Stand: 09.11.2025 01:08:27

Vorgangsmappe für die Drucksache 17/20307

"Staatliche Fehlplanung stoppen - Elektrifizierung der Oberfrankenachse nicht verbauen"

Vorgangsverlauf:

1. Initiativdrucksache 17/20307 vom 24.01.2018
2. Beschluss des Plenums 17/20391 vom 25.01.2018
3. Plenarprotokoll Nr. 121 vom 25.01.2018

Bayerischer Landtag

17. Wahlperiode 24.01.2018 **Drucksache 17/20307**

Dringlichkeitsantrag

der Abgeordneten **Katharina Schulze, Ludwig Hartmann, Thomas Gehring, Ulrike Gote, Jürgen Mistol, Gisela Sengl** und **Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**

Staatliche Fehlplanung stoppen – Elektrifizierung der Oberfrankenachse nicht verbauen

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, dem Landtag unverzüglich zum Sachstand der Elektrifizierung der Bahnstrecke Hochstadt/Marktzeuln – Kulmbach – Hof und dem Bau der Ortsumgehung Untersteinach zu berichten und zu prüfen, ob die bestehende Planung der für eine Elektrifizierung der Bahnstrecke zu niedrigen Brückenbauwerke noch korrigiert werden kann.

Darüber hinaus wird die Staatsregierung aufgefordert dafür Sorge zu tragen, dass sich derartige Fehlplanungen in Zukunft nicht widerholen.

Begründung:

Obwohl die Elektrifizierung der genannten Bahnstrecke seit langem im Raum steht, wurden im Zusammenhang mit dem Bau der Ortsumfahrung Untersteinach Brückenbauwerke über die Bahnstrecke zu niedrig geplant und teilweise bereits gebaut. Die Regierung von Oberfranken hat am 11.01.2018 dazu erklärt, man könne die Bahnstrecke für die vorgesehene Elektrifizierung später tiefer legen, um das Problem zu lösen. Dieses Vorgehen scheint zumindest für die noch nicht fertiggestellten Brückenbauwerke nicht sinnvoll zu sein. Hier muss umgehend umgeplant und nachgebessert werden, um eine Elektrifizierung der Bahnstrecke nicht zu gefährden.

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 25.01.2018 **Drucksache** 17/**20391**

Beschluss

des Bayerischen Landtags

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

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten **Katharina Schulze, Ludwig Hartmann, Thomas Gehring, Ulrike Gote, Jürgen Mistol, Gisela Sengl** und **Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**
Drs. 17/**20307**

Staatliche Fehlplanung stoppen – Elektrifizierung der Oberfrankenachse nicht verbauen

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

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote
Abg. Markus Ganserer
Abg. Dr. Christoph Rabenstein
Abg. Peter Meyer
Abg. Eberhard Rotter
Staatsminister Joachim Herrmann

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Ich rufe den **Tagesordnungspunkt 7** auf:

Beratung der zum Plenum eingereichten Dringlichkeitsanträge

Zur gemeinsamen Beratung rufe ich auf:

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Katharina Schulze, Ludwig Hartmann, Thomas Gehring u. a. und Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
Staatliche Fehlplanung stoppen - Elektrifizierung der Oberfrankenachse nicht verbauen (Drs. 17/20307)

und

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Markus Rinderspacher, Dr. Christoph Rabenstein, Inge Aures u. a. und Fraktion (SPD)
Brückenbauwerke bei einer Elektrifizierung der Bahnstrecke von Bamberg nach Hof und Bayreuth (Drs. 17/20328)

und

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Hubert Aiwanger, Florian Streibl, Peter Meyer u. a. und Fraktion (FREIE WÄHLER)
Schildbürger-Planung stoppen - Oberfranken endlich elektrifizieren
(Drs. 17/20329)

Ich eröffne die gemeinsame Aussprache. Der erste Redner ist der Kollege Ganserer. Bitte schön, Herr Kollege.

Markus Ganserer (GRÜNE): (Vom Redner nicht autorisiert) Frau Präsidentin, werte Kolleginnen und Kollegen! Ich stelle eingangs fest, dass beim Thema "Elektrifizierung der Bahnstrecken in Oberfranken" das komplette Kabinett mit Abwesenheit glänzt. Das finde ich höchst bedauerlich.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Das öffentliche Schienennetz in Bayern umfasst rund 6.700 km. Davon ist nicht einmal die Hälfte, sind gerade einmal 3.200 km elektrifiziert. Auf den restlichen Streckenkilometern fahren wir noch heute mit Dieselloks. Wenn wir die Themen Klimaschutz und umweltfreundliche Elektromobilität ernst nehmen, dann ist es höchste Eisenbahn, dass wir bei der Elektrifizierung von Bahnstrecken endlich Fahrt aufnehmen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Umso ärgerlicher ist es, wenn die staatliche Straßenbauplanung die notwendige Elektrifizierung ausbremst. Das geschieht derzeit auf der Bahnstrecke von Kulmbach nach Neuenmarkt-Wirsberg. Diese Strecke ist Teil der Oberfranken-Achse von Bamberg und Coburg nach Bayreuth und Hof. Diese sogenannte Oberfranken-Achse ist für den Schienenverkehr im oberfränkischen Raum von zentraler Bedeutung. Die Elektrifizierung und Ertüchtigung dieser Strecke wird im Regierungsbezirk Oberfranken von allen Städten und Landkreisen nachdrücklich gefordert.

Obwohl die Elektrifizierung dieser Bahnstrecke seit Langem im Raum steht, wurden im Zusammenhang mit dem Bau der Untersteinacher Ortsumfahrung der B 289 im Landkreis Kulmbach zwei Brückenbauwerke über die Bahnstrecke zu niedrig geplant. Dort ist also eine Elektrifizierung der Bahn zukünftig nicht mehr möglich. Die Bahn hat schon während des Planfeststellungsverfahrens der Planung der Umgehungsstraße angeregt, die Planungen zu ändern und die Brückenbauwerke in der entsprechenden Höhe für eine spätere Elektrifizierung zu bauen. Diesem Vorschlag ist weder der Vorhabenträger, das Staatliche Bauamt Bayreuth, noch die Planfeststellungsbehörde gefolgt. Das ist ein Schildbürgerstreich sondergleichen und ein Musterbeispiel für staatliche Fehlplanung.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Eine der beiden Brücken der Umgehungsstraße ist bereits gebaut. Bei dieser Brücke ist der Zug wohl schon abgefahren. Auf die Anfrage zum Plenum vom 13.12.2017 des Abgeordneten Alexander König hat die Staatsregierung folgendermaßen geantwortet:

"Im Falle einer Elektrifizierung wird die DB AG in Untersteinach analog zu anderen Überführungsbauwerken entlang der Strecke," jetzt kommt‘s, "von denen einige ebenfalls erst in letzter Zeit gebaut wurden, prüfen müssen, ob die notwendige lichte Höhe durch Anhebung der Bundesstraße 289", also durch ein nachträgliches Anheben der Brücke, "oder durch Absenkung der Bahntrasse technisch besser erreicht werden kann bzw. welche Variante wirtschaftlicher ist."

Dieses Vorgehen erscheint mir zumindest für die noch nicht fertiggestellte Brücke nicht sinnvoll. Hier muss dringend umgeplant und nachgebessert werden.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Die Antwort der Staatsregierung deutet jedoch noch auf einen anderen Aspekt hin. Offensichtlich sind die Brücken in Untersteinach nicht die einzigen, bei denen eine Fehlplanung vorliegt und bei denen der Straßenbau den Bahnausbau ausbremst. Bei diesem Thema besteht offensichtlich Handlungsbedarf. Dies bestätigt auch die Pressemitteilung des Innenministers Joachim Herrmann vom 22. Dezember letzten Jahres. Darin heißt es:

> Wir brauchen klare Regelungen, die sowohl den Straßen- als auch den Schienenbauern helfen, Planungssicherheit für die nächsten 20 Jahre zu haben, die Elektrifizierung der Bahnstrecken voranzutreiben und Konflikte zwischen dem Straßenbau und dem Bahnausbau in Zukunft zu vermeiden.

Aber es reicht nicht, die Verantwortung an den Bund zu verweisen. Auch die Bayerische Staatsregierung ist gefordert. Immerhin sind es Staatliche Bauämter, die die Planungen vorantreiben und umsetzen. Es sind bayerische Planfeststellungsbehörden, die solche Fehlplanungen letztendlich genehmigen.

Deswegen fordern wir, die GRÜNEN, die Staatsregierung in unserem Dringlichkeitsantrag auf, dem Landtag unverzüglich zum Sachstand der Elektrifizierung der Bahnstrecke Hochstadt-Marktzeuln – Kulmbach – Hof und über den Bau der Ortsumgehung

Untersteinach zu berichten und zu prüfen, ob die bestehenden Planungen für eine Elektrifizierung der Bahnstrecke nachträglich noch korrigiert werden können. Darüber hinaus fordern wir die Staatsregierung auf, dafür Sorge zu tragen, dass derartige Fehlplanungen in Zukunft vermieden werden.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Ich bitte um Zustimmung zu unserem Antrag. Den Anträgen der SPD und der FREIEN WÄHLER werden wir zustimmen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Danke schön, Herr Kollege Ganserer. – Der nächste Redner ist der Kollege Dr. Rabenstein. Bitte schön.

Dr. Christoph Rabenstein (SPD): Frau Präsidentin, meine sehr geehrten Kolleginnen und Kollegen! Oberfranken ist eine der größten Dieselinseln in ganz Deutschland. Während Inseln meist positiv bewertet werden, sehen wir diese Tatsache sehr negativ. Die Dieselzüge gehören ins Museum, und zwar ins Dampflokomotiv-Museum in Neuenmarkt. Da gehören sie hin.

Wir kämpfen seit Langem dafür, dass vor allem zwei Strecken elektrifiziert werden. Die eine Strecke ist die sogenannte Franken-Sachsen-Magistrale. Sie führt von Nürnberg über Bayreuth nach Marktredwitz. Die Elektrifizierung soll bis nach Tschechien und in die neuen Bundesländer ausgebaut werden. Bei dieser Strecke haben wir zumindest erreicht, dass die Vorplanung in die Wege geleitet worden ist. Hier haben wir schon relativ viel erreicht.

Die zweite Strecke, die jetzt angesprochen wird, verläuft von Bamberg über Kulmbach Richtung Hof oder von Bamberg über Kulmbach Richtung Bayreuth. Wir haben im Mai letzten Jahres eine große Konferenz zu dieser Strecke in Kulmbach veranstaltet. An der Konferenz haben Oberbürgermeister, Vertreter der Kammern und Abgeordnete teilgenommen. Ich war selber dabei und habe dies begrüßt. Wir haben eine große Re-

solution verfasst. Diese zweite Strecke muss schon allein deshalb elektrifiziert werden, da in Bamberg der einzige ICE-Halt auf der Strecke von München nach Berlin liegt. Es ist logisch, dass nun auch die Städte Bayreuth oder Kulmbach oder Hof angebunden werden müssen.

Nach dieser großartigen Konferenz und den Resolutionen erhalten wir die Meldung, dass die Brückenbauwerke zu niedrig gebaut worden sind oder zu niedrig gebaut werden. Das ist wirklich ein Schildbürgerstreich – im wahrsten Sinne des Wortes. Herr Kollege Ganserer hat das bereits angesprochen. Die Schildbürger bauen ein neues Rathaus, weil das alte marode ist. Sie vergessen aber, die Fenster einzubauen. Als sie das erste Mal in das Rathaus hineingehen, bemerken sie, dass es innen dunkel ist. Irgendetwas ist schiefgelaufen. Genauso ist es in diesem Fall. Die geplanten Brücken werden gebaut. Mit der Umsetzung der Elektrifizierung wird bemerkt, dass die Brücken zu tief gebaut worden sind. Das geht absolut nicht.

(Beifall bei der SPD)

Das ist eine Verschwendung von Steuergeldern. Selbstverständlich ist jedem klar, dass die Brücken etwas teurer werden, wenn man sie richtig baut. Diese Mehrkosten stehen jedoch in keinem Verhältnis zu den Mehrkosten, die entstehen, wenn die Gleise im Zuge der Elektrifizierung tiefergelegt werden müssen. Damit wird das x-Fache an Mehrkosten verursacht – nach dem Motto: Na ja, wahrscheinlich kommt die Elektrifizierung überhaupt nicht.

Mich interessiert es nicht, wenn die Schuld von einem auf den anderen, von der Bahn auf das Staatliche Bauamt, geschoben wird. Ich weiß nicht, wer am Ende die Schuld trägt. Selbstverständlich muss die Schuld ermittelt werden. Wir müssen prüfen, wo eine Fehlplanung stattgefunden hat. Wichtiger ist mir jedoch, dass das Ganze überhaupt vorangeht.

Deswegen möchte ich zum Abschluss drei Punkte nennen. Nachdem zunächst geprüft wird, wo der Kardinalfehler liegt, müssen wir uns erstens von politischer Seite deutlich

dazu bekennen, dass wir die Elektrifizierung wollen, und zwar nicht in 50 Jahren, sondern jetzt. Die Vorplanungen müssen jetzt losgehen, damit etwas auf den Weg gebracht wird. Viele haben gesagt: In den nächsten 10 oder 20 Jahren kommt die Elektrifizierung sowieso nicht, also brauchen wir somit nichts zu machen. – Das ist das Hauptübel. Wir brauchen ein deutliches Bekenntnis zur Elektrifizierung beider Strecken, die ich genannt habe.

(Beifall bei der SPD)

Zweitens müssen wir den Schaden, soweit es überhaupt noch möglich ist, begrenzen. Wir dürfen nicht einfach weiterbauen. Wenn überhaupt noch etwas möglich ist, muss repariert werden. Wir müssen Kosten vermeiden, indem Brücken noch umgebaut oder höher gebaut werden. Das wollen wir unmittelbar machen.

Drittens muss die Planung aus einer Hand erfolgen. Wir brauchen sowohl das Ministerium in München als auch das in Berlin. Sie müssen die Planungen in die Hand nehmen. Die eine Stelle darf nicht etwas anderes tun als die andere. Das war der Grund des ganzen Übels. Wir brauchen Planung und Bau aus einer Hand, damit etwas Vernünftiges dabei herauskommt und wir dem Steuerzahler gerecht werden. Diese drei Punkte sind mir wichtig.

(Beifall bei der SPD)

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Vielen Dank, Herr Dr. Rabenstein. – Nächster Redner ist Herr Kollege Peter Meyer.

Peter Meyer (FREIE WÄHLER): Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Die Begriffe Schildbürgerstreich und Schildbürgerplanung sind schon mehrfach gefallen. Meine lieben Kolleginnen und Kollegen, dieser Eindruck entsteht wirklich draußen bei den Menschen. Daran kommen wir leider nicht vorbei.

Herr Kollege Rabenstein hat bereits gesagt, dass es relativ wurscht ist, wer was versäumt hat. Wir müssen in die Zukunft blicken und dafür sorgen, dass so etwas nicht

mehr passiert. Es ist egal, wer wem die Schuld zuschiebt: die Bahn dem Bauamt, das Bauamt der Regierung oder wie auch immer. Herr Kollege Rabenstein, ich stimme Ihnen vollkommen zu; in Zukunft muss eine integrierte Planung erfolgen, die alles berücksichtigt. Was die Bahn einwirft und Herr Staatsminister Herrmann freundlicherweise der Interessengemeinschaft geschrieben hat, hilft wenig. Warum das so gelaufen ist, kann man juristisch-formell alles erklären. Das ist ja das Problem. Nachdem die Elektrifizierung nicht im Bundesverkehrswegeplan, jedenfalls nicht im vordringlichen Bedarf, enthalten ist, sagt die Bahn: Ich muss das nicht bauen; wer von mir höhere Brücken will, muss das bezahlen; ich kann das nicht bezahlen. – Diese Geschichte kennen wir von den Streckenertüchtigungen beim Lärmschutz. Die Menschen, die an den Bahnstrecken wohnen, fordern mehr Lärmschutz. Die Bahn sagt juristisch korrekt: Die Lärmgrenzwerte werden eingehalten; wer mehr Lärmschutz will, muss den bezahlen. – Das ist auch in diesem Fall unser Problem.

Meine Damen und Herren, Herr Kollege Rabenstein, Oberfranken ist nicht eine der größten, sondern die größte Dieselinsel. Die Strecke Hof – Nürnberg – Regensburg – Furth im Wald ist die größte Dieselinsel. Auf der Elektrifizierungskarte der Bahn springt diese Dieselinsel jedem Betrachter ohne Lupe ins Auge. Ich darf darauf hinweisen, dass die Vollendung der deutschen Einheit bereits 29 Jahre zurückliegt. Das ist doch das große Problem. Die Aufnahme in den vordringlichen Bedarf ist sowohl für die Strecke Hof – Regensburg als auch für die Strecke Hof – Nürnberg geschehen. Beide Strecken sind im vordringlichen Bedarf enthalten. Die Strecke Hof – Nürnberg ist bereits seit 30 Jahren im vordringlichen Bedarf und immer noch nicht elektrifiziert.

Meine lieben Kolleginnen und Kollegen, deshalb stimmen wir euren Anträgen auch zu. Das sind Berichts- und Prüfanträge. Wir haben das in unserem Antrag um einen Punkt erweitert. Jetzt muss es nämlich, wie es Herr Kollege Rabenstein bereits gesagt hat, vorangehen.Der Fahrdraht hängt in Hof, aber nicht deswegen, weil die bayerische Planung so gut gewesen wäre, sondern weil die Sachsen das gemacht haben. Die Sachsen haben schon vor etlichen Jahren Geld in die Hand genommen. Damals hat die

Staatsregierung – das war noch ein anderer Verkehrsminister – gesagt: Nein, das machen wir nicht. – Deswegen ist bis heute nichts oder fast nichts geschehen. Ein bisschen etwas kommt jetzt auf der Strecke Hof – Marktredwitz. Aber wann kommt es? – Auf Bundesebene muss das Geld auch noch bereitgestellt werden.

Meine Damen und Herren, wenn wir schon bei der Elektrifizierung der Strecken in Oberfranken sind, dann geht es auch um den Fernverkehr in Oberfranken. Beim Verkehrsprojekt Deutsche Einheit rauscht der ICE richtig schön am Rand von Oberfranken vorbei. In Coburg hält er auch so oft. In einem Vieleck zwischen Erfurt, Dresden, Prag, Nürnberg, Bamberg und Coburg, in einem so großen Gebiet, gibt es keinen Fernverkehr. Das kann sich Oberfranken nicht länger bieten lassen. Dafür müssen die Staatsregierung und der Bund etwas tun, das kann so nicht weitergehen.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Es geht nicht nur um die Elektrifizierung, es geht um den gesamten Schienenverkehr in Oberfranken. Dieser hat noch gewaltigen Nachholbedarf.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Danke schön, Herr Kollege Meyer. – Nächster Redner ist der Kollege Rotter. Bitte schön, Herr Rotter.

Eberhard Rotter (CSU): Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Zwei Tage nach der Elektrifizierungsoffensive, die die Bayerische Staatsregierung beschlossen hat, wobei sie wichtige Strecken genannt hat, die der Bund in den nächsten Jahren abseits des Bundesverkehrswegeplans elektrifizieren soll, führen wir eine Debatte über Planungen, die häufig aneinander vorbeigehen. Ich sage es vorsichtig, ich rede nicht von Schildbürgerplanung oder Fehlplanung. Zwar wird ein Bericht gefordert, aber es wird schon vorzeitig eine Schuldzuweisung gemacht, obwohl Sie durch die Pressemitteilung von Staatsminister Herrmann, auf die sich mehrere Vorredner bezogen haben, durchaus objektiver informiert worden sind.

Ich bin aber bei Ihnen, es geht nicht darum, irgendwelche Schuldzuweisungen zu machen, es geht darum, solche Fehler für die Zukunft zu verhindern. Aus jahrzehntelanger Erfahrung wissen wir leider Gottes, dass das immer wieder einmal passiert. Das gilt nicht nur für den Fall, wenn Straße und Schiene zusammentreffen. Manchmal passen auch Schienenplanungen oder Straßenplanungen nicht zusammen. Da ist weiß Gott Handlungsbedarf gegeben. Ich halte es für gut, dass wir darüber aus Anlass dieses oberfränkischen Beispiels, das besonders drastisch ist, diskutieren.

Herr Kollege Meyer, ich wusste gar nicht, wie sehr engagiert Sie für den Schienenverkehr streiten. Ich finde das gut. Sie finden da in mir auf jeden Fall einen Unterstützer. Ich muss Ihnen allerdings in einem Punkt widersprechen. Mir gefällt die vorher vom Kollegen Rabenstein gebrauchte Formulierung, Oberfranken sei eine der größten Dieselinseln, besser, weil ich die zweite Dieselinsel selber sehr gut kenne. Alles das, was südlich der Linie München – Augsburg – Ulm liegt, ist eine genauso große Dieselinsel. Wir können uns über ein paar Kilometer hin oder her streiten. Wir kennen das Thema und sind uns natürlich einig, dass für die Elektrifizierung mehr geschehen muss und dass es schneller geschehen muss. Ich bin da völlig bei Ihnen. Meine Fraktion sieht das ganz genauso, auch wenn sie mittlerweile mehr mit Lesen als mit Zuhören beschäftigt ist. Das ist eine wichtige Sache.

Erfreulicherweise sind jetzt einige wichtige Strecken im Bundesverkehrswegeplan im vordringlichen Bedarf enthalten. Wir haben erfreulicherweise eine bessere Finanzierungsperspektive, als wir sie noch vor einigen Jahren hatten. Ich hoffe sehr, dass wir über ein Bauplanungs- und Beschleunigungsgesetz, das der Bund hoffentlich schnell auf den Weg bringt, wenn er denn endlich eine handlungsfähige Bundesregierung hat, dann auch die Maßnahmen weiter beschleunigen können; denn es dauert häufig nicht nur deswegen so lange, weil wir nicht das nötige Geld haben, sondern auch deswegen, weil die Planungen furchtbar lange dauern und sehr teuer sind. Das muss man der Objektivität halber schon auch sagen.

Wir reden viel über die Elektromobilität. Dabei haben wir auf der Schiene ein seit über hundert Jahren ausgereiftes und bewährtes System des elektrischen Fahrens. Ich will gar nicht bei Werner von Siemens anfangen, der 1879 die erste Elektrolok in Berlin fahren ließ. Seit gut hundert Jahren läuft aber der elektrische Schienenverkehr gut und bewährt. Wenn wir die Schienen bevorzugt mit Fahrdraht überspannen und elektrifizieren, können wir viel für Luftreinhaltung, für Lärmreduzierung und auch für schnelleres und komfortableres Fahren tun. Momentan sind in Bayern nur 49 % der Strecken elektrifiziert; 60 % sind es im Bund, 70 % in Österreich und 100 % in der Schweiz. Bei 49 % gibt es noch viel Luft nach oben. Ich freue mich deshalb sehr, dass die Staatsregierung das vorgestern auch deutlich gemacht hat.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, es handelt sich nicht um Fehlplanungen in dem Sinne, dass die Bauämter irgendetwas falsch gemacht hätten. Sie haben genau so geplant, wie es eigentlich vorgesehen ist. Im Rahmen der Vorbereitung der Planungsunterlagen und während des Anhörungsverfahrens wurden seitens der DB AG leider unterschiedliche Angaben zur erforderlichen lichten Höhe gemacht. In einem Planänderungsbeschluss aus dem Jahr 2009 – das liegt immerhin schon neun Jahre zurück, wenn ich richtig rechne – wurde eine lichte Höhe von 4,90 Metern festgelegt. Das reicht aber nur für dieselbetriebene Strecken. Wenn man einen Fahrdraht darüber spannt, braucht man mindestens 5,70 Meter. Der Grund dafür war, dass nach Mitteilung der DB AG eine Elektrifizierung der Bahnstrecke in keiner aktuellen Ausbauplanung vorgesehen sei und dass daher auch kein Verlangen für eine entsprechende Ausführung der Überführungsbauwerke geäußert und gefordert werde. Das war nach dem damaligen Stand richtig, und auch nach dem jetzigen Stand befindet sich die maßgebliche Bahnstrecke leider immer noch nur im potenziellen Bedarf. Der Bund schweigt sich immer noch darüber aus, wann welche Strecke dieses potenziellen Bedarfs in den vordringlichen Bedarf aufrücken und damit auch in einem absehbaren Zeitraum elektrifiziert werden soll.

Dass der Freistaat Bayern, die Staatsregierung und dieses Parlament die hier entscheidende Strecke wie auch andere Strecken in Oberfranken, im Allgäu und anderen Teilen Bayerns gerne im vordringlichen Bedarf hätte, ist schon dadurch dokumentiert worden, dass diese Strecken zum Bundesverkehrswegeplan angemeldet worden sind. Natürlich sind wir weiterhin dafür, dass diese Strecken von der zweiten Kategorie, dem potenziellen Bedarf, in die erste Kategorie, den vordringlichen Bedarf, aufrücken. Wenn das so wäre, müsste jede Brücke, die über eine Strecke im vordringlichen Bedarf führt, auch die erforderliche Höhe aufweisen.

Hier geht es um den potenziellen Bedarf, und da setzt Staatsminister Herrmann völlig zu Recht an. Er hat gesagt, so kann es nicht sein, wir brauchen vom Bund eine klare Aussage dazu, was in den nächsten 20 oder 25 Jahren zu erwarten ist. Ob 20 oder 25 Jahre die richtige Zeit sind, weiß ich nicht, aber zu lange Zeit sollte man dem Bund auch nicht geben, weil es sonst noch viel länger dauert. Das wäre aber schon wichtig. Wenn der Bund sagt, dass die Elektrifizierung innerhalb dieser 20 Jahre wohl stattfindet – das ist immer noch mit Fragezeichen zu versehen –, dann müssen die Brücken höher gebaut werden. Dann ist es aber auch Aufgabe der Bahn, die diese höheren Bauwerke verlangt, das zu bezahlen.

Wenn sich Bundesstraßen oder Autobahnen und die Bahn kreuzen, ist ohnehin nur der Bund betroffen. Dann sollte der Bund vorsorglich gleich so bauen, wie er es eigentlich beabsichtigt hat. Damit wird die Maßnahme günstiger; denn im Nachhinein etwas zu verändern, ist wesentlich teurer. Eine Anhebung von Brücken oder eine Tieferlegung von Strecken ist wesentlich teurer. Ich bin im Projektbeirat der Ausbaustrecke 48 – das ist die Strecke Geltendorf – Buchloe – Memmingen – Lindau –, und da habe ich über die Jahre hinweg erlebt, wie die Maßnahme immer teurer geworden ist. Daran haben natürlich auch die Brückenbauwerke und die Tieferlegungen, die an manchen Stellen notwendig sind, einen nicht unerheblichen Anteil. Daher kenne ich das Problem sehr gut.

Zielführend ist das, was Staatsminister Herrmann dem geschäftsführenden Bundesverkehrsminister geschrieben hat. Wir müssen jetzt tatsächlich zu dieser Lösung kommen. Das Bundesverkehrsministerium muss eine Leitentscheidung treffen, welche Strecken in den nächsten 20 Jahren elektrifiziert werden sollen. Dafür kommen ganz besonders die Strecken infrage, die jetzt im potenziellen Bedarf enthalten sind, aber womöglich auch noch andere Strecken.Vorgestern wurde uns eine Liste mit den Strecken vorgelegt, für die in den nächsten 20 Jahren eine Elektrifizierung infrage kommt. Dabei sollten neben allen bereits im Bundesverkehrswegeplan gelisteten Projekten auch die erst später für eine Elektrifizierung vorgesehenen Strecken erfasst werden. Dann hätte man eine belastbare und in den Planfeststellungsverfahren berücksichtigungsfähige Grundlage für die Planung der Straßenüberführungen und Planungssicherheit sowohl für die DB AG als auch für die Straßenbaulastträger geschaffen.

Eines müssen wir noch bedenken: Wir haben nicht nur Straßen in Bundeshand, die über zu elektrifizierende Strecken führen. Wir haben auch Staatsstraßen, Kreisstraßen und Gemeindestraßen. Der Bund muss uns einen entsprechenden Ausgleich für den Fall zusichern, dass die teurere Variante gewählt wird, diese Entscheidung des Bundes aber doch nicht zum Tragen kommt. Das wäre die richtige Lösung dieses Problems, das die Menschen zu Recht aufregt und ärgert. Es ist eine Verschwendung von Steuergeldern, wenn die DB AG für die Elektrifizierung von Bahnstrecken gerade errichtete Straßenüberführungen abreißen oder technisch aufwendige Lösungen wie die Tieferlegung realisieren muss, um die erforderliche lichte Höhe zu erreichen.

Uns liegen jetzt drei Dringlichkeitsanträge vor, mit denen im Wesentlichen Berichte gefordert werden. Der Dringlichkeitsantrag der SPD ist ein reiner Berichtsantrag, dem wir gerne unter der Voraussetzung zustimmen, dass formuliert wird: "Die Staatsregierung wird aufgefordert, dem zuständigen Ausschuss … zu berichten, ...". Herr Kollege Dr. Rabenstein hat signalisiert, dass seitens der SPD damit Einverständnis besteht. Danach folgen die Fragen, die in dem Antrag aufgelistet sind.

Der Dringlichkeitsantrag der GRÜNEN trägt leider bereits die Überschrift "Staatliche Fehlplanung stoppen". Aus diesem Grunde können wir diesem Antrag nicht zustimmen. Das war keine staatliche Fehlplanung. Die Beteiligten haben sich sehr genau abgestimmt und sich an die Bestimmungen des Gesetzes und die Festlegungen des Planfeststellungsverfahrens gehalten. Sie sprechen von einer "staatlichen Fehlplanung". Das stimmt nicht. Aus diesem Grunde können wir diesem Antrag nicht zustimmen.

Das Gleiche gilt für den Dringlichkeitsantrag der FREIEN WÄHLER, die hier eine "Schildbürger-Planung" sehen. Die FREIEN WÄHLER wollen den Freistaat in die Verantwortung nehmen. Dem können wir auch nicht zustimmen, weil sich die staatlichen Behörden sehr wohl bei der DB AG erkundigt haben. Diese hat mit den Achseln gezuckt und gesagt: Potenzieller Bedarf – was wissen wir denn? Im Übrigen stimmt diese Aktiengesellschaft allem zu, sofern der Bund erklärt, dass er das Vorhaben finanziert. Dieses Problem können wir im Bayerischen Landtag nicht lösen.

Wir stimmen dem Dringlichkeitsantrag der SPD in der geänderten Fassung zu und lehnen die beiden anderen Dringlichkeitsanträge ab. In der Zielrichtung sind wir uns alle einig: Solche Fälle sind in Zukunft zu vermeiden.

(Beifall bei der CSU)

– Ich erinnere mich an eine Zwischenbemerkung.

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Danke schön, Herr Kollege Rotter. Sie erinnern sich richtig, aber die Anmeldung der Zwischenbemerkung wurde zurückgenommen. – Für die Staatsregierung spricht jetzt noch Herr Staatsminister Herrmann. Bitte schön, Herr Staatsminister.

Staatsminister Joachim Herrmann (Innenministerium): Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Die Bayerische Staatsregierung hat sich in der Ministerratssitzung am Dienstag intensiv mit der dringend notwendigen Ausweitung der Elektrifizie-

rung von Eisenbahnstrecken in Bayern beschäftigt. Dabei hat sie erklärt, dass sie dringend erwartet, dass wesentlich mehr Strecken der Deutschen Bahn in Bayern elektrifiziert werden. Im Moment sind rund 49 % des gesamten Schienennetzes in Bayern elektrifiziert. Dazu gehören natürlich die allermeisten der ganz großen und wichtigen Strecken. Von den nicht elektrifizierten Strecken sind einige sehr wenig befahren. Leider gibt es aber viel zu viele Strecken von verkehrserheblicher Bedeutung, die immer noch nicht elektrifiziert worden sind.

In diesem Jahr wird wohl endlich mit dem Bau, der Renovierung und der Elektrifizierung der Strecke von Lindau nach München begonnen. Dieses Vorhaben soll bis Ende 2020 abgeschlossen sein. Dann haben wir eine wichtige Strecke des Fernverkehrs von Zürich bis München voll elektrifiziert. Damit werden weniger Dieselabgase nach München hereingetragen.

Ein weiteres wichtiges Projekt, dessen Planung bereits begonnen wurde, ist die Strecke Hof – Regensburg. Hierbei handelt es sich um eine zweigleisige Strecke, deren Bedeutung nach den Planungen der DB AG zunehmen wird, gerade auch für den Güterverkehr. Die Elektrifizierung dieser Strecke ist dringend notwendig. Für den Abschnitt Hof – Marktredwitz läuft bereits das Planfeststellungsverfahren. Die Bahn hat dieses Verfahren bereits beim Eisenbahn-Bundesamt eingeleitet. Wir hoffen, dass das Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt Marktredwitz – Regensburg bald folgen wird. Im Prinzip sind sich alle Beteiligten darüber einig. Ich hoffe, dass dieses Verfahren vonseiten der Bahn so schnell wie möglich vorangebracht wird.

Ein weiteres wichtiges Thema ist die Strecke von München nach Mühldorf. Dort gibt es bereits elektrifizierte Abschnitte, aber leider immer noch viel zu viele Abschnitte, die nicht elektrifiziert sind.

Für uns steht das Thema der Elektrifizierung von Strecken in Bayern auf der Tagesordnung ganz vorne. Wir haben diese Strecken für den Bundesverkehrswegeplan nachdrücklich angemeldet. Eine Reihe dieser Projekte wurde durch die Entscheidung

des Bundestags in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen. Wir fordern, dass dieser Beschluss umgesetzt wird.

Einige Strecken befinden sich momentan im potenziellen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans. Die endgültige Entscheidung über diese Strecken steht im Bund noch aus. Wohlgemerkt, das alles sind Bundesentscheidungen. Wir versuchen, bestmöglich auf den Bund Einfluss zu nehmen. Wir drängen, und wir argumentieren; aber die Entscheidung liegt beim Bund. Die Bayerische Staatsregierung kann nicht über den Ausbau oder die Elektrifizierung von Strecken der Deutschen Bahn entscheiden. Diese Entscheidung liegt beim Bund. Wir sind aber massiv dahinter her.

In den vorliegenden Anträgen geht es um die Situation in Oberfranken und speziell um Straßenbaumaßnahmen, insbesondere um die Ortsumgehung von Untersteinach im Zuge der Bundesstraße 289. Bei der Bewertung dieser Situation müssen die Äußerungen der Deutschen Bahn richtig verstanden werden. Darauf hat Herr Kollege Rotter bereits hingewiesen. Die Deutsche Bahn hatte im Jahr 2005 erklärt, dass sie auf eine Elektrifizierung hinarbeiten wolle, und darum gebeten, dass eine Durchfahrtshöhe von mindestens 6,90 m realisiert wird. Auf diese Äußerung hat sich Herr Josel bezogen. Auf dieser Grundlage sind die Planfeststellungsunterlagen ausgearbeitet worden. Ich möchte dazu jetzt im Plenum keine Einzelheiten vortragen. Wir werden darüber im Rahmen des Berichtsantrags der SPD im Einzelnen berichten.

Zunächst wurden also die Planfeststellungsunterlagen ausgearbeitet. Dann wurde eine Anhörung zu dem Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz muss die DB die Mehrkosten bezahlen. Die DB hat daraufhin in einem neuen Schreiben mitgeteilt: So ist es auch nicht. Unsere Planung ist noch nicht so konkret. – De facto stand dahinter, dass die DB nicht bereit war, die Mehrkosten zu zahlen. Deshalb sollte das auch nicht so eingeplant werden.

Wohlgemerkt, hier geht es um zwei Bundeswege, um die Kreuzung einer Bundesstraße mit einer Bundeseisenbahnstrecke. Unser Staatliches Bauamt ist für den Vollzug

der Straßenbauplanung zuständig; aber die Entscheidung darüber, was gebaut wird und was wie viel kosten darf, trifft in beiden Fällen ausschließlich der Bund. Deshalb gab es die Vorgabe: Die Planung wird reduziert und die niedrigere Höhe realisiert. Das war der Stand der Dinge.

Aus heutiger Sicht halte ich das ebenfalls für unbefriedigend. Zu der konkreten Baumaßnahme haben die Ingenieure des Straßenbaus und der Deutschen Bahn festgestellt, dass die spätere Elektrifizierung trotzdem realisierbar ist, auch wenn die Bundesstraße mit den neuen Brücken so gebaut wird. Die Straße muss nicht noch einmal umgebaut werden. Die Gleise können ein paar Zentimeter tiefer gelegt werden, ohne dass dadurch das Brückenbauwerk gefährdet würde. Auch die Elektrifizierung zu einem späteren Zeitpunkt wird bei dieser Lösung möglich sein.Insofern gibt es keinen Anlass, den Straßenbau zu stoppen oder das Vorhaben noch einmal umzuplanen. Das ist später mit der Eisenbahnstrecke möglich. Wir wollen schließlich auf die Elektrifizierung hinarbeiten. Das werden wir im Ausschuss im Rahmen Ihres Berichtsantrags gerne im Detail darlegen. Noch einmal: Es gibt keinen Grund, die Straßenbaumaßnahme jetzt zu stoppen. Die Elektrifizierung wird möglich sein. Wir werden im Ausschuss auch berichten, wie viele andere Brücken es auf dieser Strecke noch gibt. Da gibt es Gemeindestraßen, da gibt es Kreisstraßen, da gibt es Staatsstraßen und Bundesstraßen. Wenn das einmal vom Bund – und das ist die Voraussetzung – aus dem potenziellen Bedarf in den vordringlichen Bedarf gehoben wird, wenn der Bund dann tatsächlich mit der Elektrifizierung der Strecke beginnt, ist dort sicherlich eine ganze Reihe von Brücken umzubauen. Das werden wir im Ausschuss im Detail darlegen.

An diesem Beispiel ist aber deutlich geworden, dass es insgesamt gesehen bei den Bauabläufen eine unbefriedigende Situation gibt. Ich habe mich deshalb an den Bundesverkehrsminister gewandt und darum gebeten, dass das Bundesverkehrsministerium eine Grundsatzentscheidung fällt; denn es gibt eine Fülle von Strecken mit diesen Problemen. Solche Strecken sind auch im Bundesverkehrswegeplan enthalten, auch im potenziellen Bedarf. Im Ministerratsbeschluss vom vergangenen Dienstag wurde

angesprochen, dass für viele weitere Strecken in Bayern im Laufe der nächsten Jahre eine Elektrifizierung notwendig ist. Wir halten es für sinnvoll, dass ab sofort für alle Straßenbaumaßnahmen, also überall, wo eine neue Unterführung oder eine neue Brücke gebaut wird, also bei allen Neubaumaßnahmen, eine künftige Elektrifizierung unterstellt wird. Dazu muss der Bund eine Grundsatzentscheidung fällen und dann auch für die notwendige Finanzierung sorgen. Das halten wir aber für machbar und für vertretbar. Wir wollen schließlich mit der Elektrifizierung vorankommen. Deshalb können wir das auch erwarten.

Gestern war ich beim geschäftsführenden Bundesverkehrsminister in Berlin zu einem Gespräch über verkehrspolitische Maßnahmen in Bayern. Wir haben auch über dieses Thema gesprochen. Ich gehe davon aus, dass innerhalb des Bundesverkehrsministeriums in den nächsten Wochen und Monaten eine solche Grundsatzentscheidung herbeigeführt wird. Dann haben wir in Zukunft Klarheit bei der Neuplanung solcher Projekte. Klar ist, und das hat Herr Kollege Rotter gerade schon angesprochen: In Zukunft wollen wir alles dafür tun, dass sich solche Konstellationen vom Ansatz her gar nicht mehr ergeben. Ab sofort soll vielmehr, wie bereits gesagt, bei allen Straßenbaumaßnahmen, egal welcher Straßenbauträger betroffen ist, bei allen kreuzenden Eisenbahnstrecken eine Elektrifizierung unterstellt werden. Insofern kommen wir dem Berichtsantrag sehr gerne nach. – Ich bitte Sie, die anderen Anträge abzulehnen.

(Beifall bei der CSU)

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Vielen Dank, Herr Staatsminister. Weitere Wortmeldungen liegen mir nicht vor. Die Aussprache ist geschlossen.

Wir kommen zu Abstimmung. Dazu werden die Anträge wieder getrennt. Wer dem Dringlichkeitsantrag auf Drucksache 17/20307 – das ist der Antrag der Fraktion des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN – seine Zustimmung geben will, den bitte ich um das Handzeichen. – Das sind die SPD-Fraktion, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und die FREIEN WÄHLER sowie Herr Kollege Muthmann (fraktionslos). Gegenstimmen, bitte!

– Das ist die CSU-Fraktion. Enthaltungen? – Bei zwei Enthaltungen in der CSU-Fraktion ist dieser Dringlichkeitsantrag abgelehnt.

Nun lasse ich über den SPD-Dringlichkeitsantrag auf Drucksache 17/20328 abstimmen. Es wird über eine veränderte Form abgestimmt. Das wurde im Redebeitrag bereits angekündigt. Nun heißt es: "Die Staatsregierung wird aufgefordert, dem zuständigen Ausschuss schriftlich über die Brückenbauwerke bei einer Elektrifizierung der Bahnstrecke von Bamberg nach Hof und Bayreuth zu berichten." – Alles andere bleibt gleich. Es werden also aus diesem Antrag nur im ersten Absatz die Worte "mündlich und" gestrichen. Wer dem Dringlichkeitsantrag auf Drucksache 17/20328 – das ist dieser Antrag – seine Zustimmung geben will, den bitte ich um das Handzeichen. – Das sind die CSU-Fraktion, die SPD-Fraktion, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und die FREIEN WÄHLER sowie Herr Kollege Muthmann (fraktionslos). Gibt es Gegenstimmen? – Keine. Enthaltungen? – Enthaltungen sehe ich auch nicht. Dann ist dieser Antrag angenommen.

Wer dem Dringlichkeitsantrag auf Drucksache 17/20329 – das ist der Antrag der Fraktion der FREIEN WÄHLER – seine Zustimmung geben will, den bitte ich um das Handzeichen. – Das sind die SPD-Fraktion, die FREIEN WÄHLER, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Gegenstimmen, bitte! – Das ist die CSU-Fraktion. Enthaltungen? – Herr Kollege Muthmann (fraktionslos) und zwei Enthaltungen aus der CSU-Fraktion. Damit ist dieser Dringlichkeitsantrag abgelehnt.