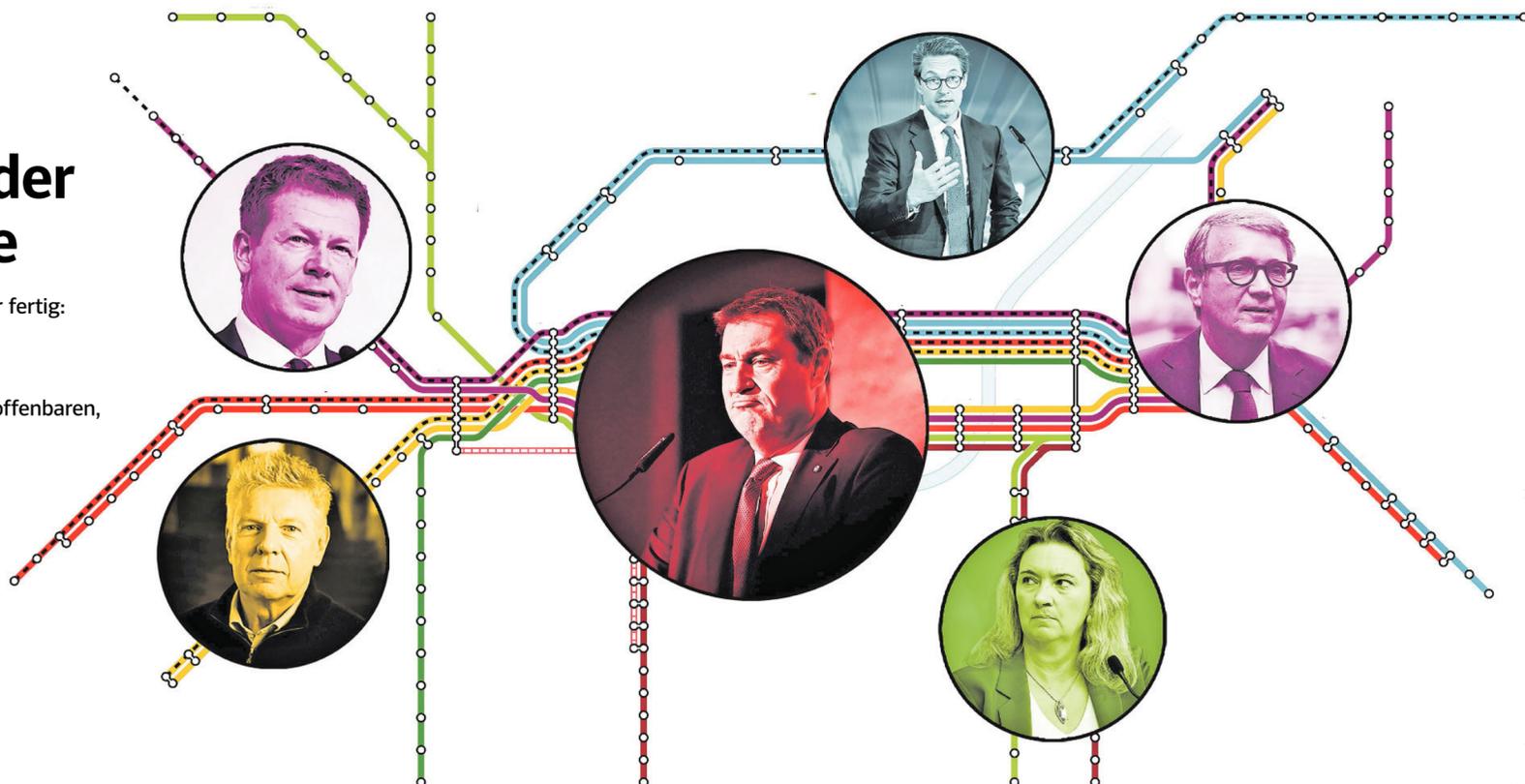


Chronologie der Versäumnisse

Milliarden Euro teurer und viel später fertig: Die zweite S-Bahn-Stammstrecke in München wird zum Desaster. Einblicke in Unterlagen und E-Mails offenbaren, wer wann bereits davon wusste – und trotzdem nicht eingriff

VON KLAUS OTT



Es waren nur noch wenige Tage bis Weihnachten, doch der Arbeitsauftrag aus der bayerischen Staatskanzlei, der Regierungszentrale von Ministerpräsident Markus Söder, duldete keinen Aufschub. Dazu war der Fall einfach zu heikel. Das Büro „des Herrn Ministerpräsidenten“ habe um einen „aktuellen Sachstand“ zur zweiten Stammstrecke der Münchner S-Bahn gebeten; und um eine „Bewertung“ der Lage.

So stand es in einer E-Mail, die am 18. Dezember 2020 um 13.58 Uhr an das bayerische Verkehrsministerium ging. Die Frist zur Vorlage der angeforderten Informationen war knapp bemessen. „Für eine Rückantwort bis spätestens 22.12.2020 (16 Uhr) wären wir dankbar.“ Datum und Uhrzeit waren fettgedruckt. Viel Zeit gibt es bei Markus Söder nicht, wenn die Sache eilt. Auch nicht so kurz vor Weihnachten.

Die Stellungnahme des Verkehrsministeriums ging dann statt am Dienstag um 16 Uhr erst am Mittwoch, 23. Dezember 2020, um 9.57 Uhr an die Staatskanzlei. Mit dem Hinweis, man möge die „verspätete Lieferung“ entschuldigen. Was anschließend geschah, zählt zu den großen Rätseln bei dem Milliardenprojekt, das inzwischen zu einem Desaster geworden ist.

Die zweite Tunnelstrecke durch München für die S-Bahn wird frühestens Mitte



Was geht vor hinter den Kulissen der Baustelle zweite S-Bahn-Stammstrecke? Das Projekt wird immer mehr zu einem Loch ohne Boden. FOTO: IMAGO

des nächsten Jahrzehnts fertig, viel später als geplant. Und sie wird mit mehr als sieben Milliarden Euro auch viel teurer. Die Menschen in der Region müssen noch sehr lange einzeln und allein mit der ersten, 50 Jahre alten und sehr pannenanfälligen Stammstrecke der S-Bahn auskommen.

Öffentlich eingestanden hat die Staatsregierung dieses Debakel erst in diesem Jahr, im Sommer. Dabei hatte das bayerische Verkehrsministerium bereits Ende 2020 in der besagten Stellungnahme Söders Staatskanzlei eindringlich gewarnt: vor großen finanziellen und politischen

Risiken bei der zweiten Stammstrecke. Diese könnte „noch später in Betrieb gehen und noch teurer werden“ als ohnehin schon geplant.

Die Regierung müsse handeln. Denn die Deutsche Bahn, die im Auftrag des Freistaats baut, spiele auf Zeit. Es bestehe die Gefahr, dass Medien und Opposition dies „der Staatsregierung anlasten werden“.

Genau so ist es jetzt auch gekommen beim größten Infrastrukturprojekt in Bayern, mit dem Söders Regierung, die Stadt München und die Deutsche Bahn für weniger Staus und mehr Klimaschutz sorgen wollen. Grüne, SPD und FDP werfen im Landtag Söder und seiner Regierung „Vertuschung“ vor, weil die frühen Erkenntnisse über das sich anbahnende Desaster unter Verschluss blieben. „Das Parlament wurde offenkundig belogen“, sagt der FDP-Abgeordnete Sebastian Körber, Vorsitzender des Verkehrsausschusses im Landtag. Die Staatsregierung streitet das ab. Die Bahn habe jahrelang keine konkreten Daten und Zahlen geliefert; deshalb habe man nichts in der Hand gehabt und nichts sagen können.

Aber warum nur haben der Ministerpräsident und seine Regierung nicht rechtzeitig eingegriffen, um die Weichen für ein besseres Bau-Management zu stellen? Und warum haben Markus Söder & Co. die Bevölkerung im Großraum München bei

einem der wichtigsten Zukunftsprojekte in dem Ballungsraum mit drei Millionen Menschen so lange im Ungewissen gelassen?

Fakten auf den Tisch legen – das schlägt das Fachministerium schon vor zwei Jahren vor

All das, was erst kürzlich geschehen ist, hatte das Verkehrsministerium bereits Ende 2020 der Staatskanzlei vorgeschlagen: Gipfeltreffen aller Beteiligten, bessere Zusammenarbeit, bessere Planung, einen zusätzlichen Ausbau der S-Bahn. Und: Fakten und Zahlen auf den Tisch legen, im Landtag und bei einer Pressekonferenz.

Was geschah seit Mitte 2019 – beziehungsweise eben nicht? Grüne, SPD und FDP haben angekündigt, im Landtag einen Untersuchungsausschuss einzusetzen. Der soll auch klären, warum die frühen Erkenntnisse über die späte Fertigstellung der zweiten Stammstrecke und die ausufernden Kosten so lange unter Verschluss blieben. Weil Söder Bundeskanzler werden wollte und kein heimisches Desaster brauchen konnte? Weil das Projekt so weit vorangetrieben werden sollte, dass es nicht mehr gestoppt werden konnte?

Die Chronologie der Stammstrecke ist eine Chronologie der Versäumnisse. Anhand von Dokumenten, die der Süddeutschen Zeitung vorliegen, lässt sich schon jetzt einiges an Licht ins Tunnel-Dunkel bringen, lässt sich aufzeigen, wer wann wusste und nicht handelte, bis hin zum vormaligen Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer, ehemals CSU-Generalsekretär. Und wer bis zuletzt abgewiegelt haben soll: Ronald Pofalla, ehemals CDU-Generalsekretär, später Kanzleramtsminister bei Angela Merkel und als Infrastrukturvorstand des Staatsunternehmens Deutsche Bahn dort zuständig für das Münchner Großprojekt. Aber solange Bayerns Verkehrsministerium die vielen noch fehlenden Akten nicht vorlegt, bleibt noch so viel im Dunklen, dass die Landtagsopposition keine Ruhe gibt.

„Das war's jetzt, definitiv“

Im Sommer 2019 verspricht die Bahn keine weiteren Überraschungen. Was für ein Fehler

JULI 2019 Ursprünglich sollte die zweite S-Bahn-Stammstrecke 2010 in Betrieb gehen und 700 Millionen Euro kosten. Nach vielen Verzögerungen und ständigen Mehrkosten gibt es Mitte 2019 nach einem Gipfeltreffen von Markus Söder mit Verkehrsminister Andreas Scheuer, Bahnchef Richard Lutz und Münchens Oberbürgermeister Dieter Reiter angeblich endlich und endgültig Klarheit: Fertigstellung 2028, inklusive Anbindung einer neuen U9 für München am Hauptbahnhof, und Kosten in Höhe von 3,8 Milliarden Euro. „Das war's jetzt, definitiv“, verspricht die Bahn. Weitere Überraschungen werde es nicht geben.

NOVEMBER 2019 Doch bereits wenige Monate später kommt schon die nächste böse Überraschung. Bayerns Verkehrsministerium hatte ausgewiesene Bahn-, Bau- und Tunnelfachleute beauftragt, das Großprojekt kritisch zu begleiten. Das Expertengremium mit dem offiziellen Titel „Baubegleitung“ präsentiert dem Ministerium am 8. November 2019 eine erste Schätzung: Fertigstellung erst 2033 statt 2028.

DEZEMBER 2019 Wenige Wochen später, am 10. Dezember 2019, wiegelt die Bahn ab. „Es wird ein erheblicher Dissens festgehalten“, notiert das Ministerium später. So geht das all die Monate und Jahre weiter: Die Zahlen der „Baubegleitung“ werden immer schlimmer. Die Bahnspitze wiegelt immer ab, auch gegen die Erkenntnisse der eigenen Fachleute bei der Bahn. Und Söders Regierung greift nicht entscheidend ein und informiert weder den Landtag noch die Bevölkerung. Obwohl es viele Anlässe dazu gegeben hätte.

MÄRZ/APRIL 2020 Beispielsweise am 12. März und 28. April 2020, als die „Baubegleitung“ des Verkehrsministeriums erstmals auch vor höheren Kosten warnt. Die könnten, so die Schätzungen, auf 4,3 oder sogar 5,2 Milliarden Euro steigen.

MAI 2020 Am 22. Mai 2020 informiert das Verkehrsministerium die Deutsche Bahn darüber und fordert Klarheit.

JUNI 2020 Ministerpräsident Söder selbst wird am 26. Juni 2020 von seiner damaligen Verkehrsministerin Kerstin Schreyer (CSU) schriftlich über die „von der Baubegleitung prognostizierte Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke Ende 2033“ informiert. So steht es in einer Chronik, die Schreyers Nachfolger als Verkehrsminister, Christian Bernreiter (CSU), kürzlich dem Landtag auf Druck der Opposition vorgelegt hat.

SEPTEMBER 2020 Dieser Chronik zufolge warnt das Verkehrsministerium Söders Staatskanzlei am 3. September 2020 vor einer möglichen Kostensteigerung auf 5,2 Milliarden Euro. Eine Woche später spricht Ministerin Schreyer persönlich in der Staatskanzlei vor. Bei wem, ist bislang unklar.

Kurz darauf kommt es noch dicker: Am 25. September räumen Fachleute der Deutschen Bahn im Ministerium mündlich wie auch schriftlich ein, dass die zweite Stammstrecke wohl erst 2034 fertig werde. Man könne aber, so die Bahn, mit „Optimierungsmöglichkeiten“ zwei Jahre früher fertig werden. Die vom Ministerium eingesetzte „Baubegleitung“ prüft das. Das Ergebnis: Die „Optimierungsmöglichkeiten“ seien unrealistisch.

Jetzt geht es also schon um eine Verzögerung um sechs Jahre, von 2028 auf 2034. Doch die Bevölkerung wird von der Bahn und der Staatsregierung weiter im Ungewissen gelassen.

OKTOBER 2020 Auch deshalb, weil der zuständige Bahnvorstand Pofalla im Oktober 2020 abwiegelt. Bundesverkehrsminister Scheuer, den Schreyer auch einschaltet, hält sich für nicht zuständig (wie er kürzlich auf SZ-Anfrage mitteilte). Für das Projekt verantwortlich seien die Bahn und Bayerns Verkehrsministerium. Dieses wiederum hält

damals die Staatskanzlei weiter auf dem Laufenden. Am 1. Oktober 2020 wird die zweite Stammstrecke sogar in Söders Kabinett behandelt. Söder fordert Schreyer auf, ein Konzept vorzulegen.

DEZEMBER 2020 Schreyers Ministerium präsentiert der Staatskanzlei auf deren ausdrücklichen Wunsch hin schließlich, wie erwähnt, Ende 2020 den Stand der Dinge. Kein schönes Weihnachtsgeschenk, denn der Bericht hat es – neben den sich zu dieser Zeit bereits abzeichnenden Verzögerungen und Kostensteigerungen – in sich:

Bundesverkehrsminister Scheuer „erachtet ein Gespräch als derzeit nicht erforderlich“ und verweise auf die Bahn (das Verkehrsministerium) bezuschusst die zweite Stammstrecke und stellt den Aufsichtsratsvorsitzenden des Staatsunternehmens Bahn). Die Deutsche Bahn (DB) halte belastbare Angaben zu den Kosten erst Ende 2021 für möglich und sehe derzeit „keinen Gesprächsbedarf“. Und weiter warnt Bayerns Verkehrsministerium: „Ein Akzeptieren der Zeitschiene der DB birgt große Risiken.“

Söders Staatskanzlei ist in dem Schreiben des Verkehrsministeriums vom 23. Dezember 2020, über das die Augsburger Allgemeine zuerst berichtet hat, eindringlich gewarnt. „Die dringend notwendigen Gegensteuerungsmaßnahmen“ könnten nicht eingeleitet werden. Verzögerung und Mehrkosten könnten das Projekt grundlegend gefährden. Auch „kommunikativ“ gebe es ein „enormes Risiko, sollten die auf Arbeitsebene bekannten Zahlen im Laufe des Jahres 2021 der Öffentlichkeit bekannt werden“. Zwar habe die Presse bereits über mögliche Verzögerungen berichtet. Allerdings sei das bisher „von Corona überlagert“ worden.

Das bayerische Verkehrsministerium wird sogar noch deutlicher: „Ein aktives zeitnahes Handeln der Staatsregierung ist entscheidend.“ Bund und Bahn hätten am Vorankommen des Projektes kein ausreichendes Interesse. Die Rolle als „Treiber“ obliege der Staatsregierung. Gespräche,

Münchens zweiter S-Bahn-Tunnel

Geschätzte Kosten nach Planungsjahr

Angaben in Milliarden Euro



Geplante Inbetriebnahme

Planungsjahr

2010 2020 2030 2040



die Ministerin Schreyer vorgehabt habe, seien abgelehnt worden. Deshalb werde dringend ein „sehr zeitnahes gemeinsames Spitzengespräch“ auf Einladung von Söder empfohlen; mit Bahnchef Lutz, Bundesverkehrsminister Scheuer und OB Reiter. Dort solle dann alles besprochen werden.

Solch ein Gipfeltreffen folgte dann auch – aber erst eineinhalb Jahre später Ende Juli 2022 auf Einladung von Ministerpräsident Söder mit Bahnchef Lutz und Oberbürgermeister Reiter. Und nachdem zwischenzeitlich intern noch viel mehr Warnungen erfolgt waren.

MÄRZ 2021 Die „Baubegleitung“ des bayerischen Verkehrsministeriums schätzt bereits am 24. März 2021, dass die zweite Stammstrecke erst 2037 fertig wird.

NOVEMBER 2021 Am 11. November 2021 kommt im Ministerium schließlich jene horrende Rechnung auf den Tisch, die sich später als richtig erweist: Gesamtkosten, so die Schätzung, 7,2 Milliarden Euro. Die Bahn selbst räumt in Gesprächen mit Bayerns Verkehrsministerium im Jahr 2021 lediglich ein, dass die

Kosten auf 4,4 Milliarden Euro steigen könnten.

MÄRZ 2022 Höhepunkt dieser Abwiegelpolitik ist offenbar der 14. März 2022. An diesem Tag telefoniert Bayerns neuer Verkehrsminister Christian Bernreiter, der sein Amt keine drei Wochen vorher angetreten hat, mit Bahnvorstand Pofalla und einem weiteren Bahn-Manager.

Bernreiter berichtet später im Landtag, wie sich Pofalla verhalten habe. „Das passt schon, das geht schon irgendwie weiter, wird schon alles laufen.“ So wie Bernreiter das erzählt, klingt das, als habe Pofalla die Staatsregierung und den Freistaat weiter inhalten wollen. Wenige Wochen später scheidet der frühere Kanzleramtsminister Pofalla auf eigenen Wunsch vorzeitig aus dem Vorstand der Bahn aus.

JUNI 2022 Danach dauert es immerhin noch bis zum 30. Juni, bis die Öffentlichkeit von dem Desaster erfährt. Ein Spitzengespräch von Söder mit dem neuen Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) platzt, danach lässt Bernreiter die Zahlen aus dem Sack: Kosten voraussichtlich 7,2 Milliarden Euro,

Fertigstellung wohl erst 2037. Die Bevölkerung muss also noch eineinhalb Jahrzehnte auf eine entscheidende Verbesserung beim öffentlichen Nahverkehr warten.

JULI 2022 Wenig später, am 27. Juli 2022, folgt Markus Söders Krisentreffen mit Bahnchef Richard Lutz und Münchens Oberbürgermeister Dieter Reiter.

SEPTEMBER 2022 Im September bestätigt die Bahn erstmals offiziell, dass es so schlimm kommen dürfte, wie von der Fachgruppe des bayerischen Verkehrsministeriums schon lange befürchtet. Bei einer zweiten Krisenrunde Ende September plädiert Söder vehement dafür, nach vorne zu schauen und nicht zurückzublicken. Den Gefallen will die grün-rot-gelbe Landtagsopposition dem Ministerpräsidenten und seiner Regierung allerdings nicht tun. Bei einer Sondersitzung im Oktober machen Grüne, SPD und FDP deutlich, dass ein Untersuchungsausschuss folge, wenn die Regierung nicht ihr gesamtes Wissen der vergangenen Jahre zur zweiten Stammstrecke offenlege. Die CSU hält das, wie ein Abgeordneter sagt, für ein „politisches Schauspiel“.