

Stand: 06.06.2026 16:38:10

Vorgangsmappe für die Drucksache 17/11048

"Ertüchtigung des S-Bahn-Netzes München I: Verlässliches, laufend aktualisiertes und öffentliches Projektmanagement der Ertüchtigungsmaßnahmen einführen und vorausschauend planen"

Vorgangsverlauf:

1. Initiativdrucksache 17/11048 vom 19.04.2016
2. Beschlussempfehlung mit Bericht 17/12282 des WI vom 02.06.2016
3. Beschluss des Plenums 17/12512 vom 12.07.2016
4. Plenarprotokoll Nr. 79 vom 12.07.2016



Antrag

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

Ertüchtigung des S-Bahn-Netzes München I: Verlässliches, laufend aktualisiertes und öffentliches Projektmanagement der Ertüchtigungsmaßnahmen einführen und vorausschauend planen

Der Landtag wolle beschließen:

1. Hinsichtlich aller im sog. 13-Punkte-Programm der Staatsregierung beschlossenen Einzelmaßnahmen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, zu allen diesen Einzelmaßnahmen einen verlässlichen und laufend aktualisierten Projektfortschritt mit konkreten Angaben zu vorgesehenen bzw. geplanten Zielterminen für einzelne Projektabschnitte zu veröffentlichen.

2. Unabhängig von den Entscheidungen zu einer Zweiten S-Bahn Stammstrecke wird eine vorausschauende Planung bei anstehenden Baumaßnahmen an S-Bahn-Außenstrecken umgesetzt:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, bei allen Baumaßnahmen im Bereich eingleisiger S-Bahnstrecken, wie z.B. der Ertüchtigung von Bahnübergängen oder bei Brückensanierungen darauf hinzuwirken, dass Planung und Realisierung vorausschauend so gestaltet werden, dass bei einem späteren zweigleisigen Ausbau erneute Umbauten vermieden werden.

Begründung:

Das sogenannte 13-Punkte-Programm der Staatsregierung wurde bereits am 9. Mai 2012 beschlossen. Bis heute sind jedoch nur ungefähre Zeiten und Angaben für die Umsetzung der Vorhaben bekannt. Sowohl die Öffentlichkeit als auch natürlich Kommunen und Kreise und auch die bayerische Wirtschaft brauchen verlässliche Informationen um ggf. eigene Pläne und Vorhaben darauf abstimmen zu können. Eine fixierte Projektierung schafft auch nachprüfbare Fakten, inwieweit die beschlossenen Maßnahmen überhaupt voran gehen bzw. zeigt auf, wo ggf. dringend Bedarf zum Nachsteuern gegeben ist. Diese Transparenz und eine bürgerfreundliche Kommunikation der Vorhaben ist man nicht zuletzt auch den Steuerzahlern schuldig, die letztendlich für die gesamten Kosten aufkommen müssen.

Option für Zweigleisigkeit frühzeitig bei allen Maßnahmen berücksichtigen: Immer wieder sind Baumaßnahmen an den Außenast-Streckenabschnitten der S-Bahn notwendig, um z.B. Sicherheitsprobleme zu lösen oder um veraltete oder defekte Technik zu erneuern. Konkrete Beispiele dafür sind etwa die Ertüchtigung des Bahnübergangs Kaiserstraße in Neubiberg oder auch die neue Brücke der S-Bahn westlich der S-Bahnstation Perlach (Hachinger Bach). Die aktuellen Planungen und die Realisierung dort haben jedoch bislang nur eine eingleisige Strecke im Fokus!

Ohne großen Mehraufwand kann die Planung schon jetzt auch einen zweigleisigen Betriebsausbau berücksichtigen. Die Baukosten würden dadurch voraussichtlich nur geringfügig höher sein. Eine deutliche Einsparung ergibt sich im Effekt, wenn man die jetzigen Maßnahmen und den künftig sicherlich notwendigen Umbau für einen zweigleisigen Betrieb zusammennimmt. Durch eine entsprechend vorausschauende Planung lässt sich hier sicherlich viel Steuergeld sparen.

Insgesamt ist festzuhalten, dass bei allen Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen, insbesondere bei den teils extrem zeitaufwändigen und kostenintensiven Schienenverkehrsprojekten, deutlich mehr in die Zukunft geplant werden muss, um nicht regelmäßig in einer kaum noch lösbaren Zeit-Kosten-Entwicklungsfalle zu landen. Hier gilt es deutlich vorausschauender zu handeln und auch Zeichen zu setzen, dass Problemlösungen nicht erst angedacht werden, wenn die Lage schon fast aussichtslos geworden ist.



Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Wirtschaft und Medien, Infrastruktur, Bau und Verkehr, Energie und Technologie

**Antrag der Abgeordneten Hubert Aiwanger, Florian Streibl, Prof. Dr. Michael Piazolo u.a. und Fraktion (FREIE WÄHLER)
Drs. 17/11048**

Ertüchtigung des S-Bahn-Netzes München I: Verlässliches, laufend aktualisiertes und öffentliches Projektmanagement der Ertüchtigungsmaßnahmen einführen und vorausschauend planen

I. Beschlussempfehlung:

Ablehnung

Berichterstatter: **Prof. Dr. Michael Piazolo**
Mitberichterstatter: **Dr. Otmar Bernhard**

II. Bericht:

1. Der Antrag wurde dem Ausschuss für Wirtschaft und Medien, Infrastruktur, Bau und Verkehr, Energie und Technologie federführend zugewiesen. Weitere Ausschüsse haben sich mit dem Antrag nicht befasst.
2. Der federführende Ausschuss hat den Antrag in seiner 49. Sitzung am 2. Juni 2016 beraten und mit folgendem Stimmergebnis:
 - CSU: Ablehnung
 - SPD: Zustimmung
 - FREIE WÄHLER: Zustimmung
 - B90/GRÜ: ZustimmungAblehnung empfohlen.

Erwin Huber
Vorsitzender



Beschluss

des Bayerischen Landtags

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

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

Drs. 17/11048, 17/12282

**Ertüchtigung des S-Bahn-Netzes München I:
Verlässliches, laufend aktualisiertes und öffentliches Projektmanagement der Ertüchtigungsmaßnahmen einführen und vorausschauend planen**

Ablehnung

Die Präsidentin

I.V.

Reinhold Bocklet

I. Vizepräsident

Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Präsidentin Barbara Stamm

Abg. Prof. Dr. Michael Piazzolo

Abg. Dr. Otmar Bernhard

Abg. Bernhard Roos

Abg. Markus Ganserer

Abg. Dr. Herbert Kränzlein

Staatsminister Joachim Herrmann

Präsidentin Barbara Stamm: Ich rufe zur gemeinsamen Beratung die **Tagesordnungspunkte 16 bis 22** auf:

Antrag der Abgeordneten Hubert Aiwanger, Florian Streibl, Prof. Dr. Michael Piazolo u. a. und Fraktion (FREIE WÄHLER)

Ertüchtigung des S-Bahn-Netzes München I: Verlässliches, laufend aktualisiertes und öffentliches Projektmanagement der

Ertüchtigungsmaßnahmen einführen und vorausschauend planen

(Drs. 17/11048)

und

Antrag der Abgeordneten Hubert Aiwanger, Florian Streibl, Prof. Dr. Michael Piazolo u. a. und Fraktion (FREIE WÄHLER)

Ertüchtigung des S-Bahn-Netzes München II: Ertüchtigungsmaßnahmen auf Außenästen mit Betroffenen abstimmen (Drs. 17/11049)

und

Antrag der Abgeordneten Hubert Aiwanger, Florian Streibl, Prof. Dr. Michael Piazolo u. a. und Fraktion (FREIE WÄHLER)

Ertüchtigung des S-Bahn-Netzes München III: Höhengleiche Kreuzungspunkte zwischen Schienen- und Straßenverkehr aufheben (Drs. 17/11050)

und

Antrag der Abgeordneten Hubert Aiwanger, Florian Streibl, Prof. Dr. Michael Piazolo u. a. und Fraktion (FREIE WÄHLER)

Ertüchtigung des S-Bahn-Netzes München IV: Ertüchtigung und Ausbau der S-2 Ost vorantreiben (Drs. 17/11051)

und

Antrag der Abgeordneten Hubert Aiwanger, Florian Streibl, Prof. Dr. Michael Piazolo u. a. und Fraktion (FREIE WÄHLER)

Ertüchtigung des S-Bahn-Netzes München V: Ausbau und Ertüchtigung der S4-West (Drs. 17/11052)

und

Antrag der Abgeordneten Hubert Aiwanger, Florian Streibl, Prof. Dr. Michael Piazolo u. a. und Fraktion (FREIE WÄHLER)

Ertüchtigung des S-Bahn-Netzes München VI: Ertüchtigung des S 7 Ost - Projekts "S7 Ost plus" - jetzt in Angriff nehmen! (Drs. 17/11053)

und

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Thomas Kreuzer, Karl Freller, Kerstin Schreyer-Stäblein u. a. und Fraktion (CSU)

Münchner S-Bahn-Verkehr verbessern! (Drs. 17/11592)

Ich eröffne die gemeinsame Aussprache. Die Gesamtredezeit der Fraktionen beträgt 24 Minuten. Ich darf als Erstem Herrn Kollegen Professor Dr. Piazolo für die Fraktion der FREIEN WÄHLER das Wort erteilen.

(Unruhe)

– Verehrte Kolleginnen und Kollegen, ich bitte jetzt wirklich um mehr Ruhe im Saal. Ich wünsche allen, einmal bei diesem Pegel hier oben zu sitzen. – Bitte schön, Herr Kollege.

Prof. Dr. Michael Piazolo (FREIE WÄHLER): (Vom Redner nicht autorisiert) Frau Präsidentin, meine sehr verehrten Damen und Herren! Warum haben wir das Antragspaket mit diesem Thema in das Plenum hochgezogen? – Ich sage es sehr deutlich – das ist besonders passend an einem Tag wie dem heutigen, an dem es so stark regnet –: Es gibt weiter Ärger. Aber Sie, insbesondere Sie, meine sehr verehrten Damen und Herren von der Regierungsfraktion, lassen die Menschen im Großraum München im Regen stehen.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Ich will Ihnen nur einige Schlagzeilen aus den vergangenen Tagen vorlesen: Heute war in der "tz" zu lesen: "Technische Störung: Super-Stau auf der Stammstrecke". Es waren sicherlich wieder Hunderttausende betroffen. Vor einigen Tagen war in der "Süddeutschen Zeitung" zu lesen: "Stammstrecke – In den Ferien fällt die S-Bahn aus". Jedenfalls fallen viele aus. Ebenfalls in dieser Woche war in einer anderen Zeitung zu lesen: Pendlers-Ärger auf den Außenästen; bei Verspätungen lässt die S-Bahn inzwischen Haltestellen aus – das muss man sich einmal vorstellen! –, um wieder einigermaßen in den Takt zu kommen. "München.tv" diese Woche: "S-Bahn: Droht der Verkehrsinfarkt?"

Meine sehr verehrten Damen und Herren, das S-Bahn-System in München und Umgebung ist an seine Grenzen gelangt. Es muss endlich etwas getan werden. Deshalb behandeln wir heute diese Anträge.

Ich will sehr deutlich sagen – das ist inzwischen wohl auch bei den meisten Verkehrspolitikern der CSU angekommen –, dass mit dem zweiten Stammstreckentunnel allein die Probleme nicht gelöst werden können. Auch wenn in diesem Jahr mit dem Bau begonnen wird, wird es mindestens bis 2025 dauern. Sie müssen aber heute schon überlegen, was Sie zusätzlich tun können. Allein mit der Fertigstellung des zweiten Stammstreckentunnels hätte sich nämlich auf den Außenästen noch nichts verbessert. Jetzt heißt es: Planen, um die Herausforderungen der nächsten Jahre zu bewältigen. Ich will in aller Kürze auf einige Punkte eingehen.

Die Staatsregierung hat ein 13-Punkte-Programm aufgelegt. Es ist aber in den vergangenen Jahren nicht richtig vorangekommen. Wir fordern seit Langem ein verlässliches Projektmanagement. Dies wird von der CSU abgelehnt; sie möchte kein verlässliches Projektmanagement. Sie stimmen immer nur den Berichtsanträgen zu, allem anderen aber nicht.

Ertüchtigungsmaßnahmen auf den Außenästen. Da haben wir gefordert: Liebe Leute, sprecht doch erst mal mit den Menschen vor Ort, geht das mit den Bürgermeistern vor Ort durch, besprecht miteinander, was zum zweiten Stammstreckentunnel zusätzlich notwendig ist, diskutiert die Fragen: Was ist denn los? Was muss man tun? Und was sagt die CSU? – Sie sagt: Nein, das machen wir nicht; das müssen wir nicht.

Zu den einzelnen S-Bahnen: Bei der S 1 geht es seit Jahren um die Höhengleichheit. Jeden Tag stehen die Leute an den geschlossenen Bahnübergängen. Da werden im Grunde Millionen und Abermillionen an Steuergeldern verschwendet, weil die Leute nur warten. Wartende Menschen werden ärgerlich; sie kommen zu spät zur Arbeit.

S 2 Ost, S 4 West, S 7 Ost – überall gibt es Bürgerinitiativen, überall wird gefordert: Tut endlich was! Trotzdem werden die Anträge abgelehnt. Ich könnte mir vorstellen – der Kollege Bernhard redet ja nachher –, dass in der Aussprache selbst aus Ihren Reihen gesagt wird: Die Anträge sind sinnvoll und ihre Anliegen wünschenswert, aber nicht finanzierbar.

Da muss man doch erst einmal überlegen, was wirklich machbar ist. Die Finanzierbarkeit steht auch beim zweiten Stammstreckentunnel noch nicht, und trotzdem planen Sie ihn jetzt seit 15 Jahren. Die Finanzierung steht dann am Ende. Es gilt, erst einmal zu planen und etwas für die Menschen zu tun. Danach müssen wir sehen, was machbar ist und was nicht.

Ich sage es Ihnen noch einmal: Das Münchner S-Bahn-System ist gut gedacht; es ist gut entwickelt worden. Im gesamten Bereich gibt es einen großen Zuzug. Inzwischen ist es jedoch an seine Grenzen gestoßen, und da muss man schon jetzt überlegen, was geschehen soll, und zwar nicht nur bis 2025, sondern auch für die Folgejahre. Ansonsten – das ist das große Problem – geschieht wieder 10, 20 Jahre lang nichts.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Lassen Sie also die Menschen nicht im Regen stehen; lassen Sie sie nicht warten! Überlegen Sie jetzt, was zu tun ist. Unsere Anträge geben Ihnen die Möglichkeit dazu. Stimmen Sie ihnen zu.

(Zuruf des Abgeordneten Erwin Huber (CSU))

– Wenn Sie den FREIEN WÄHLERN zustimmen, dann haben Sie auch die Zustimmung des Volkes, sehr geehrter Herr Huber.

(Lachen bei der CSU – Erwin Huber (CSU): Des Volkes! – Zuruf der Abgeordneten Kerstin Schreyer-Stäblein (CSU))

– Ja, Frau Schreyer-Stäblein, immer nur auf Prozente oder Umfragewerte zu schauen, das ist ein Fehler. Hören Sie auf die Menschen, und blicken Sie nicht nur auf die Prozente!

(Kerstin Schreyer-Stäblein (CSU): Das tun wir! Wir hören auf die Menschen! Das unterscheidet uns von Ihnen!)

– Ich sage es Ihnen ja nur. Hören Sie den Menschen zu, dann werden Sie auch wissen, was Sie zu tun haben.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

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

Dr. Otmar Bernhard (CSU): Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich glaube, wir müssen hier eines klarstellen, nämlich dass in der Sache eine große Übereinstimmung darüber besteht, was notwendig und was wünschenswert ist.

(Zuruf von den FREIEN WÄHLERN: Dann stimmen Sie doch zu!)

Wir alle wissen, dass das System überlastet ist, dass wir zusätzliche Kapazitäten brauchen, dass wir mehr Qualität benötigen, Stichwort: Takt usw. Wir alle wünschen

uns, dass diese Anliegen schnell umgesetzt werden: 13-Punkte-Programm, Bahnknotenkonzept München usw. Da bestehen überhaupt keine Differenzen.

Das Problem besteht darin, dass die Finanzen leider einen limitierenden Faktor in der ganzen Sache darstellen. Wir haben vorhin schon darüber gesprochen, dass nunmehr die Röhre angepackt werden soll. Ich bin mir allerdings nicht sicher, ob sie inzwischen bereits finanziert ist. Sie wird jedenfalls nicht angepackt, bevor sie nicht auch finanziert ist. Die Finanzen sind also durchaus ein limitierender Faktor.

Wir teilen nicht die These von der absoluten Priorität der Röhre – das beschäftigt uns auch schon seit Jahren –, wo es immer heißt: Es geht nur mit der Röhre, Verbesserungen im Außenbereich bringen nur etwas, wenn diese Röhre gebaut wird. Wie gesagt, diese Meinung teilen wir nicht; vielmehr muss man unserer Ansicht nach das tun, was mit dem Gesamtkonzept kompatibel und vor allem finanziell machbar ist und was Verbesserungen bringt.

Der Zungenschlag, den Sie in die Debatte eingebracht haben, lautet: Da ist überhaupt nichts passiert. Das ist jedoch völlig falsch und gänzlich abwegig. Da muss ich sagen: Wenn Sie das behaupten, dann haben Sie wirklich keinen Überblick darüber, was in den Bereichen, die Sie in Ihrem Antrag genannt haben, eigentlich passiert. Sie behaupten, dass überhaupt nichts vorangehe. Ich behaupte das Gegenteil, nämlich dass die Staatsregierung den größten Druck macht, was Genehmigungsverfahren oder was die Bereitstellung von Geld anbelangt. Das kann man doch nicht bestreiten! Insofern ist der Vorwurf, da passiere nichts, wirklich völlig fehl am Platze.

Wenn Sie sagen, Sie wüssten, was das Volk wünscht, dann erinnere ich Sie an gewisse 5 %; die Kollegin hat es bereits angesprochen. Da sollten Sie hier nicht solche Ansprüche erheben, denen Sie selbst nicht gerecht werden.

Wir lassen die Leute in keinsten Weise im Regen stehen; diese Behauptung ist einfach falsch. Sie tun jetzt einfach so – darüber haben wir im Wirtschaftsausschuss schon ausführlich gesprochen –, als würde da nichts passieren. Das ist schlicht falsch.

Wir können jetzt nicht über alle Einzelheiten diskutieren; darum will ich nur auf ein paar Punkte eingehen.

Sie reden vom Projektmanagement. Wir sagen: Das bringt überhaupt nichts; das bedeutet nur zusätzliche Bürokratie. Jeder weiß es, jedem ist klar, was da läuft und was notwendig ist. Da brauchen wir kein zusätzliches Projektmanagement; denn das bringt überhaupt keine Zusatzinformationen. Wir hier und auch die Bürgermeister vor Ort sind bestens informiert, und wir wissen genau, was notwendig ist. Wir brauchen einfach kein zusätzliches Projektmanagement.

Sie reden davon, die Maßnahmen müssten abgestimmt werden. Wir sagen: Das findet doch permanent statt. Die Bürgermeister werden informiert, ebenso die kommunalen Gremien; es gibt jede Menge Podiumsdiskussionen. Hier besteht wirklich kein Bedarf an zusätzlicher Information. Sollten zusätzliche Informationen in irgendeinem Bereich doch einmal benötigt werden, zum Beispiel von einem Bürgermeister, dann kann dem in kürzester Zeit Rechnung getragen werden.

Das ist auch wieder eine Forderung, bei der nichts dahintersteckt. An mich ist noch nie jemand herangetreten und hat sich entsprechend geäußert. Ich habe erst vor ein paar Tagen mit einer Bürgerinitiative über die S 7 im Münchner Osten diskutiert. Da kommen die Leute, und sie sagen nicht: "Wir wissen das nicht", sondern die kommen mit vollständigen Informationen, zum Teil auch mit Experten, und sie wissen genau, was sie wollen. Ob man das immer erfüllen kann, ist eine ganz andere Frage. Insofern ist auch diese Forderung nicht sinnvoll, und vor allem ist sie nicht notwendig.

Dann haben Sie noch einen Antrag zum Thema höhengleiche Bahnübergänge gestellt. Da haben wir im Ausschuss zugestimmt. In der Tat ist es sinnvoll, wenn die Sache ein bisschen aufgearbeitet wird, sodass man einen Überblick bekommt, wie viele solcher Übergänge es denn gibt, welche Auswirkungen die ebenengleichen Bahnübergänge haben und was da notwendig und wünschenswert ist. Hier gibt es in

der Tat einen Bedarf, und darum haben wir zugestimmt. Das wird die Staatsregierung von der Bahn einfordern.

Bei mehreren Punkten, die Sie fordern, gibt es eine Begrenzung dessen, was innerhalb des Systems möglich ist. Das betrifft beispielsweise den Ausbau der S 2 Ost. Seit 2008 ist da schon einiges geschehen, aber mehr geht derzeit nicht. Da macht es dann auch keinen Sinn, wenn wir jetzt noch weitere Verbesserungen fordern, wenn es das System einfach nicht hergibt. Da ist ja vorgesehen, dass es im Zuge der Realisierung der zweiten Stammstrecke dann einen 15-Minuten-Takt geben soll. Das ist im Moment aber nicht möglich.

Ich weiß gar nicht, ob Sie das jetzt angesprochen haben, aber in einem Ihrer Anträge geht es um die ABS 38, also Mühldorf. Da verhält es sich eben so: Das wird voll befürwortet. Die Staatsregierung versucht, das Ganze voranzutreiben. Das ist jedoch Bundessache und muss aus dessen Mitteln finanziert werden. Das ist im Zusammenhang mit der Erdinger Spange berücksichtigt worden. Da bestehen insofern keine Differenzen, und es macht überhaupt keinen Sinn, da noch einen Antrag zur ABS 38 zu stellen. Das ist Common Sense, aber es sind leider zu wenig Mittel vorhanden, um das zu realisieren.

Zur Messe: Der sogenannte Messeverschwenk wird konzeptionell von der Staatsregierung betrieben. Auch wir wollen ihn; denn es ist sinnvoll zu versuchen, die Messe anzubinden.

Zur S 4 West: Das betrifft meinen Stimmkreis. Ich verfolge die Forderung, dass sie ausgebaut werden müsse, sehr genau. Wir sind immerhin jetzt so weit, geklärt zu haben, dass ein drittes Gleis gebaut wird. Es sollen also nicht vier und auch nicht zwei Gleise sein, sondern ein zusätzliches. Die Gröbenzeller Spange ist geprüft, aber nicht als sinnvoll angesehen worden. Sie wissen das wahrscheinlich, aber man muss sich halt einmal auch mit der Expertenmeinung anfreunden und feststellen, dass es nicht

sinnvoll ist. Die Staatsregierung hat Gott sei Dank einen Planungsauftrag erteilt und Geld bereitgestellt, um im Rahmen des Möglichen die S 4 vorantreiben zu können.

Vielleicht noch – ich habe nicht mehr viel Zeit – zur S 7: Dabei reicht das Fahrgastaufkommen nicht aus. Das Fahrgastaufkommen ist um 30 % niedriger als bei anderen vergleichbaren Strecken. Ich habe Ihnen gerade erklärt, dass ich mit den Betroffenen diskutiert habe. Diese sehen die Situation natürlich anders, aber es ist schwierig, wenn das Aufkommen nicht passt und diese Strecke im Vergleich mit anderen Strecken nicht die notwendige Priorität hat.

Zusammengefasst: Vieles von dem, was wir gemeinsam wollen, wird voranzutreiben versucht. Dem einen Antrag stimmen wir zu, aber die anderen sind schlicht und einfach nicht notwendig, und deshalb haben wir sie abgelehnt.

(Beifall bei der CSU)

Präsidentin Barbara Stamm: Vielen Dank, Herr Kollege. – Jetzt für die SPD-Fraktion der Kollege Roos. Bitte.

Bernhard Roos (SPD): Werte Frau Präsidentin! Herr Kollege Bernhard, so richtig okay ist das nicht. Es wäre noch Luft nach oben, um dem berechtigten Begehren der FREIEN WÄHLER Rechnung zu tragen. Wir stimmen genauso wie im Wirtschafts- und Verkehrsausschuss allen Anträgen zu.

Mir ist es ein persönliches Anliegen, als Sozialdemokrat und Gewerkschafter denen Dank zu sagen, die alltäglich dieses System mit 800.000 Fahrgästen am Leben halten, und zwar trotz Fahrermangel und trotz vieler Überstunden. Großen Dank dafür, dass das die DB Regio und die EVG als zuständige Gewerkschaft, als Eisenbahnverkehrsgesellschaft europäischen Zuschnitts, tragen und hinbekommen. Unser großes Lob für diese Leistung zu unser aller Vorteil!

(Beifall bei der SPD)

Es steht 1 : 12 – im Fußball ist das garantiert ein verlorenes Spiel –, also 1 : 12 und nicht 12 : 1. 13 Punkte, und nur einer davon ist im S-Bahn-Netz konkret umgesetzt. Man kann wirklich noch deutlich mehr tun.

(Beifall bei der SPD)

Zweite Stammstrecke: Das Hohe Lied davon singen wir auch. Genauso gilt, dass es an den Außenästen deutlich mehr an Zuwachs geben muss.

Das dritte Gleis von Freising nach Pasing ist eminent wichtig, um den Verkehr zu entflechten. Auch das Thema Express-S-Bahn haben wir genannt. Dass die Gebietskörperschaften – seid mir nicht böse, ich sage das niederbayerisch – einbezogen und bei den Maßnahmen ins Einvernehmen gesetzt werden, ist eine Selbstverständlichkeit. Der volkswirtschaftliche Schaden an den Kreuzungspunkten geht in die Millionen, wenn man die Jahre zusammenrechnet, wahrscheinlich sogar in die Milliarden, wenn man beziffert, was man als Wartezeiten an Schranken an Lebenszeit verbrät.

Zur S 2 Ost: Wir sind regelmäßig bei der Messe. Es ist eine gute Idee. Aber gute Ideen muss man realisieren. All dies muss schneller gehen, und ich plädiere dafür: Wenn wir schon einmal, Herr Kollege Bernhard, alle dafür sind oder der Meinung, Herr Kollege Huber, die Ertüchtigung des S-Bahn-Systems zu wollen, dann müsste das auch deutlich flotter gehen.

(Beifall bei der SPD)

Präsidentin Barbara Stamm: Vielen Dank. – Für die Fraktion des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN: Herr Kollege Ganserer. Bitte schön, Herr Kollege.

Markus Ganserer (GRÜNE): Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! München wächst, und auch die Fahrgastzahlen wachsen. Sie haben sich im S-Bahn-Netz München im Vergleich zu den 70er-Jahren verdoppelt. Deswegen ist ein Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur dringend notwendig.

Man muss sich aber genau anschauen, wo die Fahrgastzahlen und in welchem Maße sie gestiegen sind. Im Gegensatz zu den Außenästen und zum Gesamtnetz ist auf dem Stammstreckenabschnitt die Anzahl der Fahrgäste nur um 50 % seit den 70er-Jahren angestiegen. Das ist aber auch vollkommen klar. Gehen Sie doch einmal auf den Marienplatz und schauen Sie, wie die Menschen zum Marienplatz kommen. Die wenigsten kommen mit dem Auto, die meisten fahren schon seit vielen Jahren mit den öffentlichen Verkehrsmitteln oder kommen zu Fuß. Deswegen wird eine Erhöhung des ÖPNV-Anteils in der Münchner Innenstadt, am Marienplatz, kaum mehr möglich sein. Sie können einen zweiten, dritten oder vierten S-Bahn-Tunnel bauen: Der Anteil der Fahrgäste mit dem Ziel Marienplatz im ÖPNV-Bereich wird nicht mehr dramatisch steigen.

Dies steht im Gegensatz zu den Außenästen. Dort haben wir gewaltige Zuwächse und immer noch einen verschwindend geringen ÖPNV-Anteil. Wir brauchen einen Ausbau des Gesamtnetzes. Wir wollen im Gegensatz zur Staatsregierung nicht nur das Bevölkerungswachstum abfangen und einen Status quo festschreiben. Wir haben klare umweltpolitische Ziele. Wir wollen den Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagern, und dazu wollen wir die Anzahl der Fahrgäste in den nächsten 15 Jahren im S-Bahn-Netz München verdoppeln. Dazu müssen wir auch das Zugkilometerangebot verdoppeln. Wir von den GRÜNEN haben dazu das Konzept "S-Bahn München 2030" – ein umfassendes Betriebs- und Infrastrukturkonzept – vorgelegt, in welchem wir darlegen, dass mit einem vernünftigen Ausbau ein 10-Minuten-Takt auf allen Linien in den stadtnahen Bereichen realisierbar ist.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Dazu müssen wir das gesamte Netz weiterentwickeln. Das gilt zum Beispiel für den Ausbau der S 4 West, wie das schon angekündigt wurde. Wir brauchen da eine Taktverdichtung. Diese ist längst überfällig, aber ich warne davor: Ein dreigleisiger Ausbau – man muss sich da in das Bahnsystem hineindenken – bringt keine wesentliche Kapazitätserhöhung. Da sind vielleicht 25 % mehr Kapazität, um einen 10-Minuten-Takt

fahren zu können, und um auch Entwicklungspotenzial für den Zugverkehr ins Allgäu zu haben, brauchen wir einen viergleisigen Ausbau.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Ausbau der S 2 Ost: Auch das ist angesprochen worden. Den viergleisigen Ausbau von München-Ost nach Markt Schwaben wünschen wir uns alle. Wir wollen ihn alle im vordringlichen Bedarf im Bundesverkehrswegeplan sehen, damit wir auch dorthin einen 10-Minuten-Takt einführen können.

Wir haben in unserem Konzept aber einen Alternativvorschlag vorgesehen. Die Messe braucht dringend eine bessere Bahnanbindung. Wir schlagen aber vor, beim viergleisigen Ausbau die Anbindung der Messe über Fernverkehrsschienen zu gewährleisten, damit für die Fahrgäste, die nach Markt Schwaben oder Erding müssen, die Fahrzeit nicht weiter verlängert wird. Auf diese Weise wird beides optimal verbunden, nämlich der Anschluss der Messe und ein entsprechend attraktives Angebot für die S-Bahn-Fahrgäste.

Die Anträge der FREIEN WÄHLER gehen in die richtige Richtung, auch wenn einige Äste überhaupt nicht angesprochen worden sind. Das betrifft zum Beispiel die S 1 oder die S 4 Ost nach Ebersberg. Es fehlt an einem Gesamtkonzept, wie wir es vorgelegt haben. An einem Punkt sind wir gegenüber den FREIEN WÄHLERN unterschiedlicher Meinung bzw. ziehen aus den Tatsachen konsequente Schlüsse, nämlich: Ein zweiter S-Bahn-Tunnel in der Münchner Innenstadt wird die Verkehrsprobleme des S-Bahn-Netzes München nicht lösen. Es fehlt am Ausbau der Außenäste. Sie wollen drei Milliarden Euro in der Innenstadt vergraben, um zu erreichen, dass drei Züge pro Stunde zusätzlich fahren können. Das ist nicht effizient und bringt das S-Bahn-Netz München nicht weiter. Wenn Sie deutlich mehr Züge und mehr Fahrgäste wollen und Sie den Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagern wollen, dann müssen Sie das Gesamtnetz weiterentwickeln. Wir sehen das Problem – Kollege Bernhard hat es gesagt –: die geschätzten Kosten. Es fehlt am Geld. Mittlerweile geht man von drei

Milliarden Euro für den S-Bahn-Tunnel aus. Deswegen wird die zweite Stammstrecke dem Ausbau der Außenäste garantiert im Wege stehen. Wenn Geld nicht unbegrenzt zur Verfügung steht, dann fordern wir von den GRÜNEN: Erst denken, bevor der Bagger kommt.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Wir wollen einen 10-Minuten-Takt auf allen Linien. Dazu brauchen wir ein Betriebs- und Infrastrukturkonzept für das gesamte Netz. Dazu müssen die Pläne für die zweite Röhre erst einmal beerdigt werden.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Präsidentin Barbara Stamm: Vielen Dank. – Für die SPD-Fraktion hat Herr Kollege Dr. Kränzlein das Wort. Bitte schön, Herr Kollege.

Dr. Herbert Kränzlein (SPD): Frau Präsidentin, verehrte Kolleginnen und Kollegen! Man kann vielem, was heute gesagt wurde, zustimmen. Das gilt auch für Ihre Ausführungen, Herr Bernhard. Sie sagen, in der Analyse seien wir uns ziemlich einig. Wenn aus der Analyse jedoch so wenig folgt, sind wir uns schnell nicht mehr einig. Herr Kollege Ganserer hat einen verfehlten Ansatz gewählt. Er ist der Auffassung, man könne den innerstädtischen S-Bahn-Verkehr völlig von den Außenästen abkoppeln. Wenn Herr Kollege Ganserer einen Zehn-Minuten-Takt fordert, ohne die zweite Röhre zu realisieren, wird er schnell merken, wie wir bei diesem System auf Grundeis laufen.

(Beifall bei der SPD)

In der heutigen Diskussion geht es um das, was draußen los ist. Herr Bernhard, es ist nicht so toll, wie Sie es geschildert haben. In Ihrem Antrag haben Sie die Betriebsstörungen bewundernswert umfassend aufgezählt. Am Ende schreiben Sie, dass der Zustand aufgrund des steigenden Unmuts der Reisenden nicht mehr akzeptabel sei. Angesichts dieses inakzeptablen Zustands wenden Sie sich an die Bahn, die noch etwas machen soll. Ein Großteil der Störungen geht nicht auf den Betrieb, den die Bahn zu

verantworten hat, zurück, sondern auf die fehlende Ertüchtigung, die wir schon viel zu lange aufschieben.

Herr Kollege Piazzolo hat die Stationsdurchfahrten erwähnt, um Verspätungen wieder einzuholen. Die Bayerische Eisenbahngesellschaft ist nicht irgendeine selbstständige Institution, hinter ihr steht die Bayerische Staatsregierung. Die Bayerische Eisenbahngesellschaft sieht es als probates Mittel an, mit Durchfahrten Verspätungen aufzuholen. Das bezeichnen die Fahrgäste als Skandal. Die Fahrgäste sitzen im Zug und hören in Pasing, dass die S-Bahn bis zum Ostbahnhof durchfährt, um eine Verspätung aufzuholen. Die Fahrgäste sollen sich von der einen oder der anderen Seite nach vorne oder zurück schlängeln. Das hat etwas mit dem Regierungsversagen dieser CSU in den vergangenen Jahren zu tun.

(Beifall bei der SPD)

Sie sagen, es sei viel gemacht worden. Seit Staatsminister Wiesheu wird eine brutale Ankündigungspolitik verfolgt. Alle wichtigen Projekte werden stillschweigend verschoben. Das ist leider auch wahr. Würde der Minister anwesend sein, würde er als Maßstab die anderen Bundesländer nennen und sagen: Wir in Bayern machen es besser. Das ist der falsche Maßstab. Was wäre in Bayern möglich, wenn die Regierung wirklich wollte? – Es wäre viel mehr möglich. Sie von der Regierungsseite wollen jedoch nicht weiter vorangehen.

(Beifall bei der SPD)

Eben wurde die S 4 erwähnt. Vor zehn Jahren waren die Bürgermeister im Büro Obermeyer. Herr Bocklet war auch dabei. Das ist eines der wesentlichen Planungsbüros, die von der Regierung beauftragt wurden. Das Büro Obermeyer hat eine vollständige Vorplanung für den viergleisigen Ausbau vorgelegt. Die Pläne sind stillschweigend in der Schublade verschwunden – nichts ist passiert. Wenn man heute nach der Vorplanung fragt, wird auf die Ministerfahrt in der S 4 von Bruck nach München und damit

verbundenen Zusagen verwiesen. Die Vorplanung liegt bis heute nicht vor; wir wissen nicht, wann es überhaupt weitergeht.

(Zuruf des Abgeordneten Markus Ganserer (GRÜNE))

Das ist eines der großen Trauerspiele. Der S-4-Außenast wird im 13-Punkte-Plan noch nicht einmal erwähnt. Das ist wirklich eine traurige Geschichte, die auf Regierungsversagen zurückgeht. Ich nenne nur den Engpass in Pasing – ein Gleis. Der Fernverkehr führt nach Zürich und der alex ins Allgäu. Weil der Fernverkehr und der alex Vorfahrt haben, muss die S-Bahn in Puchheim stehen bleiben, bis sie wieder fahren darf. Schließlich schaukeln sich die Verspätungen aller S-Bahnen auf. Das sind die Probleme. Als man im vergangenen Jahr die Gleise ausgewechselt hat, hat man nichts in der Schublade gehabt. Man hätte wenigstens den Engpass beseitigen können.

Ich könnte zu diesem Thema noch viel sagen. Das vorliegende Antragsbündel zeigt, dass das Verschleppen der Staatsregierung zu einem Anpassungs- und Erweiterungsstau auf allen S-Bahn-Außenästen und im Innenbereich geführt hat. Leider kann man an dieser Stelle nicht von Regierungskunst, sondern nur von einer Arbeitsverweigerung der Regierung sprechen.

(Beifall bei der SPD)

Präsidentin Barbara Stamm: Vielen Dank. – Für die Staatsregierung hat Herr Staatsminister Joachim Herrmann das Wort.

(Unruhe)

Ich bitte Sie, Ihre Sprechstunden woanders zu halten.

Staatsminister Joachim Herrmann (Innenministerium): Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Der Diskussionsbeitrag von Herrn Kollegen Ganserer endete mit der kraftvollen Aufforderung, das Projekt zweite Stammstrecke endgültig zu beerdigen.

(Markus Ganserer (GRÜNE): Wir haben Alternativkonzepte!)

Präsidentin Barbara Stamm: Herr Kollege Ganserer, heute habe ich Ihnen schon sehr viel Geduld entgegengebracht. Ich bitte Sie wirklich, die Möglichkeit einer Zwischenbemerkung zu nutzen. In diesem Rahmen können Sie anbringen, was Sie gerne noch anbringen möchten. – Jetzt hat Herr Staatsminister Herrmann das Wort. Bitte schön.

(Beifall bei der CSU)

Staatsminister Joachim Herrmann (Innenministerium): Herr Kollege Ganserer, es ist Ihr gutes Recht und das Recht Ihrer Fraktion, diese Position seit zehn Jahren zu vertreten. Wir kommen jedoch keinen Schritt weiter. Wir brauchen in der Region München einen deutlichen Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs. Täglich nutzen zwei von drei Fahrgästen im gesamten bayerischen Schienenpersonennahverkehr die Züge der S-Bahn-Region München.

Das ist nicht allen bayerischen Bürgerinnen und Bürgern bewusst. Das sage ich bewusst, weil ich privat in Franken zu Hause bin. Beim Ausbau der Infrastruktur geht es um viel Geld. Man muss sich jedoch die Zahlendimensionen verdeutlichen: Zwei Drittel aller Menschen, die täglich den Schienenpersonennahverkehr in Bayern nutzen, befinden sich allein in der S-Bahn-Region München. Diese Situation ist außergewöhnlich.

Vorhin haben wir darüber gesprochen, dass dieses Angebot stark nachgefragt wird. Die Alternative wäre, im Stau zu stehen – mit all den damit verbundenen Problemen wie der Luftreinhaltung. Deshalb sage ich ausdrücklich: Wir müssen froh darüber sein, dass sich die Menschen bewusst für den Schienenpersonennahverkehr, für die S-Bahn, entscheiden. Deshalb ist es dringend notwendig, das Angebot zu verbessern, um die ständigen Staus der S-Bahn zu reduzieren. In keiner anderen Region gibt es auf der Schiene so viel Staus wie im S-Bahn-Gebiet München. Das gilt insbesondere für die Stammstrecke.

Wir brauchen die zweite Stammstrecke. Meine Damen und Herren, ich bin froh darüber, dass uns seit April dieses Jahres für die gesamte Strecke Planfeststellungsbeschlüsse vorliegen. Das Gerede, es würde nichts vorangehen, ist einfach falsch. Solange kein Planfeststellungsbeschluss vorliegt, kann bekanntermaßen nirgendwo gebaut werden.

(Beifall bei der CSU)

Seit April liegen alle Planfeststellungsbeschlüsse vor. Zwar sind sie noch nicht alle endgültig bestandskräftig, wir gehen aber davon aus, dass sie Bestand haben. Deshalb hat sich die Staatsregierung fest zum Ziel gesetzt, noch in diesem Jahr 2016 endgültig über die Realisierung der zweiten Stammstrecke zu entscheiden. Hierzu bedarf es einer von der Bahn noch in diesem Sommer vorzulegenden Kostenermittlung für die zweite Stammstrecke unter Berücksichtigung der ersten Ausschreibungsergebnisse. Schließlich erfolgt darauf aufbauend eine Erklärung des Bundes über seine Mitfinanzierung. Ich gehe davon aus, dass wir das schaffen. Dann können noch in diesem Jahr die ersten Baumaßnahmen für die zweite Stammstrecke beginnen. Ich sage es noch einmal: Mein festes Ziel ist es, dies noch in diesem Kalenderjahr 2016 zu erreichen.

(Beifall bei der CSU)

Wir brauchen noch weitere qualitative Verbesserungen im S-Bahn-Bereich. Ich brauche die verschiedenen Maßnahmen des Bahnknotenkonzepts und des 13-Punkte-Sofortprogramms nicht noch einmal aufzuzählen. Klar ist, dass wir viele dieser Maßnahmen schneller realisieren wollen, damit sie fertig werden, bevor die zweite Stammstrecke in Betrieb geht. Klar ist aber auch, dass die Bahn, die letztendlich nun einmal verantwortlich ist, viele Maßnahmen nicht realisieren und beschleunigen wird, solange die endgültige Entscheidung über die zweite Stammstrecke nicht getroffen ist. Ich gehe davon aus, dass wir diese Maßnahmen, auch die des 13-Punkte-Sofortpro-

gramms und die anderen Maßnahmen des Bahnknotenkonzepts, jetzt voranbringen können.

Ich will an dieser Stelle kein Hehl daraus machen, dass ich mit dem konkreten Fortgang der Projekte, jedenfalls einiger Projekte, bei der Bahn nicht zufrieden bin. Obwohl der Freistaat die inhaltlichen und finanziellen Voraussetzungen für die Planungen geschaffen hat, dauern die Planungs-, Abstimmungs- und Genehmigungsprozesse bei vielen mitwirkenden Fachstellen deutlich zu lang. Das Tempo muss insbesondere bei der Bahn deutlich erhöht werden. Klar ist aber auch, dass wir immer nur appellieren können, dass wir nur versuchen können, Druck zu machen, und dass wir freundlich oder weniger freundlich darüber reden können. Die Entscheidungen liegen aber nicht in unserer Macht. Das muss man ganz einfach sehen, sie liegen in der Hand der Deutschen Bahn.

(Florian von Brunn (SPD): Wer ist denn der Verkehrsminister im Bund?)

– Ich sage es aus der Sicht meiner Verantwortung. Ich kann nur sagen, wir setzen uns dafür ein, dass die Maßnahmen weiter vorangebracht werden.

Wir sind uns einig: Die S-Bahn München muss leistungsfähiger werden. Ein zentrales Thema ist dabei die Ertüchtigung der Infrastruktur. Wir haben die erforderlichen Maßnahmen ergriffen. Wir wollen alles dafür tun, dass die Entscheidungen für die zweite Stammstrecke noch in diesem Jahr getroffen werden. Eine ganze Reihe von Teilmaßnahmen ist Bestandteil des Gesamtprojekts zweite Stammstrecke. Die Finanzierung einer Reihe weiterer Ausbaumaßnahmen ist darin mit enthalten. Das alles wird dann auf den Weg gebracht. Dann können wir den Menschen in der S-Bahn-Region München auch eine klare Perspektive für die Verbesserungen der künftigen Angebote geben.

Mein Ziel ist es, Herr Kollege Ganserer, dass wir, sobald die endgültige Entscheidung über die zweite Stammstrecke getroffen ist, das Betriebskonzept für die S-Bahn im Jahr 2023, oder wann auch immer, entwickeln und dann konkret festlegen, welche Zu-

gangebote es dann gibt. Ich sage es ganz klar, und das ist der große Unterschied zwischen uns: Ich will ein Betriebskonzept mit der zweiten Stammstrecke und nicht ohne sie vorlegen. Dafür haben wir auch eine klare Mehrheit in diesem Haus. Alle wollen, dass es schneller geht. Eine klare Mehrheit will aber vor allem, dass die zweite Stammstrecke realisiert wird. Diesen Auftrag erfüllen wir.

(Beifall bei der CSU)

Präsidentin Barbara Stamm: Vielen Dank, Herr Staatsminister. – Kollege Ganserer, eine Zwischenbemerkung, bitte.

Markus Ganserer (GRÜNE): Sehr geehrter Herr Staatsminister, wenn Sie bereit sind, den Menschen draußen die Wahrheit zu sagen, dann erzählen Sie ihnen bitte auch, was ihnen bei einer zweiten Stammstrecke blüht. In vielen Bereichen werden sie keine Verbesserungen, sondern sogar Verschlechterungen haben. Dafür habe ich sogar den Kollegen Bernhard von Ihrer Fraktion auf meiner Seite. Er hat schon im Ausschuss bei der Debatte über diese Anträge bestätigt, dass die meisten Menschen in der S-Bahn-Region noch gar nicht wissen, was ihnen bei einer zweiten Röhre blüht. Es wird Verschlechterungen im Takt geben, bei vielen Bahnhöfen wird es sogar Verschlechterungen bei den Umsteigemöglichkeiten geben. Sind Sie bereit, das den Menschen draußen ganz klar zu vermitteln, damit sie sich ein echtes und ehrliches Bild darüber machen können, was Sie ihnen mit dieser zweiten Röhre einbrocken?

(Beifall bei den GRÜNEN)

Staatsminister Joachim Herrmann (Innenministerium): Wir werden ein klares Konzept vorlegen. Selbstverständlich werden die Menschen erfahren, wie es aussieht. Zu Ihren Argumenten möchte ich nur auf das Beispiel der Express-S-Bahn verweisen. Wenn ich den Menschen verspreche, dass die S-Bahn zum Flughafen schneller fährt, dann wird diese Express-S-Bahn an allen möglichen Stationen unterwegs nicht halten; denn sonst kommt sie nicht schneller zum Ziel.

So ist es auch bei anderen Zügen, wie zum Beispiel bei den Zügen auf der zweiten Stammstrecke, die wesentlich weniger S-Bahnhöfe als die alte Stammstrecke hat. Der Vorteil dieser Strecke liegt aber darin, dass es schneller geht und mehr Züge durchfahren können. Dafür hält die S-Bahn an weniger Haltestellen. Das wird doch nicht verheimlicht. Das ist vielmehr die Voraussetzung dafür, dass wir den Gesamtverkehr noch attraktiver machen können. Wenn ich an der Hackerbrücke aussteigen will, kann ich nicht mit den Zügen durch die zweite Stammstrecke weiterfahren. Das ist so. Es ist doch nicht so, als würden wir jemandem die Wahrheit vorenthalten. Diese Art von Argumentation – sonst fällt Ihnen nichts Besseres ein, Herr Ganserer – ist wirklich erbärmlich.

(Lebhafter Beifall bei der CSU)

Präsidentin Barbara Stamm: Eine weitere Zwischenbemerkung: Herr Kollege Professor Piazzolo, bitte.

Prof. Dr. Michael Piazzolo (FREIE WÄHLER): (Vom Redner nicht autorisiert) Sehr geehrter Herr Staatsminister, es war interessant, etwas über die zweite Stammstrecke oder, genauer gesagt, über den zweiten Stammstreckentunnel zu hören. Es hatte nur nichts mit den sechs Anträgen zu tun, die hier zur Debatte standen. Deshalb bitte ich Sie noch einmal: Nehmen Sie zu den einzelnen Projekten Stellung und nicht zu dem, was Herr Bernhard sagte. Die Finanzierung wird sicher nicht ganz leicht werden. Sagen Sie bitte, welche Maßnahmen auch nach Ihren Vorstellungen und Ihrem gesamten Konzept wünschenswert sind; denn schließlich nutzen zwei Drittel der Menschen in Bayern, wie Sie mehrmals betont haben, das Nahverkehrssystem Münchens, insbesondere auch auf den Außenästen.

Präsidentin Barbara Stamm: Herr Staatsminister, bitte.

Staatsminister Joachim Herrmann (Innenministerium): Ich setze mich für die Maßnahmen auch auf den Außenästen nachdrücklich ein. Insgesamt können diese Maßnahmen ihre Wirkung aber nur entfalten, wenn die zweite Stammstrecke gebaut wird.

Darauf ist in der Debatte vorhin von mehreren Rednern eingegangen worden. Auf diese Redner habe ich mich in meinem Beitrag bezogen, weil ich nicht einfach im luftleeren Raum diskutieren, sondern versuchen will, auf das einzugehen, was die Kollegen vorher in der Debatte angesprochen haben. Das ist der Sinn einer Parlamentsdebatte. Das halte ich auch weiterhin für sinnvoll.

(Beifall bei der CSU)

Präsidentin Barbara Stamm: Vielen Dank. – Mir liegen keine weiteren Wortmeldungen mehr vor. Damit ist die Aussprache geschlossen. Ich lasse abstimmen. Besteht damit Einverständnis, dass ich über die Anträge insgesamt abstimmen lasse und der Abstimmung die Voten des federführenden Ausschusses für Wirtschaft und Medien, Infrastruktur, Bau und Verkehr, Energie und Technologie zugrunde lege? – Das ist der Fall. Dann lasse ich so abstimmen.

Wer mit der Übernahme seines Abstimmungsverhaltens bzw. des jeweiligen Abstimmungsverhaltens seiner Fraktion in dem vorgenannten federführenden Ausschuss einverstanden ist, den bitte ich um das Handzeichen. – Gegenstimmen bitte ich anzuzeigen. – Keine. Stimmenthaltungen? – Auch keine. Damit übernimmt der Landtag diese Voten.

Kolleginnen und Kollegen, damit ist die Sitzung für heute beendet. Wir haben die Tagesordnungspunkte abgearbeitet. Ich muss Sie jetzt auch nicht mehr ermahnen. Einen schönen Abend!

(Schluss: 17.38 Uhr)