Stand: 04.09.2025 17:28:59

Vorgangsmappe für die Drucksache 17/7359

"Klare Zukunftsentscheidung für das Münchner S-Bahn-System"

Vorgangsverlauf:

1. Initiativdrucksache 17/7359 vom 07.07.2015
2. Beschluss des Plenums 17/7470 vom 08.07.2015
3. Plenarprotokoll Nr. 49 vom 08.07.2015

Bayerischer Landtag

17. Wahlperiode 07.07.2015 **Drucksache 17/7359**

Dringlichkeitsantrag

der Abgeordneten **Hubert Aiwanger, Florian Streibl, Prof. Dr. Michael Piazolo, 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)**

Klare Zukunftsentscheidung für das Münchner S-Bahn-System

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, noch im Jahr 2015 eine eindeutige Entscheidung bezüglich des Baus eines Zweiten Stammstreckentunnels in München zu treffen und einen verbindlichen Finanzierungsplan vorzulegen, um endlich die entsprechenden Maßnahmen für eine zukunftsfähige Entwicklung des Münchner S-Bahn-Systems und des Schienennahverkehrs in ganz Südbayern in die Wege leiten zu können.

Hierbei ist die finanzielle Belastbarkeit des Freistaats Bayern zu berücksichtigen.

Begründung:

Laut einer Antwort der Staatsregierung (17/4971) vom 15. Januar 2015 „will“ die Staatsregierung 2015 über die „Durchfinanzierung und somit über die endgültige Realisierung der 2. Stammstrecke“ entscheiden. Im Sinn einer verlässlichen und zukunftssicheren Verkehrsplanung für den Großraum München und ganz Südbayern muss dieses „will“ in ein „wird“ umgewandelt werden!

Seit Jahrzehnten wird der Bau eines zweiten Stammstreckentunnels diskutiert und angekündigt. Die prognostizierten Kosten stiegen im gleichen Zeitraum von einigen hundert Mio. Euro auf mittlerweile 3,1 Mrd. Euro an. Ein Gutachten des Planungsbüros VIER-EGG-RÖSSLER vom Februar 2013 kommt sogar zu dem Schluss, dass der Tunnel bis zu 3,9 Mrd. Euro Kosten könnte.

Fakt ist: Mit jedem Jahr, in dem keine Entscheidung fällt und in dem nicht konkret geplant und gebaut wird, wird das Projekt um eine immense Summe teurer. Gleichzeitig bleiben andere, dringend notwendige Investitionen in das Münchner S-Bahn-System außen vor. Eine Express-Anbindung an den Flughafen, die Ertüchtigung der Außenäste, Modernisierungsmaßnahmen für den Fuhrpark sowie weitere Investitionen in die Gleisinfrastruktur unterbleiben wegen fehlender Mittel oder dem Verweis auf die notwendige Verknüpfung mit einer angedachten zweiten Stammstrecke in München.

Von diesem Stillstand in der Verkehrsinfrastrukturplanung in München ist ganz Südbayern betroffen. Entstehen hier Probleme, hat dies Auswirkungen auf den Nahverkehr in ganz Oberbayern und Teilen Niederbayerns sowie Schwabens. Verspätungen in München führen auch zu Problemen in Mittenwald, Passau, Ingolstadt, Augsburg oder Rosenheim. Deshalb muss nun dringend eine wegweisende Entscheidung getroffen werden, um endlich die dringend notwendigen Verbesserungsmaßnahmen in die Wege leiten zu können.

Um eine gerechte Verteilung der Lasten zu erreichen, müssen Bund und DB AG finanziell stärker mit in die Pflicht genommen werden.

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 08.07.2015 **Drucksache 17/7470**

Beschluss

des Bayerischen Landtags

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

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten **Hubert Aiwanger, Florian Streibl, Prof. Dr. Michael Piazolo, 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/**7359**

Klare Zukunftsentscheidung für das Münchner S-Bahn-System

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

Dritter Vizepräsident Peter Meyer
Abg. Prof. Dr. Michael Piazolo
Abg. Dr. Herbert Kränzlein
Abg. Markus Ganserer
Abg. Florian von Brunn
Abg. Dr. Otmar Bernhard
Abg. Thorsten Glauber
Staatsminister Joachim Herrmann

Dritter Vizepräsident Peter Meyer: Ich rufe zur gemeinsamen Beratung auf:

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Hubert Aiwanger, Florian Streibl, Prof. Dr. Michael Piazolo u. a. und Fraktion (FREIE WÄHLER)
Klare Zukunftsentscheidung für das Münchner S-Bahn-System (Drs. 17/7359)

und

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Markus Rinderspacher, Bernhard Roos, Dr. Herbert Kränzlein u. a. und Fraktion (SPD)
Keine weiteren Verzögerungen bei der 2. Stammstrecke (Drs. 17/7378)

und

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Margarete Bause, Ludwig Hartmann, Markus Ganserer u. a. und Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
Sofortiger Ausstieg aus dem Projekt 2. S-Bahn Tunnel München, Alternativen sofort angehen! (Drs. 17/7379)

Ich eröffne die gemeinsame Aussprache.Erster Redner ist Herr Professor Piazolo. Bitte sehr.

Herr Professor Piazolo, einen Moment bitte. Ich darf bekannt geben, dass die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN für ihren Antrag namentliche Abstimmung beantragt hat. Bitte schön, Herr Professor Piazolo.

Prof. Dr. Michael Piazolo (FREIE WÄHLER): Sehr geehrter Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! München, aber auch Oberbayern braucht den Ausbau des Münchner S-Bahn-Systems – dringend, entschlossen und sofort. Meine sehr verehrten Damen und Herren, diese Staatsregierung kriegt es nicht hin. Für Pendler im Raum München, für Münchner und für 800.000 Leute, die die S-Bahn nutzen, waren es zwei Jahrzehnte der Täuschungen und Enttäuschungen. Das ist kein Wunder, weil die Staatsregierung gar keine Großprojekte hinkriegt. Das funktioniert nicht. Egal ob Energiewende – darüber haben wir heute debattiert –, Flughafenanbin-

dung, Länderfinanzausgleich und vieles mehr – es läuft nicht. Diese Staatsregierung ist zu klein für Großprojekte.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN – Staatsminister Joachim Herrmann: Dritte Startbahn, Herr Kollege!)

– Haben Sie die Startbahn bisher realisiert? – Nein, die Startbahn ist auch nicht da. Auch das kriegen Sie seit vielen Jahren nicht hin. Das ist nur ein kleiner, dünner Ausschnitt aus einem Akt der Versprechungen. Das sind Versprechungen der letzten sieben Jahre. Ihr Vorgänger, Minister Zeil, hat versprochen und versprochen. Ständig gab es Zahlenänderungen und Wendungen.

(Hubert Aiwanger (FREIE WÄHLER): Illusions-Marketing!)

Das ist eine "Seehoferitis". Herr Staatsminister, ich schätze Sie in vielen Dingen für Ihre Zuverlässigkeit. Aber in diesem Fall – "Seehoferitis". Ich glaube, man kann sogar von 0 + x sprechen. Anscheinend wird das "X" auch wieder zu einer Null. Leider passiert nichts. Es ist beinahe alles falsch gemacht worden, was man falsch machen kann. Ich will nur ein paar Punkte aufzählen. Dazu zählt die ewige Planungsdauer. Seit mehr als 20 Jahren reden wir über eine 2. S-Bahn-Stammstrecke in München. Seit mehr als zehn Jahren hängen die Planfeststellungsverfahren. Das muss man sich einmal vorstellen. Es braucht mehr als zehn Jahre, bis ein Plan festgestellt ist. In Deutschland und Bayern kommen wir nicht mehr weiter, wenn wir zehn Jahre zum Planen brauchen. Wir brauchen mehr Dampf dahinter – aber sehr, sehr schnell.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Wir haben keine verlässlichen Kostenschätzungen. Als das Projekt im Jahr 2001 begonnen wurde, haben sich die Kostenschätzungen auf 500 Millionen Euro belaufen. Nach den neuesten Schätzungen sind wir jetzt bei 3,1 Milliarden Euro. Das ist eine Versechsfachung der Kosten in nicht einmal 15 Jahren. Die Finanzierung steht auch nicht. Ich möchte vorlesen, was Sie, Staatsminister Herrmann, vor nicht einmal einem

Jahr gesagt haben und was festgelegt wurde. Die 2. S-Bahn-Stammstrecke sollte nicht nur kommen, sondern darüber hinaus hieß es auch: Mehr als 2,1 Milliarden Euro wird die Staatsregierung nicht ausgeben. So hat es das Kabinett beschlossen.

(Florian von Brunn (SPD): Das war im Jahr 2014!)

– Das war im August 2014. Das ist nicht einmal ein Jahr her. Dort heißt es, die Staatsregierung solle endgültig im August 2015 entscheiden, ob die Strecke gebaut werde. Was haben Sie vorgestern gesagt? – Die Strecke werde keine 2,1 Milliarden, sondern 3,1 Milliarden Euro kosten; die Entscheidung werde nicht im August 2015, sondern Ende des Jahres 2016 gefällt. Die Menschen werden wieder vertröstet. Ich sage es Ihnen offen: Das glaubt niemand mehr.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Ihnen glaubt noch nicht einmal der eigene Kollege Erwin Huber. Der Vorsitzende des Wirtschaftsausschusses ist wahrscheinlich im Moment nicht da, weil er befürchtet, am heutigen Tag ein zweites Mal von der Opposition gelobt zu werden. Vorher wurde er zum Thema Energie gelobt, weil er die besseren Antennen hatte. Jetzt sagt er ganz deutlich: Es muss jetzt entschieden werden. Jetzt muss etwas für die Pendler getan werden. Das ist genau das, was wir auch sagen. Jetzt müssen die Entscheidungen her.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Der Kosten-Nutzen-Faktor ist auch nicht ausgerechnet. Der Kosten-Nutzen-Faktor liegt im Moment bei 1,04. Diesem sind jedoch die Zahlen aus dem Jahr 2013 oder 2012 zugrunde gelegt. Wir sind außerdem nicht sicher, ob der Bund mitfinanzieren darf.

Wir FREIE WÄHLER stehen für eine große Investition in das S-Bahn-System München/Oberbayern. Wir wollen es. Wir wollen die Entscheidung jetzt, im Jahr 2015. Wir wollen, dass Sie, liebe Kolleginnen und Kollegen von der CSU, Ihr ursprüngliches Ver-

sprechen einhalten. Halten Sie doch einmal Wort, damit Ihnen die Leute glauben können! Tun Sie das. Wir wollen jetzt einen festen Finanzplan. Wir wollen eine konkrete Kostenaufstellung. Wir wollen einen konkreten Plan, wann die Fertigstellung erfolgt. Wir wollen nicht jedes Jahr eine Verschiebung um weitere zwei oder drei Jahre. Wenn Sie das nicht leisten können, wollen wir eine sofortige Alternativplanung. Wir wollen schon jetzt konkrete Verbesserungen, nämlich die Stärkung der Außenäste, eine Verbesserung des Leitsystems und vieles mehr. Jetzt muss etwas getan werden. Wir sind uns mit Herrn Huber einig. Vielen Dank, dass Sie da sind. Vielleicht können Sie unsere Position unterstützen – auch für die S-Bahn. Sie haben den Medien gesagt, dass Sie das tun werden.

(Florian von Brunn (SPD): Ein bisschen konkreter müssen Sie schon werden!)

– Schauen Sie unseren 10-Punkte-Plan an, Herr von Brunn. Dort steht alles ganz genau drin. Diesen kann ich Ihnen heute an die Hand geben.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Dritter Vizepräsident Peter Meyer: Danke schön, Herr Kollege Professor Piazolo. – Mittlerweile hat die SPD für ihren Antrag ebenfalls namentliche Abstimmung beantragt. Der nächste Redner ist Herr Kollege Dr. Kränzlein. Bitte sehr.

Dr. Herbert Kränzlein (SPD): Herr Präsident, Herr Minister Herrmann! Wir haben eine never-ending Story vor uns. Wir von der SPD wollen ein Ende der Entscheidungsprozeduren. Darum haben wir diesen Antrag gestellt. Dieser stimmt in gewisser Weise mit dem Antrag der FREIEN WÄHLER überein. Die FREIEN WÄHLER haben heute einen anderen Schwerpunkt als beim letzten Mal gesetzt.

Die Ertüchtigung der Münchner S-Bahn ist eigentlich kein isoliertes Verkehrsthema. Das wird immer ganz falsch diskutiert. Das ist eine Zukunftsfrage für den Großraum München, für die Planungsregion 14 und weit darüber hinaus. Neben den drängenden Fragen zum bezahlbaren Wohnraum und zum Platz für Gewerbeentwicklung in die-

sem Raum muss auch die Frage der Mobilität beantwortet werden. Gerade wurden die Zahlen genannt. Es handelt sich um drei Millionen Menschen und 800.000 Fahrgäste und mehr am Tag. Dazu kommen noch Menschen, die in Zukunft zuziehen werden. Wir haben Ein- und Auspendler, Besucher, Touristen und Geschäftskunden. Das ist ein Riesenprogramm, das abgewickelt werden muss. In diesem S-Bahn-System werden 73 % der Personenkilometer in Bayern auf der Bahn abgewickelt. Dieses System steht auch für den Wertschöpfungsmotor Metropolregion München. Das ist doch nicht irgendein unbedeutender kleiner regionaler Raum. Dort finden 50 % der bayerischen Wertschöpfung statt. In der Metropolregion ist es sogar noch ein bisschen mehr. Das weitere Funktionieren ist eine Schicksalsfrage für Bayern. Das können wir nicht schleifen lassen. Wir können nicht einfach schauen, wie es weitergeht.

(Beifall bei der SPD)

Inzwischen ist die S-Bahn eine Pannenstrecke mit Außenwirkung geworden. An den beiden Juni-Wochenenden hat PRO BAHN 38 Störfälle gezählt. Ich fahre jeden Tag mit der S-Bahn und habe beinahe jeden Tag mit einem Störfall zu rechnen. Wenn ich aus Regensburg komme, stehe ich in Freising, weil wieder irgendetwas zwischen Pasing und Ostbahnhof los ist. Die Pendler aus Rosenheim, Augsburg und Garmisch-Partenkirchen habe alle Probleme. Sie können ihre Anschlusszüge nicht mehr erreichen und Ähnliches mehr. Diese Strecke ist am Ende, wenn nicht bald etwas passiert. Eigentlich ist es schon zu spät. Der Forderung der FREIEN WÄHLER, dass schnell etwas geschehen muss, muss nachgegangen werden. Die Entscheidung kann nur ein Ja zur 2. S-Bahn-Stammstrecke sein. Eine andere Entscheidung kann es nicht geben, wenn wir unsere Ziele erreichen wollen.

(Beifall bei der SPD)

Herr Herrmann, Sie nennen das Jahr 2025. Ich frage mich: Bereiten Sie eine Beerdigung dritter Klasse vor? Oder fehlt es Ihnen an Durchsetzungsfähigkeit? Es kann nicht sein, dass man diese Entscheidung wieder so lange hinausschiebt. Herr Huber wurde

schon als Kronzeuge zitiert. Er will es schneller haben. Er erachtet es als notwendig, eine schnelle Entscheidung zu treffen. Wenn er zu seiner Zeit das Notwendige getan hätte, wären wir jetzt vielleicht schon weiter.Auch in der Vergangenheit wurde immer wieder versäumt, das Richtige zu tun. Wir, die SPD, wollen eine Beschleunigung. Die CSU-Regierung muss aus ihrem Dornröschenschlaf langsam aufwachen. Es geht nicht so weiter. Stecken Sie von der Energie, die Sie für die Maut aufgebracht haben, ein Stückchen in dieses Programm, und wir kommen weiter. Ich verspreche es Ihnen.

Zu den FREIEN WÄHLERN: Wo sie recht haben, haben die FREIEN WÄHLER auch recht. Wir müssen bestimmte Ertüchtigungsmaßnahmen voneinander entkoppeln. Das haben Sie, Herr Minister Herrmann, zum Glück für den dreigleisigen Ausbau an der S 4 auch zugesagt. Gott sei Dank! Wir brauchen – das ist ganz bestimmt richtig - auch eine schnelle Flughafenanbindung. Auch da läuft es. Wir brauchen den Ausbau des Westkopfes in Pasing. Da müsste noch viel getan werden. Wir können durchaus auch prüfen, ob wir Umsteigepunkte an der Südumfahrung der Bahn vorweg fertigbringen: Poccistraße, Heimeranplatz, Kolumbusplatz. Das muss alles nebeneinander herlaufen, denn das andere dauert sehr lang. Das eine aber zu beerdigen und nur das andere zu machen, wäre Stückwerk und brächte keine Lösung für die Region.

Zum Antrag der GRÜNEN: Das ist spannend. Zu Recht fangen die Politiker in Ihren Reihen inzwischen auch an umzudenken. Es war schon einmal so. Es sind nicht die Politiker aus Ihren Reihen in der Landtagsfraktion, es ist die Stadtratsfraktion, die ganz nah bei ihren Fahrgästen ist. Das ist die Kundschaft, mit der sich die Münchner Stadträte beschäftigen. Ihre Stadtratsfraktion hat jetzt Nachbesserungen beim zweiten Planfeststellungsbeschluss gefordert. Wer Nachbesserungen fordert, will im Prinzip die Sache. Er will sie nicht ablehnen. Da müssen die GRÜNEN im Landtag vielleicht von den Münchner GRÜNEN lernen.

(Beifall bei der SPD)

Bei der Verlängerung der U 5 – ich sage es nur am Rand – ist die Stadt München die Kostenträgerin. Die Wirksamkeit für die Entlastung der Stammstrecke – das sage ich Ihnen gleich; denn die kenne ich – ist relativ gering. In der Frage, ob die Münchner jetzt zuerst die U 9 oder die U 5 bauen, mische ich mich nicht ein. Aber auch die U 5 kommt mit Sicherheit nicht so schnell, wie es sich manche vorstellen.

Komisch ist auch die ganze Kostenschätzung. Natürlich ist es viel Geld. Aber die DB rechnet, und wir erfahren es erst aus der Zeitung. Was ist das für ein Zustand? Herr Minister, haben Sie selber nichts gewusst? Oder haben Sie es uns nicht sagen wollen? Oder müssen erst die FREIEN WÄHLER kommen, damit das Thema wieder auf die Tagesordnung kommt? Wer hat da überhaupt gerechnet? Wie hat er gerechnet? Sie sagen, Sie rechnen erst, wenn ausgeschrieben wurde. So kann es nicht sein.

3,12 Milliarden, die wir brauchen, sind viel Geld. Aber auch das müssen wir aufbringen. Die schöngerechneten Summen beim Verlust aus der Hypo Alpe Adria und der BayernLB betragen bei Ihnen schon 5 Milliarden. In Wirklichkeit sind es übrigens 9 Milliarden. Diese Investition hat Ihnen nur Verluste gebracht. In die S-Bahn zu investieren, bringt Ihnen und uns allen volkswirtschaftlich nur Vorteile. Viele Stunden, die die Pendler verlieren, weil sie bei Verspätungen unproduktiv im Zug herumsitzen, könnten sie in der Arbeit produktiv verbringen. Die Stammstrecke ist eine Konjunkturspritze für den Tiefbau. Sie sichert den Erhalt dieser boomenden Wirtschaftsregion, ohne die es in Bayern nicht geht. Sie bringt ökologisch eine Minderung des Autoverkehrs und der Feinstaubbelastung und Ähnliches mehr. Die Regionalzüge können durchfahren. Wir können dadurch eine tolle Ertüchtigung erreichen, die wir aber anpacken müssen. Bund, Land und DB müssen endlich zusammen und zu Potte kommen. Es genügt nicht zu sagen: Schön, dass wir miteinander geredet haben. Jetzt sind Handlungen der Staatsregierung fällig, sogar überfällig. Werfen Sie Ihr Herz einmal über die Hürden, Herr Minister, und machen Sie es ein bisschen schneller.

(Beifall bei der SPD)

Dritter Vizepräsident Peter Meyer: Vielen Dank. - Für die Fraktion des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN: Kollege Ganserer.

Markus Ganserer (GRÜNE): Sehr geehrter Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Vorgestern war es einmal wieder so weit: Es wurde zur Pressekonferenz eingeladen. Die 2. Stammstrecke, die zweite Röhre wurde als die angebliche Lösung der Münchner Verkehrsprobleme gepriesen. Sie wurde mit einer Computeranimation vorgestellt. Und ganz nebenbei erfahren wir, dass die Kosten weiter steigen und dass sich die mögliche Inbetriebnahme um weitere Jahre verzögert. Eine weitere Episode aus einem Trauerspiel, die mich ganz stark an "Und täglich grüßt das Murmeltier" erinnert.

Sehr geehrter Herr Staatsminister, Sie haben in einem Interview mit der "Süddeutschen Zeitung" im November 2013 kurz nach der Amtsübernahme, mit der Sie auch für den S-Bahn- und den Schienenverkehr zuständig wurden, zu den Kosten gesagt: Wir rennen da nicht gegen eine Wand. Aber genau das tun Sie zum wiederholten Male. Bereits im Jahr 2012 hat das damals zuständige Wirtschaftsministerium gesagt, dass bei einer Kostenbelastung in Höhe von 1,3 Milliarden für den Freistaat Bayern das Ende der Fahnenstange erreicht sei. Bereits zum Zeitpunkt Ihres Interviews war aber klar, dass es nicht bei zwei Milliarden Euro bleibt, sondern dass die Kosten um mindestens 400 Millionen Euro höher werden und dass damit die Finanzierungsvereinbarung schon nach einem Jahr wieder Makulatur war. Wenige Monate nach diesem Interview hieß es, die Baukosten werden auf mindestens 2,6 Milliarden Euro steigen. Jetzt haben wir die Schallmauer von drei Milliarden Euro durchbrochen. Nachdem Sie jetzt zum x-ten Male mit dem Kopf an die Wand gerannt sind, sollten Sie endlich einmal einen Schritt zurück machen und nicht noch einmal Anlauf nehmen und sich ein weiteres Mal einen blutigen Kopf holen. Sie sollten endlich einmal umdrehen und den Weg für Alternativlösungen freimachen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Mittlerweile beträgt die Finanzierungslücke eine Milliarde Euro, und Sie haben keine Ahnung, wer das denn zahlen soll. Wir haben auch Verantwortung für viele Maßnahmen in der Region und auch außerhalb der Region in ganz Bayern. Die Finanzierungsfrage ist aber nur eine Sache. Die enormen Mehrkosten rechtfertigen für mich nicht mehr den nur geringen wirtschaftlichen oder verkehrlichen Mehrwert dieses Projekts.

(Florian von Brunn (SPD): Sie kommen ja aus Nürnberg!)

Aufgrund der Kostensteigerungen sind nämlich die Planungen schon mehrmals geändert worden. Die Bahnhaltestellen Donnersbergerbrücke und Hackerbrücke wurden gestrichen. Jetzt fehlt es gerade noch, dass Sie auf die glorreiche Idee kommen, wegen der Kostensteigerungen auf den Bahnhaltepunkt am Hauptbahnhof zu verzichten. Das kann es doch nicht sein.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Durch den zweiten Tunnel werden keine neuen Gebiete erschlossen. Aufgrund der geringen Anzahl der Bahnhaltepunkte bringt er für viele Pendler keine Verbesserungen, sondern eher Verschlechterungen. Der ÖPNV in München braucht Verbesserungen. Das ist überhaupt keine Frage. Aber dann konzentrieren wir uns doch gemeinsam endlich einmal auf die zahlreichen Maßnahmen, die wir Stück für Stück sofort und in kurzer Zeit realisieren können und von denen in absehbarer Zeit jede einzelne Maßnahme für sich Nutzen erzielt.

Tatsache ist, dass es wegen der Gleisbelegungen am Ostbahnhof immer wieder zu Stauungen auf der Stammstrecke kommt. Ein weiteres Gleis für den S-Bahnbetrieb am Ostbahnhof wäre in kürzester Zeit zu realisieren. Es würde schon eine Entspannung bringen. Ebenso ließen sich bei den Zugabfertigungen Verbesserungen erzielen. Wir brauchen endlich weitere Züge, damit ganztägig Langzüge eingesetzt werden können. Deswegen brauchen wir ganz dringend eine Ausschreibung für zusätzliche Züge für den S-Bahnbetrieb in München.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Die Ursachen für die Verspätungen liegen doch im Wesentlichen bei den Engpässen auf den Außenästen, den eingleisigen Abschnitten und beim Mischbetrieb mit Fern-, Regional- und Güterverkehr. Die dort entstehenden Verspätungen werden dann in die Innenstadt hineingefahren. Ganz dringend müsste zum Beispiel der Westarm der S 4 ausgebaut werden. Das ist nur ein Beispiel für notwendige Maßnahmen.

Ebenso lassen die Maßnahmen aus dem von der Staatsregierung beschlossenen 13-Punkte-Sofortprogramm weiter auf sich warten. Warum denn? - Weil auch die finanziert werden müssen, und weil es auch dafür Planungskapazitäten braucht, die seit Jahren wegen der 2. Stammstrecke blockiert werden. Die Verlängerung der U 5 nach Pasing ist ein Projekt, das die Rathauskoalition aus CSU und SPD in München haben will und weiter vorantreibt und das auch von uns mitgetragen wird. Auch diese Maßnahme wird merkliche und deutliche Verbesserungen für die S-Bahn mit sich bringen.

Mit einem Teilausbau des Südrings stünde mittelfristig eine Alternative zur Verfügung, die wesentlich günstiger wäre als die zweite Röhre, die aber bisher nicht detailliert untersucht wurde. Würde man jetzt eine ernsthafte Wirtschaftlichkeitsberechnung machen und dabei die exorbitanten Kostensteigerungen, den massiven Nutzeneinbruch wegen der extrem langen Umsteigewege am Hauptbahnhof und die dringend notwendige Verlängerung der U 5 berücksichtigen, würde jetzt schon deutlich, dass der Nutzen-Kosten-Faktor deutlich unter eins liegt und dieses Projekt damit eigentlich nicht förderfähig ist.

Ja, wir brauchen eine Entscheidung. Die Entscheidung ist für uns klar. Wir müssen jetzt die Reißleine ziehen. Deswegen geht der Antrag der FREIEN WÄHLER nicht weit genug. Hier hätte ich mir mehr Mut erwartet. Wir werden uns zu diesem Antrag enthalten. Unser Appell an die SPD und die CSU lautet: Betriebsstörung auf der 2. Stammstrecke, in der 2. Röhre; bitte alle aussteigen. Machen Sie jetzt und sofort den Weg für Alternativlösungen frei!

(Beifall bei den GRÜNEN)

Dritter Vizepräsident Peter Meyer: Vielen Dank. Bleiben Sie bitte noch da. Der Herr Kollege von Brunn hat eine Zwischenbemerkung angemeldet.

Florian von Brunn (SPD): Lieber Herr Kollege Ganserer, wir sind uns ja darin einig, dass wir dringend eine Lösung für diesen sehr schnell wachsenden Großraum brauchen, um umweltfreundlichen Verkehr realisieren zu können. Ich würde jetzt aber gerne wissen, nachdem hier viele, die FREIEN WÄHLER und auch Sie von den GRÜNEN, immer wieder für den Südring eintreten, in welchem Zeithorizont wir nach Ihrer Meinung jetzt neu mit dem Planen anfangen können? Wann haben dann die Menschen, die in der Region darauf angewiesen sind, etwas vom Südring, wann konkret? Wie gehen Sie mit den Schwierigkeiten planungsrechtlicher Art, Enteignungen, Lärmschutz usw. um? - Ich möchte konkret hören, wie Sie damit umgehen wollen und wann wir dann - vor dem Sankt Nimmerleins-Tag - endlich die notwendigen Verbesserungen im S-Bahn-System haben werden.

(Zuruf von den GRÜNEN)

Markus Ganserer (GRÜNE): Die hättet ihr schon längst haben können! Wir haben eine ganze Reihe von Maßnahmen vorgeschlagen; jede für sich brächte sofort Verbesserungen.

(Florian von Brunn (SPD): Das ist aber keine Antwort für die Zukunft!)

Die 2. Stammstrecke wird, wenn sie denn überhaupt kommt, in den nächsten zehn Jahren überhaupt keine Verbesserung bringen, aber eine ganze Reihe anderer Maßnahmen, die wesentlich schneller zu realisieren wären, aufgrund der enormen Kosten blockieren. Deswegen kann die 2. Stammstrecke nicht die Antwort auf die Verkehrsprobleme im Großraum München sein.

(Zuruf des Abgeordneten Harald Güller (SPD) – Florian von Brunn (SPD): Das ist keine Antwort auf die Frage!)

Dritter Vizepräsident Peter Meyer: Danke schön, Kollege Ganserer. – Für die CSU-Fraktion hat sich Kollege Dr. Bernhard gemeldet. – Bitte sehr!

Dr. Otmar Bernhard (CSU): (Vom Redner nicht autorisiert) Herr Kollege Piazolo, Ihre Basta-Annäherung an Großprojekte – das machen wir einfach, geht sofort und so –

(Zuruf von den FREIEN WÄHLERN)

ist von einer wirklich schlimmen politischen Naivität gekennzeichnet. Die Vorwürfe, die Sie dauernd erheben, sind völlig falsch.

(Prof. Dr. Michael Piazolo (FREIE WÄHLER): Nach 20 Jahren! Das ist kein Basta nach 20 Jahren!)

Sie wissen genau, dass die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zur 3. Startbahn aussteht und in nächster Zeit erfolgen wird.

(Prof. Dr. Michael Piazolo (FREIE WÄHLER): Das kam doch nicht vorn mir! Das kam doch von Herrn - - !)

Dann freuen wir uns, wenn Sie hinter der 3. Startbahn stehen. - Das ist doch naiv. Zum Thema Energiewende: Nehmen Sie doch zur Kenntnis, dass in Bayern im Zuge der Energiewende zwei Kernkraftwerke abgeschaltet worden sind und dass im Koalitionsausschuss ein wunderbarer Beschluss gefasst worden ist, den Sie heute Morgen sicher kritisiert haben, der die Energiewende gemeinsam mit dem Kollegen Gabriel und der SPD voranbringen wird.

(Florian von Brunn (SPD): Herr Kollege, es geht um die Stammstrecke!)

Das ist doch naiv. Die 2. Stammstrecke ist auch für uns ein ganz wichtiges und zentrales ÖPNV-Projekt. Da sind wir uns alle völlig einig. Ich brauche jetzt nicht zu wiederholen, was dazu in Bezug auf das Einwohnerwachstum in der Region usw. schon gesagt worden ist. Deshalb brauchen wir einen weiträumigen Ausbau des ÖPNV. Aber wenn Sie fordern, da muss die Entscheidung im Jahr 2015 fallen, muss ich sagen:

(Prof. Dr. Michael Piazolo (FREIE WÄHLER): Sie haben das gesagt!)

Es kann keine Entscheidung fallen, wenn die Voraussetzungen, die Entscheidungsgrundlagen, nicht geklärt sind.

(Florian von Brunn (SPD): Wer ist dafür verantwortlich?)

Das macht doch gar keinen Sinn zu sagen, wir entscheiden heuer und wissen nicht – ich komme noch darauf –, wie die Finanzierung endgültig läuft. Deshalb hat die Staatsregierung etwas Vernünftiges gemacht: Sie hat einen Meilensteinplan mit zwei wesentlichen Punkten aufgestellt. Der eine Punkt ist die verlässliche Klärung der Kosten. Der zweite Punkt betrifft die Frage der Mitfinanzierung des Bundes,

(Florian von Brunn (SPD): Kein Meilenstein!)

weil wir bei einem solchen Projekt kein unkalkulierbares Risiko eingehen wollen. Allein die Diskrepanz zwischen der damaligen Plausibilitätsabschätzung und der jetzigen Kostenschätzung zeigt, dass man sehr sorgfältig vorgehen und abwarten muss, wie hoch die Kosten am Ende wirklich sein werden. Können wir das vom Freistaat her tragen? Trägt das der Bund mit? Wir haben im Freistaat zu berücksichtigen, dass es noch andere Projekte als die Stammstrecke in München gibt.

Wodurch ist die Situation entstanden, die Sie kritisieren und die zu der Folgerung führt, dass wir jetzt nicht entscheiden können? Der Planfeststellungsbeschluss auch für den Westen hat sich um ein Dreivierteljahr verzögert.

Dritter Vizepräsident Peter Meyer: Herr Kollege Dr. Bernhard, gestatten Sie eine Zwischenfrage?

Dr. Otmar Bernhard (CSU): (Vom Redner nicht autorisiert) - Ich bin gerne am Schluss dazu bereit, aber ich möchte das jetzt gerne zu Ende führen. – Herr Kollege, ist dafür die Staatsregierung verantwortlich? -

Das ist eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes. Da können wir drängen und drängen, aber wenn dort keine Entscheidung getroffen wird, müssen wir das hinnehmen. Wir wollen, dass die Kostenabschätzung aufgrund von Teilausschreibungen erfolgt, weil wir die Erfahrung gemacht haben, dass diese Schätzungen nicht sehr zuverlässig sind. Sie haben ausgeführt, wie sich die Zahlen im Laufe der Jahre entwickelt haben, wenn man halt schätzt; aber wenn man Ausschreibungen macht, weiß man zumindest für bestimmte Teilabschnitte, was es wirklich kostet. Dann kann man die Gesamtkosten abschätzen und hat eine völlig andere Grundlage für die Entscheidung am Ende, ob gebaut werden kann und soll. Im Übrigen: Der Freistaat Bayern hat seinen Finanzierungsanteil zur Verfügung gestellt, und der steht auch.

(Prof. Dr. Michael Piazolo (FREIE WÄHLER): Hört, hört!)

Aber wir können diesen Anteil nicht endlos erhöhen, sondern es kommt sehr darauf an, was der Bund macht.

(Prof. Dr. Michael Piazolo (FREIE WÄHLER): Wo ist die Grundlage?)

Jetzt komme ich zum Bund. Sie wissen, dass dieses Projekt aus dem GVFG-Topf finanziert werden muss. Sie wissen, dass der Inhalt des GVFG-Topfes

(Zuruf von der CSU: Immer weniger!)

für die Finanzierung der Stammstrecke nicht reichen wird. Das ist doch völlig klar. Damit steht der Bund vor der Entscheidung, diesen Topf für die Stammstrecke zusätzlich aufzufüllen oder nicht. Das ist eine sehr schwierige Operation, weil dann natürlich die anderen Bundesländer sagen: Wenn es eine solche zusätzliche Finanzierung gibt, wollen wir an der guten Sache beteiligt werden. Das ist sehr schwierig. Der Bundesverkehrsminister unterstützt dieses Projekt.

(Florian von Brunn (SPD): Davon merkt man aber nichts!)

Entscheidend wird aber sein, was der Bundesfinanzminister macht. Dessen Entscheidung haben wir bisher nicht. Wir können keinen Bau beschließen, solange wir nicht wissen, ob der Bund tatsächlich diese ziemlich große Summe aufbringt und zuschießt. Dann wäre klar, wie sich die Finanzierung zwischen Bund und Ländern, dem Teil, den die Bahn beiträgt, und dem Teil, den die Landeshauptstadt München beiträgt, verteilt. Das hängt auch damit zusammen, was mit dem Flughafendarlehen passiert. Diese Frage ist nicht endgültig geklärt: Fließt es in den Haushalt oder kann es separiert werden? - Das sind alles Dinge, die nicht sicher sind.

Dann haben wir das Problem – das wissen Sie auch -, dass das GVFG im Jahr 2019 ausläuft. Zwar gibt es den guten Willen aller Beteiligten – und ich halte das Programm für dringend notwendig -, dass dieses Programm weitergeführt wird; aber auch darüber gibt es keine Gewissheit. Es besteht die schwierige Situation, dass das im Zusammenhang mit den Bund-Länder-Finanzbeziehungen gesehen wird. Das ist alles nicht so einfach. Deshalb ist eine zeitliche Fixierung, so gern wir diese auch hätten – wir hätten auch sehr gerne endlich die Entscheidung darüber, was mit der 2. Stammstrecke passiert, da haben wir ja überhaupt keine Differenz -, in der Form, wie Sie das vorlegen, nicht sinnvoll. Wenn die GRÜNEN "Ausstieg jetzt" sagen, muss man sich vor Augen halten: Verkehrspolitisch ist das Harakiri.

(Beifall bei der CSU)

Wir planen dieses Projekt jetzt seit 15 Jahren und hoffen, dass wir es zu Ende bringen und finanzieren können. Und dann kommen Sie daher und sagen, jetzt steigen wir aus und fangen neu an. Das bedeutet, 10 oder 15 Jahre lang den Südring zu planen. Das ist doch verkehrspolitische Irrlichterei. Das kann auf keinen Fall sein.

Jetzt möchte ich noch eine Bemerkung zu der U 5 machen, die mir sehr am Herzen liegt, weil sie in meinem Stimmkreis liegt. Das ist ein ganz wichtiges Projekt, weil die U 5 mit dem Anschluss nach Pasing und möglicherweise später einmal nach Freiham ein wirklicher Bypass für diese Röhre ist und Verkehr aufnehmen kann, wenn es dort

Schwierigkeiten gibt. Deshalb ist es wichtig und es war auch in dem Kooperationsvertrag mit der SPD in München ein ganz wichtiger Punkt einschließlich des Willens der Landeshauptstadt München, dieses Projekt zu finanzieren unabhängig davon, ob der Nutzen-Kosten-Faktor erreicht wird, und unabhängig davon, ob das vom Freistaat gefördert werden kann, weil es ein wichtiges Verkehrsprojekt für München ist.Es ist ein vollständiger Bypass durch die ganze Stadt hindurch. Deshalb ist das Projekt sehr wichtig.

Wir alle würden gerne 2015 eine Entscheidung treffen. Wir würden auch gerne 2016 beginnen, wenn es geht; aber ich weiß nicht, wann die Ergebnisse der europaweiten Ausschreibung für diese Teilabschnitte vorliegen. Erst dann kann man sagen, was sie kosten werden. Ob es rechtlich möglich ist und ob es Klagen gibt, wissen wir heute noch nicht. – Auf die Mitfinanzierung des Bundes bin ich schon ausführlich eingegangen.

Die Staatsregierung und auch wir bemühen uns wirklich, dieses zentrale Verkehrsprojekt voranzubringen. Wir können aber nicht alleine darüber entscheiden und sind auf Entscheidungen von anderer Ebene, vor allem vonseiten des Bundes, angewiesen. Das treiben wir voran. Ich hoffe, dass wir dieses Projekt am Ende sozusagen auf die Schiene bringen und uns gemeinsam darüber freuen, wenn wir durch den Tunnel fahren können.

(Beifall bei der CSU)

Dritter Vizepräsident Peter Meyer: Herr Bernhard, bleiben Sie bitte noch am Rednerpult. Wir haben zwei Zwischenbemerkungen. Zunächst spricht Kollege von Brunn, dann Kollege Glauber. Herr von Brunn, bitte schön.

Florian von Brunn (SPD): Lieber Herr Kollege Bernhard, zuerst einmal vielen Dank, dass Sie auf die Verantwortung des Bundesverkehrsministers in dieser Sache hingewiesen haben. Darauf kommen wir bei passender Gelegenheit gerne zurück.

Ich möchte Sie als Münchner Abgeordneten fragen: Wollen Sie denn die 2. Stammstrecke? Wenn Sie sie wollen: Wann wollen Sie sie, wie lange können wir noch warten? Und wenn Sie sich irgendwann entscheiden, sie doch nicht zu wollen: Welche Alternativen sieht denn die CSU bzw. die Münchner CSU?

Dr. Otmar Bernhard (CSU): (Vom Redner nicht autorisiert) Sie haben ja die Diskussionen der letzten Jahre verfolgt. Die Münchner CSU, darunter auch die Münchner CSU-Abgeordneten, haben sich eindeutig hinter dieses Projekt gestellt. In diesem Zusammenhang kann man vieles diskutieren, und früher ist auch vieles diskutiert worden, etwa die Frage, ob der Südring besser ist oder nicht etc. Aber auch weil die Planung so weit fortgeschritten ist, haben wir als Münchner CSU vor Jahren gesagt: Jawohl, wir stehen hinter dem Projekt, und wir wollen es – das habe ich bereits gesagt – so schnell als möglich. Dazu muss die Finanzierungsentscheidung fallen. Das ist ganz zentral und wichtig. Wir stehen dahinter und bemühen uns. Ich habe das schon geschildert.

Dritter Vizepräsident Peter Meyer: Danke schön. – Jetzt folgt Kollege Glauber.

Thorsten Glauber (FREIE WÄHLER): Herr Kollege Bernhard, sagen Sie doch bitte uns im Hohen Haus - vielleicht kann auch der Verkehrsminister noch zur Aufhellung beitragen -: Wo liegt für die Staatsregierung bei diesem Projekt die Schmerzgrenze? - Die Planung liegt vor und sieht Bahnhöfe in 40 Metern Tiefe vor. Die tiefsten Bahnhöfe liegen 48 Meter unter der Erde. Ich als Architekt sage Ihnen: Um aus 40, 50 Meter Tiefe heraufzukommen, müssen Sie sehr aufwendige bauliche Anlagen errichten. Es ist doch schon hoch kompliziert, dieses Projekt anzugehen. Dann sagen Sie bitte dem Hohen Haus, bei welchen Kosten die Schmerzgrenze für die CSU, für die Staatsregierung liegt. Die Mehrkosten werden für Verkehrsprojekte in Bayern fehlen. Noch dazu werden Sie bei einer Nichtentscheidung und bei steigenden Kosten all die Projekte zur Ertüchtigung der Außenäste, die eine schnelle Verbesserung des Nahverkehrs rund um München ermöglichen könnten, weiterhin verzögern. Nennen Sie die Zahl, bei der

die Schmerzgrenze der Staatsregierung liegt, damit die bayerischen Bürger wissen, womit sie rechnen müssen.

Dr. Otmar Bernhard (CSU): (Vom Redner nicht autorisiert) Zur Beantwortung dieser Frage müsste ich den bayerischen Finanzminister hinzuziehen.

(Unruhe – Glocke des Präsidenten)

Wir können eine solche Entscheidung erst treffen und die Frage, wo die Schmerzgrenze liegt, erst dann klären, wenn die neue Zahl vorliegt und wir wissen, wie viel es kosten wird. Es ist doch klar: Dann kann man entscheiden, und dann muss natürlich auch die Frage der Balance von Verkehrsprojekten in Bayern entschieden werden. Ich habe das vorhin erwähnt. Diese Entscheidung müssen wir dann treffen. Ich kann aber heute nicht sagen: Die Schmerzgrenze liegt für Bayern bei einer Milliarde – wir waren jetzt knapp darunter -, oder sie liegt bei 1,1 Milliarden Euro oder wo auch immer. Das hängt letztendlich auch davon ab, was der Bund beisteuert. Ich kann Ihnen heute nicht sagen, wo die Schmerzgrenze ist; aber ich denke, dass unter diesen Rahmenbedingungen am Ende entschieden werden muss, ob wir das Projekt für so teuer halten, dass es im gesamtbayerischen Rahmen nicht mehr vertretbar wäre, oder ob das nicht der Fall ist. Das werden wir auch tun.

Dritter Vizepräsident Peter Meyer: Vielen Dank, Herr Kollege Dr. Bernhard. – Für die Staatsregierung hat jetzt Herr Staatsminister Herrmann das Wort. Bitte schön.

Staatsminister Joachim Herrmann (Innenministerium): Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Soweit ich es wahrnehme, sind sich jedenfalls die CSU-Fraktion, die SPD-Fraktion und die Staatsregierung weiterhin über die Bedeutung dieses Projekts einig. Wir sind uns insgesamt einig, dass die aktuell bestehende Stammstrecke völlig überlastet ist. Sie kann zwar da und dort noch ein bisschen technisch optimiert werden; aber es ist ganz offensichtlich, dass sie keine weiteren Zugkapazitäten verträgt. Allseitig wird für den Großraum München auch in den nächsten Jahren ein weiteres Arbeitsplatz- und Wohnbevölkerungswachstum prognostiziert. Gleichzeitig ist al-

lein schon aufgrund der Luftreinhaltewerte ganz eindeutig, dass ein Verkehrswachstum in der Landeshauptstadt München in den nächsten zehn Jahren nicht im motorisierten Individualverkehr stattfinden darf. Daher ist es völlig klar, dass wir für die Zukunft nicht nur Münchens, sondern des ganzen Großraums München und letztendlich ganz Südbayerns auf jeden Fall einen Ausbau, eine Verstärkung des öffentlichen Personennahverkehrs bzw. des Schienenpersonennahverkehrs brauchen und dass dafür ganz eindeutig – dazu stehe ich uneingeschränkt – diese 2. Stammstrecke das richtige Mittel ist. Darin sind wir uns auch mit der Landeshauptstadt München einig, meine Damen und Herren.

(Beifall bei der CSU)

Ich würde mir auch wünschen, dass es wesentlich schneller voranginge. Wir tun das Unsrige dazu; aber ich habe keine Weisungsbefugnis gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt. Aus guten Gründen sind Planfeststellungsbehörden unabhängig. Ich kann auch nicht persönlich darüber befinden, mit wie viel Personal sie ausgestattet sind und dergleichen mehr. Ich selbst habe vom Eisenbahn-Bundesamt im Oktober letzten Jahres die Ankündigung bekommen: Spätestens im März wird es den zweiten Planfeststellungsbeschluss geben. Damit hat es bis Juni gedauert. Ich kann hier nichts dazu tun. Ich kann nur bei jeder Gelegenheit bitten, fordern, auffordern usw.

Aber immerhin haben wir schon seit letztem Jahr einen ersten Planfeststellungsbeschluss. Insofern liegen Sie, lieber Kollege Piazolo, mit Ihrem Gerede ziemlich daneben. Dieser Planfeststellungsbeschluss ist inzwischen auch rechtskräftig. Keinerlei Klage oder Sonstiges ist dagegen anhängig.

Wir haben jetzt seit ein paar Wochen den zweiten Planfeststellungsbeschluss vorliegen. Das ist schon mal etwas. Da werden wir mal sehen. Ich höre nur, dass noch geeignete Kläger gesucht werden, beispielsweise Besitzer von Grundstücken, die in der Nähe liegen. Es gibt nämlich Kollegen, die das ganze Vorhaben torpedieren wollen. Ich hoffe, dass auch der zweite Planfeststellungsbeschluss rechtskräftig wird.

Dann fehlt noch ein dritter Planfeststellungsbeschluss. Ich spekuliere jetzt nicht darauf, wann er kommt; ich hoffe, dass er so schnell wie möglich kommt. Es verhält sich doch nicht so, dass hier nichts voranginge, sondern wir nähern uns in der Tat Schritt für Schritt der Realisierung dieses Projekts.

Natürlich geht es auch darum, dass wir Klarheit über die Kosten schaffen. Noch in der letzten Legislaturperiode wurde von der Staatsregierung mit der Landeshauptstadt und dem Bundesverkehrsministerium eine Rahmenvereinbarung über die Kosten getroffen. Wohlgemerkt: Seitdem ich im Amt bin, habe ich zu diesem Thema keinerlei weitere Zahlen in die Welt gesetzt. Ich habe von Anfang an überhaupt keinen Sinn darin gesehen, jedes halbe Jahr oder Vierteljahr neue Wasserstandsmeldungen in die Welt zu setzen. Es würde die Menschen doch nicht in irgendeiner Weise beruhigen, wenn ich jedes Vierteljahr zum Beispiel verkünde, was die Bahn oder sonst jemand meint. Seriös können Kosten erst abgeschätzt werden, wenn Planfeststellungsbeschlüsse mit allen Auflagen, wie der Bau abzuwickeln ist, welche Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen sind usw., auf dem Tisch liegen.

Deshalb haben wir vereinbart, dass die Bahn die ersten europaweiten Ausschreibungen durchführt, nachdem sie den Planfeststellungsbeschluss ausgewertet hat. Das ist die eigentliche Plausibilitätskontrolle: Stimmen dann im Ergebnis der Ausschreibung die Angaben des kostengünstigsten Bieters und das wirtschaftlichste Angebot mit den bisherigen Kostenprognosen der Bahn überein, passt das so, oder ergibt es sich, dass es weit mehr kostet – das hat es ja schon bei anderen Baumaßnahmen gegeben -, oder gibt es sogar ein Angebot, bei dem die Kosten 3 % unter der bisherigen Schätzung liegen? – Im Bau ist es eben so. Erst wenn ich die konkreten Angebote vorliegen habe, kann ich eine vernünftige Schätzung vornehmen.

Ich kann gut verstehen, dass alle sich einen schnelleren Fortschritt wünschen. Letzte Woche habe ich mit OB Reiter darüber telefoniert.Ich kann es aber nicht erzwingen. Wir entscheiden, so schnell es irgendwie geht, in dem Rahmen, der von anderen gesetzt wird. Schneller als uns das Eisenbahn-Bundesamt die Beschlüsse auf den Tisch

legt, können wir nicht vorangehen. Ihr Antrag ist schon – Entschuldigung – grober Unfug. Ich bitte die FREIEN WÄHLER und Kollegen der SPD um Verständnis; das hat so wirklich keinen Sinn. Ich verstehe, dass auch Sie sich hier gerne positionieren wollen. Bevor ich die endgültige Gesamtgenehmigung auf dem Tisch habe, kann ich doch nicht sagen: Ich beschließe, auf jeden Fall zu bauen; ich weiß zwar noch nicht endgültig, was es kostet, ich habe noch nicht einmal die endgültige Genehmigung, aber ich beschließe, ich werde auf jeden Fall bauen. – Wo haben wir denn so etwas schon einmal gemacht? Ich sage Ihnen: So etwas wie den Flughafen in Berlin bauen wir hier nicht.

(Beifall bei der CSU)

Erst gibt es eine seriöse Genehmigung, dann gibt es eine seriöse Kostenschätzung, dann wird das umgesetzt. So bauen wir überall in Bayern, und wir bauen viele, auch komplizierte Projekte. Auch die Landeshauptstadt kann das.

Weil gerade das Thema Verlängerung der U 5 angesprochen worden ist, will ich zu den Kosten noch auf etwas hinweisen. Die gleiche große Tageszeitung, die diese 3,1 Milliarden in die Welt gesetzt hat - - Ich habe übrigens am Montag zu den Kosten gar nichts gesagt.

(Zuruf des Abgeordneten Dr. Christian Magerl (GRÜNE))

– Nein, nein. Das unterstellen Sie hier so nebenbei in Ihren Aussagen, entweder weil Sie die Zeitung nicht richtig gelesen haben oder weil Sie bewusst falsche Nachrichten produzieren wollen.

(Dr. Christian Magerl (GRÜNE): Dann dementieren Sie sie!)

– Ich habe das nicht gesagt. Es bleibt dabei, was ich gerade gesagt habe. Ich äußere mich in der jetzigen Situation nicht zu dem Kostenstand. Selbst Herr Kefer von der Deutschen Bahn hat gesagt, die 3,1 Milliarden sehe er nicht. Die stehen im Moment nur aufgrund der Meldung einer großen Tageszeitung im Raum. Ich habe auch keiner-

lei Grundlagen, sie zu dementieren. Ich will Ihnen nur deutlich sagen, auf welcher Grundlage Sie hier Diskussionen führen.

(Beifall bei der CSU)

Herr Kefer hat ausdrücklich gesagt, er sehe die 3,1 Milliarden nicht. Ich habe nichts dazu gesagt. Ich kann die Zahl hier auch nicht dementieren, weil ich dafür im Moment keine Grundlagen habe. Ich bin aber sehr dafür, über solche Dinge seriös zu reden. Dazu gehört die Reihenfolge: eins nach dem anderen.

Was richtig ist, das will ich deutlich machen: Wir haben in dem Komplex der 2. Stammstrecke mehrere Projekte inklusive der Finanzierung. Die Verfahren laufen parallel, sie sind zum Teil schon angelaufen: Das zweite Gleis im Bereich Sankt Koloman, der zusätzliche S-Bahn-Bahnsteig Markt Schwaben, die Erhöhung der Geschwindigkeit auf 140 km/h auf der S 8, die Linienzugbeeinflussung westlich von Pasing, der Ausbau der Abzweigstelle Westkreuz, der Neubau des Wendegleises Weßling und das zweite Gleis Seefeld-Hechendorf – Steinebach. Das alles ist Teil des Gesamtkomplexes 2. Stammstrecke. Keiner kann hier fragen: Wo bleibt das? Das ist Teil dieses Gesamtprojekts. Die Bahn sagt natürlich, jede Einzelmaßnahme hat nur dann Sinn, wenn auch die 2. Stammstrecke kommt. Solange nicht mehr Züge durch den Tunnel geschickt werden können, hat es auch keinen Sinn, sonst irgendetwas zu machen.

Die anderen Dinge bringen wir gleichwohl derweilen voran. Im Dezember ist die Elektrifizierung der Strecke Dachau – Altomünster in Betrieb gegangen. Das funktioniert hervorragend. Das ist eine echte Verbesserung für den Landkreis Dachau. Im Moment befindet sich die Neufahrner Kurve im Bau. Die Fertigstellung wird aller Voraussicht nach 2018 sein. Das ist eine ganz wichtige Maßnahme, um den Flughafen von Osten her besser erreichbar zu machen. Wir sind bei anderen Projekten mit der Landeshauptstadt gut unterwegs. Ich nenne zum Beispiel den Ausbau zwischen Daglfing und Johanneskirchen. Die Landeshauptstadt will den viergleisigen Ausbau unter die Erde

bringen und die Mehrkosten finanzieren. Es ist ein kompliziertes Projekt, aber es geht gut voran.

Bei der Gelegenheit sage ich in Richtung der GRÜNEN: Ich kann die Position der Landeshauptstadt München bei diesem Thema Daglfing – Johanneskirchen gut nachvollziehen. Das Gebiet ist eine der wichtigsten Erweiterungsflächen für die Siedlungsentwicklung der Landeshauptstadt München in den nächsten Jahren. Die Landeshauptstadt München hat gar nicht mehr so viele weitere Entwicklungsflächen. Deswegen ist es optimal, die Gleise unter die Erde zu bringen, um oberirdisch sehr gute Wohnqualität für die Menschen zu schaffen.

Sie reden hingegen allen Ernstes immer noch vom Südring in einem Baustil wie vor 100 Jahren, wie man das von der Hamburger und der Berliner S-Bahn kennt. Auf dem Südring verlaufen die Gleise über weite Strecken auf der Höhe des ersten oder zweiten Wohngeschosses. Das geht nicht auf den vorhandenen Gleisen. Die Gleise müssen um ein Gleis oder um zwei Gleise erweitert werden. Sie meinen, das sei die bessere Alternative für Münchens Bürger, eine Strecke auszubauen, auf der die Züge in Höhe des ersten bzw. zweiten Obergeschosses der Häuser vorbeifahren, mitten durch die Wohngebiete. Das ist Ihr Konzept von den GRÜNEN, meine Damen und Herren. Das ist von vorgestern. Damit können wir doch nicht die Zukunft gestalten,

(Beifall bei der CSU)

solange Sie mir hier keine bessere Alternative anbieten als den Südring. Der Südring soll genutzt werden, und darum gehört zu den Projekten, an denen wir mit der Landeshauptstadt arbeiten, auch der Umsteigepunkt Poccistraße. Ich bin dafür, und das bringen wir voran. Das wird jetzt in die Planungen der Bahn integriert. Man wird das verbinden; den Bahnübergang, die Brücke über die Lindwurmstraße muss man sowieso erneuern. In dem Zusammenhang wird das zusammengepackt.

(Florian von Brunn (SPD): In welchem Jahr?)

– Das kann ich Ihnen heute noch nicht verbindlich sagen. Ich will das aber voranbringen.

Die Meinung, der Südring von vor 100 Jahren sei die Lösung für dieses riesige Kapazitätsproblem, ist von vorgestern. Das ist keine Alternative, lieber Herr Kollege Ganserer.

Wir wollen diese neue Strecke, die in der Tat auch eine neue Qualität bieten wird; denn weniger Haltestellen bedeuten, dass diese neue Strecke zwischen Pasing und dem Ostbahnhof wesentlich schneller durchfahren wird. Sie wird sich zum Beispiel auch für Regionalzüge eignen, sie wird sich auch – ich sage das als theoretisches Beispiel – für einen Flughafenexpress von Augsburg über München zum Flughafen eignen usw. Wir können dann in Zukunft auch schnellere Züge durchschicken. Wir können insgesamt bessere Angebote schaffen. Wir brauchen insgesamt wesentlich mehr Kapazität.

Meine Damen und Herren, das ist die Vorgehensweise: seriös weiterplanen, dann die Kosten auf den Tisch legen. Wenn wir so weit sind, werden wir das dem Hohen Haus selbstverständlich unterbreiten. Dieses Thema wird dann natürlich auch den Deutschen Bundestag und die Landeshauptstadt München beschäftigen. Wenn wir seriöse Schätzungen haben, werden wir in die konkreten Verhandlungen gehen. Ich werde sie so früh wie möglich führen. Ich hätte nichts dagegen, wenn es ein bisschen schneller ginge. Auf dieser Grundlage können wir dann vernünftig entscheiden.

Wir stehen dazu: Dieses Projekt ist von entscheidender Bedeutung. Wir haben über die Jahre hinweg einen gigantischen Erfolg. 800.000 von 1,2 Millionen Passagieren täglich im Schienenpersonennahverkehr in Bayern sind in der S-Bahn-Region München unterwegs, also zwei Drittel aller Fahrgäste im Schienenpersonennahverkehr ganz Bayerns. Das zeigt: Wir müssen nicht schauen, ob noch jemand auf den ÖPNV umsteigt, sondern die Fahrgäste sind schon vorhanden. In den nächsten Jahren werden es noch mehr werden, wenn unser Angebot noch besser wird. Deshalb ist dieses

Projekt richtig und wichtig, und deshalb werden wir weiter daran arbeiten. Wir werden schauen, dass das so schnell wie möglich geht. Aber das wird seriös gemacht. Die Kosten müssen ehrlich auf den Tisch gelegt werden, damit die bayerischen Steuerzahler wissen, woran sie sind. Dafür stehe ich, und auf dieser Basis werde ich mich weiter dafür einsetzen.

(Beifall bei der CSU)

Dritter Vizepräsident Peter Meyer: Moment, Herr Staatsminister. Es sind noch drei Zwischenbemerkungen angemeldet: Dr. Kränzlein, Herr Kollege Ganserer und Kollege Piazolo. – Herr Kollege Dr. Kränzlein, bitte schön.

Dr. Herbert Kränzlein (SPD): Herr Minister, Ihnen ist doch bekannt, dass viele Projekte angekündigt werden, ohne dass die Finanzierung steht. Nehmen Sie das Zentralklinikum Augsburg – da fährt der Ministerpräsident hin und sagt, das wird gebaut. Nehmen Sie den Konzertsaal für München – den kündigt er an und weiß nicht, wie viel das später kosten wird. Übrigens wurde auch der Flughafen MUC 2 so in die Welt gesetzt und dann gebaut; irgendwann zwischendrin wurde die Finanzierung gemacht.

Auch Ihr Weg führt nicht direkt zum Erfolg. Wenn Sie sagen, Sie wollen eine Ausschreibung für den ersten Bauabschnitt machen, um die Kosten seriös zu ermitteln, dann müssen Sie danach springen. Wenn Sie aber springen, wissen Sie wahrscheinlich überhaupt noch nicht, was beim dritten Bauabschnitt passieren wird. Das heißt, es kommt der Punkt, an dem Sie Ihr Herz in die Hand nehmen und springen müssen.Das Thema ist wichtig genug, dass wir springen. Ich hoffe, Sie machen es. Beim Kollegen Huber ist der Eindruck entstanden, als würde bei der CSU-Fraktion das Flattern beginnen.

(Florian von Brunn (SPD): Niederbayern braucht auch eine S-Bahn!)

Vielleicht sind Sie sich gar nicht mehr sicher, dass Ihre Fraktion mitmacht. Das ist die Sorge der SPD. Deshalb hätten wir gern neben dem klaren Bekenntnis zum Tunnel

auch das Bekenntnis, dass Sie nach der ersten Ausschreibung verhandeln und die Finanzierung auf die Beine stellen, auch wenn zu dem Zeitpunkt, den Sie nennen, die endgültige Finanzierung noch nicht aufgestellt werden kann. Das geht gar nicht.

(Beifall bei der SPD)

Staatsminister Joachim Herrmann (Innenministerium): Herr Kollege, ich denke, ich habe doch gerade sehr klar und deutlich gesagt, was ich vorhabe.

(Reinhold Bocklet (CSU): Er glaubt es nicht!)

Ich möchte gerne gemeinsam mit Ihnen springen, Herr Kollege. Aber im allerletzten Halbsatz haben Sie gerade die Erwartung ausgedrückt, dass ich springen soll, ohne dass ich seriöse Zahlen habe; so ähnlich haben Sie es ja formuliert. Da muss ich Ihnen leider sagen, dass ich ohne seriöse Zahlen nicht zum Springen bereit bin. Lassen Sie uns gemeinsam springen, wenn wir seriöse Zahlen haben! Das tut auch der SPD ganz gut.

(Beifall bei der CSU)

Dritter Vizepräsident Peter Meyer: Vielen Dank. – Kollege Ganserer, bitte.

Markus Ganserer (GRÜNE): Sehr geehrter Herr Staatsminister, Sie lassen, um den möglichen Nutzen und Mehrwert der zweiten Röhre aufzuhübschen, immer wieder gerne Regionalgeisterzüge durchfahren. Ist Ihnen bekannt, dass es im Planfeststellungsbeschluss heißt: Eine Nutzung durch Regionalzüge ist jedoch nicht vorgesehen, da dies mit erheblichen finanziellen und technischen Schwierigkeiten sowie Mehraufwand verbunden ist? Welche Regionalzüge sollen denn dann bitte schön durchfahren? Welcher Mehraufwand wäre damit verbunden, wer soll diesen Mehraufwand zahlen, und wie sollen denn, wenn das überhaupt in 10 oder 15 Jahren realisiert wird, die Bahnsteige trotz der unterschiedlichen Einstiegshöhen bei Regionalzügen und S-Bahn-Zügen so gestaltet werden können, dass ein barrierefreier Zugang möglich ist?

Das kann doch nicht unser Ziel sein, und es ist auch überhaupt nicht möglich und vorgesehen, dass Regionalzüge durchfahren.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Staatsminister Joachim Herrmann (Innenministerium): Lieber Herr Kollege Ganserer, ich empfehle Ihnen: Schauen Sie sich einmal den neuen Tunnel in Leipzig an; ich weiß nicht, ob Sie dort schon waren. Dort hat die Bahn zusammen mit dem Land Sachsen einen Tunnel gebaut – er ist erst im letzten Jahr eröffnet worden –, durch den auf den gleichen Gleisen und mit dem gleichen Bahnsteig ICE-Züge und S-Bahn-Züge fahren. Der Bahnsteig ist immer der gleiche – anders kann es auch nicht sein –; aber die S-Bahn-Züge sind in Leipzig so konstruiert, dass sie auch an Bahnsteigen unterschiedlicher Höhe barrierefrei benutzt werden können. So etwas gibt es sogar schon. Stellen Sie sich das vor! Lieber Herr Ganserer, das können Sie sich anschauen.

Wir bauen nicht Bahnsteige mit variablen Höhen; aber Fahrzeuge mit variablen Einstiegshöhen gibt es heute schon. Ich stelle das nur als ein Beispiel in den Raum. Das ist auch eine Frage, die wir heute noch nicht entscheiden müssen. Den Tunnel bauen wir so, wie es im Planfeststellungsbeschluss steht. Aber Sie werden sehen, es gibt durchaus einen gewissen Spielraum bezüglich der Frage, welche Züge später in diesem Tunnel fahren.

(Reinhold Bocklet (CSU): Sehr richtig!)

Dritter Vizepräsident Peter Meyer: Herr Dr. Piazolo.

Prof. Dr. Michael Piazolo (FREIE WÄHLER): Sehr geehrter Herr Staatsminister, Herr Ganserer hat recht. Genau so steht es im Planfeststellungsbeschluss. Das heißt, Sie müssten, wenn Sie das vorhaben, was in Leipzig geschieht, den Planfeststellungsbeschluss ändern, es sei denn, Sie sagen: Was kümmert mich der Planfeststellungsbeschluss, wir bauen so, wie wir lustig sind.

Staatsminister Joachim Herrmann (Innenministerium): Nein.

Prof. Dr. Michael Piazolo (FREIE WÄHLER): Ich habe noch zwei andere Bemerkungen und auch eine ganz konkrete Frage: Wie viele S-Bahnen – um diese geht es jetzt besonders – wollen Sie nach den jetzigen Planungen zusätzlich zur jetzigen Zahl – ich glaube, im Moment sind es 33 – pro Stunde durch die beiden Röhren schicken?

Die letzte Frage. Sie sagen: Erst einmal möchte ich seriöse Zahlen – dagegen ist nichts zu sagen –, dann entscheide ich. Nun gibt es zwei Möglichkeiten. Entweder sagen Sie: Die Beträge, die mir vorliegen, kann ich finanzieren, und dann mache ich es. Das ist die Entscheidung, von der Sie immer ausgehen. Es kann aber auch sein, dass die Zahlen so groß sind – Herr Huber hat es angedeutet –, dass Sie sagen: Ich kann es nicht finanzieren, ich kann es nicht machen. Deshalb frage ich Sie, was Sie dann tun, wenn das der Fall sein sollte. Wollen Sie erst dann entscheiden, oder wäre es denn nicht sinnvoller, sich jetzt schon Gedanken zu diesem Fall B zu machen?

Staatsminister Joachim Herrmann (Innenministerium): Lieber Herr Kollege Piazolo, es ist zwar nie verkehrt, immer Alternativen im Blick zu haben; aber zunächst einmal konzentriere ich mich auf das, was bisher offensichtlich von einer großen Mehrheit für richtig gehalten wird. Es gibt und gab dazu in der Vergangenheit im Bayerischen Landtag eine klare Mehrheit, die gesagt hat: Wir wollen das so. Im Stadtrat der Landeshauptstadt München gibt es auch eine klare Mehrheit, die sagt: Wir wollen das so. Solange ich den Auftrag des Parlaments habe, komme ich ihm nach. Da muss ich nicht schon wieder Alternativen auf den Tisch legen: Was mache ich, wenn nicht? Vielmehr erfülle ich den Auftrag des Parlaments und habe keinerlei Anlass, davon abzuweichen, zumal die bisherigen Planfeststellungsbeschlüsse sagen: Es geht.

Der dritte Planfeststellungsbeschluss fehlt noch. Aber das bisherige Genehmigungsverfahren hat noch nicht aufgezeigt, dass alles unmöglich ist. Jetzt ist der zweite Planfeststellungsbeschluss auf dem Tisch, der sagt: Es geht, ist zulässig, entspricht den Baunormen in Deutschland usw. Es heißt doch nicht: Es geht nicht. Natürlich müssen wir uns mit den Kosten befassen.

Lieber Herr Kollege Piazolo – Sie haben mit rhetorischer Gewandtheit, die Ihnen ja eigen ist, nur darum herumgeredet –, von Ihnen würde ich gerne einmal hören, was Sie eigentlich wollen. Sie sagen nur: Es muss schneller entschieden werden.

(Beifall bei der CSU und der SPD)

Aber von Ihnen ist keine einzige Aussage gekommen, was Sie eigentlich wollen. Sie meinen entsprechend der Sitzordnung hier, sich irgendwie zwischen den einen und den anderen durcheiern zu können, ohne sich festzulegen. Sie sagen mir: Es muss schneller gehen. Gleichzeitig beantragen die FREIEN WÄHLER im Münchner Stadtrat, jetzt müsse endlich aus der Tunnel-Geschichte ausgestiegen werden. Das ist die Glaubwürdigkeit der FREIEN WÄHLER in diesem Bereich. Da kann ich nur lachen.

(Beifall bei der CSU)

Dritter Vizepräsident Peter Meyer: Vielen Dank, Herr Staatsminister. Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor. Damit ist die Aussprache geschlossen. Wir kommen zur Abstimmung. Dazu werden die Anträge wieder getrennt.

Zunächst stimmen wir in einfacher Form über den Antrag der FREIEN WÄHLER – das ist der Dringlichkeitsantrag auf Drucksache 17/7359 – ab. Wer diesem Antrag seine Zustimmung geben will, den bitte ich um das Handzeichen. – Das sind die Fraktionen der SPD und der FREIEN WÄHLER. Gegenstimmen bitte. – Das ist die CSU-Fraktion. Enthaltungen? – Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Damit ist der Antrag abgelehnt.

Wir kommen jetzt zur namentlichen Abstimmung über den Dringlichkeitsantrag der SPD-Fraktion auf Drucksache 17/7378. Die Urnen stehen bereit. Sind Sie mit drei Minuten einverstanden? – Dann eröffne ich die Abstimmung.

(Namentliche Abstimmung von 19.08 bis 19.11 Uhr)

Meine Damen und Herren, ich schließe die Abstimmung.

Wir kommen zur namentlichen Abstimmung über den Dringlichkeitsantrag auf Drucksache 17/7379; das ist der Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Ich eröffne die Abstimmung. Drei Minuten!

(Namentliche Abstimmung von 19.12 bis 19.15 Uhr)

Meine Damen und Herren, ich schließe die Abstimmung. Ich bitte, die Plätze wieder einzunehmen, damit wir mit der nächsten Runde der Dringlichkeitsanträge weitermachen können.

(Unruhe)

Meine Damen und Herren, wir haben durch die Begrenzung der beiden namentlichen Abstimmungen auf je drei Minuten viel Zeit eingespart. Jetzt nehmen Sie bitte zügig die Plätze ein!

(Unruhe – Glocke des Präsidenten)

(...)

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Zunächst zum Ergebnis der namentlichen Abstimmung zum Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Rinderspacher, Roos, Dr. Kränzlein und anderer und Fraktion (SPD) betreffend "Keine weiteren Verzögerungen bei der 2. Stammstrecke" auf der Drucksache 17/7378. Mit Ja haben 32, mit Nein 103 Kolleginnen und Kollegen gestimmt. Damit ist dieser Dringlichkeitsantrag abgelehnt.

(Abstimmungsliste siehe Anlage 8)

Ich gebe jetzt das Ergebnis der namentlichen Abstimmung zum Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Bause, Hartmann, Ganserer und anderer und Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) betreffend "Sofortiger Ausstieg aus dem Projekt 2. S-Bahn-Tunnel München, Alternativen sofort angehen!" auf der Drucksache 17/7379 bekannt.

Mit Ja haben 12, mit Nein 116 Kolleginnen und Kollegen gestimmt. Es gab keine Stimmenthaltungen. Damit ist auch dieser Dringlichkeitsantrag abgelehnt.

(Abstimmungsliste siehe Anlage 9)

Abstimmungsliste

zur namentlichen Abstimmung am 08.07.2015 zum Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Markus Rinderspacher, Bernhard Roos, Dr. Herbert Kränzlein u. a. und Fraktion SPD; Keine weiteren Verzögerungen bei der 2. Stammstrecke (Drucksache 17/7378)

Name	Ja	Nein	Enthalte mich
Adelt Klaus			
Aigner Ilse			
Aiwanger Hubert			
Arnold Horst	X		
Aures Inge	X		
Bachhuber Martin			
Prof. (Univ. Lima) Dr. **Bauer** Peter		X	
Bauer Volker		X	
Baumgärtner Jürgen		X	
Prof. Dr. **Bausback** Winfried			
Bause Margarete			
Beißwenger Eric		X	
Dr. **Bernhard** Otmar		X	
Biedefeld Susann	X		
Blume Markus		X	
Bocklet Reinhold		X	
Brannekämper Robert		X	
Brendel-Fischer Gudrun		X	
Brückner Michael		X	
von **Brunn** Florian	X		
Brunner Helmut			
Celina Kerstin		X	
Dettenhöfer Petra			
Dorow Alex		X	
Dünkel Norbert		X	
Dr. **Dürr** Sepp			
Eck Gerhard		X	
Dr. **Eiling-Hütig** Ute		X	
Eisenreich Georg		X	
Fackler Wolfgang		X	
Dr. **Fahn** Hans Jürgen			
Fehlner Martina			
Felbinger Günther		X	
Flierl Alexander		X	
Dr. **Förster** Linus			
Freller Karl		X	
Füracker Albert		X	
Ganserer Markus		X	
Prof. Dr. **Gantzer** Peter Paul	X		

Name	Ja	Nein	Enthalte mich
Gehring Thomas		X	
Gerlach Judith		X	
Gibis Max		X	
Glauber Thorsten		X	
Dr. **Goppel** Thomas		X	
Gote Ulrike		X	
Gottstein Eva			
Güll Martin	X		
Güller Harald	X		
Guttenberger Petra		X	
Haderthauer Christine		X	
Häusler Johann			
Halbleib Volkmar			
Hanisch Joachim		X	
Hartmann Ludwig		X	
Heckner Ingrid		X	
Heike Jürgen W.		X	
Herold Hans		X	
Dr. **Herrmann** Florian		X	
Herrmann Joachim		X	
Dr. **Herz** Leopold		X	
Hiersemann Alexandra	X		
Hintersberger Johannes		X	
Hofmann Michael		X	
Holetschek Klaus		X	
Dr. **Hopp** Gerhard		X	
Huber Erwin		X	
Dr. **Huber** Marcel			
Dr. **Huber** Martin		X	
Huber Thomas		X	
Dr. **Hünnerkopf** Otto		X	
Huml Melanie			
Imhof Hermann		X	
Jörg Oliver		X	
Kamm Christine			
Kaniber Michaela		X	
Karl Annette			
Kirchner Sandro		X	
Knoblauch Günther			
König Alexander		X	
Kohnen Natascha	X		

Name	Ja	Nein	Enthalte mich
Kränzle Bernd		X	
Dr. **Kränzlein** Herbert	X		
Kraus Nikolaus	X		
Kreitmair Anton		X	
Kreuzer Thomas			
Kühn Harald		X	
Ländner Manfred		X	
Lederer Otto		X	
Leiner Ulrich		X	
Freiherr von **Lerchenfeld** Ludwig		X	
Lorenz Andreas		X	
Lotte Andreas	X		
Dr. **Magerl** Christian		X	
Dr. **Merk** Beate			
Meyer Peter		X	
Mistol Jürgen			
Müller Emilia			
Müller Ruth	X		
Mütze Thomas			
Muthmann Alexander		X	
Neumeyer Martin		X	
Nussel Walter		X	
Osgyan Verena		X	
Petersen Kathi	X		
Pfaffmann Hans-Ulrich			
Prof. Dr. **Piazolo** Michael		X	
Pohl Bernhard			
Pschierer Franz Josef		X	
Dr. **Rabenstein** Christoph	X		
Radlmeier Helmut			
Rauscher Doris	X		
Dr. **Reichhart** Hans		X	
Reiß Tobias		X	
Dr. **Rieger** Franz		X	
Rinderspacher Markus			
Ritt Hans		X	
Ritter Florian	X		
Roos Bernhard	X		
Rosenthal Georg	X		
Rotter Eberhard			
Rudrof Heinrich		X	
Rüth Berthold		X	
Sauter Alfred		X	
Scharf Ulrike		X	
Scheuenstuhl Harry	X		
Schindler Franz	X		
Schmidt Gabi		X	
Schmitt-Bussinger Helga	X		
Schöffel Martin		X	
Schorer Angelika		X	

Name	Ja	Nein	Enthalte mich
Schorer-Dremel Tanja		X	
Schreyer-Stäblein Kerstin		X	
Schulze Katharina		X	
Schuster Stefan	X		
Schwab Thorsten		X	
Dr. **Schwartz** Harald			
Seehofer Horst			
Seidenath Bernhard		X	
Sem Reserl		X	
Sengl Gisela		X	
Sibler Bernd			
Dr. **Söder** Markus			
Sonnenholzner Kathrin	X		
Dr. **Spaenle** Ludwig			
Stachowitz Diana	X		
Stamm Barbara		X	
Stamm Claudia			
Steinberger Rosi		X	
Steiner Klaus			
Stierstorfer Sylvia		X	
Stöttner Klaus		X	
Straub Karl		X	
Streibl Florian	X		
Strobl Reinhold	X		
Ströbel Jürgen		X	
Dr. **Strohmayr** Simone	X		
Stümpfig Martin		X	
Tasdelen Arif	X		
Taubeneder Walter		X	
Tomaschko Peter		X	
Trautner Carolina		X	
Unterländer Joachim		X	
Dr. **Vetter** Karl			
Vogel Steffen		X	
Waldmann Ruth	X		
Prof. Dr. **Waschler** Gerhard		X	
Weidenbusch Ernst			
Weikert Angelika			
Dr. **Wengert** Paul			
Werner-Muggendorfer Johanna			
Westphal Manuel		X	
Widmann Jutta			
Wild Margit	X		
Winter Georg		X	
Winter Peter		X	
Wittmann Mechthilde			
Woerlein Herbert	X		
Zacharias Isabell			
Zellmeier Josef		X	
Zierer Benno		X	
Gesamtsumme	32	103	0

Abstimmungsliste

zur namentlichen Abstimmung am 08.07.2015 zum Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Margarete Bause, Ludwig Hartmann, Markus Ganserer u. a. und Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN; Sofortiger Ausstieg aus dem Projekt 2. S-Bahn Tunnel München, Alternativen sofort angehen! (Drucksache 17/7379)

Name	Ja	Nein	Enthalte mich
Adelt Klaus			
Aigner Ilse			
Aiwanger Hubert			
Arnold Horst		X	
Aures Inge		X	
Bachhuber Martin			
Prof. (Univ. Lima) Dr. **Bauer** Peter		X	
Bauer Volker		X	
Baumgärtner Jürgen		X	
Prof. Dr. **Bausback** Winfried			
Bause Margarete			
Beißwenger Eric		X	
Dr. **Bernhard** Otmar		X	
Biedefeld Susann		X	
Blume Markus		X	
Bocklet Reinhold		X	
Brannekämper Robert		X	
Brendel-Fischer Gudrun		X	
Brückner Michael		X	
von **Brunn** Florian		X	
Brunner Helmut			
Celina Kerstin			
Dettenhöfer Petra			
Dorow Alex		X	
Dünkel Norbert		X	
Dr. **Dürr** Sepp			
Eck Gerhard		X	
Dr. **Eiling-Hütig** Ute		X	
Eisenreich Georg		X	
Fackler Wolfgang		X	
Dr. **Fahn** Hans Jürgen			
Fehlner Martina			
Felbinger Günther		X	
Flierl Alexander		X	
Dr. **Förster** Linus			
Freller Karl		X	
Füracker Albert		X	
Ganserer Markus	X		
Prof. Dr. **Gantzer** Peter Paul		X	

Name	Ja	Nein	Enthalte mich
Gehring Thomas	X		
Gerlach Judith		X	
Gibis Max		X	
Glauber Thorsten	X		
Dr. **Goppel** Thomas		X	
Gote Ulrike	X		
Gottstein Eva			
Güll Martin		X	
Güller Harald		X	
Guttenberger Petra		X	
Haderthauer Christine		X	
Häusler Johann			
Halbleib Volkmar			
Hanisch Joachim		X	
Hartmann Ludwig	X		
Heckner Ingrid		X	
Heike Jürgen W.		X	
Herold Hans		X	
Dr. **Herrmann** Florian		X	
Herrmann Joachim		X	
Dr. **Herz** Leopold		X	
Hiersemann Alexandra		X	
Hintersberger Johannes			
Hofmann Michael		X	
Holetschek Klaus		X	
Dr. **Hopp** Gerhard		X	
Huber Erwin		X	
Dr. **Huber** Marcel			
Dr. **Huber** Martin		X	
Huber Thomas		X	
Dr. **Hünnerkopf** Otto		X	
Huml Melanie			
Imhof Hermann		X	
Jörg Oliver		X	
Kamm Christine			
Kaniber Michaela		X	
Karl Annette			
Kirchner Sandro		X	
Knoblauch Günther			
König Alexander		X	
Kohnen Natascha		X	

Name	Ja	Nein	Enthalte mich
Kränzle Bernd		X	
Dr. **Kränzlein** Herbert		X	
Kraus Nikolaus		X	
Kreitmair Anton		X	
Kreuzer Thomas			
Kühn Harald		X	
Ländner Manfred		X	
Lederer Otto		X	
Leiner Ulrich	X		
Freiherr von **Lerchenfeld** Ludwig		X	
Lorenz Andreas		X	
Lotte Andreas		X	
Dr. **Magerl** Christian	X		
Dr. **Merk** Beate			
Meyer Peter		X	
Mistol Jürgen			
Müller Emilia			
Müller Ruth		X	
Mütze Thomas			
Muthmann Alexander		X	
Neumeyer Martin		X	
Nussel Walter		X	
Osgyan Verena	X		
Petersen Kathi		X	
Pfaffmann Hans-Ulrich			
Prof. Dr. **Piazolo** Michael		X	
Pohl Bernhard			
Pschierer Franz Josef			
Dr. **Rabenstein** Christoph			
Radlmeier Helmut			
Rauscher Doris		X	
Dr. **Reichhart** Hans		X	
Reiß Tobias		X	
Dr. **Rieger** Franz		X	
Rinderspacher Markus			
Ritt Hans			
Ritter Florian		X	
Roos Bernhard		X	
Rosenthal Georg		X	
Rotter Eberhard			
Rudrof Heinrich		X	
Rüth Berthold		X	
Sauter Alfred		X	
Scharf Ulrike		X	
Scheuenstuhl Harry			
Schindler Franz		X	
Schmidt Gabi		X	
Schmitt-Bussinger Helga		X	
Schöffel Martin		X	
Schorer Angelika		X	

Name	Ja	Nein	Enthalte mich
Schorer-Dremel Tanja		X	
Schreyer-Stäblein Kerstin		X	
Schulze Katharina	X		
Schuster Stefan		X	
Schwab Thorsten			
Dr. **Schwartz** Harald			
Seehofer Horst			
Seidenath Bernhard		X	
Sem Reserl		X	
Sengl Gisela	X		
Sibler Bernd			
Dr. **Söder** Markus			
Sonnenholzner Kathrin		X	
Dr. **Spaenle** Ludwig			
Stachowitz Diana		X	
Stamm Barbara		X	
Stamm Claudia			
Steinberger Rosi	X		
Steiner Klaus			
Stierstorfer Sylvia		X	
Stöttner Klaus		X	
Straub Karl		X	
Streibl Florian		X	
Strobl Reinhold		X	
Ströbel Jürgen		X	
Dr. **Strohmayr** Simone		X	
Stümpfig Martin	X		
Tasdelen Arif		X	
Taubeneder Walter		X	
Tomaschko Peter		X	
Trautner Carolina		X	
Unterländer Joachim		X	
Dr. **Vetter** Karl			
Vogel Steffen		X	
Waldmann Ruth		X	
Prof. Dr. **Waschler** Gerhard		X	
Weidenbusch Ernst			
Weikert Angelika			
Dr. **Wengert** Paul			
Werner-Muggendorfer Johanna			
Westphal Manuel		X	
Widmann Jutta			
Wild Margit		X	
Winter Georg		X	
Winter Peter		X	
Wittmann Mechthilde			
Woerlein Herbert		X	
Zacharias Isabell			
Zellmeier Josef		X	
Zierer Benno		X	
Gesamtsumme	12	116	0