

Stand: 08.02.2026 15:15:21

Vorgangsmappe für die Drucksache 17/17817

"Zeitachse des Bahnknotenausbaus München klären - 3 Phasen politisch und fachlich begründen"

Vorgangsverlauf:

1. Initiativdrucksache 17/17817 vom 18.07.2017
2. Beschluss des Plenums 17/17886 vom 20.07.2017
3. Plenarprotokoll Nr. 110 vom 20.07.2017



Dringlichkeitsantrag

der Abgeordneten **Markus Rinderspacher, Bernhard Roos, Annette Karl, Natascha Kohnen, Andreas Lotte, Horst Arnold, Inge Aures, Volkmar Halbleib, Dr. Simone Strohmayr, Margit Wild, Florian von Brunn, Prof. Dr. Peter Paul Gantzer, Hans-Ulrich Pfaffmann, Florian Ritter, Kathrin Sonnenholzner, Diana Stachowitz, Isabell Zacharias** und **Fraktion (SPD)**

Zeitachse des Bahnknotenausbaus München klären – 3 Phasen politisch und fachlich begründen

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, im Landtag zu berichten, welche Erkenntnisse seit den Ausbaubeschlüssen zum Bahnknoten München durch den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) und den Festlegungen der Staatsregierung dazu geführt haben, dass der Staatsminister des Innern, für Bau und Verkehr, Joachim Herrmann, letzte Woche in den Medien, unter anderem im Münchner Merkur, eine Verschiebung vieler Bauprojekte verkündete, die volkstümlich als „Giftliste“ bezeichnet wird und im Zusammenhang mit dem Baustart der 2. S-Bahn-Stammstrecke stehen soll.

Insbesondere muss die Staatsregierung klare Antworten liefern auf folgende Fragen:

- Gibt es generell sachliche und fachliche Begründungen für die Verschiebungen bisher sicher geglaubter Prioritäten?
- Sind analog zu den Kriterien des BVWP Engpassbeseitigung und Störungsanfälligkeit einer Neubewertung unterzogen worden?
- Liegen neue Kennziffern zu den Kosten-Nutzen-Faktoren vor, etwa durch fortgeschrittene Planungen?
- Sind die Zeitachsen für alle Projekte des Bahnknotens München als fester Status zu betrachten oder unterliegen sie dem permanenten Wandel, etwa durch politischen Einfluss?
- Führt die Vorfinanzierung der 2. Stammstrecke durch den Freistaat Bayern zur vorübergehenden Freisetzung von Bundesmitteln zugunsten anderer Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz-Projekte am Bahnknoten München?
- Plant die Staatsregierung zentrumsnahe und an Außenästen befindliche Projekte mit primären Nahverkehrseffekten parallel zur 2. Stammstrecke selbst zu bauen und zu finanzieren?

Begründung:

Es ist kein Wunder, dass angesichts des von der Staatsregierung bisher vorgetragenen Mantras, dass der Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke nicht den Verzicht auf oder auch nur das Verschieben von anderen Bahnprojekten bedeutet, das Auftauchen der „Giftliste“ die breite Öffentlichkeit beunruhigt und Fachleute sowie speziell Verkehrspolitikern höchst alarmiert.

Die verkehrliche Wirkung der einzelnen Maßnahmen bedingt Interdependenzen, was schon die Bezeichnung „Bahnknoten“ nahelegt.

Beispielhaft seien im Osten der viergleisige Ausbau mit einem Abzweig zur Messe München-Riem, im Norden die Flughafenbindung mit Walpertskirchner Spange (genauso dringlich weitere Gleise zwischen Freising und Moosach), im Westen der Ausbau Pasing – Eichenau und im Süden die Verlängerung der S 7 nach Geretsried genannt.

Die Staatsregierung hat schnellstmöglich Aufklärung zu schaffen, den Landtag zu beteiligen und somit Kenntnisgleichstand zwischen Regierung und Parlament herzustellen und den an Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur in der Metropolregion München interessierten Bürgerinnen und Bürgern die Sorge zu nehmen, dass ihre Bedarfe geopfert werden.



Beschluss

des Bayerischen Landtags

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

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten **Markus Rinderspacher, Bernhard Roos, Annette Karl, Natascha Kohnen, Andreas Lotte, Horst Arnold, Inge Aures, Volkmar Halbleib, Dr. Simone Strohmayr, Margit Wild, Florian von Brunn, Prof. Dr. Peter Paul Gantzer, Hans-Ulrich Pfaffmann, Florian Ritter, Kathrin Sonnenholzner, Diana Stachowitz, Isabell Zacharias** und **Fraktion (SPD)**

Drs. 17/17817

Zeitachse des Bahnknotenausbaus München klären – 3 Phasen politisch und fachlich begründen

Die Staatsregierung wird aufgefordert, im Landtag zu berichten, welche Erkenntnisse seit den Ausbaubeschlüssen zum Bahnknoten München durch den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) und den Festlegungen der Staatsregierung dazu geführt haben, dass der Staatsminister des Innern, für Bau und Verkehr, Joachim Herrmann, letzte Woche in den Medien, unter anderem im Münchner Merkur, eine Verschiebung vieler Bauprojekte verkündete, die volkstümlich als „Giftliste“ bezeichnet wird und im Zusammenhang mit dem Baustart der 2. S-Bahn-Stammstrecke stehen soll.

Insbesondere muss die Staatsregierung klare Antworten liefern auf folgende Fragen:

- Gibt es generell sachliche und fachliche Begründungen für die Verschiebungen bisher sicher geglaubter Prioritäten?
- Sind analog zu den Kriterien des BVWP Engpassbeseitigung und Störungsanfälligkeit einer Neubewertung unterzogen worden?
- Liegen neue Kennziffern zu den Kosten-Nutzen-Faktoren vor, etwa durch fortgeschrittene Planungen?
- Sind die Zeitachsen für alle Projekte des Bahnknotens München als fester Status zu betrachten oder unterliegen sie dem permanenten Wandel, etwa durch politischen Einfluss?
- Führt die Vorfinanzierung der 2. Stammstrecke durch den Freistaat Bayern zur vorübergehenden Freisetzung von Bundesmitteln zugunsten anderer Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz-Projekte am Bahnknoten München?
- Plant die Staatsregierung zentrumsnahe und an Außenästen befindliche Projekte mit primären Nahverkehrseffekten parallel zur 2. Stammstrecke selbst zu bauen und zu finanzieren?

Die Präsidentin

I.V.

Reinhold Bocklet

I. Vizepräsident

Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Dritter Vizepräsident Peter Meyer

Abg. Markus Ganserer

Abg. Florian von Brunn

Präsidentin Barbara Stamm

Abg. Thorsten Glauber

Abg. Dr. Otmar Bernhard

Abg. Dr. Herbert Kränzlein

Staatsminister Joachim Herrmann

Dritter Vizepräsident Peter Meyer: Zur gemeinsamen Beratung rufe ich auf:

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Katharina Schulze, Ludwig Hartmann, Markus Ganserer u. a. und Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Ausbauplan für die S-Bahn München und den Schienenpersonennahverkehr in Bayern vorlegen (Drs. 17/17812)

und

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Markus Rinderspacher, Bernhard Roos, Annette Karl u. a. und Fraktion (SPD)

Zeitachse des Bahnknotenausbaus München klären - 3 Phasen politisch und fachlich begründen (Drs. 17/17817)

und

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Hubert Aiwanger, Florian Streibl, Thorsten Glauber u. a. und Fraktion (FREIE WÄHLER)

SPNV in Bayern: Umfassende Unterrichtung des Landtags (Drs. 17/17836)

und

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Thomas Kreuzer, Dr. Martin Huber, Karl Freller u. a. und Fraktion (CSU)

Weichenstellungen für den Bahnausbau in der Region München (Drs. 17/17837)

Ich eröffne die gemeinsame Aussprache. Der erste Redner ist Herr Kollege Ganserer. Bitte sehr.

Markus Ganserer (GRÜNE): (Vom Redner nicht autorisiert) Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Bei der Kabinettsitzung am Dienstag hat die CSU-Regierung festgestellt, dass München unbedingt Tangentialverbindungen wie eine Tram-Trasse durch den Englischen Garten braucht, weil das S-Bahn-System daran krankt, dass es auf die Stadtmitte ausgerichtet ist. Das Problem ist also erkannt, leider lernt die CSU aber nichts daraus. Sie macht denselben Fehler ein zweites Mal. Mit der Durchfinan-

zierungserklärung für den zweiten S-Bahn-Tunnel hat die CSU-Regierung einen Blankoscheck unterschrieben. Der Freistaat Bayern trägt das Kostenrisiko, aber die CSU-Regierung ist bisher noch nicht bereit gewesen zu erklären, aus welchen Haushaltstiteln und in welcher Höhe die konkreten Beträge in den einzelnen Jahren zur Füllung des Milliardengrabs aufgebracht werden sollen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Immer deutlicher wird, dass die Finanzierung des Prestigeprojekts zweite S-Bahn-Stammstrecke Nahverkehrsprojekte in ganz Bayern kannibalisiert. Das hat die CSU-Regierung selbst in einer Antwort auf meine Schriftliche Anfrage auf Drucksache 17/15803 bestätigt: "Ab 2018" – also bereits ab nächstem Jahr – "dürfte das Projekt zweite Stammstrecke die o. g. Mittelkonkurrenz bewirken". Für zahlreiche Projekte wird es in den nächsten 30 Jahren aus dem Bundesfördertopf kein Geld geben. Ich nenne nur einige Beispiele: die Stadt-Umland-Bahn von Erlangen nach Nürnberg, die Verlängerung der U5 West in München, die Verlängerung der S7 von Wolfratshausen nach Geretsried oder Straßenbahnprojekte in Würzburg. Insgesamt heißt das, dass für viele Projekte außerhalb der Münchner Innenstadt Bundeszuschüsse in Höhe von 1,5 Milliarden Euro nicht zur Verfügung stehen. Wenn man diese Projekte realisieren wollte, müssten sie aus dem Landeshaushalt finanziert werden. Ich fordere Sie auf, sagen Sie heute klipp und klar, woher das Geld kommen soll. Wenn Sie Ihr Versprechen einlösen wollen, dass kein anderes Projekt unter der zweiten Stammstrecke leidet, müssen Sie heute darlegen, woher das Geld kommt, oder Sie müssen unserem Berichtsantrag zustimmen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Dritter Vizepräsident Peter Meyer: Herr Kollege Ganserer, gestatten Sie eine Zwischenfrage des Kollegen von Brunn?

Markus Ganserer (GRÜNE): (Vom Redner nicht autorisiert) Am Ende! – Herr Minister Herrmann, kommen Sie mir bitte nicht damit, dass Sie sich nach der Bundestagswahl

dafür einsetzen werden, dass die Mittel des Fördertopfes nach dem GVFG erhöht werden sollen. Das Gleiche sage ich auch in Richtung der SPD, die meines Wissens in den letzten Jahren in Berlin mitregiert hat. Sie haben genau das Gegenteil gemacht. Bei der Neuregelung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen haben Sie zugestimmt, dass die GVFG-Mittel bis zum Jahr 2025 auf einer Höhe von jährlich 333 Millionen Euro eingefroren werden. Es ist ein furchtbar schlechtes Argument im Wahlkampf, zu sagen, Sie biegen nach der Wahl vielleicht das wieder gerade, was Sie vorher versemmt haben.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Klar ist, dass ohne netzergänzende Maßnahmen der zweite S-Bahn-Tunnel ein nutzloser Torso bleibt. Nach dem, was jetzt durchgesickert ist, zeigen die Eckpunkte des Drei-Phasen-Modells, dass viele dringend notwendige Projekte wie der Erdinger Ringschluss, der Regionalzughalt an der Poccistraße oder der Ausbau der S4 West weiter nach hinten geschoben werden. Insbesondere der Ausbau der S4 West ist ein Trauerspiel. Bereits in den Neunzigerjahren hat die CSU-Regierung die damalige Deutsche Bundesbahn dazu aufgefordert, Planungen für den Ausbau der S4 West in Angriff zu nehmen. Wenn Sie diese Maßnahme jetzt noch weiter verschieben, werden die Pendler von damals bis zum Ende ihres Berufslebens in diesem Dilemma stecken und keine Verbesserung erfahren. Das haben Sie zu verantworten. Seit zehn Jahren werden Taktverdichtungen, Bahnreaktivierungen, Zugverlängerungen und Streckenausbauten in ganz Bayern mit dem angeblichen Argument der knappen Regionalisierungsmittel abgelehnt. Gleichzeitig hat die CSU von diesen Mitteln aber 600 Millionen Euro abgezwickelt, die jetzt zum Stopfen des Milliardengrabs verwendet werden sollen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Die Regionalisierungsmittel wurden aber mittlerweile erhöht; im Jahr 2017 werden dem Freistaat Bayern vom Bund 1,24 Milliarden Euro zur Verfügung gestellt. Für die

Bestellung von Zügen wird in Bayern gerade eine knappe Milliarde Euro ausgegeben. Geld wäre wirklich genug da. Damit könnten wir in ganz Bayern jede Menge bewegen.

Selbst die CSU-Fraktion fordert zum Beispiel eine Taktverdichtung zwischen Mühldorf und Salzburg. Doch was macht die CSU-Regierung? – Sie hat diese Forderung der CSU-Fraktion mit dem Hinweis auf die angeblich knappen Haushaltsmittel abgelehnt. Die Maintalbahn zwischen Aschaffenburg und Miltenberg in der Heimat des Vorsitzenden der Enquete-Kommission "Gleichwertige Lebensverhältnisse in ganz Bayern" fährt am Wochenende auch nur alle zwei Stunden. Für Verbesserungen sei angeblich kein Geld da. Mit gleichwertigen Lebensverhältnissen hat diese Politik nichts zu tun.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Zwischen Nürnberg und Augsburg, immerhin zwischen der zweit- und der drittgrößten Stadt in unserem Freistaat, fährt am Wochenende auch nur alle zwei Stunden ein Regionalzug. Für die Schließung der Taktlücken am Wochenende – da geht es immerhin nur um 100.000 Zugkilometer – hat die CSU ebenfalls nichts übrig.

Wir fordern deshalb einen belastbaren Ausbauplan für die S-Bahn München und den Schienenverkehr in ganz Bayern. Mit anderen Worten: Wir fordern einen Schienennahverkehrsplan, den die CSU dem Landtag seit zehn Jahren gesetzeswidrig vorenthält. Nach dem bayerischen ÖPNV-Gesetz wäre dieser Ausbauplan alle zwei Jahre fortzuschreiben. Der aktuelle Ausbauplan stammt jedoch aus dem Jahr 2005. Das zeigt doch, dass die CSU-Regierung beim Ausbau des Schienennahverkehrs in Bayern ohne jeglichen Plan vorgeht. Die CSU hat mit dem Tunnelblick die Verantwortung für ganz Bayern aus den Augen verloren. Durch das Prestigeprojekt drohen zahlreiche andere Projekte, nicht nur im S-Bahn-Bereich München, sondern in ganz Bayern, auf die lange Bank und damit auf des Teufels liebstes Möbelstück verschoben zu werden. Das werden wir nicht akzeptieren, das werden wir nicht durchgehen lassen.

(Beifall bei den GRÜNEN – Zuruf des Abgeordneten Erwin Huber (CSU))

– Herr Huber, dann stimmen Sie doch unserem Antrag zu, wenn Ihnen das Zitat so gut gefällt.

Die GRÜNEN wollen die S-Bahn in München und den Schienennahverkehr in ganz Bayern voranbringen. Deswegen fordere ich Sie auf: Stimmen Sie unserem Antrag zu. Den Anträgen der FREIEN WÄHLER und der SPD werden wir zustimmen. Den Antrag der CSU müssen wir leider ablehnen. Es reicht nicht, gewünschte Projekte aufzulisten, sondern wir brauchen einen genauen Fahrplan mit Angaben, mit welchen Kosten zu rechnen ist und aus welchen Haushaltsmitteln sie finanziert werden. Wir brauchen auch genaue Jahresangaben, wann die Projekte realisiert werden sollen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Dritter Vizepräsident Peter Meyer: Einen kleinen Moment. Kollege von Brunn hat sich zu einer Zwischenbemerkung gemeldet.

Florian von Brunn (SPD): Herr Kollege Ganserer, ich habe es nicht richtig gehört, aber ich glaube, Sie meinen die U5 und nicht die U4. Ich sage das, damit wir über das richtige Projekt in München reden.

Ich möchte Sie darum bitten, dass Sie und die gesamte Fraktion der GRÜNEN über die zweite Stammstrecke differenzierter diskutieren. Ich möchte den Oberbürgermeister von Erlangen Florian Janik zitieren, der als direkt betroffener Bürgermeister gesagt hat, er sehe durch die zweite Stammstrecke das Projekt der Stadt-Umland-Bahn nicht gefährdet. Ich glaube, auch Dieter Reiter hat gesagt, er sehe den Bedarf für die zweite Stammstrecke und für Tangentialverbindungen.

Das Problem ist doch die Unterfinanzierung des Bahnverkehrs insgesamt. Wir müssen darüber diskutieren, dass wir in Deutschland nur etwas über 60 Euro pro Kopf der Bevölkerung für Investitionen in die Schiene ausgeben, die Schweiz gibt dagegen 380 Euro aus. Deswegen möchte ich die GRÜNEN bitten, sich nicht mit den Bürgerinitiativen gegen die zweite Stammstrecke gemein zu machen, weil sie mit dieser Art des

kleinlichen Nachtretens – das sage ich jetzt so – den Ausbau des öffentlichen Verkehrs in München behindern und verzögern.

Markus Ganserer (GRÜNE): (Vom Redner nicht autorisiert) Sehr geehrter Kollege von Brunn, die Unterfinanzierung des GVFG-Bundesfördertopfes hat die Sozialdemokratie gemeinsam mit der CDU und der CSU verbockt.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Diese Unterfinanzierung ist auf Ihren Vorschlag bis zum Jahr 2025 festgeschrieben. Das betrifft nicht nur die U4 und die U5, sondern auch die U6. Wir haben eine ganze Reihe von Straßenbahnprojekten in München, die dringend realisiert werden müssten, deren Finanzierung aus GVFG-Mitteln vorgesehen ist. Dieser Fördertopf bleibt aber die nächsten 30 Jahre leer.

Deswegen geht es nicht nur darum, viel zu fordern nach dem Motto "Viel hilft viel", sondern man muss das gesamte Netz im Auge behalten und ein Gesamtkonzept vorlegen und realisieren, was finanzierbar ist, anstatt das ganze Geld in der Münchner Innenstadt zu vergraben, wo es nichts bringt.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Dritter Vizepräsident Peter Meyer: Vielen Dank, Kollege Ganserer. – Für die SPD darf sich jetzt gleich wieder Herr von Brunn melden. Bitte.

Florian von Brunn (SPD): Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren! Der Großraum München wächst mit rasanter Geschwindigkeit, und das seit Jahren. Wir bekommen jedes Jahr rund 25.000 neue Einwohner dazu, also eine ganze Stadt in der Größe von Geretsried. Dadurch nehmen natürlich Verkehr, Lärm und Emissionen zu, die Kosten für die Gesellschaft und die Natur und die Belastungen für die Bürgerinnen und Bürger. Erst am Dienstag haben wir erfahren, dass an einem Viertel der Münchner Straßen der Stickoxidgrenzwert überschritten wird. Der Großraum München bräuchte schon lange eine ambitionierte Verkehrspolitik, eine Ver-

kehrspolitik mit Vision, die vor allem massiv in den Ausbau des umweltfreundlichen öffentlichen Verkehrs als Alternative zum Auto investiert.

Wie sieht demgegenüber die Bilanz der Staatsregierung aus? – Da brauchen wir uns nur das sogenannte 13-Punkte-Sofortprogramm aus dem Mai 2012 zu betrachten, Herr Minister Herrmann. Der Kollege Kränzlein und ich haben die Umsetzung dieses Programms abgefragt. Ich möchte Ihnen das Ergebnis nicht vorenthalten: Eine einzige Maßnahme ist abgeschlossen, eine Maßnahme ist im Bau und eine wurde vor einigen Tagen mit einem öffentlich inszenierten Spatenstich begonnen. Der Spatenstich ist natürlich das Wichtigste. Das sind also drei Maßnahmen.

Den barrierefreien Ausbau lasse ich mal beiseite; das ist ein eigenes Thema. Aber von den anderen neun Maßnahmen des Sofortprogramms befinden sich erst zwei in der Planfeststellung, alle anderen noch in der Planung. Herr Herrmann, ich muss leider sagen: Ihr großartiges Sofortprogramm ist tatsächlich ein Rohrkrepierer.

Und damit nicht genug: Ende Juni haben wir der Presse entnommen, dass Sie ein neues Drei-Phasen-Modell haben. Der Clou dabei ist offensichtlich, dass etliche Projekte aus dem Sofortprogramm und viele andere netzergänzende Maßnahmen jetzt noch viel länger dauern werden. Ich nenne zwei Beispiele: Der Regionalzughalt an der Poccistraße, eine wichtige Tangentialverknüpfung zwischen Regionalzügen aus den Richtungen Mühldorf und Rosenheim und der Münchner U-Bahn, soll jetzt erst 2028 fertiggestellt werden, die Verlängerung der S7 nach Geretsried erst 2027. Die Stadt wartet erst seit Jahrzehnten auf diese Anbindung. Die Presse schreibt, von den 48 Maßnahmen sei erst die Hälfte in Planung. Die "Süddeutsche Zeitung" zitiert einen Verkehrsexperten mit den Worten: "Wenn man ehrlich ist, ist seit 1972 in der Region nicht mehr viel passiert."

Machen wir kurz den Leistungsvergleich zwischen der Landeshauptstadt München und dem Freistaat – ich habe leider nur die Zahlen für den Zeitraum von 2003 bis 2013; aber das wirft vielleicht schon ein Schlaglicht –: Während die Länge des S-

Bahn-Netzes unverändert geblieben ist, ist das Streckennetz der Münchner U-Bahn um 44 % ausgebaut worden, das der Trambahn um ein Viertel, immerhin, trotz der Dauerblockade der Münchner CSU. Herr Seehofer, eine Erfolgsbilanz für die S-Bahn – "S" wie "Seehofer" und "Staatsregierung" – sieht anders aus.

Interessant ist, bei wem die verantwortlichen CSU-Politiker immer die Schuld suchen: nicht bei sich, sondern bei der Bahn. Aber ganz ehrlich: Die Bahn ist eine hundertprozentige Tochter des Staates. Verantwortlich sind die Minister, die Verkehrsminister in Berlin und in München. Beide gehören der CSU an. Ich wünsche mir, dass Sie diese Verantwortung endlich wahrnehmen, anstatt sich nur bei Spatenstichen fotografieren zu lassen. Vielleicht fangen Sie damit an, dass Sie den Bayerischen Landtag endlich informieren und mit verbindlichen Fakten und Zahlen berichten, wann was umgesetzt wird, wie es in unserem Antrag steht.

(Beifall bei der SPD)

Präsidentin Barbara Stamm: Danke schön. – Jetzt für die Fraktion der FREIEN WÄHLER: Herr Kollege Glauber. Bitte schön, Herr Kollege.

Thorsten Glauber (FREIE WÄHLER): (Vom Redner nicht autorisiert) Frau Präsidentin, verehrtes Präsidium, Herr Ministerpräsident, Kolleginnen und Kollegen! Wieder einmal diskutieren wir über die Zukunft der Verkehrsfinanzierung, der Finanzierung des Bahnverkehrs hier in Bayern. Wir als FREIE WÄHLER haben immer gesagt: Setzen Sie nicht ausschließlich auf diese Röhre, die in den 1990er-Jahren diskutiert, 2009 im Landtag in die Planung eingebracht und 2011 mit 2 Milliarden Euro fixiert wurde. Heute liegen die Kostenschätzungen doppelt so hoch.

Kolleginnen und Kollegen, wir haben heute schon einmal über Kosten und kaufmännisches Vorgehen gesprochen. Das Problem, Kolleginnen und Kollegen, liegt doch darin, dass Sie als Staatsregierung den Bund ein Stück weit aus der Pflicht genommen haben. Sie haben das Risiko übernommen, 1,55 Milliarden Euro vorzufinanzieren und das Kostenrisiko nach oben offen zu tragen. Das ist doch ein kaufmännisch völlig

falsches Vorgehen. Ich habe hier am Pult oft über diese Strecke gesprochen. Sie werden dafür natürlich andere Verkehrsprojekte in Bayern beschneiden müssen – das geht gar nicht anders –, wenn die Staatsregierung nicht willens ist, den Topf für Nahverkehrsprojekte in Bayern deutlich zu erhöhen. Deshalb müssen Sie endlich in den Ausschuss kommen und dem Landtag einmal ganz klar sagen, wie Sie die nächsten zehn Jahre gestalten wollen.

Herr Verkehrsminister, was ist denn aus Ihrem Sofortprogramm geworden? – Ihr Sofortprogramm ist nichts. Seit vier Jahren reden wir darüber, aber Sie haben keine wirklichen Erfolge. Erst hört man, dass man Ostbayern an den Flughafen anbinden will; jetzt muss man in der Liste lesen, dass die Walpertskirchner Spange für 2030 vorgesehen ist. Die Strecke München – Mühldorf – Freilassing ins Chemie-Dreieck ist ein Lieblingsprojekt. Das ist nicht mein Stimmkreis, das ist nicht Oberfranken, wo ich gewählt bin. Das wird hier seit 40 Jahren diskutiert, Kolleginnen und Kollegen. Jetzt müssen die Bürgerinnen und Bürger dort erleben, dass sie nochmal auf 2030 vertröstet werden, weil zu wenig Geld in diesem System und in den Projekten ist.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN und Abgeordneten der GRÜNEN)

Sofortprogramme werden groß angekündigt und können nicht finanziert werden, weil die Haushaltstitel fehlen. Eine von Bayern für den Bund vorfinanzierte Stammstrecke wird in ganz Bayern Auswirkungen haben. Mein Kollege Ganserer von den GRÜNEN hat es angesprochen. Wir könnten mit dem Geld so viele Nahverkehrsprojekte bestellen. Wir könnten über die Bayerische Eisenbahngesellschaft Taktverdichtungen realisieren. Nichts davon wird am Ende möglich sein.

Kolleginnen und Kollegen, schauen Sie in den Planfeststellungsbeschluss zur zweiten Stammstrecke. Im Planfeststellungsbeschluss steht, dass Regionalzüge eigentlich zumindest am Marienhof halten können müssten. Aber Sie wissen doch selbst, Herr Verkehrsminister, dass Sie gar nicht das Wagenmaterial für die Bahnsteighöhen von 55 und 76 cm haben. Das gibt es momentan nicht. Das haben Sie nicht. Sie haben vom

EBA auch nicht die Zulassung für den Einstieg. Die Traktionen sind zu lang. Was im Planfeststellungsbeschluss avisiert wurde, wird gar nicht realisiert werden.

Die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister der Umlandgemeinden bekommen jetzt Briefe, dass auf den Außenästen die Vertaktung zugunsten einer Verkehrsentslastung auf 2035 oder auf den Sankt-Nimmerleins-Tag verschoben werden. Ich empfehle jedem Bürgermeister, die Schreiben zu München – Mühldorf – Freilassing zu lesen. 40 Jahre plus nochmal 13 Jahre bis 2030 sind 53 Jahre. Die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister können sich dafür bedanken, was sie bei der Verkehrsinfrastruktur an Ertüchtigung und Verbesserung bekommen werden. Allen haben Sie versprochen, dass sich hier schnell etwas ändern wird. Es wird nichts passieren, wenn Sie nicht deutlich mehr Geld in die Hand nehmen; denn für die Röhre haben Sie so viel Geld gebunden, dass viele gute Verkehrsprojekte in Bayern, in Franken, in Würzburg, Erlangen und Nürnberg damit kannibalisiert werden,

(Markus Blume (CSU): Das ist keine Frage des Geldes! Stimmt doch gar nicht! Totaler Quatsch!)

und das wissen Sie. Setzen Sie sich endlich hin, und machen Sie eine reale Planung. Sagen Sie den Regionen, welche Verkehrsprojekte sie zu erwarten haben. Nehmen Sie mehr Geld in die Hand. Alles andere ist unseriöse Verkehrspolitik.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN – Markus Blume (CSU): Unseriöse Politik, was Sie hier machen!)

Präsidentin Barbara Stamm: Vielen Dank. – Für die CSU-Fraktion erteile ich jetzt Herrn Kollegen Dr. Bernhard das Wort. Bitte schön, Herr Kollege.

Dr. Otmar Bernhard (CSU): Frau Präsidentin, Kolleginnen und Kollegen! Ich glaube, aus allen Beiträgen wird deutlich, dass wir beim Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs in Bayern, aber auch in der Landeshauptstadt München vor gewaltigen Herausforderungen stehen. Das ist unbestritten. Wir haben überfüllte Züge zu den Haupt-

verkehrszeiten. Auf das Bevölkerungswachstum ist schon hingewiesen worden. Wir haben das Schadstoffthema, bei dem der ÖPNV ein Baustein zur Bewältigung sein soll. Auch das Thema Tangentialverbindungen spielt in München eine große Rolle.

Wir als CSU unterstützen einen solchen Bericht – das sehen Sie an unserem Dringlichkeitsantrag –, weil wir auch daran interessiert sind, nach den Entscheidungen, die es in der Vergangenheit gegeben hat, eine realistische Perspektive zu entwickeln. Dabei müssen wir das Thema Finanzen entsprechend einbauen.

Sie sollten das aber nicht mit falschen Vorwürfen garnieren, was Sie jetzt wieder getan haben: Das ist keine "Giftliste", sondern es geht darum, alles auszureizen, was möglich ist. Allerdings hat es auch keinen Sinn, völlig unrealistische Programme aufzustellen, die uns am Ende bloß auf die Füße fallen.

Wir haben inzwischen – das muss man sehen – einen limitierenden Faktor, was die Planungskapazitäten betrifft und natürlich auch bei den Finanzen. Ich persönlich bin auch der Meinung, dass wir die Frage der finanziellen Ausstattung des ÖPNV et cetera mit dem Bund nochmal ganz grundsätzlich diskutieren müssen, weil ich sehe, dass wir bei der jetzigen Ausstattung des GVFG, des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes, wahrscheinlich – ich sage einmal so – keine großen Sprünge machen können. Sie sollten allerdings schon anerkennen, was der Freistaat Bayern tut: Der Freistaat Bayern hat sein Geld für die Röhre bereitgestellt, er finanziert für den Bund vor, und der Ministerrat hat am Dienstag beschlossen, was noch alles zusätzlich gemacht werden soll. Er unternimmt also gewaltige finanzielle Anstrengungen: 400 Millionen Euro in fünf Jahren; da sollten Sie nicht so tun, als würde der Freistaat Bayern die Dinge schleifen lassen.

Kommen wir zu München, Herr Kollege. – Wo ist er? – Wer hat denn in München den U-Bahn-Bau total heruntergewirtschaftet? – Es gibt praktisch kein U-Bahn-Referat in der Landeshauptstadt München mehr,

(Beifall bei der CSU)

obwohl das einmal in der Zeit, als auch SPD-Leute noch U-Bahnen gebaut haben, ein Leuchtturm in München war. Aber das tun Sie aus ideologischen Gründen nicht mehr,

(Zuruf des Abgeordneten Florian von Brunn (SPD))

vor allem die GRÜNEN. Sie wollen keine U-Bahn bauen. Wir haben Sie mit der Bevölkerung im Münchener Westen gezwungen, der U5 nach Pasing zuzustimmen, obwohl Sie x-mal gegen solche Beschlüsse gestimmt haben. Tun Sie also nicht so, als wären Sie die großen U-Bahn-Förderer.

Und was machen Sie im Hinblick auf die Straßenbahn? – Sie bauen in der Fürstenrieder Straße eine Straßenbahn, die dort niemand haben will. Die Bürgerversammlungen beschließen: Wir wollen das nicht, wir sind super versorgt, wir brauchen keine millio-nenteure Straßenbahn.

(Zuruf des Abgeordneten Florian von Brunn (SPD))

Ob eine Straßenbahn gebaut wird oder nicht, entscheiden wir nach sachlichen Gesichtspunkten; dort, wo eine U-Bahn besser ist, wollen wir eine U-Bahn bauen. Sie und Ihre grünen Freunde im Stadtrat haben lange Zeit eine ideologische Politik gegen die U-Bahn betrieben. Das sieht man ja; hier ist doch überhaupt keine Kompetenz mehr vorhanden. So langsam kommt man jetzt wieder zu dem Schluss, man müsste hier doch wieder einmal eine U-Bahn bauen.

(Beifall bei der CSU)

Sie sind doch vielfach schuld daran, dass nichts passiert ist.

(Florian von Brunn (SPD): Sie sind nicht auf der Höhe der Zeit, Herr Dr. Bernhard!)

– Wir schon, aber Sie leider nicht,

(Beifall bei der CSU – Zuruf der Abgeordneten Kathrin Sonnenholzner (SPD))

seit Jahrzehnten nicht! Was Sie in München an Infrastrukturpolitik betrieben haben, ist doch eine Katastrophe.

(Beifall bei der CSU – Markus Blume (CSU): Und was für eine!)

Sie haben sich gegen die A 99 gesperrt; da sagen die Leute heute: Gott sei Dank ist der Westast gebaut worden, sonst würden wir im Verkehr ersticken. – Sie sind durch ein Bürgerbegehren gezwungen worden, am Mittleren Ring etwas zu tun. Anschließend stellen Sie sich hin und sagen: Das ist ja super! – Herr Ude ist damals rausgegangen und hat von einem Jahrhundertprojekt gesprochen, obwohl er 15, 20 Jahre lang dagegen gekämpft hat. Das ist Ihre Art der Struktur- und Verkehrspolitik in München.

(Beifall bei der CSU – Markus Blume (CSU): Sehr gut!)

Wir stimmen, weil wir großzügig sind,

(Florian von Brunn (SPD): Herzlichen Dank auch!)

Ihrem Dringlichkeitsantrag zu, wobei wir natürlich nicht jede Formulierung billigen, die Sie da hineinformuliert haben. Aber wir wollen jetzt nicht wegen einzelner Worte rummachen; uns geht es nämlich auch darum, zu sehen, wie wir ein Konzept schaffen, mit dem wir in der Zukunft möglichst gut vorankommen.

Dem Dringlichkeitsantrag der FREIEN WÄHLER stimmen wir auch zu, wenn der zweite Absatz gestrichen wird. Wir glauben nämlich, dass es nicht sinnvoll ist, eine solche Berichtsdynamik zu entwickeln. Das ist letztendlich Bürokratie; wir wollen gerade mit dem Konzept eine längerfristige Strategie entwickeln. Da müssen wir nicht jedes oder jedes zweite Jahr einen Bericht haben, zumal – ich sage es einmal so – man in diesem Bereich leider nicht so schnell vorankommt und jedes Jahr einen Riesen-Fortschritt feststellen könnte.

Dem Dringlichkeitsantrag der GRÜNEN können wir leider nicht zustimmen, und zwar nicht deshalb, weil es um den Bericht geht, sondern weil die Erwartungen an diesen Bericht einfach nicht erfüllbar sind. Es ist doch nicht generell möglich, bei jedem Infrastrukturprojekt in Bayern, das infrage steht, die Kosten zu berechnen. Das ist einfach nicht möglich. Genauso wenig kann man einen Fahrplan, der jedes Jahr neu gemacht wird, für die Zukunft festlegen. Das Gleiche gilt für den Inbetriebnahme-Zeitpunkt: Der hängt vom Planungsfortschritt, vom Baufortschritt, von etwaigen Klagen ab. Was Sie hier verlangen, ist schlicht nicht möglich. Deshalb müssen wir Ihren Dringlichkeitsantrag leider ablehnen.

Wir bitten Sie natürlich alle, unserem Dringlichkeitsantrag und dem, was wir wollen, zuzustimmen. Wir wollen auch, dass die Sache möglichst vorangetrieben wird. Der Innenminister will es auch. Er hat in dieser Woche wieder erklärt – das sollten Sie nicht dauernd anzweifeln –: Es wird keine Benachteiligung anderer Projekte geben. Er ist ein hoch seriöser Innenminister;

(Dr. Florian Herrmann (CSU): Höchst! – Beifall bei der CSU)

er behauptet so etwas nicht, wenn er nicht dahinter steht. Wir wollen den Bericht, und dem CSU-Dringlichkeitsantrag sollten Sie freudig zustimmen.

Präsidentin Barbara Stamm: Vielen Dank. – Bleibt es bei der Zwischenbemerkung? – Gut. Dann bitte, Herr Kollege von Brunn.

Florian von Brunn (SPD): Herr Kollege Bernhard, ja, man muss sich manchmal über die Münchener CSU wundern.

(Gudrun Brendel-Fischer (CSU): Über die SPD auch!)

Wir sind ja in einer Kooperation, aber so, wie Sie reden, gewinnt man den Eindruck, Sie seien in München noch in der Opposition. Wenn Sie sich in der Münchener CSU mal nicht streiten, dann sind Sie meistens für den Autoverkehr. Jetzt bauen wir gemeinsam die U5 und die U9 – die U9 ist übrigens ein Vorschlag von uns. Mich irritiert

aber, was Sie jetzt gerade wieder über die Trambahn gesagt haben. Lassen Sie uns doch mal gemeinsam vorangehen. Der Ministerpräsident hat einen großartigen Vorschlag gemacht wie auch der Oberbürgermeister. Lassen Sie uns gemeinsam die Trambahn durch den Englischen Garten, diese wichtige Tangente, bauen. Sorgen Sie dafür, dass die Münchener CSU dahinter steht. Dann kommen wir ein Stück nach vorne.

(Beifall bei der SPD)

Präsidentin Barbara Stamm: Herr Kollege, bitte.

Dr. Otmar Bernhard (CSU): Ich habe mich nicht zum Englischen Garten geäußert.

(Markus Rinderspacher (SPD): Aber das würde uns interessieren, Herr Dr. Bernhard!)

Und was die Kooperation anbelangt, wissen Sie genau, dass wir immer gegen dieses Projekt waren. Im Rahmen der Kooperation – okay – müssen Kompromisse geschlossen werden; da hat man jetzt noch einmal geredet und so weiter. Das heißt aber nicht, dass wir das Projekt für sinnvoll erachten.

(Florian von Brunn (SPD): Bei Ihnen ist doch Hopfen und Malz verloren!)

Aber es wird halt in dieser Kooperation – –

(Lachen des Abgeordneten Markus Rinderspacher (SPD))

– Ja, sicher; klar. Das wissen Sie doch. Also. In der Kooperation muss man sich halt auf Kompromisse verständigen; das ist in der Politik immer so. – Also, vielen Dank.

(Beifall bei der CSU – Reinhold Bocklet (CSU): Bravo! – Markus Rinderspacher (SPD): In der Kooperation mit dem Ministerpräsidenten, oder welche meinen Sie?)

Präsidentin Barbara Stamm: Danke schön. – Jetzt habe ich Herrn Dr. Kränzlein für die SPD-Fraktion auf der Rednerliste. Bitte schön, Herr Kollege. – Da hören wir jetzt noch zu; so viel Geduld haben wir noch.

Dr. Herbert Kränzlein (SPD): Ja, es geht nicht ohne Geduld, gerade bei dem Thema. Da braucht man mehr Geduld, als ich inzwischen habe. Uns wurde vor einigen Jahren ein Bahnknotenkonzept vorgestellt. Uns wurde ein 13-Punkte-Sofortprogramm vorgestellt. Jetzt wurde uns gerade das Drei-Phasen-Programm in der Weiterentwicklung genannt. Nun steht also ein Programm "Bahnausbau Region München" an. Das ist nicht einmal alter Wein in neuen Schläuchen, das ist saurer Wein in einem neuen Schlauch, der fahrgast- und wählertäuschend abgefüllt wird. Ich schlage Ihnen vor, wenn Sie jetzt wieder so ein Programm schreiben, es einfach so zu nennen: "Wir schaffen das – irgendwann einmal."

In diesem Drei-Phasen-Programm wird umgeschichtet, Maßnahmen werden verschoben, aber Überfälliges wird nicht angepackt.

(Unruhe – Glocke der Präsidentin)

Eine umfassende ÖPNV-Strukturverbesserung – den Vorwurf können wir Ihnen nicht ersparen – wurde schlichtweg verschlafen. Das geht schon mit dem Minister Huber an und hört bei Ihnen nicht auf. Ich nenne neben den bereits genannten Projekten beispielsweise das Projekt zum Ausbau der S4. Die S4 fährt auf einer der meistbefahrenen Strecken. Seit dreißig Jahren ist der Ausbau im Gespräch, und seit dreißig Jahren geht nichts voran. Jetzt sind wir in der Phase 3 – 2030. Das hat selbst dem Kollegen Bocklet offensichtlich die Zornesfalten auf die Stirn gebracht; denn er hat – so die Zeitung – gesagt, das letzte Wort darüber sei noch nicht gesprochen. Ich gehe auch davon aus, das kann so nicht sein. Wir brauchen hier mehr Dynamik. Wir brauchen prägnante, belastbare Festlegungen. Darum haben wir unsere Anträge eingereicht.

Herr Herrmann, wenn ich mir überlege, wie Sie immer argumentieren, gewinne ich den Eindruck, die Verantwortlichkeiten werden bewusst verwischt und zwischen dem Ei-

senbahn-Bundesamt, der Deutschen Bahn und der Eisenbahngesellschaft verschoben. Es wird aber auch zu wenig in den Mittelpunkt gerückt, dass wir zuständige Minister für alles haben. Es mag wenige Planer im Bund und andernorts geben; wir mögen auch keine Fachleute haben; in Ihrem Ministerium gibt es sie offensichtlich auch nicht. Aber eines ist klar: Verantwortlich in Berlin ist Dobrindt; verantwortlich hier sind Sie. In der Zeit, in der Sie Verkehrsminister sind, gab es nichts anderes als eine Ankündigungspolitik.

(Beifall bei der SPD und Abgeordneten der GRÜNEN – Unruhe – Glocke der Präsidentin)

Würden Sie mit dem gleichen manchmal überbordenden Elan, mit dem Sie hier für innere Sicherheit streiten, endlich auch einmal für diese ÖPNV-Projekte streiten und in Ihrem Haus ein bisschen Dampf machen, stünden wir nicht jährlich da und überlegen uns, warum Sie permanent Ankündigungen nicht einhalten, sondern alles nach hinten verschieben. Selbst zur Verbesserung der Anbindung an MUC 2, die ja wirklich wichtig ist, steht im Drei-Phasen-Programm: 2030. Es ist Volksverdummung und Wählertäuschung, wenn Sie meinen, dass Sie damit über die Wahlen kommen. Die wissen: Das ist verschlafen, das ist ein Fehler der Regierung. Ich wünsche Ihnen viel Glück in Berlin; aber ich hoffe, dass der neue Verkehrsminister hier mehr Elan, mehr Dampf in die Sache bringt. In diesem Bereich waren Sie kein guter Minister.

(Beifall bei der SPD)

Präsidentin Barbara Stamm: Vielen Dank. – Jetzt hat für die Staatsregierung Herr Staatsminister Herrmann um das Wort gebeten. Bitte schön, Herr Staatsminister.

Staatsminister Joachim Herrmann (Innenministerium): Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Selbstverständlich werden ich und meine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gerne zu allen in den vielen Dringlichkeitsanträgen heute gestellten Fragen Stellung nehmen, wenn der Landtag nach der Sommerpause seine Arbeit wieder aufnimmt. Wir werden alle Fragen beantworten, und wir werden aufzeigen, wie die ver-

schiedenen Verkehrsmittel des öffentlichen Personennahverkehrs weiterentwickelt und ausgebaut werden.

Weil aber zum Teil – Entschuldigung, ich muss es so sagen – wirklich dummes Zeug zu einzelnen Punkten geredet worden ist, was die Bevölkerung zum Teil verunsichert und was als falsche Informationen in den Raum gestellt wird, will ich einiges richtigstellen.

Das Erste betrifft die Finanzierung. Was Sie gesagt haben, ist wirklich betrüblich, lieber Herr Ganserer. Sie haben es schon wiederholt schriftlich von mir bekommen, und ich sage es heute noch einmal, sodass es auch im Protokoll des Landtags nachzulesen ist. Was ich Ihnen an dieser Stelle verbindlich sage, können Sie dann nachlesen, und jedes Mal, wenn Sie irgendwo draußen in Bayern das Gegenteil davon erzählen und behaupten, dass wir etwas anderes vorhätten, werde ich Sie ganz persönlich als Lügner bezeichnen, weil ich mir das nicht mehr länger gefallen lasse.

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

Zunächst einmal zum Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden, GVFG: Ich darf daran erinnern, dass es eine Gesetzeslage auf Bundesebene gab, die besagte, dass der Bund zum Ende des Jahres 2019 völlig aus dem GVFG aussteigt. Das war die Gesetzeslage auf Bundesebene bis vor wenigen Monaten. Es ist Gegenstand der großen Gesamtvereinbarung zur Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen, nicht nur des Länderfinanzausgleichs und dergleichen, dass das GVFG mit der bisherigen Dotierung von 333 Millionen zunächst bis 2025 verlängert wird. Das ist der Erfolg der Großen Koalition in Berlin. Es sollte bisher 2019 enden, und im Rahmen des Gesamtkompromisses ist beschlossen worden, dass es bis 2025 verlängert wird. Das ist Fakt. Darin steht, es wird in der bisherigen Höhe verlängert. Das heißt aber natürlich nicht, lieber Herr Ganserer – so blöd kann man sich doch gar nicht anstellen –, dass irgendjemand daran

gehindert wäre, im Deutschen Bundestag beim nächsten Haushalt oder beim übernächsten Haushalt mehr als die 333 Millionen auszugeben.

(Beifall bei der CSU)

Selbstverständlich werden wir uns dafür einsetzen, dass im nächsten Bundeshaushalt mehr dafür vorgesehen ist. Wer auch immer nach der Bundestagswahl die Koalitionsverhandlungen führt: Wir werden uns jedenfalls dafür einsetzen, dass dafür mehr Geld zur Verfügung gestellt wird.

Das ist kein spezifisch bayerisches Anliegen. Das Gleiche diskutiere ich mit meinen Kollegen in Stuttgart, in Frankfurt und in Hamburg und mit anderen. Alle Länder stehen vor dem Problem; alle großen Städte haben die Themen der Luftreinhaltepolitik, die wir gerade in den letzten Tagen diskutiert haben, anzugehen. Wir brauchen in jeder Hinsicht, um den Verkehr zu bewältigen und die Luft reinzuhalten, einen Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs. Ich gehe davon aus, dass, egal, wie die grüne Bundestagsfraktion nach der Bundestagswahl aussieht, die GRÜNEN sich jedenfalls nicht dagegen sperren werden, wenn der Etat im Bund auf über 333 Millionen angehoben wird. So, das ist die klare Perspektive.

Wir haben dafür gesorgt, dass das GVFG nicht ausläuft, sondern dass es verlängert worden ist. CDU/CSU und SPD haben dies gemeinsam beschlossen, auch mit einer klaren Mehrheit im Bundesrat, und wir werden uns dafür einsetzen, dass noch mehr Geld zur Verfügung gestellt wird.

Was die unmittelbare Perspektive in den nächsten Jahren in Bayern anbetrifft, will ich nachdrücklich sagen, Herr Kollege Ganserer, dass der Ministerpräsident öffentlich erklärt hat, dass die Staatsregierung in klaren Erklärungen und Beschlüssen formuliert hat und dass auch ich wiederholt im Hohen Hause erklärt habe: Es gibt eine klare Zusage, dass kein potenzielles GVFG-Projekt in Bayern, egal, ob in Augsburg, in Würzburg, in Regensburg, in Nürnberg oder in Fürth, wo auch immer, wegen der Finanzierung der zweiten Stammstrecke zurückstehen wird. Wir sagen zu, dass jedes andere

potenzielle GVFG-Projekt in Bayern in den nächsten Jahren auch entsprechend finanziert wird. Das bedeutet in der Tat, dass wir gegebenenfalls, wenn der Bund die Mittel nicht erhöht, in Vorleistung gehen müssen. Aber ich sage noch einmal: Wir werden uns nachdrücklich dafür einsetzen, dass es mehr Geld vom Bund gibt.

Die Zusage steht. Und das ist der Punkt, lieber Herr Ganserer: Kein einziger der Oberbürgermeister, die davon betroffen sind, erklärt irgendwo, er habe die Sorge, dass er das Geld für seine Projekte nicht bekommt. Keiner erklärt das. Nur Sie machen die Leute überall draußen verrückt und behaupten, es sei nicht mehr finanzierbar.

(Beifall bei der CSU)

Weder der Oberbürgermeister von Augsburg sagt, er hat Sorge, dass er kein Geld für die Straßenbahn mehr bekommt, noch der Oberbürgermeister von Nürnberg erklärt, er hat Sorge, er würde kein Geld für den weiteren Ausbau seiner U-Bahn bekommen. Wie Sie zu Recht, Herr von Brunn, gerade erklärt haben: Auch der Erlanger Oberbürgermeister, dem ich das mehrmals so erklärt habe, redet nicht von einer Sorge, dass er kein Geld für das Projekt der Stadt-Umland-Bahn bekommt. Auch der Oberbürgermeister von Würzburg erklärt das nicht. Keiner erklärt das, weil sie sich alle auf das, was in den jetzt zum Teil schon vorliegenden Bescheiden steht, und auf die klaren Perspektiven für die nächsten Jahre verlassen. Deshalb bitte ich schon nachdrücklich darum, dass wir uns nicht weiter einen solchen Unsinn in der Öffentlichkeit anhören müssen.

(Beifall bei der CSU)

Wir sind uns alle einig, und auch ich bin mit Dieter Reiter völlig einig, dass wir den U-Bahn-Ausbau in München weiter bestmöglich unterstützen und fördern werden.

Es kam auch schon die Forderung auf: Herrmann, verschieb den U-Bahn-Bau. – In dem Fall kam das nicht von Ihnen, sondern von Journalisten. Entschuldigung: Da sind wir nur mit der Finanzierung beschäftigt; mit der Planung haben wir überhaupt nichts

tun. Die Münchner Stadtwerke sagen selber – und Sie brauchen es ja nur zu vergleichen –: Die Strecke U9 ist zwar nicht ganz so lang, aber hinsichtlich des Bauens mindestens so anspruchsvoll wie die zweite Stammstrecke. Wir stehen alle dazu; ich halte den Bau der U9 für richtig. Aber kein Mensch kann bei realistischer Betrachtung ernsthaft erwarten, dass sie in fünf Jahren in Betrieb geht. Sie stehen jetzt am Anfang der Planungen in der Landeshauptstadt. Ich mache da überhaupt keinem einen Vorwurf. Aber lasst uns doch nicht anfangen, uns politisch gegenseitig um die Ohren zu hauen, warum meinetwegen die U9 in fünf Jahren noch nicht fertig ist. Das weiß die Landeshauptstadt selbst. Sie steht jetzt am Anfang der Planungen, und dann kommt irgendwann das Planfeststellungsverfahren, und dann kommt der Bau der U9. Es ist richtig, jetzt zu beginnen; denn sonst geht es überhaupt nicht weiter. Aber man kann doch jetzt nicht anfangen, die Leute verrückt zu machen, indem man fragt: Warum ist das in fünf Jahren noch nicht fertig? – An uns liegt es sowieso nicht, weil dieses Vorhaben allein in der Hand der Landeshauptstadt liegt, genauso wie die Verlängerung der U-Bahn nach Pasing oder die U-Bahn nach Engelschalking und weitere Maßnahmen.

Lieber Herr Kollege Glauber, ich möchte die Strecke München – Mühldorf – Freilassing nur am Rande erwähnen. Hier handelt es sich um eine Fernverkehrsstrecke nach dem Bundesverkehrswegeplan. Auch ich ärgere mich bei diesem Thema. Ich könnte zu diesem Thema die gleiche Rede wie Sie halten. Auch ich verstehe es nicht, warum wir hier mit der Deutschen Bahn noch nicht weiter sind. Dieses Thema betrifft ausschließlich den Bund und die Deutsche Bahn. Wir werden uns dafür einsetzen, dass wir dort vorankommen.

Der Klarheit halber möchte ich feststellen, dass wir einen Fortschritt in der politischen Zielsetzung beim Thema zweite Stammstrecke erreicht haben. Ich habe mit Dieter Reiter wiederholt Gespräche geführt. Herr Kollege Ganserer, ich bitte Sie, zu beachten, dass wir bei diesem Thema in diesem Haus eine breite Mehrheit haben. Wir stehen zur zweiten Stammstrecke, weil sie notwendig ist. Sie haben in einem Nebensatz erklärt, die zweite Stammstrecke sei unsinnig oder überflüssig. Das ist Ihre Meinung.

Ich respektiere das. Die breite Mehrheit der Bevölkerung in München und in den Landkreisen drumherum sagt jedoch, dass die zweite Stammstrecke notwendig ist.

Dieter Reiter und ich ziehen hier an einem Strang. Es ist kein Widerspruch dazu, dass wir in den nächsten Jahren auch den S-Bahn-Nordring weiterentwickeln wollen. Wir wollen bei diesem Thema gemeinsam vorankommen. Wenn wir wollen, dass der S-Bahn-Nordring in 15 Jahren gebaut wird, müssen wir heute mit den Planungen beginnen. Das zeigen uns leider die Erfahrungen mit den Planungen der Deutschen Bahn. Wir müssen jetzt einen Konsens darüber erzielen, wie es in den nächsten Jahren weitergehen soll. Wir bleiben nicht bei der zweiten Stammstrecke stehen, sondern führen die Planungen fort.

Lieber Herr Kollege Glauber, der über die zweite Stammstrecke abgewinkelte Verkehr und die deutliche Ausweitung des Angebots insgesamt werden völlig neues Wagenmaterial notwendig machen. Wenn Sie dieses Wagenmaterial einmal sehen wollen, kann ich Ihnen nur empfehlen, einmal nach Leipzig zu fahren. Dort wurde vor zwei oder drei Jahren der neue Bahntunnel unter der Innenstadt fertiggestellt. In diesem Tunnel fahren neben S-Bahnen auch andere Reisezüge. Dort gibt es S-Bahn-Züge, die an unterschiedlich hohen Bahnsteigen halten können.

Ich spreche hier nicht von einer technischen Finesse, die erst entwickelt werden müsste. Solche Züge gibt es in Deutschland schon heute. Erzählen Sie den Leuten bitte nicht dauernd, dass dies unmöglich wäre. In Deutschland gibt es bereits S-Bahnen, die an Bahnsteigen mit unterschiedlicher Höhe halten können. Dazu werden die entsprechenden Triebzüge benötigt, die Sie in Leipzig besichtigen können. Wir werden es schaffen, auch bei der Bahn in München Züge zu bestellen, wie sie bereits heute in Leipzig fahren.

(Beifall bei der CSU)

Es ist unglaublich, was hier für Zeug erzählt wird.

(Dr. Florian Herrmann (CSU): Typisch!)

Wir hatten in den letzten Jahren einige Baustellen, bei denen die Bahn etwas geplant hat, was im Prinzip gewollt war, zum Beispiel die Verlängerung der Strecke Wolfratshausen – Geretsried oder den Ringschluss Erding. Wolfratshausen hat dazu gesagt: Wenn ihr das Planfeststellungsverfahren so macht, werden wir bis zum Bundesverwaltungsgericht klagen. Der Oberbürgermeister von Erding hat mit der Rückendeckung seines gesamten Stadtrats parteiübergreifend gesagt: Wenn ihr das so plant, werden wir bis zum Bundesverwaltungsgericht klagen. Kommune und Bahn waren nicht in der Lage, auf einen vernünftigen Nenner zu kommen.

Ich habe die Leute daraufhin zu Gesprächen eingeladen. Ich habe gesagt: Die Bahn mag im Recht sein. Wir wollen aber Bahnen für die Bürger bauen, nicht als Selbstzweck. Ich habe daraufhin zuerst mit den einen, dann mit den anderen, dann wiederum mit den einen und dann wiederum mit den anderen gesprochen. Jetzt haben wir für Wolfratshausen eine Planung, die von der Stadt Wolfratshausen, der Stadt Geretsried und dem Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen, von den CSUern, den SPDlern und den FREIEN WÄHLERN mitgetragen wird. Diese Kommunen haben gesagt: Wenn ihr so baut, ist das okay. Die Kommunen finanzieren das Projekt sogar ein Stück weit mit.

Ich bin nicht dafür verantwortlich, dass diese Lösung nicht schon vor zehn Jahren gefunden worden ist. Ich möchte damit nur deutlich machen: Hätte ich das weiterlaufen lassen, würden diese Strecken niemals in Betrieb genommen, weil der Planfeststellungsbeschluss vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig beklagt worden wäre. Deshalb ist es völlig unreal, von Inbetriebnahmen irgendwann in den nächsten fünf Jahren zu sprechen; denn diese wären nie erfolgt, weil die Kommunen und die Bürgerschaft diese Planungen nicht akzeptiert hätten. Ich bin nicht für die Verzögerung verantwortlich. Vielmehr habe ich mit den Verantwortlichen eine Lösung gefunden und eine Perspektive eröffnet, dass überhaupt gebaut wird. Das ist die Realität.

Ich werde nun mit dem Oberbürgermeister von Erding den Vertrag über den Ringschluss unterzeichnen, weil wir eine Lösung und eine Finanzierung hinbekommen haben, wonach in Erding die S-Bahn unter die Erde gelegt werden kann. Der Stadtrat von Erding hat sich einstimmig für eine Lösung auf dieser Basis ausgesprochen. Wir haben diese Projekte vorangebracht.

(Beifall bei der CSU)

Ich möchte noch eine letzte Bemerkung dazu machen, was in Bayern geschehen ist. Lieber Herr Kollege Ganserer, Sie sind hier auf dem völlig falschen Dampfer. Sie kennen die Zahlen. Ich möchte sie aber hier noch einmal in Erinnerung rufen: Im Jahr 1996 ist die Verantwortung für den Schienenpersonennahverkehr in Deutschland auf die Länder übergegangen. Ich spreche hier nur von den Bahnstrecken, nicht von den U-Bahnen oder den Straßenbahnen. In diesen 20 Jahren seit dem Jahr 1996 ist in Bayern die durchschnittliche Zahl der Passagiere, die täglich im Schienenpersonennahverkehr unterwegs sind, um 73 % gestiegen. In ganz Bayern werden an einem durchschnittlichen Werktag 1,3 Millionen Passagiere befördert, mit weiter steigender Tendenz. Die Zahl der Zugkilometer, die wir bei der Bahn oder anderen privaten Bahnunternehmen, die den Nahverkehr bedienen, bestellen, ist von 82 Millionen im Jahr 1996 um 49 % auf nunmehr 122 Millionen gestiegen, ebenfalls mit weiter steigender Tendenz. Wir werden im nächsten Jahr noch mehr Zugkilometer bestellen und im übernächsten Jahr nochmals mehr.

Meine Damen und Herren, auch ich habe viele offene Wünsche. Bei vielen Themen würde ich mir wünschen, dass wir sie noch schneller voranbringen könnten. Diese Staatsregierung und alle Staatsregierungen, die in den letzten 20 Jahren im Amt waren, können eines für sich verbuchen: Sie haben den Schienenpersonennahverkehr, seitdem er in der Zuständigkeit des Freistaats Bayern liegt, zu einem großen Erfolg geführt. Der Schienenpersonennahverkehr hat ein riesiges Wachstum, das sich nur in ganz wenigen Ländern, in denen die GRÜNEN mitregieren, annähernd so darstellt. Das ist die Realität.

(Lang anhaltender Beifall bei der CSU)

Präsidentin Barbara Stamm: Vielen Dank, Herr Staatsminister. – Ich komme meiner Pflicht nach: Die SPD-Fraktion hat mich darauf aufmerksam gemacht, dass sich durch die Überziehung der Redezeit der Staatsregierung die Redezeit für die Fraktionen um fünf Minuten verlängert. – Bitte schön, Herr Kollege Dr. Kränzlein.

Dr. Herbert Kränzlein (SPD): Meine Damen und Herren, Ihr Unmut ist verständlich. Jeder will in die Ferien. – Herr Minister Herrmann, Sie müssen Herrn Kollegen Ganse-
rer einen Geschenkkorb überreichen. Sie haben sich an ihm als Pappkameraden abgearbeitet, sind aber all den Themen, die wirklich brennen und bei denen Sie etwas tun müssten, aus dem Weg gegangen.

(Dr. Florian Herrmann (CSU): Unsinn!)

Ich nenne nur die Engstelle Pasing. Das ist eine traurige Angelegenheit; denn dort kommt nicht nur die S-Bahn ins Trudeln, sondern der gesamte Fernverkehr und der Regionalverkehr ins Allgäu. Diese Engstelle konnte bisher nicht beseitigt werden, weil keine Planungen gemacht wurden. Auf der ganzen Strecke der S4 wurden die Gleise ausgetauscht. Aber an dieser Stelle, obwohl es eine lange Unterbrechung gab, mussten die Bauarbeiten beendet werden. Das hätte gleich miterledigt werden können. Dieses Thema kam in Ihrer Antwort leider nicht vor.

Zur S4: Dr. Wiesheu hat im Jahr 1988 oder früher ein Versprechen abgegeben, nämlich den viergleisigen Ausbau der S4. Beim Büro Obermeyer wurde zu diesem viergleisigen Ausbau eine Planung gemacht. Die ist verschwunden. Alle Minister haben in schönem Abstand immer wieder betont, dass dieser Ausbau erfolgt. Sie sind demonstrativ von Bruck nach München gefahren, haben das Junktim zwischen Stammstrecke und viergleisigem oder dreigleisigem Ausbau aufgehoben, und dann wurden Vorplanungen angekündigt. Ich habe dazu vier Anfragen gestellt. Wir sind immer noch bei den nicht gemachten Vorplanungen. Sagen Sie das doch einmal den Leuten an der Strecke und den Bürgermeistern an der Strecke. Die wollen das alle, angefangen von

Bruck über Eichenau und Puchheim bis München. Dort werden Ihnen keine Hindernisse aufgestellt, und von dort bekommen Sie keine Klagen. Machen Sie da etwas. Erklären Sie mir, warum Sie da nichts machen.

Sie wollen das Gleiche wie ich: Wir wollen milde gestimmt in die Ferien gehen. Darum werden wir dieses Mal Ihrem Berichtsantrag zustimmen, auch wenn wir meinen, dass er etwas müde und schwachbrüstig daherkommt. Wir wissen, dass die CSU-Politiker von Ihnen sehr viel mehr wünschen, als Sie machen, aber sie dürfen es nicht sagen. Dafür klatschen sie am Ende Ihrer Reden immer recht laut, auch wenn Sie zur Sache eigentlich nichts gesagt haben.

(Beifall bei der SPD)

Präsidentin Barbara Stamm: Jetzt hat Herr Kollege Glauber noch einmal um das Wort gebeten. – Bitte schön.

Thorsten Glauber (FREIE WÄHLER): (Vom Redner nicht autorisiert) Danke, Frau Präsidentin! – Herr Verkehrsminister, Sie haben angesprochen, dass man sich das Wagenmaterial anschauen möge und dass man hier nicht einen solchen Unsinn erzählen soll. – Wir nehmen Sie beim Wort. Das Wagenmaterial kennen Sie. Sie wissen aber auch, dass es vom Eisenbahn-Bundesamt nicht für den Verkehr zugelassen ist, den wir momentan in Bayern haben. Das wissen Sie. Sagen Sie das auch diesem Parlament.

Sie wissen genau, dass wir im S-Bahn-Betrieb und im Regionalzugbetrieb völlig unterschiedliche Ein- und Ausstiegszeiten haben. Wir haben nicht nur unterschiedliche Bahnsteighöhen, sondern auch unterschiedliche Traktionslängen. Das ist am Marienhof entscheidend. Sagen Sie das auch diesem Parlament. Dies betrifft auch die Ein- und Ausstiegszeiten. Das Eisenbahn-Bundesamt lässt diese Fahrzeuge, so wie Sie sie beschreiben, nicht für einen gemeinsamen Regional- und S-Bahn-Verkehr zu, weil auch die Traktionen unterschiedlich sind. Sagen Sie dem Parlament, dass man mit unterschiedlichen Garnituren unterwegs ist.

Auch wir können Verkehrspolitik und stellen uns nicht nur selbstbewusst hier hin. Auch wir informieren uns. Auch wir machen Politik für Bayern zur Entwicklung der Regionen. Wenn man mit dem gleichen Selbstbewusstsein, mit dem man hier auftritt, die Regionen und das Umland entwickelt, kommen wir voran.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Präsidentin Barbara Stamm: Mir liegen jetzt keine weiteren Wortmeldungen vor. Die Aussprache ist geschlossen. Bevor wir zur Abstimmung kommen, hat Herr Kollege Ganserer um Gelegenheit zu einer persönlichen Erklärung zur Aussprache nach § 112 unserer Geschäftsordnung gebeten. Herr Kollege, bitte; fünf Minuten stehen Ihnen zur Verfügung. Ich darf Sie darum bitten, die Debatte nicht mehr zu eröffnen. Sie können hier nur persönliche Angriffe zurückweisen. So sagt es die Geschäftsordnung. – Bitte, Herr Kollege.

Markus Ganserer (GRÜNE): (Vom Redner nicht autorisiert) Sehr geehrter Herr Minister, für mich ist Ihr Vorwurf absolut nicht haltbar, und ich weise deswegen diese Anschuldigung vehement zurück. Ich habe darauf hingewiesen – das ist nicht abzustreiten –, dass für zahlreiche andere GVFG-Projekte in diesem Land für die nächsten Jahrzehnte in der Summe 1,5 Milliarden Euro fehlen werden. Ich habe darauf hingewiesen, dass bisher nicht geklärt ist, woher dieses Geld als Ersatz für das Geld aus dem Bundesfördertopf kommen soll. Sie haben heute nicht erklären können – das ist Ihnen nicht gelungen –, wann, in welchen Jahren aus welchen Haushaltstiteln des Landes das Geld kommen soll. Wenn Sie behaupten würden, ich würde mit der Aussage lügen, dass eben nicht geklärt ist, wie diese Finanzierung zustande kommen soll, müssten Sie das entkräften. Dazu fordere ich Sie auf. Legen Sie einen Bericht vor, wie wir ihn in unserem Antrag gefordert haben. Wenn Sie das nicht machen, müssen Sie diese Beschuldigung zurücknehmen. Dazu fordere ich Sie auf.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Präsidentin Barbara Stamm: Nun kommen wir zur Abstimmung, Kolleginnen und Kollegen. Dazu werden die Anträge wieder getrennt.

Ich lasse zunächst über den Dringlichkeitsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Drucksache 17/17812 abstimmen. Wer diesem Dringlichkeitsantrag seine Zustimmung geben will, den bitte ich um das Handzeichen. – SPD, Fraktion der FREIEN WÄHLER, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Abgeordnete Claudia Stamm (fraktionslos) und Herr Kollege Felbinger (fraktionslos). Gegenstimmen bitte ich anzuzeigen. – CSU-Fraktion. Stimmenthaltungen? – Keine. Damit ist dieser Dringlichkeitsantrag abgelehnt.

Ich lasse jetzt über den Dringlichkeitsantrag der SPD-Fraktion auf Drucksache 17/17817 abstimmen. Wer diesem Dringlichkeitsantrag seine Zustimmung geben will, den bitte ich um das Handzeichen. – CSU, SPD, Fraktion der FREIEN WÄHLER, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Claudia Stamm (fraktionslos) und Herr Abgeordneter Felbinger (fraktionslos). Gegenstimmen? – Stimmenthaltungen? – Keine. Damit ist dieser Dringlichkeitsantrag angenommen.

Jetzt lasse ich über den Dringlichkeitsantrag der Fraktion der FREIEN WÄHLER auf Drucksache 17/17836 abstimmen. Wer diesem Dringlichkeitsantrag seine Zustimmung geben will, den bitte ich um das Handzeichen.

(Josef Zellmeier (CSU): Aber jetzt in einer geänderten Form!)

– In der veränderten Fassung. Das heißt, dass der letzte Satz gestrichen wird. Dies ist die veränderte Fassung. – Wer also diesem Dringlichkeitsantrag der Fraktion der FREIEN WÄHLER in der veränderten Fassung zustimmen möchte, den bitte ich um das Handzeichen. – CSU, SPD, FREIE WÄHLER, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Claudia Stamm (fraktionslos) und Kollege Felbinger (fraktionslos). Gegenstimmen? – Stimmenthaltungen? – Keine. Damit ist dann auch dieser Dringlichkeitsantrag angenommen.

Zu guter Letzt lasse ich noch über den Dringlichkeitsantrag der CSU-Fraktion auf Drucksache 17/17837 abstimmen. Wer diesem Dringlichkeitsantrag seine Zustimmung geben will, den bitte ich um das Handzeichen. – CSU, SPD, FREIE WÄHLER, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Kollege Felbinger (fraktionslos). Gegenstimmen – –

(Zurufe)

– Entschuldigung. Also: CSU, SPD, Fraktion der FREIEN WÄHLER. Gegenstimmen bitte ich anzuzeigen. – Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Kollege Felbinger hat vorhin bei Zustimmung mitgestimmt. Jetzt Stimmenthaltungen! – Stimmenthaltung bei Claudia Stamm (fraktionslos). Damit ist auch dieser Dringlichkeitsantrag angenommen.

Die Dringlichkeitsanträge auf den Drucksachen 17/17813 mit 17/17816 sowie auf den Drucksachen 17/17818 und 17/17819 werden in die zuständigen federführenden Ausschüsse verwiesen.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, damit haben wir es geschafft.

(Allgemeiner Beifall)

Führen wir jetzt noch unsere Tradition weiter.