Stand: 13.12.2025 08:23:49

Vorgangsmappe für die Drucksache 17/19517

"Verbesserung des ÖPNV im Großraum München jetzt!"

Vorgangsverlauf:

1. Initiativdrucksache 17/19517 vom 07.12.2017
2. Beschluss des Plenums 17/19555 vom 07.12.2017
3. Plenarprotokoll Nr. 118 vom 07.12.2017

Bayerischer Landtag

17. Wahlperiode 07.12.2017 **Drucksache** 17/**19517**

Dringlichkeitsantrag

der Abgeordneten **Hubert Aiwanger, Florian Streibl, Prof. Dr. Michael Piazolo, Thorsten Glauber, Prof. (Univ. Lima) Dr. Peter Bauer, Dr. Hans Jürgen Fahn, Eva Gottstein, Joachim Hanisch, Johann Häusler, Dr. Leopold Herz, Nikolaus Kraus, Peter Meyer, Bernhard Pohl, Gabi Schmidt, Dr. Karl Vetter, Jutta Widmann, Benno Zierer** und **Fraktion (FREIE WÄHLER)**

Verbesserung des ÖPNV im Großraum München jetzt!

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, unabhängig vom Bau der 2. Stammstrecke umgehend Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV- und S-Bahn-Systems im Großraum München umzusetzen.

Hierzu gehören die Ertüchtigung und der Ausbau der Außenäste, insbesondere der S 4-West, der S 7-Ost und der S 2-Ost sowie Modernisierungsmaßnahmen für den Fuhrpark unter der Auflage, dass neu zu beschaffende Fahrzeuge voll für die 2. Stammstrecke geeignet sein müssen. Ferner müssen alle Maßnahmen des 13-Punkte-Sofortprogramms „Qualität im Münchner S-Bahn System“ ohne Verzögerung umgesetzt werden.

Hinsichtlich der 2. Stammstrecke ist zu beachten, dass es Taktverbesserungen auf allen S-Bahn-Strecken geben muss und im Bereich des Ostbahnhofs die Querungssituation zu verbessern ist, damit der neue Münchner Konzertsaal gut zu erreichen ist.

Begründung:

Die Weiterentwicklung des Nahverkehrs in München und Umgebung darf nicht erst mit der Fertigstellung der 2. Stammstrecke in München frühestens ab dem Jahr 2026 beginnen. Parallel mit der Planung und dem Bau des Tunnels müssen die oben genannten Maßnahmen vorangetrieben werden.

Das von der Staatsregierung vorgestellte S-Bahn Betriebskonzept für die 2. Stammstrecke weist darüber hinaus eklatante Schwächen auf. So soll der Takt auf einigen Strecken sogar schlechter als bisher werden. Zudem sind Fahrzeuge, die für die 2. Stammstrecke geeignet sind, derzeit auf dem Markt nicht erhältlich. Auch der Bau des Konzerthauses im Münchner Osten ist bei den Planungen noch nicht berücksichtigt.

Drucksachen, Plenarprotokolle sowie die Tagesordnungen der Vollversammlung und der Ausschüsse sind im Internet unter www.bayern.landtag.de - Dokumente abrufbar. Die aktuelle Sitzungsübersicht steht unter www.bayern.landtag.de – Aktuelles/Sitzungen zur Verfügung.

Bayerischer Landtag

17. Wahlperiode 07.12.2017 **Drucksache** 17/**19555**

Beschluss

des Bayerischen Landtags

Der Landtag hat in seiner heutigen öffentlichen Sitzung beraten und beschlossen:

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten **Hubert Aiwanger, Florian Streibl, Prof. Dr. Michael Piazolo, Thorsten Glauber, Prof. (Univ. Lima) Dr. Peter Bauer, Dr. Hans Jürgen Fahn, Eva Gottstein, Joachim Hanisch, Johann Häusler, Dr. Leopold Herz, Nikolaus Kraus, Peter Meyer, Bernhard Pohl, Gabi Schmidt, Dr. Karl Vetter, Jutta Widmann, Benno Zierer** und **Fraktion (FREIE WÄHLER)**

Drs. 17/**19517**

Verbesserung des ÖPNV im Großraum München jetzt!

Ablehnung

Die Präsidentin

I.V.

Reinhold Bocklet

I. Vizepräsident

Drucksachen, Plenarprotokolle sowie die Tagesordnungen der Vollversammlung und der Ausschüsse sind im Internet unter www.bayern.landtag.de - Dokumente abrufbar. Die aktuelle Sitzungsübersicht steht unter www.bayern.landtag.de – Aktuelles/Sitzungen zur Verfügung.

Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Präsidentin Barbara Stamm
Abg. Eberhard Rotter
Abg. Florian von Brunn
Abg. Bernhard Roos
Abg. Prof. Dr. Michael Piazolo
Abg. Dr. Martin Runge
Staatssekretär Gerhard Eck
Abg. Dr. Herbert Kränzlein
Abg. Alfred Sauter

Präsidentin Barbara Stamm: Ich rufe nun zur gemeinsamen Beratung auf:

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Thomas Kreuzer, Karl Freller, Josef Zellmeier u. a. und Fraktion (CSU)
Deutliche Verbesserung des ÖPNV im Großraum München (Drs. 17/19493)

und

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Markus Rinderspacher, Annette Karl, Natascha Kohnen u. a. und Fraktion (SPD)
Verkehrswende: Öffentlichen Verkehr im Großraum München zügig ausbauen - Investitionen in die Schiene in ganz Bayern verdoppeln! (Drs. 17/19516)

und

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Hubert Aiwanger, Florian Streibl, Prof. Dr. Michael Piazolo u. a. und Fraktion (FREIE WÄHLER)
Verbesserung des ÖPNV im Großraum München jetzt! (Drs. 17/19517)

Ich eröffne die gemeinsame Aussprache. Als ersten Redner darf ich den Herrn Kollegen Rotter für die CSU-Fraktion an das Rednerpult bitten.

(Unruhe)

Kolleginnen und Kollegen, ich bitte jetzt um etwas mehr Ruhe in diesem Plenarsaal. – Bitte schön, Herr Kollege.

Eberhard Rotter (CSU): Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Die Feinstaubprobleme in den Ballungsräumen, starke Emissionen von CO_2 und NO_xführen sowohl auf Bundes- als auch auf Landesebene zu ständigen Diskussionen unter der Überschrift "Dieselgipfel".

(Unruhe – Glocke der Präsidentin)

Es sollen Ansätze erarbeitet werden, um diesen Problemen wirkungsvoll zu begegnen. Ein Ergebnis all dieser Gespräche ist ein massiver Ausbau des ÖPNV, vor allem in den Ballungsräumen. Genau das tun wir. Mit Fertigstellung der zweiten S-Bahn-Stammstrecke schaffen wir ein neues Angebotskonzept. Wir reden nicht nur, wir handeln auch.

(Beifall bei der CSU)

Es geht um eine ganz enorme Angebotsausweitung. Mit Fertigstellung der zweiten Röhre werden wir 40 % mehr S-Bahn-Verkehr bestellen. Dies bedeutet eine Ausweitung von bisher 21 Millionen Zugkilometern auf knapp 30 Millionen Zugkilometer. Welcher andere Ballungsraum in Deutschland schafft etwas in dieser Größenordnung? Liebe Kolleginnen und Kollegen, nun können Sie sagen: Das ist ja noch lange hin, bis die zweite Stammstrecke fertiggestellt ist. – Ja, mir wäre es auch lieber, wenn das schon früher der Fall wäre. Der Freistaat und die Bayerische Eisenbahngesellschaft handeln aber auch in der Zwischenzeit kraftvoll, und von daher gibt es auch vor 2026 bereits deutliche Angebotsverbesserungen bei der S-Bahn. Ich darf daran erinnern, dass wir im Dezember des vergangenen Jahres, also vor knapp einem Jahr, an Freitagnachmittagen den Zehn-Minuten-Takt für die S 2 Richtung Dachau, die S 3 Richtung Maisach, die S 8 Richtung Germering, die S 3 Richtung Deisenhofen und die S 4 Richtung Zorneding sowie den durchgehenden nachmittäglichen 20-Minuten-Takt für die S 7 bis Wolfratshausen eingeführt haben.

Ab Dezember 2017 – am kommenden Sonntag ist Fahrplanwechsel – sind von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft zusätzlich zwei weitere S-Bahn-Fahrten bestellt, und zwar am frühen Abend von Erding nach Markt Schwaben und eine nachmittägliche Pendelfahrt Altomünster – Dachau, die nunmehr ganzjährig von Montag bis Freitag bis München Ost durchgebunden werden soll, sowie ein durchgehender 20-Minuten-Takt am frühen Nachmittag auf den Außenästen nach Erding, Tutzing, Mammendorf und Petershausen.

Außerdem erinnere ich an die zusätzliche Frühfahrt der S 8 zum Flughafen, die immer wieder gefordert wurde und die es ab dem kommenden Sonntag geben wird, und weise auf den Linientausch der S 4 und der S 6 Richtung Ebersberg hin, der zu einer zusätzlichen Taktverdichtung auf dem Streckenabschnitt von München Ost nach Trudering führt. Weiterhin prüft die BEG, den S-Bahn-Verkehr in den späten Abendstunden noch attraktiver zu gestalten, zum Beispiel durch den Einsatz zusätzlicher Nachtschwärmerzüge.

Dafür bedarf es zusätzlicher Fahrzeuge; das ist klar. Für die derzeit 238 im Einsatz befindlichen S-Bahn-Triebwagen der Baureihe ET 423, die mittlerweile bis zu 17 Jahre alt sind – die Inbetriebnahme war bekanntlich zwischen 2000 und 2004 –, ist eine grundlegende Modernisierung vorgesehen, die im Übrigen im Einklang mit und unter Beteiligung von Fahrgastverbänden umgesetzt werden wird. Es geht um eine technische Überholung und um die Erschließung zusätzlicher Platzkapazitäten. Jeder Triebzug soll statt den derzeit 544 Plätzen künftig 612 Steh- und Sitzplätze je Fahrzeug aufweisen, um die prognostizierten Fahrgastzuwächse zu bewältigen.

Zusätzlich wird im Übergangsvertrag der S-Bahn München, der von Januar 2018 bis Dezember 2019 läuft, die Aufstockung der Fahrzeugflotte um 21 Triebzüge der Baureihe ET 420 inklusive Redesign und des Einbaus der Linienförmigen Zugbeeinflussung vereinbart, die ab Dezember 2018 zur Verfügung stehen. Es wird immer wieder zu Recht beklagt, dass es in den S-Bahn-Waggons häufig sehr eng ist, und das bedeutet eine Kapazitätsausweitung in erheblichem Umfang schon vor 2026.

Nun aber, liebe Kolleginnen und Kollegen, zum Angebotskonzept ab Fertigstellung der zweiten Stammstrecke: Mit Inbetriebnahme dieser zweiten Röhre wird durch dieses Konzept eine Entlastung des Pkw-Verkehrs in der Landeshauptstadt um rund 300 Millionen Pkw-Kilometer pro Jahr erfolgen, wobei ich denke, dass das noch konservativ geschätzt ist. Das ist ein wesentlicher Beitrag zur Reduzierung der Verkehrsemissionen, die überwiegend von Diesel-Pkw ausgehen und nicht von den übrigen Fahrzeu-

gen, die beispielsweise von Handwerkern, im Zustellverkehr oder im Lieferverkehr in der Innenstadt benutzt werden.

Wir wollen keine Fahrverbote. Von daher sind wir von diesem Konzept überzeugt und werden es entsprechend umsetzen. Es geht hier darum, dass wir für die Pendler etwas tun wollen, und es geht um eine deutliche Taktverbesserung auf dem Großteil der Strecken. Redner nach mir werden sagen: Ja, aber nicht auf allen haben wir eine wesentliche Verbesserung. – Es gibt einzelne, bei denen das nicht der Fall ist, das ist richtig. Es gibt hier aber kein Wunschkonzert, und ich kann nicht erwarten, von jedem Punkt im Ballungsraum München zu einem anderen Punkt in diesem Großraum umsteigefrei zu gelangen, und das möglichst noch im Zehn-Minuten-Takt. Das geht einfach nicht, das schafft kein Nahverkehrssystem.

Wir haben hier aber zumindest wesentliche, entscheidende Verbesserungen, die auf dem Großteil der Strecken gefahren werden können. Es geht um eine Taktverbesserung von derzeit 20 Minuten auf den 15-Minuten-Takt. Es geht darum, dass vom Angebotskonzept her die S 2, die S 3, die S 4, die S 7 und die S 8 weiterhin in die erste Stammstrecke fahren und damit mehr Halte in der Innenstadt bedienen können als Züge auf der zweiten Stammstrecke. Die S 1 und die S 6 sowie die neu einzuführenden Regional- bzw. Express-S-Bahnen fahren in die zweite Stammstrecke.

Dann geht es natürlich auch darum, attraktives Wagenmaterial zu bestellen. In Regional-S-Bahnen ist man länger unterwegs als in den herkömmlichen, vor allen Dingen, wenn das erste Konzept unter Umständen noch weiter ausgebaut werden kann. Das bedeutet, diese Fahrzeuge müssen selbstverständlich in den zweiten Stammstreckentunnel einfahren – klar, das ist die Grundvoraussetzung –, allerdings sollten sie auch WCs und mehr Sitzplätze aufweisen als die herkömmlichen S-Bahnen und insbesondere Platz für Gepäck bieten, sodass man mit diesen Fahrzeugen auch längere Strecken bequem fahren kann. Nachdem es bis 2026 noch knapp acht Jahre sind, ist noch Zeit, in den nächsten zwei, drei Jahren mit der Industrie zu sprechen und entspre-

chende Fahrzeuge zu entwickeln, damit diese dann pünktlich und zuverlässig zur Verfügung stehen.

Ich darf darauf hinweisen, dass wir baldmöglichst – das heißt, schon vor Inbetriebnahme der zweiten Stammstrecke – auf der Trasse der S 8 zum Flughafen einen Flughafen-Express eingeführt haben wollen, der allein vom Ostbahnhof zum Flughafen eine wesentliche Fahrzeitverkürzung von gut zehn Minuten bringt. Zwei Trassen stehen hierfür pro Stunde zur Verfügung; das hat die Bahn nun endlich eingeräumt. Es ist immer wieder bestritten worden, dass das von der Infrastruktur her geht; diese zwei Trassen, die möglich sind, sollten wir entsprechend nutzen.

Ich weise auf einen weiteren wesentlichen Vorteil dieses neuen Angebotkonzepts hin: Ab 2026 soll es Regional-S-Bahnen von Landshut, von Buchloe und von Augsburg aus geben. Perspektivisch soll das auf weitere Ziele bzw. Quellen in der Metropolregion ausgeweitet werden, zum Beispiel nach Rosenheim und nach Mühldorf, wobei bei der Ausbaustrecke 38 zunächst die Elektrifizierung bis Mühldorf abzuwarten ist, weil das ansonsten nicht funktionieren kann. Der zweite Tunnel bietet dann natürlich die große Möglichkeit einer Durchbindung dieser Züge. Bisher, nach dem Konzept 2026, soll nur der Express-S-Bahn-Zug, der von Augsburg kommt, bis zum Flughafen durchgebunden werden; da sind nur zwei Trassen, also ein Halbstundentakt vom Ostbahnhof aus zum Flughafen, möglich. Die beiden anderen Regionalbahnen werden vorerst am Leuchtenbergring enden, bevor dann in die anderen von mir bereits erwähnten Richtungen weitergefahren werden kann.

Schließlich wissen wir alle auch, dass für weitere Verbesserungen ein Infrastrukturkonzept für den Bahnknoten München greifen und mit Zeitschienen hinterlegt werden muss. Diese Infrastrukturmaßnahmen gehen auch uns zu langsam. Wenn ich hier nur ein Beispiel bringen darf: Die Bahn hat uns kürzlich erklärt, sie brauche für eine Bahnsteigerhöhung auf Gleis 1 in Fürstenfeldbruck – das ist der Hausbahnsteig – acht Jahre, bis das realisiert werden kann. Das ist nicht nachvollziehbar und schlichtweg unerträglich. Diese Dinge müssen natürlich deutlich beschleunigt werden.

(Beifall bei der CSU)

Bei weiteren Infrastrukturmaßnahmen müssen wir in enger Abstimmung mit der Landeshauptstadt München handeln, weil sie zum Teil als Straßenbaulastträger betroffen ist. Das gilt für den Ausbau der Abzweigstelle Westkreuz; da ist eine Eisenbahnüberführung über die Bodenseestraße zu gestalten. Hier wartet die Bahn seit zwei Jahren auf die Einigung mit der Landeshauptstadt über die Ausgestaltung dieser Eisenbahnüberführung. Dann geht es um den Regionalzughalt Poccistraße. Hieran sollte sich die Landeshauptstadt natürlich finanziell beteiligen, wie das Ingolstadt beim Audi-Halt vorgemacht hat. Diese Verhandlungen führen dazu, dass im Moment noch nicht einmal geplant worden ist.

(Florian von Brunn (SPD): Da gibt es eine finanzielle Verantwortung des Freistaats Bayern!)

– Herr von Brunn, Sie reden rein. Hören Sie mir erst einmal zu, und dann melden Sie sich selber zu Wort, wenn Sie hier etwas zu sagen haben!

(Florian von Brunn (SPD): Ich habe Ihnen leider zugehört! Das hatte nicht viel Sinn, was Sie gesagt haben!)

Hier geht es darum, dass natürlich auch die Landeshauptstadt großes Interesse daran hat, dass der ÖPNV in dieser Stadt und im Ballungsraum gut läuft,

(Unruhe – Glocke der Präsidentin)

und sich zumindest zu Verhandlungen über eine finanzielle Beteiligung mit der Bahn an einen Tisch setzt. Es geht um den viergleisigen Ausbau Daglfing – Johanneskirchen, der nach dem Bundesverkehrswegeplan deswegen hohe Priorität hat, weil er insbesondere auch dem Güterverkehr dient. Hier wünscht die Landeshauptstadt durchaus nachvollziehbar – das hat städtebauliche Gründe – eine Untertunnelung bzw. eine Einhausung der Strecke. Es ist bekannt, dass das Mehrkosten im satten dreistelligen Millionenbereich ausmacht. Da gibt es zwar Absichtserklärungen, aber

nichts Belastbares. Hier muss natürlich klar sein: Ist die Landeshauptstadt bereit, diese Mehrkosten zu tragen? Denn bis dato ist es so, dass die Bahn oberirdisch plant. Sie plant jetzt also etwas, was dann womöglich hinfällig ist. Da müsste auch der Stadtrat schleunigst in die Gänge kommen, damit man eine verbindliche Zusage über diese Mehrkosten hat.

(Beifall bei der CSU – Florian von Brunn (SPD): Sie schieben schon wieder die Verantwortung ab! Übernehmen Sie selbst Verantwortung!)

Es geht darum, dass wir das Elektrifizierungsprogramm, das bekannt ist, gerne auch auf Bundesebene hätten. Das ist auch schon im Wahlkampf dargestellt worden. Da gehe ich natürlich davon aus, dass Staatsminister Herrmann oder andere, die dann in Koalitionsgesprächen sind, dieses Elektrifizierungsprogramm mit ansprechen. Das wäre bei "Jamaika" nach meinem Dafürhalten kein Hindernis gewesen, um zum Erfolg zu kommen. Es sollte auch bei einer Großen Koalition kein Hindernis sein, um zum Erfolg zu kommen. Da geht es dann auch darum, jetzt vom Ballungsraum München aus gesehen, beispielsweise die Strecke von Ebersberg nach Wasserburg zu elektrifizieren oder die Oberlandstrecken zu elektrifizieren. Das bietet im Übrigen den Vorteil, dass man auf elektrischen Strecken wesentlich kostengünstiger fahren kann als auf Dieselstrecken. Von daher amortisiert sich das über die Jahre hinweg. Da sind wir uns sicher einig, dass diese Dinge geschehen müssen.

Ich kann nur sagen: Die Bayerische Staatsregierung und die Bayerische Eisenbahngesellschaft haben ein fahrbares und realistisches Konzept vorgelegt, das ganz wesentliche Verbesserungen – ich erinnere noch einmal daran, die Verkehrsleistungen steigen von 21 Millionen auf 30 Millionen Zugkilometer – bringt. Das ist schon enorm.

Ich darf noch ganz kurz auf den SPD-Antrag eingehen. Dieser bildet im Wesentlichen das Eckpunktepapier der Verbundlandkreise ab. Aber das ist in großen Teilen deckungsgleich mit dem Programm "Bahnausbau Region München", zum Beispiel beim Ausbau der S 4 Pasing – Eichenau. Zusätzlich vorgeschlagene Maßnahmen wie ein

zweigleisiger Ausbau von Grafing Bahnhof nach Ebersberg und – ich habe es gerade schon erwähnt – nach Möglichkeit die Fahrdrahtüberspannung der weiteren Strecke nach Wasserburg werden im Rahmen der weiteren Programmkonkretisierung untersucht.

Zur Forderung nach mehr Regionalisierungsmitteln: Mein Gott, das wäre natürlich super, wenn man so etwas erreichen könnte. Nur muss ich da schon sagen: Da fehlt mir sehr stark der Glaube.

(Florian von Brunn (SPD): Wenn man die Steuern senken will, kann das auch nicht funktionieren!)

– Wer reinschreit, hat nicht unbedingt die besseren Argumente.

(Beifall bei der CSU – Florian von Brunn (SPD): Aber manchmal schon! Manchmal schon!)

Da muss man einfach daran erinnern – das wissen Sie wahrscheinlich nicht –, dass man das erst vor einem Jahr angepasst hat und dass wir da seitens der Länder eigentlich mehr erreicht haben, als man erwartet hat. Es ist zwar nicht der volle Betrag gekommen,

(Florian von Brunn (SPD): Das war ein CSU-Verkehrsminister!)

den die Länder völlig übereinstimmend, ganz gleich, wie die politische Färbung war, verlangt haben; aber es war deutlich mehr, als der Bund geben wollte. Wir haben eine Dynamisierung von 1,8 % pro Jahr. Von daher: Seien wir also erst einmal froh, dass wir das erreicht haben, bevor wir hier mit neuen Forderungen kommen.

(Beifall bei der CSU – Florian von Brunn (SPD): Schwach, ganz schwach!)

Bezüglich dessen, was zusätzlich noch ausgebaut werden soll, muss man daran erinnern, dass da jeweils eine volkswirtschaftliche Beurteilung notwendig ist, diese Standardisierte Bewertung. Da können dann natürlich nicht beliebige Projekte gefördert

werden. Die im Antrag aufgeführten Maßnahmen, dieser Wunschkatalog, werden den Anforderungen der Standardisierten Bewertung leider nur bedingt entsprechen.

(Florian von Brunn (SPD): So einfach kann man es sich auch machen!)

Was dann schlussendlich noch zu erwähnen ist, ist eine Forderung, die bei "Jamaika" eingebracht worden ist und die sicherlich auch im Rahmen der Verhandlungen mit der SPD kommen wird, nämlich eine massive Aufstockung des GVFG-Bundesprogramms; denn da wäre zumindest eine Verdreifachung geboten. Das hilft uns.

(Bernhard Roos (SPD): Fünf!)

– Fünf. Nach oben sind keine Grenzen, lieber Kollege Roos. Aber auch da müssen wir natürlich realistisch bleiben, weil es auf Bundesebene nicht nur Verkehrspolitiker gibt. Wir hätten das vielleicht gerne. Schon eine Verdreifachung wäre eine tolle Sache. Das muss auch realistisch sein, weil auch die anderen Länder sehr viele Bedarfe haben. Von daher bin ich zuversichtlich, dass wir etwas erreichen können.

Zum Antrag der FREIEN WÄHLER verweise ich darauf, was ich schon vorgetragen habe, dass vor Inbetriebnahme der zweiten Stammstrecke Verbesserungen bei der S-Bahn kommen werden.

Ich kann Sie beruhigen: Das Konzerthaus am Ostbahnhof wird bestens an den ÖPNV angeschlossen werden. Kurze Wege von der S-Bahn bis zum Konzerthaus sind das Ziel. Das wird bei den weiteren Planungen auch so realisiert werden.

Wir werden die beiden Nachzieher ablehnen. Ich bitte um Zustimmung zu unserem Antrag.

(Beifall bei der CSU)

Präsidentin Barbara Stamm: Herr Kollege, bitte am Rednerpult verbleiben!

(Eberhard Rotter (CSU): Das war aber recht spät! Ich habe gedacht, er geht raus!)

– Nein, das ist auch vorne immer sichtbar, die Zwischenbemerkung.

(Eberhard Rotter (CSU): Signalisiert, ja, okay. Alles klar.)

Bitte schön, Herr Kollege von Brunn.

Eberhard Rotter (CSU): Jetzt dürfen Sie reden, schauen Sie!

Florian von Brunn (SPD): Das hat mir die Präsidentin erlaubt, Herr Rotter. Das müssen Sie mir nicht erlauben!

(Unruhe bei der CSU – Zurufe von der CSU)

Sehr geehrter Herr Kollege Rotter, Sie haben hier großartige Verbesserungen des S-Bahn-Systems angekündigt. Wir stimmen Ihrem Antrag auch gerne zu. Aber Sie haben nicht über die Versäumnisse geredet, die zwei CSU-Minister zu verantworten haben. Die Namen sind Ihnen bekannt: Sie heißen Dobrindt und Herrmann. Sie sind dafür verantwortlich, dass keine S-Bahn mehr pünktlich ankommt und die Züge hier völlig überfüllt sind.

(Erwin Huber (CSU): Das ist kein Lokführer! – Weitere Zurufe von der CSU)

Sie kennen die Probleme, der Herr Huber kennt es, dass die S 1 gezielt ausfällt, weil die Bahn die Probleme nicht in den Griff bekommt. Lassen Sie uns mal darüber reden. Dass Ihr Programm realisiert wird, glaube ich Ihnen erst, wenn es Realität ist. Wir wissen, was aus dem sogenannten 13-Punkte-Sofortprogramm, das aus Ihrer Feder stammt, aus der Feder der CSU/FDP-Regierung, was davon umgesetzt worden ist.

Noch eine Bemerkung, weil Sie die Tangentialverbindungen, den Nordring, den wir dringend brauchen, so abtun: Sie können dieses Programm umsetzen; aber angesichts der Tatsache, wie stark der Großraum München wächst, müssen Sie jetzt schon

über den Tellerrand hinaus blicken. Wenn Sie bei den Tangentialverbindungen nicht planen, dann werden wir in ein paar Jahren vor genau den gleichen Problemen stehen, die wir heute haben.

(Beifall bei der SPD)

Eberhard Rotter (CSU): Ich beginne mit dem Letzten. Die Umsetzung des Nordrings wird geprüft. Ich habe nicht alles aufgezählt, was im Moment läuft. Dazu hätte die Redezeit nicht ausgereicht. Das sehen auch wir als durchaus prüfenswert an und sind da mit dabei.

Was die auch von uns kritisierten Verspätungen oder Zugausfälle bei der S-Bahn betrifft, scheinen Sie übersehen zu haben, dass es hier einen Betreiber der S-Bahn gibt und dass es jemanden gibt, der für das Netz zuständig ist. Das sind weder irgendwelche Landes- noch Bundesverkehrsminister, sondern das sind die DB Netz AG

(Florian von Brunn (SPD): 100 % im Besitz des Staates!)

und die S-Bahn München GmbH, und niemand anderer.Deren Versäumnisse kritisieren auch wir, und deshalb brauchen wir zur Verbesserung die Infrastrukturmaßnahmen, die ich erwähnt habe.

(Beifall bei der CSU)

Präsidentin Barbara Stamm: Vielen Dank. – Für die SPD-Fraktion darf ich Herrn Kollegen Roos das Wort erteilen. Bitte schön, Herr Kollege.

Bernhard Roos (SPD): (Vom Redner nicht autorisiert) Werte Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen, Hohes Haus! Sie merken genau, dass sich in der SPD-Landtagsfraktion diverse Verkehrspolitiker befinden. Ich bedanke mich auch für die Beiträge bei Florian von Brunn, bei Herbert Kränzlein und bei Günther Knoblauch, der jetzt gerade nicht da ist. Sie bringen jeweils aus unterschiedlicher Perspektive ihr Wis-

sen, ihr Können und ihre Kompetenz ein. Als Fachpolitiker bedanke ich mich dafür, dass ich immer wieder Unterstützung bekomme.

Lieber Eberhard, du hast gesagt, du hättest auch gerne eine Erhöhung der GVFG-Mittel oder eine weitere Erhöhung der Regionalisierungsmittel. Damit gibst du zu, dass mehr notwendig wäre, und damit unterstützt du auch die Positionen meiner Mitkombattanten, wenn ich das so sagen darf.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, heute geht es um deutliche Verbesserung des ÖPNV im Großraum München, um einen Antrag der CSU. Wir hatten letzten Donnerstag die Erklärung der Staatsregierung im Wirtschaftsausschuss. Sowohl die Staatsregierung selbst als auch die untergeordnete Bayerische Eisenbahngesellschaft haben die Pläne dargestellt. Warum bringt die CSU dieses Thema jetzt als Dringlichkeitsantrag? – Sie will sich selbst ein bisschen bauchpinseln und loben. Das verstehe ich auch.

(Erwin Huber (CSU): Wir beschließen das!)

– Ihr beschließt das, und wir beschließen das jetzt als Parlament. Da bin ich auch mit dabei. Um der Spannung ein bisschen die Spitze zu nehmen, kündige ich jetzt schon an: Wir stimmen zu, damit das liebe Kind seine Ruhe hat. Es gibt auch genügend Gründe, zuzustimmen; denn wir haben wahrlich lange genug auf das Sofortprogramm und dessen Umsetzung gewartet. Dieses Sofortprogramm wird seinem Namen nur in kleinsten Teilen gerecht. Jetzt haben wir ab dem Winterfahrplan eine kleine Palette an Maßnahmen.

Noch einmal zu den GVFG-Mitteln, lieber Eberhard: Diese Mittel sind vom Bund eingefroren worden. Das ist eine grobe Unterlassung. Daran waren natürlich auch meine Kollegen beteiligt, aber mit der Union war es nicht zu machen, diese Mittel zu erhöhen. Das ist ein Spottgeld, wenn ich es so bezeichnen darf. Bundesweit pro Jahr sind es 330 Millionen. Der Gipfel ist, dass diese Mittel noch bis 2025 gedeckelt sind. Wie will man die anstehenden Verkehrsgroßprojekte, nicht nur in Bayern, sondern im ganzen Bund, damit erledigen?

(Beifall bei der SPD)

Der Verband der Verkehrsunternehmen sagt, wir wollen das Fünffache. Deswegen habe ich vorher gesagt: Gimme Five! Das ist nicht nur wünschenswert, sondern absolut notwendig.

Kommen wir zu unserem Antrag. Nun habe ich schon gehört, welch bitteres Schicksal ihm droht, dennoch will ich auf die Details eingehen. Wir wollen eine wirkliche Verkehrswende und nicht nur das Versprechen, NO_x abzubauen. Wir wollen den klassischen Elektromobilitätsträger, nämlich die Schiene, fördern.

Das 13-Punkte-Sofortprogramm sieht einen Regionalzughalt Poccistraße vor. Dafür gibt es aber nicht nur einen Verhandlungsteilnehmer wie die Landeshauptstadt München, sondern noch andere. Da muss man sich über die Konzepte, über die Trassierung, die Kostenteilung usw. klar sein. Man darf nicht nur immer mit dem Finger auf andere deuten.

Eine andere Forderung ist ein mehrgleisiges S-Bahn-Netz. Dass wir nicht auf allen Streckenabschnitten Taktverbesserungen haben, ist ein Manko und liegt daran, dass wir nicht genügend Gleise haben. Deshalb wäre es notwendig, Zweigleisigkeit, vielleicht sogar Mehrgleisigkeit zu bekommen.

Die Planungen für den Nordring sind in der Wortmeldung des Kollegen Florian von Brunn schon angesprochen worden. Wichtig ist auch die Elektrifizierung. Im momentanen Status ist nur die Hälfte der Bahnstrecken in Bayern elektrifiziert. Mit einer Elektrifizierung könnte man mit relativ geringen Mitteln am schnellsten CO_2 und NO_x einsparen. Wir reden jetzt über das S-Bahn-System; mit einer Elektrifizierung könnten wir auch die S-Bahn in Richtung Wasserburg und Rosenheim verlängern. Dazu würde mir noch sehr viel mehr einfallen.

Der öffentliche Verkehr krankt. Obwohl es Defizite im Angebot gibt, nutzen immer mehr Menschen den öffentlichen Verkehr. Wenn wir, die Politiker, nicht sehen, nicht

respektieren und nicht honorieren, dass trotz der Beschwerlichkeiten, überfüllter Züge und Verspätungen immer mehr Menschen das System nutzen, dann ist das eine grobe Unterlassungssünde. Das sollten wir uns nicht nachsagen lassen. Deswegen sollte deutlich mehr Geld ins System gesteckt werden, und zwar von allen: vom Bund, vom Land, von den Kommunen und auch aus den europäischen Töpfen.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, zum Antrag der FREIEN WÄHLER: Die gute Erreichbarkeit des neuen Konzertsaals wäre wunderbar; wir werden es sicher hinbekommen, dass die Menschen relativ trockenen Fußes und auf relativ kurzem Weg dort hinkommen. Darin sehe ich bei den Planungen kein Problem.

Jetzt muss ich die Staatsregierung ausnahmsweise einmal in Schutz nehmen. Es ist nicht der Fehler der Bayerischen Staatsregierung, dass die Technik zur Durchbindung der Regionalzüge durch die zweite Stammstrecke noch nicht zur Verfügung steht. Dazu muss man sich mit den Herstellern ins Benehmen setzen. Insofern werden wir den Antrag der FREIEN WÄHLER nicht ablehnen, sondern uns enthalten. Die oberen Zeilen des Antrags der FREIEN WÄHLER sind in Ordnung.

Dem Antrag der lieben Schwarzen, des schwarzen Blocks – wenn ich das so sagen darf –, werden wir zustimmen.

(Beifall bei der SPD – Heiterkeit bei der CSU)

Präsidentin Barbara Stamm: Vielen Dank. – Für die Fraktion der FREIEN WÄHLER: Herr Prof. Dr. Piazolo bitte. Bitte schön, Herr Kollege.

Prof. Dr. Michael Piazolo (FREIE WÄHLER): (Vom Redner nicht autorisiert) Frau Präsidentin, meine sehr verehrten Damen und Herren! Als ich den Antrag der CSU durchgelesen habe, habe ich mir gedacht: Aufgewacht!

(Zuruf von der CSU: Großartig!)

– Nein, nicht großartig, sondern aufgewacht! Endlich hat die CSU gemerkt, was sie alles vergessen hat, weil sie nur auf den zweiten Stammstreckentunnel geschaut hat. Das haben wir seit vielen Jahren, auch ich, in diesem Haus ständig verkündet.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Teilweise gibt es Taktverschlechterungen. Das wurde immer bestritten. Wenn man nur auf die zweite Stammstrecke setzt, gibt es teilweise Taktverschlechterungen. Nur drei Bahnen gibt es pro Stunde mehr. Es gibt kaum Geld für das Gesamtsystem. Auch das haben wir hier gesagt. Die geeigneten Fahrzeuge sind nicht vorhanden. Das sagen wir seit mehr als fünf Jahren. Plötzlich kommt es in diesem Antrag der CSU. Plötzlich hat die CSU gemerkt, dass der Plan, den Großraum München und darüber hinaus wirklich ÖPNV-tüchtig zu machen, nicht nur aus der Finanzierung der zweiten Stammstrecke bestehen kann.

Nicht gefunden habe ich in dem Antrag das 13-Punkte-Programm. Das ist klammheimlich verschwunden. Es wird jetzt zu einem 3-Phasen-Modell. Ich bin gespannt, was als Nächstes kommt.

(Florian von Brunn (SPD): Zur Landtagswahl!)

Von Herrn Rotter habe ich gerade wieder gehört, dass immer die anderen die Schuldigen sind. Das mag ich auch nicht. Die Schuldige ist zuerst einmal die Bahn. Dazu sage ich ganz deutlich: Sie haben die Bahn doch privatisiert. Dann dürfen Sie sich jetzt nicht darüber beklagen, dass es nicht funktioniert.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Dann ist immer die Stadt München die Schuldige. Natürlich ist die Stadt München langsam.

(Widerspruch des Abgeordneten Florian von Brunn (SPD))

– Lieber Kollege von Brunn, es ist schon schlimm, wie lange man sich über den Bahnhalt Poccistraße unterhält. Ähnlich schlimm ist es, wie man beim Ostbahnhof nicht zurande kommt. Beide sind schuldig.

Welche Forderungen sind sinnvoll? – Die Außenäste müssen gestärkt werden. Dazu reicht die zweite Stammstrecke allein nicht. Die S 7 und die S 2 wurden genannt. Ganz wichtig ist die S 4, Herr Kränzlein, weil ich Sie hier sitzen sehe. Dafür brauchen wir mehr Gleise. Ich schaue die Kollegen aus dem Allgäu an. Selbstverständlich brauchen wir mehr Gleise, sonst tuckert der Regionalzug der S-Bahn hinterher.Das sind altbekannte Dinge.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Stichwort Elektrifizierung: Der Ministerpräsident – im Moment heißt er noch Seehofer – hat es versprochen. Trotzdem ist auch da wenig passiert.

Der geeignete Fuhrpark ist angesprochen worden. Wenn man eine zweite Stammstrecke plant und dort Regionalzüge durchschicken möchte, wie jetzt im Betriebskonzept enthalten, muss man sich doch vorher fragen, ob man überhaupt die dafür notwendigen Züge hat. Das lernt wahrscheinlich jedes dreijährige Kind, wenn es eine Eisenbahn geschenkt bekommt, dass es schauen muss, wie die Gleise sind, wie der Zug fährt.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Die Taktverdichtung ist ganz wichtig. Meine sehr verehrten Damen und Herren, endlich fordern Sie in Ihrem Antrag eine Express-S-Bahn zum Flughafen. Dazu muss ich sagen: Der Flughafen ist schon älter als 25 Jahre. Die Planung läuft auch schon viel länger. Jetzt fangen Sie an und sagen: Jetzt brauchen wir langsam eine Express-S-Bahn. Da haben Sie jahrelang geschlafen – jahrelang!

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Lieber Herr Huber, wenn man ein Jahrzehnt auf den Transrapid setzt, dann hat man die Express-S-Bahn nicht im Blick.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

So ist es halt. Insofern kann man die Forderungen, die in dem Antrag stehen, unterstreichen. Das muss ich ganz klar sagen. Die meisten Projekte sollen jedoch erst nach Inbetriebnahme des zweiten S-Bahn-Stammstreckentunnels kommen – frühestens im Jahr 2026. Im Interesse der Pendler können wir diesem Antrag nicht zustimmen; denn wir wollen das schneller. Dann muss man den Kollegen der CSU und der Staatsregierung sagen: Es muss doch mal möglich sein, zwei Dinge gleichzeitig zu planen – Stammstrecke plus etwas. Sie schreiben doch auf alle Ihre Programme immer "plus" drauf. Insofern: Stammstrecke plus andere Dinge nicht nacheinander, sondern gemeinsam. Das steht auch in unserem Konzept. Stimmen Sie unserem Konzept zu. Sie müssen nicht zustimmen, aber Sie müssen es tun. Mir ist es lieber, Sie lehnen unser Konzept ab und tun das, was drinsteht, als dass Sie dem Konzept zustimmen und nichts tun.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Tun Sie das, was in unserem Konzept, in unserem Antrag, steht. Dann ist den Pendlern um München viel geholfen.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Präsidentin Barbara Stamm: Vielen Dank, Herr Kollege. – Jetzt hat für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Herr Kollege Dr. Runge das Wort. Sie sind das erste Mal wieder in diesem Hause. Bitte schön, Herr Kollege.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Dr. Martin Runge (GRÜNE): Frau Präsidentin, Kolleginnen und Kollegen! Dieser Antrag und das darin thematisierte Projekt sind Beleg für das Versagen – eigentlich

müsste man von Komplettversagen sprechen – von Staatsregierung und CSU in der Verkehrspolitik hier im Landtag.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Da wird etwas gefeiert, was es nicht zu feiern gilt. Im Antrag ist großspurig von Verbesserungen die Rede, wo man allenfalls von "Verschlimmbesserungen" reden kann. In Stichworten – ich fange mit der Zeitschiene an. Jahrelang ist gepredigt worden, die zweite Röhre werde 2010 in Betrieb gesetzt. Jetzt haben wir bekanntlich Ende 2017. Jetzt wird darüber geredet, dass die Fertigstellung, wenn sie überhaupt erfolgt, im Jahr 2026 sei. Ich und Herr Kollege Huber visieren eher das Jahr 2036 an. Dann gehe ich schon auf die 100 Jahre zu. Herr Huber, ich werde Sie noch zitieren. Eine Verbesserung des SPNV im Großraum München ist in all den Jahren nicht eingetreten, und es wird auch nichts passieren; wenn doch, dann nur ganz marginal, Herr Kollege Rotter. Das ist schlicht und ergreifend inakzeptabel.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Ich darf ganz kurz die Genese der Kosten reflektieren. Damals im Jahr 2001 gab es die vergleichende Untersuchung Südring versus Röhre – 583 Millionen Euro. Im Jahr 2003 haben sich die Spitzen der Landeshauptstadt und die Staatsregierung auf das konkrete Projekt verständigt. Da war man bei knapp einer Milliarde Euro. Jetzt sind wir bei 3,5 Milliarden Euro – nach oben offen. Man muss ganz klar sagen: Diese Gelder fehlen für Projekte in ganz Bayern. Das ist nach unserer Auffassung genauso inakzeptabel.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Ich komme noch einmal kurz zur Zeitschiene. Ich zitiere aus dem Protokoll des Wirtschaftsausschusses vom 3. Februar 2011. Wir haben uns schon viel früher damit befasst. Das war eine sehr lange Sitzung, die extra in einem größeren Sitzungssaal statt-

gefunden hat, weil der Andrang so groß war. Wiedergegeben wird die Aussage eines Kollegen der CSU, der auch mal CSU-Vorsitzender war. Ich zitiere:

> Die Staatsregierung müsse sicherlich Phantasie aufbringen, um den Olympiabezug der zweiten Stammstrecke weiter zu begründen; möglicherweise könne man im Tunnel Eisschnelllaufwettbewerbe stattfinden lassen. Bereits vor einem Jahr habe er, Huber, seine Zweifel zum Ausdruck gebracht, dass die zweite Stammstrecke bis zum Jahr 2018 fertiggestellt werde. Falls die Olympischen Spiele 2026 in München stattfänden, werde der Tunnel "vielleicht" fertiggestellt sein; bei Olympischen Spielen 2034 in München wäre die Chance noch höher.

Herr Huber, Glückwunsch! Sie waren damals schon ziemlich nah dran.Vielleicht wird sie im Jahr 2034 gebaut. Aber, wie gesagt, ob wir das noch erleben, ist fraglich.

Kolleginnen und Kollegen von der CSU, Sie fabulieren in Ihrem Antrag von Verbesserungen für Pendler. Fakt ist, dass es werktags für Zehntausende von Pendlern zu massiven Verschlechterungen kommen wird. Für Fahrgäste von und zu 21 Stationen auf den Außenästen kommt es zu neuen und wenig attraktiven Umsteigezwängen, wenn sie beispielsweise zum Rosenheimer Platz, zum Isartor oder aber zur Hackerbrücke wollen. Ich kann es gerne aufzählen. Vielleicht trifft es auch den einen oder anderen Kollegen, ohne dass er das weiß. Das sind Freising, Pulling, Neufahrn, Eching, Lohhof, Unterschleißheim, Oberschleißheim, Feldmoching, Fasanerie, Moosach, Tutzing, Feldafing, Possenhofen, Starnberg, Starnberg-Nord, Gauting, Stockdorf, Planegg, Gräfelfing, Ebersberg und Grafing. Auf diesen Stationen haben wir werktags knapp 100.000 Ein- und Aussteiger. Das sind doch eine ganze Menge.

Für Fahrgäste von fast einem Dutzend Stationen gibt es Taktverschlechterungen ausgerechnet zu den Stoßzeiten. Jetzt haben wir einen 10-Minuten-Takt, künftig soll es, wenn die zweite Röhre in Betrieb ist, nur noch einen 15-Minuten-Takt geben. Ich frage mich schon: Was helfen Züge untertags – da ist eigentlich relativ wenig los –, wenn in den Stoßzeiten, nämlich zwischen halb sechs und neun in der Früh und zwischen halb

vier und sieben abends, auf einmal der Takt sogar ausgedünnt wird? Das betrifft Stationen wie Langwied, Lochhausen, Neuaubing, Harthaus und Vaterstetten – alles Stationen, wo werktags zwischen 4.000 und 7.000 Menschen ein- und aussteigen.

Solche Taktausdünnungen werden wir nicht nur dort haben, wo die Express-S-Bahn durchrauscht. Sie sollen auch bei der regulären Kombination von S-Bahn und Regionalzügen kommen. Das trifft beispielsweise die Stadt Fürstenfeldbruck. Herr Kollege Bocklet – ich sehe ihn gerade nicht – hat im Wirtschaftsausschuss Krokodilstränen vergossen und gesagt: Hoppla, das ist ein Zug weniger in der Stunde. Wie soll ich das denn meinen Wählerinnen und Wählern verkaufen? Herr Fregin vom Innenministerium soll geantwortet haben: Wir können ja noch über Verstärkerzüge reden. – Kolleginnen und Kollegen, das ist schlicht und ergreifend nicht möglich. Wenn durch die Neue Eisenbahn-Alpentransversale – NEAT, Gotthard und Lötschberg – und durch die Elektrifizierung mehr Fernverkehr auf den Gleisen stattfindet, wird es zu noch größeren Engpässen kommen. Über Verstärkerzüge zu fabulieren, ist alles andere als redlich. Gleiches gilt für das von mir geschilderte Beispiel mit den Express-S-Bahnen. In den Morgenstunden ist der Einsatz von Verstärkerzügen auch nicht möglich, weil die sogenannten Express-S-Bahnen irgendwo und irgendwann überholen müssen. Den Leuten wird wieder etwas versprochen, was schlicht und ergreifend nicht einzuhalten ist.

Herr Rotter, Sie haben sich und die Staatsregierung und meinetwegen auch die Bahn und die Bayerische Eisenbahngesellschaft gelobt: ein ganz großer Wurf, mehr Zugbestellungen. Noch einmal: Was helfen mehr Züge zu Zeiten, in denen sie definitiv nicht gebraucht werden? Das ist die ganz entscheidende Frage. Wenn Sie tatsächlich 30 Millionen Zugkilometer im Jahr mehr bestellen wollen, kostet das einen ordentlichen dreistelligen Millionenbetrag der Regionalisierungsmittel, die jetzt schon nicht ausreichen.Ich bin gespannt, wo und wie Sie diese Gelder abzwacken werden.

An dem Projekt ist jede Menge weitere Kritik zu üben. Ich will sie nur in Teilen und ganz kurz aufzählen: Erstens. Es gibt gravierende Mängel beim Brandschutz wie generell im Sicherheitskonzept.

(Zuruf des Abgeordneten Erwin Huber (CSU))

Zweitens. Im Laufe der Planung sind wesentliche Punkte gestrichen worden. Das sind beispielsweise drei weitere Stationen. Das wären aber wichtige Verknüpfungspunkte gewesen, unter anderem der Max-Weber-Platz.

(Erwin Huber (CSU): Das habe ich doch jetzt schon fünfmal erklärt!)

Was aber noch viel schlimmer ist: Der Südast, die Abzweigung nach Giesing, die tatsächlich Sinn gehabt hätte, ist auch den steigenden Kosten zum Opfer gefallen. Herr Rotter, Sie haben davon gesprochen, dass eine Express-S-Bahn von Augsburg kommen soll. Seien Sie doch bitte ehrlich; denn aktuell ist die nicht von Augsburg aus geplant. Die soll nach der aktuellen Planung in Mering losfahren. Ich weiß nicht, ob das besonders berauschend ist.

(Zuruf des Abgeordneten Eberhard Rotter (CSU))

– Herr Rotter, Sie bzw. Ihre Fraktion träumen, Sie fabulieren, Sie machen falsche Versprechungen. Was aber das Schlimmste ist: Sie dilettieren zulasten der Fahrgäste und zulasten der Steuerzahlerinnen und Steuerzahler.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Präsidentin Barbara Stamm: Herr Kollege Runge, hier muss ich Sie leider an die Redezeit erinnern. Sie haben die Anzeige vor sich.

Dr. Martin Runge (GRÜNE): Das ist mir jetzt vier Jahre lang entgangen.

(Allgemeine Heiterkeit)

Präsidentin Barbara Stamm: Wir haben aber eine Zwischenbemerkung des Herrn Kollegen von Brunn. Dann haben Sie noch ein bisschen Redezeit. Bitte schön.

Dr. Martin Runge (GRÜNE): Eine Zwischenbemerkung ist super; denn dann kann ich noch den einen oder anderen Satz verlieren.

Florian von Brunn (SPD): Lieber Herr Kollege Dr. Runge, wir haben jetzt die zweite Stammstrecke auf den Weg gebracht. Ich finde, sie hat durchaus Sinn; denn 80 % der Fahrgäste fahren nun einmal in die Innenstadt. Ich verstehe deshalb nicht ganz, warum die GRÜNEN die zweite Stammstrecke immer weiter bekämpfen. Damit machen Sie die Situation nicht besser. Fast habe ich den Eindruck, Sie werden die zweite Stammstrecke noch bekämpfen, wenn sie schon fertig ist. Dann werden Sie möglicherweise Anträge stellen, dass der Tunnel wieder verfüllt wird.

(Allgemeine Heiterkeit – Beifall bei der SPD)

Dr. Martin Runge (GRÜNE): Darauf möchte ich antworten: So mancher hier nimmt es in Kauf, dass der Bau der zweiten Stammstrecke begonnen wird, selbst wenn diese in der Isar enden wird. Das ist durchaus möglich. Unseres Erachtens ist die zweite Stammstrecke nicht eine bloße "Verschlimmbesserung", sondern sie wird wirklich für massive Verschlechterungen sorgen. Ich habe bereits angedeutet, wie die Zeitschiene aussieht. Ich will jedenfalls nicht mehr 30 oder gar 40 Jahre warten müssen.

Noch ein Satz zu den beiden Anträgen von SPD und FREIEN WÄHLERN. Beim Antrag der FREIEN WÄHLER werden wir uns der Stimme enthalten, weil an das Projekt der zweiten Röhre angedockt wird. Zum Antrag der SPD: Sie glorifizieren dieses Projekt unreflektiert, wie Sie das immer getan haben.

(Florian von Brunn (SPD): Das stimmt doch gar nicht!)

Wir werden den Antrag selbstverständlich ablehnen. Einen Hinweis kann ich mir nicht verkneifen: Ihr erhobener Zeigefinger in Richtung Berlin. Sie scheinen verdrängt zu haben, dass die SPD die Partei ist, die in den letzten Jahren mit Abstand am längsten in der Bundesregierung saß, und zwar 15 der letzten 19 Jahre. Die entscheidenden Ressorts, nämlich das Finanzministerium und das Verkehrsministerium, waren während des größten Teils dieser Jahre in Händen der SPD bzw. waren besetzt von Mannen der SPD.

(Florian von Brunn (SPD): Dobrindt und Ramsauer, die waren doch Verkehrsminister! Haben Sie das nicht mitbekommen?)

Sie müssen sich schon selbst an die Nase fassen, wenn Sie von einer unzureichenden Finanzausstattung aus Berlin sprechen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Präsidentin Barbara Stamm: Vielen Dank. – Jetzt darf ich für die Staatsregierung Herrn Staatssekretär Eck das Wort erteilen. Bitte schön, Herr Staatssekretär.

Staatssekretär Gerhard Eck (Innenministerium): Frau Präsidentin, verehrte Kolleginnen und Kollegen! Eigentlich hat Herr Kollege Rotter in seiner Eingangsrede über alles in feinen Details berichtet. Verschiedene Wortbeiträge haben mich aber dazu motiviert, einiges klarzustellen.

An erster Stelle zu Ihnen, lieber Herr von Brunn. Ich will ganz höflich bleiben, andernfalls würde ich sagen: unverschämt.

(Florian von Brunn (SPD): Jetzt haben Sie es doch gesagt!)

Sie behaupten, dass zwei Minister daran schuld seien, Herr Dobrindt und Herr Herrmann.

(Florian von Brunn (SPD): Und Herr Ramsauer auch!)

– Herr von Brunn, das ist unbeschreiblich. Ich sage es hier an dieser Stelle: Wenn Sie es wünschen, bekommen Sie die Zahlen auch noch schriftlich geliefert. In der Bundesrepublik Deutschland werden Sie keine Stadt finden, wo das zugehörige Land so viele Millionen, Hunderte Millionen Euro, wenn man die letzten Jahre betrachtet, in den ÖPNV gesteckt hat.

(Florian von Brunn (SPD): Man merkt, Sie fahren nicht mit der S-Bahn, Herr Staatssekretär!)

– Hören Sie doch zu, dann sagen Sie das das nächste Mal vielleicht nicht mehr!

(Beifall bei Abgeordneten der CSU – Florian von Brunn (SPD): Das war ja ein rauschender Applaus!)

Wenn Sie es wünschen, bekommen Sie diese Aufstellung sehr, sehr gerne.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, meine Damen und Herren, wir sind uns einig, dass wir eine Metropolregion München nicht zweimal, dreimal oder viermal in Bayern haben. Wir sind eine Wachstumsregion, das ist ganz toll und ausgezeichnet. Mir fällt deshalb nur zu Herrn Kollegen Dr. Runge ein: Wie du warst vor aller Zeit, so bleibst du in Ewigkeit.

(Heiterkeit und Beifall bei der CSU)

Sie hetzen und verbreiten Dinge, die einfach nicht richtig sind. Sie sagen, dass wir hier so viel Geld investieren und dieses Geld anderen Regionen im Freistaat Bayern wegnehmen würden. Das ist unverschämt; denn es wurde festgelegt und beschlossen – und das wurde auch zum Haushalt mehrmals erwähnt –, dass durch die Investitionen für diese Region in anderen Regionen keine Mittel für den ÖPNV gekürzt werden. Das will ich hier doch noch einmal in aller Deutlichkeit zum Ausdruck bringen.

Wir alle wissen: Die einzige Möglichkeit, diesen großen Herausforderungen gerecht zu werden, ist ein funktionierendes S-Bahn-System. Die zweite Stammstrecke spielt eine ganz besonders große Rolle in dieser Gesamtplanung. Nur mit dieser ganz großen Maßnahme können wir massive qualitative und auch quantitative Verbesserungen erreichen. Außerdem, meine sehr verehrten Damen und Herren – das will ich hier besonders in Bezug auf die nachgezogenen Anträge ansprechen –: Die Forderungen, die in diesen Anträgen stehen, werden doch erst wirksam, wenn die zweite Stammstrecke gebaut ist. Sonst bringt das nämlich letzten Endes überhaupt nichts.

Hier darf ich Herrn Kollegen Dr. Runge noch einmal ansprechen. Sie sagen hier in der Diskussion immer, Sie seien grundsätzlich dagegen. Das ist für mich schon etwas lä-

cherlich. Sie sind für den Südring, sonst für nichts. Was aber den Südring anbelangt, so wurde inzwischen nachgewiesen, dass mit ihm die Verkehrsprobleme nicht gelöst werden können.

(Reinhold Bocklet (CSU): So ist es!)

Meine Damen und Herren, ich will es deutlich machen und auf den Punkt bringen: Wir können ein um 40 % höheres Bestellvolumen generieren. Das heißt, 21 Millionen können auf 30 Millionen Zugkilometer erhöht werden. Sie aber sagen, Herr Dr. Runge, zusätzliche Kilometer und zusätzliche Züge würden keine Verbesserung bringen. Das ist natürlich absoluter Quatsch. Wir erreichen damit eine Reisezeitverkürzung, und dadurch können mehr Menschen transportiert werden. Dadurch entstehen wesentlich mehr Spielräume an den Ein- und Aussteigepunkten. Wir können erhebliche Kapazitätserweiterungen zur Haupt- und Nebenverkehrszeit erreichen. Das ist genau das Gegenteil von dem, was Sie hier behauptet haben. Wir haben verkürzte Fahrzeiten durch die Express-S-Bahnen, und wir haben statt des 20-Minuten-Taktes einen 15-Minuten-Takt auf acht von zwölf Außenästen. Ich will das nur stichpunktartig ansprechen. Außerdem werden wir ganztägig acht S-Bahnen pro Stunde in Richtung Flughafen haben.

Es gäbe noch vieles anzusprechen, aber an dieser Stelle will ich es nicht mehr tun. Ich will ganz einfach herzlich darum bitten, den CSU-Antrag zu unterstützen. Außerdem will ich an dieser Stelle deutlich machen, dass verschiedene Teile des SPD-Antrags in vielen Teilen unterstützenswert sind. Er enthält aber vollkommen unrealistische finanzielle Forderungen. Hier müssen wir mit beiden Füßen auf dem Boden bleiben.

(Florian von Brunn (SPD): Weil Sie Steuern senken und Geld verschenken wollen!)

– Sie waren doch selbst in der Regierung dabei, und heute stellen Sie sich hierher und sagen: Wir wollen das, wir fordern das. Das ist ein Schaufensterantrag. Bei dem gehen wir nicht mit.

(Florian von Brunn (SPD): Das ist kein Schaufensterantrag! Das ist notwendig!)

Zu den FREIEN WÄHLERN: Sie fordern Dinge, die bereits in der Planung sind, die teilweise bereits umgesetzt werden. Das noch einmal zu fordern, ist doch nicht sinnvoll. Aus diesem Grund bitte ich, diese Nachzieher abzulehnen und unserem Antrag zuzustimmen.

(Beifall bei der CSU – Florian von Brunn (SPD): Der einzige Schaufensterantrag hier, das ist der von der CSU!)

Präsidentin Barbara Stamm: Herr Staatssekretär, bitte bleiben Sie am Rednerpult. Wir haben noch zwei Zwischenbemerkungen. Zunächst Herr Kollege Dr. Kränzlein, bitte.

Dr. Herbert Kränzlein (SPD): Herr Staatssekretär, es ist eineinhalb Jahre her, da war Minister Herrmann in Eichenau. Ich nehme das jetzt Pars pro Toto für ein Problem, das ich bei dieser Staatsregierung sehe, und versuche, das einmal ohne Polemik darzustellen. Dabei geht es um den Westarm der S 4. Weil Herrmann in Eichenau war, hat er wieder versprochen: Ende 2017 Planfeststellungsbeschluss für das dritte Gleis. Ein paar Monate vorher ist er von Bruck nach München gefahren und hat ebenfalls versprochen: Es gibt kein Junktim zwischen der zweiten Stammstrecke und diesem dreigleisigen Ausbau; das kann gleichzeitig gemacht werden. Ich kann Ihnen noch viele andere Zitate sagen. Er hat dort auch gesagt, dass er, als er das Verkehrsministerium übernommen hat, dort nichts anderes als ganz allgemeine Ankündigungen vorgefunden hat. – Das geht an die FDP.

Aber auch Sie machen jetzt wieder – noch einmal Pars pro Toto bei dieser Strecke – eine ganz allgemeine Ankündigung. Sie haben jetzt wieder betont: Erst die zweite Stammstrecke macht eine Ertüchtigung der Außenäste sinnvoll. Das ist Unfug; da fährt der Fernverkehr Richtung Zürich, da fährt der Regionalverkehr und daneben die S-Bahn. Sie alle fahren auf dieser beengten Strecke und produzieren permanent

große Verspätungen. Das ist genau die Strecke mit dem höchsten Verkehrsaufkommen im S-Bahn-Bereich, von einem bestimmten Teil der Flughafenlinie abgesehen.

Das heißt: Auch Sie haben in all den Jahren – das ist inzwischen über zwanzig Jahre her; ich war lange Zeit Bürgermeister und habe mir die Ankündigungen angehört; am Anfang habe ich sie sogar geglaubt – immer wunderbare Ankündigungen gemacht, aber Sie haben in dieser Zeit nichts verwirklicht. Da ich hier auch vor allem Ankündigungen sehe, muss man Sie daran messen, was Sie später machen, oder daran, was Sie jetzt nicht gemacht haben. Das Ergebnis Ihrer Leistungen schaut da leider grottenschlecht aus.

(Beifall bei der SPD)

Präsidentin Barbara Stamm: Herr Staatssekretär.

Staatssekretär Gerhard Eck (Innenministerium): Ich habe jetzt die Frage in Ihrer Wortmeldung nicht erkannt.

(Unruhe – Glocke der Präsidentin)

Nichtsdestoweniger wissen Sie, wenn Sie über Jahre hinweg Bürgermeister waren, dass irgendwann eine Aussage über ein Projekt getroffen werden muss, mit der auch eine Ankündigung verbunden ist; dann kommen die Genehmigungsphasen, bis der Planfeststellungsbeschluss erteilt wird. Letztendlich müssen gegebenenfalls noch Klagen behandelt werden. Da möchte ich mal sehen, wie Sie die Termine aufs Jahr genau festlegen können. Wenn Sie denken, dass das Unfug ist, lasse ich das so im Raum stehen.

Präsidentin Barbara Stamm: Herr Kollege Dr. Runge, bitte.

Dr. Martin Runge (GRÜNE): Herr Staatssekretär, erstens, ich sitze hier und stehe jetzt hier, nicht in den Kreisen der CSU. Also wäre es nett, wenn Sie auch mich anschauen würden, nicht immer nur die CSU, wenn Sie mich ansprechen.

(Lachen bei der CSU – Josef Zellmeier (CSU): Er sitzt ganz im Eck, und der Redner soll da hinterschauen? Das geht ja fast nicht!)

Das ist aber nur eine kleine Vorbemerkung. – Ich finde es interessant, Herr Staatssekretär, dass Sie etwas "unverschämt" nennen, was Fakten sind. Dass die zweite Röhre schon jahrelang andere Projekte in Bayern kannibalisiert hat, ist dokumentiert. Ein ganz konkretes Beispiel: Wir haben vor sechs oder sieben Jahren einstimmig hier in diesem Haus beschlossen: Die Verstärkerzüge sollen bei den S-Bahnen, wo es sie generell gibt, auch am Freitagnachmittag kommen – ein einstimmiger Beschluss. Dann ist dieser Beschluss nicht umgesetzt worden mit der Begründung – die BEG war der Dolmetscher der DB AG –: Es fehlen 600.000 Euro Bestellentgelte. Gleichzeitig sind aber mehrere Hundert Millionen Euro von den Regionalisierungsmitteln weggenommen worden für investive Maßnahmen für die zweite Röhre. Immer wieder hieß es auch bei anderen Debatten zu anderen Projekten: Ja, wir würden's ja gerne machen, aber es fehlen die Bestellentgelte. – Wenn Sie das Benennen von Tatsachen als Unverschämtheit bezeichnen, ist das Ihre Sache.

Jetzt habe ich aber eine konkrete Frage. Ist es denn tatsächlich so, Herr Staatssekretär, dass Sie, dass die Staatsregierung einen Paradigmenwechsel gemacht hat? – Ich darf nämlich jetzt, nachdem ich den vergangenen CSU-Vorsitzenden zitiert habe, den aktuellen CSU-Vorsitzenden zitieren, den Herrn Seehofer. Ich zitiere ihn wortwörtlich in einem Brief an den Fürstenfeldbrucker Landrat:

> Sicher könnten Ausweitungen der Kapazitäten und Betriebszeiten ebenso wie Taktverdichtungen die Attraktivität der Münchener S-Bahn weiter steigern. Mit dieser Attraktivitätssteigerung müsste aber auch eine Erhöhung der tatsächlichen Nachfrage verbunden sein. Dies erscheint angesichts des bereits jetzt hohen Anteils des öffentlichen Nahverkehrs von rund 44 % am Gesamtverkehrsaufkommen der Landeshauptstadt München aber eher fraglich.

Also schon interessant. Wahrscheinlich steckt hinter Ihrer Politik, immer nur Versprechungen zu machen –

Präsidentin Barbara Stamm: Herr Kollege, schauen Sie bitte auf die Uhr.

Dr. Martin Runge (GRÜNE): – und diese dann nicht zu realisieren, System. Sie verkaufen doch die Leute für dumm, und nichts anderes.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Staatssekretär Gerhard Eck (Innenministerium): Herr Runge, ich gucke jetzt die Masse der Kolleginnen und Kollegen an – nicht dass Sie wieder bemerken, ich schau Sie nicht an. Ich gucke aber jetzt grad einmal schnell rüber. Jetzt gucke ich wieder in die Masse.

(Unruhe)

Lieber Herr Runge, Sie scheinen noch nicht gemerkt oder festgestellt zu haben, dass der Freistaat Bayern gerade – und deshalb will ich es sagen: Wir haben keinen Paradigmenwechsel – auf den ÖPNV, auf die Bahn gesetzt hat.

(Unruhe – Glocke der Präsidentin)

Wir haben ganz einfach in diesem Bereich viele Millionen, Hunderte von Millionen Euro in die Hand genommen, um die Elektrifizierung, um die Planung von Bahnhöfen voranzutreiben und um Barrierefreiheit zu erreichen. Ich könnte Ihnen dazu eine Liste aufzählen. Hier wird in der Diskussion mit angesprochen, dass es auch Nachfragekapazitäten geben solle. Das ist aus meiner Sicht nicht mehr als selbstverständlich. In diesem Sinne meine ich schon, wirklich behaupten zu können, dass wir im Freistaat Bayern ausgezeichnet aufgestellt sind.

(Beifall bei der CSU)

Präsidentin Barbara Stamm: Herr Staatssekretär, ich darf Sie nochmal ans Rednerpult bitten. – Wir haben Möglichkeiten, und die können genutzt werden. Bitte schön, Herr Kollege Prof. Dr. Piazolo. – Darf ich um ein bisschen mehr Ruhe bitten.

Prof. Dr. Michael Piazolo (FREIE WÄHLER): (Vom Redner nicht autorisiert) Herr Staatssekretär, zwei kurze Fragen und eine Bemerkung. – Wenn ich das vorher von Herrn Rotter richtig vernommen habe, ist bei der S 8-Express-S-Bahn festgestellt worden, dass nicht genügend Gleise vorhanden sind und man noch zwei zusätzliche Gleise braucht. Da stelle ich mir die Frage: Warum kommt es jetzt zu dieser Feststellung, nachdem diese Planungen im Grunde genommen doch schon acht Jahre andauern? Ist es so schwer für Sie oder die Bahn, Gleise zu zählen? Ist das so schwierig? Da muss doch ein entsprechendes Betriebskonzept vorhanden sein. – Das ist das eine.

Das Zweite, auch eine konkrete Frage, auch aufgrund der Ausführungen des Kollegen Rotter. Der Einstieg in ein Ringsystem war ja auch eine Idee von uns, von den FREIEN WÄHLERN, insbesondere in Richtung Nordring. Geht es da bei Ihren Überlegungen nur um den Nordring oder auch um den Südring? Gibt es da auch einen gewissen Zeithorizont, wann das verwirklicht werden soll?

Und das Dritte ist eine Bemerkung, die vielleicht etwas kleinteilig wirkt, aber die mir trotzdem wichtig ist. Sie sprachen am Schluss von "unserem" Antrag. Ich wollte Sie darauf aufmerksam machen: Sie sprechen für die Staatsregierung. Der Antrag ist von der CSU. Ich weiß, dass diese Unterscheidung zwischen Staatsregierung und Mehrheitsfraktion selten vorgenommen wird. Sie ist aber in der Verfassung so vorgesehen. Also würde ich bitten, das auch einzuhalten.

Staatssekretär Gerhard Eck (Innenministerium): Ich kann das leicht beantworten. Erstens. Wenn das so ist, muss ich mich entschuldigen. Aber ich entschuldige mich nicht dafür, dass ich Mitglied der CSU bin. Punkt!

(Beifall bei der CSU – Zurufe von der CSU: Bravo!)

Zweitens. Sie werden von mir jetzt keine Ankündigung bekommen, wann die zusätzlichen Planungen starten und der Beginn der Arbeiten vorgesehen ist oder fertiggestellt werden soll.

Drittens darf ich feststellen, dass Herr Rotter an dieser Stelle nicht ausgesprochen hat, dass das erst jetzt festgestellt worden ist. Das ist von Ihnen so interpretiert worden, aber das ist falsch, meine sehr verehrten Damen und Herren. Das ist im Lauf des Prozesses festgestellt worden.

(Beifall bei der CSU)

Präsidentin Barbara Stamm: Herr Staatssekretär, ich darf Sie nochmal bitten zu verbleiben, weil wir jetzt noch eine Zwischenbemerkung des Kollegen Sauter haben. Bitte schön.

Alfred Sauter (CSU): Frau Präsidentin, ich wollte mir nur die Anregung erlauben, dass der Kollege Runge möglicherweise stehen bleibt, wenn er schon angesprochen werden will.

Staatssekretär Gerhard Eck (Innenministerium): Ich kann das nur unterstützen.

(Beifall bei der CSU)

Präsidentin Barbara Stamm: Vielen Dank. Damit ist die Aussprache geschlossen. Mir liegen keine weiteren Wortmeldungen vor. Damit kommen wir jetzt zur Abstimmung. –

(Unruhe)

Ich möchte gerne zur Abstimmung kommen.

Ich lasse zunächst über den Dringlichkeitsantrag der CSU-Fraktion auf Drucksache 17/19493 abstimmen. Wer diesem Dringlichkeitsantrag seine Zustimmung geben will, den bitte ich um das Handzeichen. – Das sind die Fraktionen der CSU und der

SPD sowie der Kollege Muthmann (fraktionslos). Gegenstimmen bitte ich anzuzeigen. – Das sind die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie die Abgeordnete Claudia Stamm (fraktionslos). Stimmenthaltungen bitte ich anzuzeigen. – Das ist die Fraktion der FREIEN WÄHLER. Damit ist dieser Dringlichkeitsantrag angenommen.

Ich lasse jetzt über den Dringlichkeitsantrag der SPD-Fraktion auf Drucksache 17/19516 abstimmen. Wer diesem Antrag seine Zustimmung geben möchte, den bitte ich um das Handzeichen. – Das sind die Fraktion der SPD und der Kollege Muthmann (fraktionslos). Gegenstimmen bitte ich anzuzeigen. – Das sind die CSU-Fraktion, die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und die Abgeordnete Claudia Stamm (fraktionslos). Stimmenthaltungen! – Stimmenthaltung der FREIEN WÄHLER und eines Kollegen aus der CSU-Fraktion. Damit ist dieser Dringlichkeitsantrag abgelehnt.

Damit kommen wir jetzt zum Dringlichkeitsantrag der Fraktion der FREIEN WÄHLER auf Drucksache 17/19517. Wer diesem Antrag seine Zustimmung geben will, den bitte ich um das Handzeichen. – Die Fraktion der FREIEN WÄHLER. Gegenstimmen bitte ich anzuzeigen. – Die CSU-Fraktion. Stimmenthaltungen! – Die Fraktionen der SPD und von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie die Abgeordneten Claudia Stamm (fraktionslos) und Muthmann (fraktionslos). Damit ist dieser Dringlichkeitsantrag abgelehnt.

Ich darf noch die Ergebnisse der namentlichen Abstimmungen bekannt geben, einmal zum Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Markus Rinderspacher, Doris Rauscher, Ilona Deckwerth und anderer und Fraktion (SPD) betreffend "Qualität in bayerischen Kitas sicherstellen – staatliche Förderung anheben!", Drucksache 17/19490. Mit Ja haben 54 und mit Nein 78 gestimmt; es gab eine Stimmenthaltung. Damit ist dieser Dringlichkeitsantrag abgelehnt.

(Abstimmungsliste siehe Anlage 4)

Dann gebe ich noch das Ergebnis der namentlichen Abstimmung zum Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Hubert Aiwanger, Florian Streibl, Thorsten Glauber und anderer und Fraktion (FREIE WÄHLER) betreffend "Regionale Energiewende statt Land-

zerstörung: SuedLink/SuedOstLink stoppen!", Drucksache 17/19491, bekannt: Mit Ja haben 14, mit Nein 117 gestimmt; es gab eine Stimmenthaltung. Damit ist der Dringlichkeitsantrag abgelehnt.

(Abstimmungsliste siehe Anlage 5)

Jetzt komme ich zur namentlichen Abstimmung zum Dringlichkeitsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend "Schwangeren den Zugang zu sachlichen Informationen über Möglichkeiten zum Schwangerschaftsabbruch ermöglichen!" auf Drucksache 17/19492. Die Urnen stehen bereit. Ich bitte, die Stimmkarten einzuwerfen.

Kolleginnen und Kollegen, zu Ihrer Information, bevor Sie gehen: Ich rufe keinen Tagesordnungspunkt mehr auf, weil wir nicht mehr abstimmen können. Aber nachdem ich heute wiederholt gefragt worden bin, ob wir nächsten Mittwoch um 18.00 Uhr fertig sein werden, möchte ich darauf aufmerksam machen, dass wir aufgrund des Teils der Tagesordnung, den wir heute nicht bearbeitet haben, keinesfalls bis 18.00 Uhr fertig sein werden. Der Donnerstag bleibt frei; aber am Mittwoch tagen wir open end.

Die Abstimmung ist eröffnet. Fünf Minuten, bitte. –

(Namentliche Abstimmung von 17.34 bis 17.39 Uhr)

Die fünf Minuten sind um. Ich schließe die Abstimmung. Die Stimmen werden ausgezählt. Wir sind sehr dankbar, wenn noch einige mit uns hierbleiben. – Das Ergebnis der namentlichen Abstimmung zum Dringlichkeitsantrag der GRÜNEN betreffend "Schwangeren den Zugang zu sachlichen Informationen über Möglichkeiten zum Schwangerschaftsabbruch ermöglichen!", Drucksache 17/1942, steht fest. Mit Ja haben 35 Abgeordnete gestimmt, mit Nein haben 80 gestimmt. Es gab 4 Stimmenthaltungen. Damit ist dieser Dringlichkeitsantrag abgelehnt.

(Abstimmungsliste siehe Anlage 6)

Die Dringlichkeitsanträge auf den Drucksachen 17/19494 mit 17/19498 werden in die zuständigen federführenden Ausschüsse verwiesen.

Verehrte Kolleginnen und Kollegen, damit darf ich für heute die Sitzung schließen. Vielen herzlichen Dank. Kommen Sie gut nach Hause. Bis nächste Woche. Danke schön.

(Schluss: 17.41 Uhr)