



∨ Bildrechte: picture alliance/dpa | Matthias Balk

21.04.2023, 20:42 Uhr



[🏠](#) > U-Ausschuss zur Stammstrecke: Eklat bei Pofalla-Vernehmung

U-Ausschuss zur Stammstrecke: Eklat bei Pofalla-Vernehmung

Wer ist Schuld an den Fehlkalkulationen bei der zweiten S-Bahn-Stammstrecke in München? Der Ex-Kanzleramtsminister und frühere Bahnvorstand Ronald Pofalla sollte im Untersuchungsausschuss des Landtags aussagen- doch am Ende kam es zum Eklat.

Von  Peter Kveton  BR24 Redaktion

Den Auftritt Pofallas werden die Mitglieder des Untersuchungsausschusses so schnell nicht vergessen: Rund eine Stunde dauerte Pofallas Eingangsstatement, das der Ausschussvorsitzende Bernhard Pohl von den Freien Wählern mehrmals unterbrechen



● BAYERN

Zum Artikel: [Zweite Stammstrecke: Söder wusste lange Bescheid](#)

Pohl unterbricht Sitzung

Pofalla bestand immer wieder darauf, ein Eingangsstatement abgeben zu dürfen. Als Pofalla auf konkrete Nachfragen zu seinen bisherigen Aussagen verwies mit den Worten, die Ausschussmitglieder könnten das ja im Protokoll nachlesen, wurde es dem Ausschussvorsitzenden Pohl zu viel.

Er unterbrach die Sitzung und beendete anschließend die Vernehmung Pofallas: "Wer natürlich ein so umfangreiches Eingangsstatement abgibt, das so viele Nachfragen nach sich zieht, der muss halt damit rechnen, dass wir uns dann gründlich vorbereiten und ihn einen ganzen Tag laden."



∨ Bildrechte: BR24

In der Vernehmung hatte es mehrmals Wortwechsel zwischen Pohl und Pofalla gegeben, weil dieser auf einem umfangreichen, aus Sicht der Abgeordneten teils themenfremden Eingangsstatement beharrte. Zudem antwortete der ehemalige CDU-Politiker Pofalla auf manche Fragen ausweichend oder wenig kooperativ. Auch sagte er wiederholt, er könne sich an bestimmte Gegebenheiten weder erinnern noch sie ausschließen.

Inge Aures: "Geheimnisse hat er uns keine anvertraut"

Dass Pofalla in einem Schreiben an die damalige bayerische Verkehrsministerin Kerstin Schreyer (CSU) im Oktober 2020 Informationen seines eigenen Hauses über eine jahrelange Verzögerung relativiert habe, bezeichnete Pofalla als "Interpretation von Dritten", die die Vorgeschichte des Briefwechsels nicht berücksichtigt. Nichtsdestotrotz sei damit nun offiziell bestätigt, dass die Staatsregierung schon im Herbst 2020 direkt von der Bahn erfahren habe, dass der Bau völlig aus dem Ruder laufe, bilanzierte Inge Aures von der SPD-Fraktion im Anschluss. Die Öffentlichkeit wurde erst im Sommer 2022 informiert.

Aures sparte nicht mit Kritik an Pofallas Auftritt: Sowas habe sie noch nicht erlebt, aber "der Herr Pofalla ist ein Politikprofi, der schon viele U-Ausschüsse über sich ergehen lassen



Neues habe Pofalla dabei kaum geboten - der Erkenntnisgewinn blieb übersichtlich, so Aures: "Aus den Akten konnten wir ja sehen, die Vermerke, und wo er bei der Presse mit aufgetreten ist bei Pressekonferenzen, konnte man ja nachsehen, wo er mit dabei war. Also Geheimnisse hat er uns jetzt keine anvertraut."

Markus Büchler: "Eine Provokation des Parlaments"

Kritik an Pofallas Verhalten kam von allen Seiten im Untersuchungsausschuss: Albert Duin von der FDP bemerkte nach der Vernehmung vielsagend: "Jemand, der sich an nichts mehr erinnern kann, das kommt selten vor. Tatsächlich ist es so, dass er versucht hat, uns aufs Glatteis zu führen." Das brauche sich der Untersuchungsausschuss nicht bieten zu lassen: "Und vor allem diese Ignoranz gegenüber diesem Gremium. Wir sind immerhin der Bayerische Landtag und kein Schmierentheater!"

In dieselbe Kerbe schlug Markus Büchler von den Grünen, der Pofallas Auftreten "eine Provokation des Parlaments" nannte: "Insofern war es richtig, die Vernehmung zu unterbrechen."

Ausschuss-Vize Jürgen Baumgärtner von der CSU fasste zusammen: "Auf der Grundlage dieses Statements haben sich so viele weitere Fragen ergeben, dass es für uns die bessere Variante war, das alles noch einmal in aller Ruhe zu lesen, zu prüfen, um dann die Befragung fortzusetzen." Ronald Pofalla wird sich also ein weiteres Mal auf den Weg nach München machen müssen, wird dann aber kein Recht mehr auf ein Eingangsstatement haben. Der Termin dafür ist noch offen.

Wie kam es zu dem Desaster?

Die zweite Stammstrecke soll die bisherige zentrale Strecke aller S-Bahn-Linien durch die Münchner Innenstadt entlasten. Herzstück ist der Bau einer weiteren, sieben Kilometer langen Tunnelröhre. Der Untersuchungsausschuss des Landtags wurde eingesetzt, nachdem Kostenexplosion und Verzögerungen 2022 bekannt wurden. Das Gremium soll aufklären, wie es zu dem planerischen und finanziellen Desaster kommen konnte, ob es Versäumnisse gab und ob die Öffentlichkeit - womöglich aus wahltaktischen Gründen - verspätet informiert wurde.

Der Untersuchungsausschuss hat zwar noch einen Gutteil seines Weges vor sich, doch



Verantwortlichkeiten waren an vielen Stellen offenbar unklar, die Kommunikation mit der Bahn bis zum vergangenen Jahr höchst schwierig, auch nur halbwegs verbindliche Aussagen zu Zeit- und Kostenrahmen Fehlanzeige.

Kein schmeichelhaftes Bild der Bahn

Besonders das gezeichnete Bild der Bahn fällt alles andere als schmeichelhaft aus. Zeugen monierten unisono, es sei gemauert worden, angefragte Unterlagen wurden nicht, nur mit großer zeitlicher Verzögerung oder in unbrauchbarer Form zugänglich gemacht. Zudem schien auch intern Klarheit zu fehlen. "Die Gesprächspartner, die wir hatten, konnten uns ihre eigenen Zahlen nicht erklären", schilderte etwa ein Mitglied der Baubegleitung die Ratlosigkeit. Das im Bauministerium installierte Gremium soll der Bahn vonseiten des Auftraggebers auf die Finger sehen, war dort aber herzlich unwillkommen, wie Bahn-Mitarbeiter im Zeugenstand unverblümt einräumten.

Für Unverständnis sorgt bei vielen Abgeordneten auch die Devise der Bahn, die aufgrund von Preissteigerungen und umfassenden Umplanungen absehbar steigenden Kosten und Verzögerungen nicht zumindest im Groben zu kommunizieren.

Zum Artikel: [Zweite S-Bahn-Stammstrecke: "Hinter der Harke wird es duster"](#)

14 Milliarden Euro für die Zweite Stammstrecke?

Der Öffentlichkeit wurden im Einvernehmen mit der Staatsregierung Zahlen präsentiert, die sich nicht mit den zuvor genannten vergleichen lassen: Bei einer möglicherweise bis zum Jahr 2037 verzögerten Inbetriebnahme dürften die Baukosten auf rund 7 Milliarden Euro steigen, hieß es im September 2022. Darin sind aber sämtliche Preissteigerungen nach dem Jahr 2021 nicht eingepreist - im Gegensatz zu den ursprünglich kommunizierten 3,85 Milliarden Euro bei einer Fertigstellung im Jahr 2028. "Das ist einfach Irreführung", moniert der Grünen-Abgeordnete Markus Bächler.

Inzwischen kursiert im Ausschuss schon die Größenordnung von "14 Milliarden plus" an tatsächlichen Kosten. Dabei hatte der Bundesrechnungshof - wie ein Prüfer der Bundesbehörde im Ausschuss erneut betonte - bereits bei den Ursprungszahlen harsch



∨ Bildrechte: picture alliance/dpa | Matthias Balk

Mit Informationen von dpa

Top-Themen aus Europa - hier klicken!

Ich möchte eingebundene Inhalte von der European Broadcasting Union (EBU) in BR24 sehen. Hierbei werden personenbezogene Daten (IP-Adresse o.ä.) an die EBU übertragen. Diese Einstellung kann jederzeit mit Wirkung für die Zukunft in der Datenschutzerklärung durch Anklicken des Opt-Out-Buttons geändert werden.

[Anzeige erlauben](#)