Stand: 02.07.2025 15:00:04

Vorgangsmappe für die Drucksache 18/25172

"Bürgerfreundlichen Ausbau beim Brenner-Nordzulauf sicherstellen"

Vorgangsverlauf:

1. Initiativdrucksache 18/25172 vom 23.11.2022
2. Beschluss des Plenums 18/25256 vom 23.11.2022
3. Plenarprotokoll Nr. 127 vom 23.11.2022

Bayerischer Landtag

18. Wahlperiode 23.11.2022 **Drucksache** 18/**25172**

Dringlichkeitsantrag

der Abgeordneten **Andreas Winhart, Franz Bergmüller, Gerd Mannes, Uli Henkel** und **Fraktion (AfD)**

Bürgerfreundlichen Ausbau beim Brenner-Nordzulauf sicherstellen

Der Landtag wolle beschließen:

Der Landtag stellt fest, dass der Brennerbasistunnel eine Investition in die Schieneninfrastruktur ist, welche für Generationen die Verkehrsbelastung für die Region zwischen München und Kiefersfelden erhöht. Der Landtag stellt fest, dass in diesem Bewusstsein die für Mensch und Umwelt bestmöglichen Lösungen gefunden werden müssen. Insbesondere sind Belastungen zu minimieren und Vorteile für die heimische Bevölkerung zu schaffen.

Daher wird die Staatsregierung aufgefordert,

– sich auf Bundesebene dafür einzusetzen, dass beim Brenner-Nordzulauf im Bereich zwischen Grafing und Ostermünchen ergebnisoffen geprüft wird und die für alle Betroffenen, nicht nur des Bauherrren, entsprechend den deutschen Rechtsvorschriften beste Lösung gefunden wird. Bei der Trassenauswahl soll insbesondere die Akzeptanz der Bürger vor Ort umfangreich berücksichtigt werden.

– sich weiterhin beim Bund dafür einzusetzen, dass im Ausbauabschnitt zwischen Trudering und Grafing Lärmschutzmaßnahmen über das für Neubaustrecken vorgeschriebene Maß hinaus („Schallschutz plus“) durch den Bauherren zur Anwendung kommen. Ferner soll die Streckenführung, sofern technisch möglich, unterirdisch erfolgen.

– sich auf Bundesebene für eine unterirdische Querung des Inns nördlich von Rosenheim einzusetzen. Dabei soll die optimierte Version der Verschiebung der Verknüpfungsstelle bei Ostermünchen in Richtung Norden favorisiert werden.

– sich auf Bundesebene weiter für eine bergmännische Verknüpfungsstelle im südlichen Inntal einzusetzen.

– sich auf Bundesebene dafür einzusetzen, dass eine vollständig unterirdische Lösung für den Trassenverlauf in den Gemeinden Riedering und Rohrdorf, wie vom Bauherren in seinen Planungen vorgesehen, umgesetzt wird.

– sich auf Bundesebene dafür einzusetzen, dass Trinkwasservorkommen (z. B. Leonhardsquelle) und Trinkwasserschutzgebiete östlich des Inns von Baumaßnahmen im Rahmen des Brenner-Nordzulauf zu umgehen sind.

– sich auf Bundesebene dafür einzusetzen, dass der Personenzugverkehr ausschließlich weiter über und mit Halt am Bahnhof Rosenheim verläuft, um den Anschluss der Region an den Schienenfernverkehr zu gewährleisten.

– sich auf Bundesebene dafür einzusetzen, dass die von der DB Netz AG versprochenen Verbesserungen für den Schienenahverkehr für die Region Rosenheim mit einem konkreten Projektplan hinterlegt 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.

Begründung:

Die Planungen zum Brenner-Nordzulauf lassen befürchten, dass die Bürgerbeteiligung Stück für Stück ins Hintertreffen gerät. Die Region zwischen München und Kiefersfelden wird zwar die Lasten des Projekts tragen müssen, Vorteile und Belastungsreduktionen werden mit Projektfortschritt sukzessive abgebaut. Die Neubaustrecke zum Brenner-Nordzulauf, sofern deren Bedarf nachgewiesen werden kann, belastet die Region auf Generationen. Daher muss neben der ausgedehnten Bürgerbeteiligung auch ein Mehrwert für die Region geschaffen werden.

Bayerischer Landtag

18. Wahlperiode 23.11.2022 **Drucksache** 18/**25256**

Beschluss

des Bayerischen Landtags

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

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten **Andreas Winhart, Franz Bergmüller, Gerd Mannes, Uli Henkel** und **Fraktion (AfD)**
Drs. 18/**25172**

Bürgerfreundlichen Ausbau beim Brenner-Nordzulauf sicherstellen

Ablehnung

Die Präsidentin
I.V.

Dr. Wolfgang Heubisch
VI. 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

Fünfter Vizepräsident Markus Rinderspacher
Abg. Thomas Huber
Abg. Andreas Winhart
Abg. Doris Rauscher
Sechster Vizepräsident Dr. Wolfgang Heubisch
Abg. Sebastian Körber
Abg. Nikolaus Kraus
Staatsminister Christian Bernreiter

Fünfter Vizepräsident Markus Rinderspacher: Zur gemeinsamen Beratung rufe ich nun auf:

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten
Thomas Kreuzer, Tobias Reiß, Prof. Dr. Winfried Bausback u. a. und Fraktion (CSU),
Florian Streibl, Dr. Fabian Mehring, Manfred Eibl u. a. und Fraktion (FREIE WÄHLER)
Bestandsnahen und umweltschonenden Ausbau beim Brenner-Nordzulauf sicherstellen (Drs. 18/25141)

und

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Andreas Winhart, Franz Bergmüller, Gerd Mannes u. a. und Fraktion (AfD)
Bürgerfreundlichen Ausbau beim Brenner-Nordzulauf sicherstellen
(Drs. 18/25172)

Ich eröffne die gemeinsame Aussprache und erteile Herrn Kollegen Thomas Huber von der CSU-Fraktion das Wort.

Thomas Huber (CSU): Sehr geehrter Herr Präsident, liebe Kolleginnen, liebe Kollegen! Zunächst möchte ich einmal dem Hohen Haus im Namen vieler betroffener Bürgerinnen und Bürger bei mir im Landkreis Ebersberg, aber natürlich auch in den Landkreisen München und Rosenheim einen Dank dafür aussprechen, dass wir uns heute mit einem nur auf den ersten Blick regionalen Thema befassen. Der künftige Brenner-Nordzulauf durch die Landkreise Rosenheim, Ebersberg und München betrifft Zigtausende Menschen entlang der geplanten Trassen. Viele Menschen haben Angst vor unzumutbarem Lärm, Angst vor unnötigem Flächenverbrauch, Angst vor der Zerstörung von Umwelt und Natur, kurz, sie haben einfach Angst um ihre Heimat.

Mit unserem Dringlichkeitsantrag zeigen wir den Menschen vor Ort, dass wir ihre Sorgen ernst nehmen. Das gilt nicht nur für die Abgeordneten aus der Region, sondern

für den Bayerischen Landtag insgesamt. Lassen Sie mich vorab klarstellen: Niemand von uns ist gegen den Brennerbasistunnel und das Projekt, das den Norden und den Süden Europas durch die Schiene besser verbinden soll. Damit soll mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene gebracht werden.

Der Brennerbasistunnel ist ein europäisches Projekt von herausragender Bedeutung für Europa, für Deutschland und nicht zuletzt auch für Bayern. Wir sperren uns keinesfalls gegen dieses Projekt. Allerdings haben wir klare Erwartungshaltungen an die Bahn hinsichtlich der Umsetzung. Wir wollen für Mensch und Umwelt bestmögliche Lösungen, nicht die aus der Sicht der Bahnplaner einfachste Lösung einer neuen Trasse quer durch die Prärie, die Dörfer einkesselt und die Grundstücke unserer Landwirte zerschneidet.

Leider wurden wir diesbezüglich von der Deutschen Bahn, die mit der Planung betraut ist, wiederholt enttäuscht. Die Entscheidung der Bahn für die sogenannte Auswahltrasse "Limone" zwischen Ostermünchen und Grafing hat in der Region Entsetzen und parteiübergreifend breites Unverständnis hervorgerufen. Seitdem gab es zahlreiche Protestaktionen mit mehreren Tausend Teilnehmern. Auch die regionalen Mandatsträger lehnen diesen Vorschlag in parteiübergreifender Einigkeit ab. Es gibt eine einstimmige Resolution des Ebersberger Kreistags, aber auch Gemeinderatsbeschlüsse der betroffenen Gemeinden.

Unverständlich ist die Haltung der Deutschen Bahn auch deswegen, weil es parallel eine bestandsnahe Trassenvariante mit dem Namen "Türkis" gibt, die aus der Region und sogar aus der Bürgerschaft heraus entwickelt wurde und von einem breiten Bündnis unterstützt wird. Deswegen wird sie umgangssprachlich auch "Bürgertrasse" genannt. Ich sage Ihnen eines: Das ist ein Musterbeispiel für eine aktive Bürgergesellschaft. An dieser Stelle möchte ich allen herzlich danken, die sich dafür einsetzen und ehrenamtlich eine solche Arbeit leisten, die eigentlich von der Bahn hochbezahlte Ingenieure leisten müssten.

(Beifall bei der CSU)

Sogar die Bahn hat die Realisierbarkeit und die Genehmigungsfähigkeit dieser Trasse bestätigt. Diese Bürgertrasse wäre wohl nicht teurer, würde alle notwendigen verkehrstechnischen Ansprüche erfüllen, ginge mit wesentlich weniger Flächenverbrauch einher und würde damit die Landschaft nicht so zerschneiden, wie das beim Trassenvorschlag der Bahnplaner der Fall wäre. Und: Es wären dafür keine gewaltigen Erdbewegungen nötig. Man muss sich das einmal vorstellen: Bei dem Vorschlag der Bahn namens "Limone" müssten sage und schreibe 1,4 Millionen Kubikmeter Erdmasse bewegt werden. Würde die Trasse "Türkis" bestandsnah, also weitgehend am bereits bestehenden Gleiskörper gebaut, wären es nur 30.000 Kubikmeter. Hinzu käme ein weiterer Vorteil, nämlich dass damit auf der Bestandstrasse ein besserer Lärmschutz nach Neubaustandard verbunden wäre.Obendrein kam jüngst heraus, dass bei der Bewertung der Grobtrassen seitens der Bahn möglicherweise Fehler gemacht wurden und es bei der objektiven Bewertung der Trassen Ungereimtheiten gibt. Uns scheint, als wollte die Bahn unbedingt ihre eigene, wohl von Anfang an favorisierte Trassenvariante gegenüber der von der Region bevorzugten und weniger in die Landschaft eingreifenden Variante durchdrücken.

Wir wollen daher, dass sich die Bayerische Staatsregierung auf der zuständigen Bundesebene dafür einsetzt, dass die von den Bürgern vor Ort favorisierte türkise Trasse umgesetzt wird. Um auch die Bürgerinnen und Bürger entlang des Ausbauabschnitts zwischen Trudering und Grafing vor Lärm zu schützen, fordern wir für diesen Abschnitt denselben Lärmschutz, wie er bei Neubaustrecken zur Anwendung kommen muss, und die Prüfung unterirdischer Lösungen.

Für die Bürgerinnen und Bürger aus dem Landkreis Rosenheim ist es elementar wichtig, dass der Inn nördlich von Rosenheim bevorzugt unterirdisch gequert wird. Zudem soll es unterirdische Trassen in Riedering und Rohrdorf geben sowie eine bergmännische Verknüpfungsstelle im südlichen Inntal.

Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen, es kann doch nicht angehen, dass sich Planer der Bahn über den politischen, demokratischen Willen hinwegsetzen. Eine Aufforderung hier von dieser Stelle, vom Hohen Haus an die Bahn: Liebe Bahn, nehmen Sie endlich die Bedürfnisse der Menschen vor Ort ernst!

Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen, ich bitte Sie deshalb alle um Ihre Zustimmung, auch wenn Sie größtenteils nicht betroffen sind. Ich glaube aber, wir zeigen damit, dass wir auf der Seite der betroffenen Menschen stehen und dass deren Belange bei so einem Großprojekt nicht ungehört und unberücksichtigt bleiben. Solche Großprojekte gehen nur mit den Bürgern und nicht gegen sie. Das müsste die Bahn nach den Vorkommnissen inzwischen eigentlich auch gelernt haben.

(Beifall bei der CSU und den FREIEN WÄHLERN)

Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen, wir zeigen auch, dass wir uns von einem Großkonzern, der immer versprochen hat, Lösungen im Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern zu erarbeiten, dann aber doch wieder das Gegenteil macht, nicht alles gefallen lassen.

Noch eine kollegiale Bitte an die Ampel-Parteien und insbesondere an die GRÜNEN: Machen Sie bitte Ihren Einfluss in der Bundesregierung und im Bundestag geltend! Stimmen Sie nicht blind gegen Ihre Gesinnung, und stoppen Sie diesen umweltpolitischen Irrsinn!

(Beifall bei der CSU und den FREIEN WÄHLERN)

Fünfter Vizepräsident Markus Rinderspacher: Vielen Dank, Herr Kollege Huber. – Nächster Redner ist Herr Abgeordneter Winhart für die AfD-Fraktion.

(Beifall bei der AfD)

Andreas Winhart (AfD): Sehr geehrter Herr Vizepräsident, werte Kolleginnen und Kollegen! Das Projekt Brennerbasistunnelzulauf ist für unsere Region – ich spreche hier

für Rosenheim –, ich denke aber auch für die Bürgerinnen und Bürger in Ebersberg und in allen betroffenen Landkreisen eine Großinvestition, die Generationen nach uns belasten wird. Aufgrund von Staatsverträgen, die lange in der Vergangenheit geschlossen wurden, ist das auch nicht zu revidieren.

Man muss aber schon schauen, dass dieser Ausbau bürgerfreundlich gestaltet werden kann. Für uns als AfD steht dabei hauptsächlich der Bürger und nicht eine bestandsstreckennahe oder umweltschonende Trassenführung im Mittelpunkt, sondern das, was vielleicht Millionen von Menschen durch das, was sie da vor die Nase gebaut bekommen, über die nächsten Jahrzehnte hin beschäftigen wird.

Ich finde es schade, dass die GRÜNEN heute die Zeit für die Dringlichkeitsanträge auf der Uhr haben herunterlaufen lassen und sich hier vor der Debatte drücken. Ich habe im Archiv nachgeschaut: Wir hatten schon mal eine Debatte zum Brennerbasistunnel. Das war ganz am Anfang dieser Legislaturperiode, als sich die GRÜNEN hier für dieses Projekt ausgesprochen haben, die GRÜNEN in Rosenheim und vor Ort dann aber dagegen waren. Meine Damen und Herren, finden Sie bitte mal eine einheitliche Meinung. Ganz ehrlich gesagt: Schließen Sie sich dem Aufruf vom Kollegen Huber von der CSU an und tun Sie das Richtige in Berlin, damit wir hier eine für die ganze Region bürgerfreundliche Lösung hinbekommen.

Was man zum CSU-Antrag noch sagen muss: Wir haben uns den Antrag angeschaut, er ist leider noch ein bisschen zu erweitern, weil er nicht alle Probleme trifft. In vielen Punkten sind wir uns sicherlich komplett einig. Die türkise Variante ist sicherlich zu präferieren. Der Kollege Huber hat da durchaus recht. Sie wird auch von vielen Fachleuten und von den Bürgern präferiert. Wenn wir uns jetzt aber für die türkise Variante aussprächen, würden wir meiner und unserer Meinung nach das Auswahlverfahren der Trassen maßgeblich beeinflussen. Das sollten wir meiner Meinung nach aus politischen Gründen nicht tun. Nichtsdestoweniger hängt auch mein Herz an der türkisen Variante.

Zum Schallschutz: Es geht hier immer um den Schallschutz bei Neubaustrecken, was faktisch falsch ist. Als man auf der Rheinstrecke den Zulauf zum Gotthardtunnel gebaut hat, hat man Schallschutz Plus gemacht. Das heißt, man ist über das für Neubaustrecken gesetzlich vorgeschriebene Maß sogar hinausgegangen. Das wäre auch für den Brenner-Nordzulauf eine gute Lösung für die Bürger. Die AfD hat sich das bekanntermaßen bereits seit 2016 auf die Fahne geschrieben.

Wir stimmen vollkommen überein, wenn es um die unterirdische Innquerung geht. Wer das untere Inntal nördlich von Rosenheim und die Geografie dort kennt, weiß, dass es ein absoluter Irrsinn ist, dort quasi eine neue Stadtmauer mit 15 bis 20 Metern Höhe zu bauen. Meine Damen und Herren, das ist Landschaftsverschandelung pur; da fehlen dann nur noch ein paar Windräder obendrauf. – Nein, es war von der Bahn auch den Bürgern gegenüber versprochen, diese Innquerung, wenn es irgendwie möglich ist, unterirdisch zu führen. Deswegen muss sie jetzt auch kommen.

Die Inntaler wollen natürlich auch die Prüfung dieser bergmännischen Verknüpfungsstelle. Die Inntaler sperren sich gar nicht mal so sehr gegen dieses Projekt, sie wollen aber diese unterirdische Verknüpfungsstelle. Es kann nicht sein, jetzt darauf zu verweisen, dass es vonseiten der EU nicht genehm sei, diese unterirdisch auszuführen. Das kann nicht sein. Wenn es technisch möglich ist, muss es auch realisiert werden.

Das nächste Versprechen, das von der Bahn gebrochen wurde: die unterirdische Lösung bei den Gemeinden Riedering, Rohrdorf und Stephanskirchen. Dort geht der Zulauf hoffentlich unter dem Inn durch und bleibt auch unterirdisch, bis er wieder ins bayerische Inntal reinkommt. Diese unterirdische Lösung wurde geprüft und als machbar angesehen. Jetzt wird sie von der Bahn aber verworfen. – Das kann nicht sein. Wenn man diese Variante erst als möglich in den Raum stellt, dann muss sie später auch möglich sein.

Wir haben aber noch andere Baustellen, die im CSU-Antrag leider fehlen und auf die ich hier einmal hinweisen möchte: Wir haben das Problem mit den Trinkwassergebie-

ten der Gemeinde Stephanskirchen. Das ist für diese Region ein großes Thema, daran hängt nämlich auch die Trinkwasserversorgung von Rosenheim. Das zweite Trinkwassererschließungsgebiet für Rosenheim ist bitter nötig. Die Stadt Rosenheim hat sich bisher fast ausschließlich aus den Quellen bei Willing und Bad Aibling gespeist. Das ist ein langfristiges Projekt, das gefährdet ist.

Wir haben das Problem mit dem Schienenhalt in Rosenheim. Der einzige Punkt dieses Monsterprojekts, von dem die Region Rosenheim ansatzweise profitieren würde, wäre logischerweise, wenn in Rosenheim auch die Fernzüge hielten. Das ist aber nicht gegeben. Man kann die Bahn ja nicht dazu zwingen, nicht außen herum zu fahren. Wir wollen aber definitiv sicherstellen, dass der internationale Personenzugverkehr weiterhin in Rosenheim hält.

Weiter wurde versprochen, dass die ÖPNV-Anbindung verbessert werde. Auch das ist ein Versprechen der Bahn, das im CSU-Antrag fehlt und das wir uns aufgenommen wünschen.

(Beifall bei der AfD)

Fünfter Vizepräsident Markus Rinderspacher: Nächste Rednerin ist Frau Kollegin Doris Rauscher für die SPD-Fraktion.

Doris Rauscher (SPD): Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Der Brenner ist die am stärksten belastete alpenquerende Verkehrsachse. Umso wichtiger ist die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene. Hierfür steht die SPD. Umso wichtiger ist es auch, bei der Umsetzung dieser Verlagerung endlich vorwärtszukommen und den Prozess nicht mit immer neuen Prüfaufträgen zu verzögern.

Schon 1994 hat man sich auf einen Brennerbasistunnel mit Nordzulauf geeinigt. Die Umsetzung ist laut DB aber für frühestens 2040 zu erwarten. 46 Jahre – es ist ein Wahnsinn. Das liegt auch an den bisherigen Verkehrsministern der CSU, denen dieses Projekt – so bekommt man auf jeden Fall den Eindruck – nie wirklich genügend

wichtig war. Kolleginnen und Kollegen, deshalb lachen Österreich und Italien über Deutschland, denn die sind fast fertig, wo wir gerade einmal anfangen.Jetzt, da die CSU keine Verantwortung mehr für das Verkehrsministerium des Bundes hat, richtet sie Forderungen an den Bund. Das war lange anders.

Umso wichtiger ist jetzt eine zügige und zukunftsgerichtete Umsetzung der Zulauftrasse. Wichtiges Kriterium muss dabei der Schutz der Menschen und der Natur sein, das heißt, eine flächenschonende und naturverträgliche Trassenführung, wo immer möglich bestandsnah und mit höchstmöglichem Lärmschutz für die Anwohnerinnen und Anwohner. Dazu gehört auch eine transparente Planung mit validen Verkehrszahlen. Es kann nicht sein, dass je nach Abschnitt mit anderen Zahlen gearbeitet wird. So etwas führt zu vollkommen anderen Ausgangslagen und bringt die Anwohnerinnen und Anwohner im Bereich der Bestandsstrecke hinein bis ins dicht besiedelte München um einen effektiveren Lärm- und Emissionsschutz.

Niemand in der Region lehnt den Brenner-Nordzulauf ab. Aber die Sorgen der Menschen entlang der geplanten Strecke sind groß. Sie fürchten mehr Lärm, mehr Flächenverbrauch, zerschnittene Landschaften und Felder, zerstörte Biotope und Feuchtgebiete. Ihre Sorgen müssen also auf jeden Fall ernst genommen werden. Ihr Engagement für die bestmögliche Lösung vor Ort verdient großen Respekt.

Der Dialogprozess muss weiterhin auf Augenhöhe geführt werden. Ich denke, darüber sind wir uns einig. Ehrlichkeit gehört zur Debatte aber auch dazu. In Ihrem Antrag, liebe CSU, fordern Sie eine gute Lösung für alle Bürger*innen. Dabei wissen Sie ganz genau, dass es "die perfekte Lösung für alle" schlichtweg nicht gibt. Manche Forderungen sind absolut unrealistisch, enorm teuer und rechtlich zum Teil auch nicht möglich. Ich denke, das wissen Sie selber – ich denke dabei gerade an die letzten drei Spiegelstriche Ihres Antrags.

Die Forderung nach einem Lärmschutz nach Neubaustandard entlang der Bestandsstrecke hat meine Fraktion bereits 2019 eingebracht. Wir haben das damals einstim-

mig beschlossen. In diesem Punkt gehen wir durchaus mit. Insgesamt wird sich meine Fraktion aber bei der Abstimmung über den Antrag aufgrund der genannten Kritikpunkte enthalten. Ich finde es schade, dass sich die GRÜNEN vor einer Aussprache drücken. Vor der Abstimmung könnt ihr euch nicht drücken, aber schade, dass die Aussprache ohne Redebeiträge der GRÜNEN stattfinden wird.

Abschließend beantrage ich hiermit eine getrennte Abstimmung über die fünf Spiegelstriche des Antrags. Insgesamt wird sich die SPD-Fraktion bei den Abstimmungen aber enthalten. Bei dem einen oder anderen Punkt gibt es jedoch ein abweichendes Votum.

(Beifall bei der SPD)

Sechster Vizepräsident Dr. Wolfgang Heubisch: Ich darf als nächsten Redner den Abgeordneten Sebastian Körber für die FDP-Fraktion aufrufen.

Sebastian Körber (FDP): Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Die Brenner-Achse ist das Herzstück des Skandinavien-Mittelmeer-Korridors. Zu ihr gehört neben dem Brennerbasistunnel auch der Brenner-Nordzulauf. Daher verstehe ich nicht, warum Sie sich zwar zum Brennerbasistunnel bekennen, aber die Notwendigkeit des Brenner-Nordzulaufs weiterhin infrage stellen. Kollege Huber, ich kann auch nicht verstehen, warum manche hier erklären, man müsse noch einmal etwas prüfen. Es wurde im Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr von Vertretern der Deutschen Bahn ausführlichst berichtet, welche Varianten untersucht worden sind. Es wurden Pro und Kontra vorgetragen. Sie müssen sich einmal mit Ihren Kollegen im Ausschuss unterhalten!

(Thomas Huber (CSU): Das haben wir getan!)

Das ist alles schon passiert. Da wurde ausgiebig erklärt, was dafür und was dagegen spricht. Jetzt aber immer wieder zu versuchen, nachzukarteln, nachdem die CSU – es

ist ja angeklungen – zwölf Jahre lang den Bundesverkehrsminister gestellt hat – – Zwölf Jahre lang! Ich kann Ihnen sagen, wie sie hießen:

(Thomas Huber (CSU): Haben Sie sich das angeschaut?)

Ramsauer, Dobrindt, Scheuer. Insgesamt zwölf Jahre lang bekleideten diese drei das Amt des Bundesverkehrsministers.

(Zuruf des Abgeordneten Thomas Huber (CSU))

Die Antwort darauf, was sich alles in den letzten Wochen oder Monaten geändert haben soll, sind Sie uns schuldig geblieben. Es wird auch nicht besser, wenn Sie immer laut dazwischenrufen, was Sie natürlich machen können – ich habe ja noch vier Minuten.

(Thomas Huber (CSU): Beweisen Sie, dass Sie es besser machen!)

Ich verstehe natürlich, dass gerade die Kollegen von der CSU zusammen mit den Kollegen von den FREIEN WÄHLERN von allen infrastrukturellen und verkehrspolitischen Maßnahmen, die sie hier nicht schaffen, ablenken wollen und immer wieder versuchen, den Ball nach Berlin zu spielen, nachdem Sie zwölf Jahre lang eine schlechte Verkehrspolitik für Bayern gemacht haben. Sie lenken davon ab, dass Sie all das nicht erreichen, was in Ihrem Koalitionsvertrag steht.

(Zuruf des Abgeordneten Dr. Fabian Mehring (FREIE WÄHLER))

Kümmern Sie sich um die Dinge, die Sie verantworten können, zum Beispiel die WLAN-Abdeckung, Herr Staatsminister.

(Thomas Huber (CSU): Lenken Sie nicht vom Thema ab!)

Viel versprochen hat Herr Söder, nichts hat er erreicht! Dann haben Sie versprochen, dass die Bahnhöfe barrierefrei werden: Nicht erreicht! Sie haben das ja selber kürzlich eingestanden. Ein 365-Euro-Jahresticket wollten Sie einführen: Nicht erreicht! Herr

Staatsminister, das sind die Hausaufgaben, die Sie eigentlich machen müssten, anstatt immer mit dem Finger nach Berlin zu zeigen.

(Beifall bei der FDP – Thomas Huber (CSU): Zeigen Sie, dass Sie es besser machen!)

Österreich und Italien lachen uns bald aus. Die lachen aber Sie aus, weil die CSU-Verkehrsminister auf Bundesebene es nicht gemacht haben. Sie versuchen, ein Misstrauensvotum gegen die Politik Ihrer drei Bundesverkehrsminister der CSU zu machen, weil sie es in drei Legislaturperioden nicht geschafft haben. Deshalb sprechen Sie nachträglich – das muss man auch erst mal schaffen – den eigenen Leuten ein konstruktives Misstrauensvotum aus und stellen infrage, was alles erläutert und gemacht worden ist. Das verstehe ich einfach nicht. Das ist schlicht und ergreifend schlechter Politikstil. Sie meckern, Sie mosern und Sie motzen herum. Sie spielen den Ball nach Berlin. Was Sie hier machen ist nichts, nada, niente. Alles wird auf Berlin geschoben.

(Beifall bei der FDP)

Herr Vizepräsident, der Kollege Huber meldet sich. – Die SPD hat bereits vor einem halben Jahr im Verkehrsausschuss ein Fachgespräch und Ortstermine beantragt. Für die CSU-Kollegen gebe ich an dieser Stelle die Drucksachennummer zum Nachlesen an: 18/22475. Damit könnten wir, Kollege Huber, ein Gespräch führen und mit den Menschen vor Ort reden. Das war ein Antrag aus der SPD-Fraktion.

(Zuruf des Abgeordneten Andreas Winhart (AfD))

Was ist passiert? – Er ist mit den Stimmen der CSU und der FREIEN WÄHLER abgelehnt worden. Ich zitiere den verkehrspolitischen Sprecher und Ihren Obmann, Kollege Jürgen Baumgärtner hat gesagt, das können Sie ja nachlesen –: Alles sei klar formuliert. Jetzt gehe es um die Umsetzung. – Warum stellen Sie das jetzt wieder infrage? Was hat sich jetzt, in den letzten drei, vier oder fünf Monaten, seitdem die Kollegen von der SPD diesen Antrag gestellt haben, geändert, dass Sie das alles wieder auf-

dröseln wollen? – Das ist doch einfach unseriös gegenüber den Anwohnerinnen und Anwohnern vor Ort und auch den Bürgerinitiativen, die sich vor Ort engagieren – egal ob sie für diese Trasse oder für eine andere sind. Es ist doch einfach unseriös, dass Sie jetzt im Nachgang, nachdem Sie nicht mehr den Bundesverkehrsminister stellen und nicht mehr in der Verantwortung stehen, das Ganze nach Berlin schieben wollen. Das ist einfach so. Das ist völlig unseriös, was Sie hier im Nachgang wollen, nachdem alles breit im Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr des Bayerischen Landtags ausdiskutiert worden ist. Ein Vertreter der Deutschen Bahn hat dort ausführlich berichtet. Ausweislich des Protokolls wurde von den Kolleginnen und Kollegen von der CSU, ich glaube, auch von den FREIEN WÄHLERN nicht, keine einzige Frage gestellt. Von Ihnen hat niemand gefragt, was mit diesen Trassen ist oder was es für Vor- oder Nachteile gibt. Es hat niemand gefragt, ob man das noch ändern könnte.

Ich biete das konstruktiv an: Lassen Sie uns vor Ort diskutieren. Lassen Sie uns auf den Antrag der SPD zurückkommen. Es sind gar nicht meine Lorbeeren. Lassen Sie uns ein Fachgespräch durchführen und mit den Leuten sprechen. Dann können Sie denen erklären, warum es in zwölf Jahren, in denen die CSU den Bundesverkehrsminister gestellt hat, nicht geschafft worden ist. Jetzt haben sich die Zeiten geändert. Jetzt kommen diese Themen immer wieder plump auf. Sie spielen auch mit den Emotionen der Bürgerinnen und Bürger und Bürgerinitiativen vor Ort, denen Sie suggerieren, man könne das noch mal ändern, nachdem Sie es zwölf Jahre lang nicht geschafft haben. Deswegen werden wir uns bei der Abstimmung über den Antrag enthalten.

(Beifall bei der FDP – Florian Streibl (FREIE WÄHLER): Mutige Enthaltung!)

Sechster Vizepräsident Dr. Wolfgang Heubisch: Zu einer Zwischenbemerkung hat sich der Abgeordnete Thomas Huber von der CSU gemeldet.

Thomas Huber (CSU): Herr Kollege Körber, erstens ist es nicht unseriös, sondern Politik, was wir hier machen. Es ist unsere Aufgabe, dass wir uns um die Belange der Bürgerinnen und Bürger kümmern.

Zweitens. Ich glaube, Sie haben den Antrag und seine Begründung nicht gelesen. Ich würde Ihnen als Ausschussvorsitzendem empfehlen, die Unterlagen aus Ihrem Fachbereich durchzulesen. Die Entscheidung der Deutschen Bahn, eine Auswahltrasse vorzustellen, ist erst am 13. Juli getroffen worden. Morgen wird die Vorzugstrasse vorgestellt. Dies nur einmal zur Erinnerung, falls Sie die Zusammenhänge nicht verstehen, und als Erklärung, warum wir diesen Antrag heute einreichen. Den Antrag reichen wir auch deswegen ein, weil wir die Argumente der Deutschen Bahn kennen, weil wir mit diesen nicht konform gehen und weil wir Unstimmigkeiten entdecken.

Jetzt meine Frage: Waren Sie schon einmal vor Ort? Haben Sie sich den Streckenverlauf einmal angeschaut? Sie wurden mehrmals eingeladen. Mit Ihrem Verkehrsminister Volker Wissing hat der Kollege Lenz mehrmals Kontakt aufgenommen. Er hat es bisher nicht für nötig befunden, sich in die Region zu begeben und sich der Diskussion und den Menschen zu stellen.

Sechster Vizepräsident Dr. Wolfgang Heubisch: Ich bitte Sie, zum Ende zu kommen.

Thomas Huber (CSU): Herr Körber, Sie waren kein einziges Mal bei einer Demonstration. Ich lade Sie gerne zur nächsten Demonstration am 3. Dezember ein. Beweisen Sie und Ihr Verkehrsminister in Berlin, dass Sie es besser können!

Sechster Vizepräsident Dr. Wolfgang Heubisch: Herr Körber, bitte schön.

Sebastian Körber (FDP): Herr Huber, sehen Sie, das ist der springende Punkt. Sie sagen: "Ihr Verkehrsminister in Berlin". Zwölf Jahre lang wurde der Verkehrsminister aus den Reihen Ihrer Partei der CSU, gestellt: Herr Ramsauer, Herr Dobrindt und Herr Scheuer.

(Thomas Huber (CSU): Sie wiederholen sich! Antworten Sie auf meine Frage!)

Ich finde es wirklich ein bisschen schade, dass Sie jetzt versuchen, den Menschen vor Ort zu suggerieren, man könnte nachträglich bei der Trasse dieses oder jenes untersuchen oder das untertunneln, ohne zu berücksichtigen, dass das alles im Rahmen des Prozesses schon lange untersucht worden ist.

Sie haben natürlich recht: Diese Stände wurden uns vorgetragen. Da habe ich aber von Ihrer Fraktion keine Bedenken gehört. Sie waren nicht da. Das ist auch kein Problem, Ihre CSU-Kollegen und die Kollegen von den FREIEN WÄHLERN waren anwesend. Da wurden überhaupt keine Bedenken geäußert. Das jetzt nachträglich zu machen, nachdem es einen Regierungswechsel gegeben hat, ist doch für die Bürgerinnen und Bürger vor Ort nicht wirklich glaubhaft, Herr Huber.

(Beifall bei der FDP)

Sechster Vizepräsident Dr. Wolfgang Heubisch: Vielen Dank, Herr Körber. – Damit rufe ich den nächsten Redner auf: Herrn Nikolaus Kraus, FREIE-WÄHLER-Fraktion.

Nikolaus Kraus (FREIE WÄHLER): Sehr geehrtes Präsidium, liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich hoffe, glaube und wünsche mir, dass wir uns alle darin einig sind, dass wir mehr Güter auf die Schiene bringen müssen. Wer schon mal im Inntal unterwegs war und die Blockabfertigung erlebt hat und, wie wir von den Kollegen gehört haben, vor Ort ist, sich erkundigt, aktiv ist und das alles anschaut, weiß: Da haben wir wirklich riesige Probleme. Ein wichtiger Bestandteil des Ganzen ist der künftige Brennerbasistunnel. Da brauchen wir auf beiden Seiten einen leistungsfähigen Zulauf. Jetzt stimmt es wirklich: Deutschland ist da vielleicht nicht gerade vorne dran im Vergleich zu Italien und Österreich.

Aber ich will nicht nach hinten schauen. Mich interessiert momentan weniger, was die letzten Verkehrsminister gemacht haben. Wir haben jetzt, hier und heute für die Zukunft die Weichen zu stellen. Da ist es in unser aller Sinne, für die betroffenen Bürger

– wir haben es gehört, es sind Bürger im Landkreis Rosenheim im Inntal, im Landkreis Ebersberg und im Landkreis München bis in die Stadt München rein, weil die Bahnstrecke von München bis Kiefersfelden geht – das Bestmögliche herauszuholen.

Es gibt Diskussionen, ob der Bedarf für die Neubaustrecke überhaupt noch da ist. – Es stellt sich raus, dass er da ist, weil wir immer mehr Gütertransporte haben. Aber wir sind jetzt gefordert, den Leuten bestmögliche Lärmschutzmaßnahmen anzubieten: aktiven Lärmschutz, passiven Lärmschutz mit Lärmschutzwänden, bei den Gleisen Schienenstrangdämpfer – was immer technisch möglich ist.

Wir könnten jetzt darüber sprechen, ob dieser sogenannte Bürgerdialog, der immer von den großen Konzernen angeboten wird, sinnvoll ist. Aber ich bin der Meinung, in unserer Demokratie brauchen wir so etwas. Wie der Name schon sagt, wäre es schön oder ist es eigentlich unsere Pflicht als Politiker, mit den Bürgern den Dialog zu führen. Speziell im Raum Ebersberg ist dieser Vorschlag von den Bürgern, von einem ehemaligen Bürgermeister gekommen, der vor Ort lebt, die Gegend bestens kennt und sie wahrscheinlich nicht nur vom Computer aus auf dem Satellitenbild anschaut, sondern dort aufgewachsen ist. Wenn man auf die Leute vor Ort hört, ist man sicherlich gut beraten.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Natürlich sind Zahlen zu den verschiedenen Strecken genannt worden. Jetzt könnte man sagen: 1,4 Millionen Kubikmeter zu 30.000 Kubikmeter – diese Zahl ist brutal im Hinblick darauf, was dann an Energie, Sprit und Treibstoff verbraucht wird. Aber für mich persönlich ist wichtig, dass die beste Lösung rauskommt. Wenn die beste Lösung dann noch zusätzlich mit weniger Kraft-, Zeit- und Geldaufwand erreicht werden kann, ist es mehr als überfällig, das alles zu machen.

Wir haben schon gehört, dass es Enthaltungen geben wird. Ich finde das schade, weil es ein politisches Signal vom Bayerischen Landtag wäre, wenn wir einstimmig für die Bürger dort entscheiden würden. Enthaltung ist schon mal besser als Ablehnung, aber

die Mehrheit entscheidet. Wir machen es uns zu leicht, wenn wir einfach alles nach Berlin schieben. Aber es wäre schön und würde mich unwahrscheinlich freuen, wenn wir das einstimmig machen könnten und die Zweifler über ihren Schatten springen würden. Ich werfe den GRÜNEN nicht einmal vor, dass sie ihre Redezeit mit Absicht schon verbraucht haben. Wenn man hier vorne steht und redet, ist das Thema dem Redner einfach wichtig.

(Zuruf von den GRÜNEN: Genau!)

Aber entscheidend ist, wie Sie abstimmen.

Wir reden von Tunneln und Eisenbahnverkehr. Vielleicht wissen es ein paar von euch: So ein Projekt war mein Einstieg in die Politik. Ich bin aus der bescheidenen Gemeinde Ismaning. Dort sind 1974 die Verträge mit der Bundesbahn gemacht worden, dass unsere S-Bahn zum Flughafen geht – oberirdisch. 1974 hat das keinen interessiert. Im Gegenteil, es hat sogar eine Aussage von einem Altbürgermeister gegeben, die Leute sollen doch sehen, wie schön unsere Gemeinde ist und dort mit der S-Bahn durchfahren. – Erst in den 1980er-Jahren haben wir eine Bürgerinitiative gegründet und unseren Tunnel bekommen. Fast jeder von euch ist schon mal mit der S 8 zum Flughafen gefahren. Dann fährt man durch unseren schönen S-Bahn-Tunnel durch. Er ist ein Mehrwert für die Gemeinde und alle nachfolgenden Generationen ohnegleichen. Damals war ganz wichtig: Die Bundesbahn hat den Tunnel natürlich abgelehnt. Aber mit Hilfe von guten Leuten haben wir die Berechnungen der Bahn widerlegt. Es ist nicht alles richtig, was uns da vom Bund präsentiert wird.

Der Bund entscheidet; der Bundestag entscheidet. Aber irgendwie muss alles bezahlt werden. Ich muss aber sagen: Wenn wir von einer Strecke zwischen Genua und Skandinavien reden, dann darf es bei den paar Kilometern bei uns im Nadelöhr, beim Brenner, im Inntal, absolut nicht an den Kosten scheitern, sondern – ich wiederhole mich – für die Anwohner muss das Bestmögliche herausgeholt werden.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Es ist gesagt worden: Mensch und Natur müssen geschützt werden mit Tunneln und allem. Das ist schon richtig. Aber ich möchte ganz klar auch für die FREIEN WÄHLER betonen: Der Mensch hat absolute Priorität. Wenn ich mich entscheiden muss zwischen Menschenschutz und Naturschutz, dann steht für mich der Mensch an erster Stelle. Was hilft mir die beste Natur, wenn es keine Menschen mehr gibt, die diese Natur genießen können?

Mein Appell in den letzten 30 Sekunden: Liebe Kollegen von der Opposition oder Zweifler, es wäre ein starkes Signal an Berlin, an den Bund und an die DB, wenn wir uns einig sind und ein einstimmiges Votum abgeben. Dieser Antrag ist mehr als überfällig. Es gilt, nicht nach hinten zu schauen, was mit den letzten Verkehrsministern los war. Helfen wir vielmehr zusammen für die Zukunft, für die Betroffenen! Erklärt es den Leuten dort, warum ihr euch enthaltet. Wir sind für die bestmögliche Lösung. Das ist der Brennerbasistunnel-Nordzulauf in der Bürgervariante. Ich hoffe, dass wir das in Berlin auf die Reihe bringen.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN und der CSU)

Sechster Vizepräsident Dr. Wolfgang Heubisch: Vielen Dank. – Für die Staatsregierung gebe ich Herrn Staatsminister Christian Bernreiter das Wort.

Staatsminister Christian Bernreiter (Wohnen, Bau und Verkehr): Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Ich unterstütze den Dringlichkeitsantrag von CSU und FREIEN WÄHLERN ausdrücklich. Die Brenner-Achse ist ein zentraler Verkehrskorridor in Europa. Der Brenner-Nordzulauf ist ein sehr wichtiges Zukunftsprojekt, um unsere Klimaziele zu erreichen. Zu mir kommen ständig Forderungen nach Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene. Ich habe mir das im August selber angesehen. Es ist dringend notwendig, dass wir da vorankommen.

Wir wissen aber, wie sehr dieses Infrastrukturprojekt die Menschen in der Region aufwühlt. Ich verstehe die Sorgen der Bürgerinnen und Bürger sehr gut; denn die Trassenführung stellt eine sehr weitreichende Entscheidung dar, die mit viel Weitblick ge-

troffen werden muss. Ich bin seit meinem Amtsantritt – vorher war das bei mir weit weg, ich habe das nur in der Zeitung verfolgt und war da wenig tangiert – von Anfang an in vielen Gesprächsrunden mit Mandatsträgern und Anwohnerinnen und Anwohnern eingebunden gewesen. Das Ergebnis ist immer das Gleiche: Die Menschen fühlen sich vom Bund nicht ernst genommen. Der Brenner-Nordzulauf ist ein Projekt des Bundes und im Bundesverkehrswegeplan 2030 enthalten. Am Ende entscheidet also der Bund, was gebaut wird.

Von unserem Bundesverkehrsminister ist bei dieser hochsensiblen Entscheidung über die Trassenführung leider nichts zu sehen. Ich hätte da und dort vermittelt. Dem Herrn Josel ist diese Woche sogar ein Treffen mit uns untersagt worden. Das habe ich sehr befremdlich gefunden. Wir würden es sehr begrüßen, wenn sich der Bundesverkehrsminister das Ganze mal vor Ort anschauen würde. Die Menschen wollen ernst genommen werden.

(Beifall bei der CSU)

Meine Damen und Herren, die Haltung der Staatsregierung ist hier klar: Wir wollen den Bahnausbau am Brenner-Nordzulauf – für die Anwohner, die Wirtschaft, die Fahrgäste und den Klimaschutz; aber wir setzen dabei auf maximale Anwohnerfreundlichkeit. Das heißt für uns: eine weitgehend unterirdische Streckenführung, die Schonung unserer Landschaft und ein umfassender Lärmschutz. Ob es zusätzlich zum Ausbau die Neubaustrecke braucht – das steht auch in unserem Koalitionsvertrag –, muss die Verkehrsprognose des Bundes noch glaubhaft darlegen.

Über den nördlichen Abschnitt zwischen Grafing und Ostermünchen gibt es viele Diskussionen. Aber auch in der Region Rosenheim sind noch Entscheidungen offen. In beiden Fällen haben die Bürgerinnen und Bürger den Trassenfindungsprozess zwar kritisch hinterfragt, aber – das hat mich sehr positiv überrascht – es wurden konstruktive Lösungsvorschläge eingebracht. Ich habe nirgends gesehen, dass man fundamental dagegen gewesen wäre.

Herr Körber, Sie haben vorher von der Anhörung gesprochen. Also, ich kann mich entsinnen, dass eine erste Entscheidung kurz vor der Sommerpause, glaube ich, für "Limone" dargelegt wurde. Da sind jetzt viele Fragen aufgeworfen worden, auch von freiwilligen, ehrenamtlichen Fachleuten, die eigentlich ausgeräumt gehören. Am Ende hat die Deutsche Bahn aber auch die kostengünstigste Variante ausgewählt und sich dabei auf den Planungsauftrag des Bundes berufen.

Meine Damen und Herren, das ist keine nachvollziehbare Bürgerbeteiligung in meinen Augen. Diese Vorgehensweise verbessert die Situation nicht. Sie produziert neue Sorgen und auch Unverständnis. Die Staatsregierung lässt die Menschen aber nicht allein, und ich danke allen Beteiligten für ihren Einsatz und ihr Engagement. Ja, ich weiß, das Projekt ist weit weg von Berlin; aber hier geht es um große Eingriffe in unsere bayerische Heimat, mit deren Ergebnissen die Menschen hier bei uns klarkommen müssen.

Meine Damen und Herren, der Zeitpunkt für den Dringlichkeitsantrag passt gut. Die DB Netz AG wird morgen die Ergebnisse ihres Stresstests für die Trassenauswahl im Abschnitt Grafing – Ostermünchen bekannt geben. Daher ist es richtig, dass wir die Kernforderungen noch mal klarstellen. Wir wollen Lösungen, die die Bürgerinnen und Bürger mittragen und entlasten. Wir akzeptieren nicht, dass sich der Bund beim Lärmschutz an der Bestandsstrecke hinter Formalien versteckt. Was beim Bedarfsplanprojekt Regensburg – Hof geklappt hat, muss auch hier gelten.

(Beifall bei der CSU und den FREIEN WÄHLERN)

Wenn mehr Züge fahren sollen, brauchen wir einen Schallschutz und eine verlässliche Ministerentscheidung aus Berlin. Im Übrigen halte ich es für selbstverständlich, dass der Bund bei so einem Jahrhundertprojekt die Interessen der Menschen ernst nimmt; denn auch der Ausbau zwischen Ostermünchen und Kiefersfelden kann verbessert werden. Die Kommunen und der Landkreis Rosenheim können die unterirdische Innquerung als Kernforderung in die parlamentarische Fassung einbringen. Die Entschei-

dung liegt dann letztendlich beim Deutschen Bundestag. Aber auch für den Abschnitt zwischen Grafing und Ostermünchen muss eine konsensfähige Lösung her. Deswegen habe ich auch darauf gedrängt, dass die Deutsche Bahn noch mal die Variante "Türkis", also die Bürgertrasse, genau ins Visier nimmt.

Meine Damen und Herren, wir warten auf die Stellungnahme morgen. Aber eines ist klar: Es wäre klug und wahrscheinlich deutlich schneller, wenn man hier gemeinsam mit der Region eine Entscheidung trifft und nicht gegen die Region. Darum ist dieser Dringlichkeitsantrag der CSU und der FREIEN WÄHLER noch mal ein deutliches Signal an Berlin, und ich bitte Sie hier um Ihre Zustimmung.

(Beifall bei der CSU und den FREIEN WÄHLERN)

Sechster Vizepräsident Dr. Wolfgang Heubisch: Herr Staatsminister, wir haben zwei Meldungen zu Zwischenbemerkungen. – Bitte, Herr Körber, Sie waren der Erste.

Sebastian Körber (FDP): Herr Staatsminister, Sie haben gerade zum Ausdruck gebracht, dass die Staatsregierung diesen Dringlichkeitsantrag der Fraktionen von CSU und FREIEN WÄHLERN unterstützt. Deswegen würde mich einfach mal interessieren, was denn der Kenntnisstand ist, den Sie als Staatsregierung haben, den Ihr Haus hat. Den müssen Sie ja kennen, sonst könnten Sie dazu jetzt nicht sprechen. Sie haben gerade gesagt, Ihnen wurde der Umgang oder ein Treffen mit einem Bahnmitarbeiter untersagt. Das ist interessant.

(Staatsminister Christian Bernreiter: Mir nicht!)

Vielleicht kann ich Ihnen ja Kontaktdaten zuleiten, falls Sie die noch brauchen. Ich gehe aber davon aus, dass Sie sie haben. Deswegen würde mich interessieren, was denn der Kenntnisstand ist, den Sie als Staatsregierung haben. Da Sie die Sorgen auch ernst nehmen, wie Sie gesagt haben, frage ich: Welchen Anteil wäre denn der Freistaat bereit zu leisten, um vielleicht noch mehr Lärmschutz zu machen oder Pla-

nungskosten vorzustrecken? Ist denn da der Freistaat, basierend auf den Kenntnissen, die aus Ihrer Sicht für die Staatsregierung offenkundig so eindeutig sind, bereit?

Staatsminister Christian Bernreiter (Wohnen, Bau und Verkehr): Herr Körber, Sie kennen meine klare Position dazu. Jeder hat seine Aufgaben in seinem Zuständigkeitsbereich zu erfüllen. Ständig wird jetzt versucht, die Zuständigkeiten zu vermischen und immer die Länder mit ins Boot zu holen. Dem erteile ich eine ganz klare Absage.

Wir sind hier mit der Deutschen Bahn ständig in Kontakt. Ich habe auch eine Vermittlerrolle eingenommen, weil mir das Projekt wichtig ist. Die Trassenauswahl war mir bekannt, ja. Nicht mir wurde ein Treffen untersagt, sondern ein geplantes Treffen mit einem Ehrenamtlichen, der ein wichtiger Fachmann ist und der viele Fragen aufgeworfen hat – das wollten wir im Vorfeld ausräumen –, wurde Herrn Josel am Montag untersagt.

(Prof. Dr. Gerhard Waschler (CSU): Hört, hört! – Zuruf des Abgeordneten Sebastian Körber (FDP))

Sechster Vizepräsident Dr. Wolfgang Heubisch: – Nein, keine weiteren Fragen. – Nächste Zwischenbemerkung: Herr Markus Rinderspacher.

Markus Rinderspacher (SPD): Herr Staatsminister, ich möchte Sie auch an Ihre Verantwortung erinnern. Sie haben jetzt ziemlich viel über Berlin gesprochen. Und zwar gibt es im Bereich der Truderinger Kurve – in meinem Stimmkreis und in dem von Staatsminister Blume – eine Verantwortlichkeit, für die Sie ganz unmittelbar zuständig sind. Es gibt ein Planungshindernis für eine bürgerfreundlichere Trasse: die Kfz-Verwahrstelle der bayerischen Polizei. Abgeschleppte Fahrzeuge stehen da im Weg. Seit drei Jahren werden Sie auch von Ihren Parteifreunden vor Ort dazu aufgefordert, die freistaatliche Kfz-Verwahrstelle an einer anderen Stelle anzusiedeln, damit die bürgerfreundliche Trassenvariante möglich wird,

(Martin Hagen (FDP): Hört, hört!)

von der sogar die Bahn gesagt hat, wir können das so machen; das einzige Hindernis ist der Freistaat Bayern. – Wann sind Sie so weit, dass dieser lächerliche Parkplatz umgesiedelt wird, damit die bürgerfreundlichere Variante, von der die Bahn sagt, sie würde sie gerne machen, möglich wird?

(Beifall bei der SPD und der FDP)

Sechster Vizepräsident Dr. Wolfgang Heubisch: Bitte, Herr Staatsminister.

Staatsminister Christian Bernreiter (Wohnen, Bau und Verkehr): Herr Rinderspacher, wir sind auf der Suche. Ich bin da ernsthaft dran. Ich brauche aber auch die Zusammenarbeit mit der Stadt München. Wir haben uns da öfters ausgetauscht. Für jede gute Idee, wohin wir auslagern können, bin ich gerne zu haben. Ich werde mich dann selber auch in die Verhandlungen einmischen.

(Beifall bei der CSU – Zuruf des Abgeordneten Dr. Markus Büchler (GRÜNE))

Sechster Vizepräsident Dr. Wolfgang Heubisch: Weitere Wortmeldungen liegen mir nicht vor. Damit ist die Aussprache geschlossen, und wir kommen nun zur Abstimmung. Wir trennen zuerst die beiden Anträge. Jetzt bitte aufpassen: Frau Kollegin Rauscher hat beantragt, dass wir bei dem Antrag der Fraktionen von CSU und FREIEN WÄHLERN eine Trennung vornehmen. Sind die Antragsteller damit einverstanden? Muss ich schon mal nachfragen.

Ja? – Ja? – Herr Streibl? – Auch ja. Gut.

Dann trennen wir den ersten Antrag. Und zwar lasse ich zuerst über die ersten beiden Spiegelstriche abstimmen und anschließend über die Spiegelstriche drei, vier und fünf.

Wer stimmt den ersten beiden Spiegelstrichen des Dringlichkeitsantrags auf Drucksache 18/25141 zu? – Das sind FREIE WÄHLER, CSU, FDP, AfD, die Abgeordneten

Rauscher (SPD) und Rinderspacher (SPD) und die Abgeordneten Bayerbach (fraktionslos), Klingen (fraktionslos) und Plenk (fraktionslos). Wer ist dagegen? – Wer enthält sich? – Das sind die Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SPD außer den beiden Abgeordneten. Damit sind die ersten beiden Spiegelstriche des Antrags angenommen.

Nun kommen wir zu den Spiegelstrichen drei, vier und fünf des Dringlichkeitsantrags 18/25141. Wer ist für die Annahme? – FREIE WÄHLER, CSU, AfD, die fraktionslosen Abgeordneten Bayerbach, Klingen und Plenk. Wer ist dagegen? – Die FDP-Fraktion. Wer enthält sich? – BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und die gesamte SPD. Damit ist dieser Teil des Antrags, Spiegelstriche drei, vier und fünf, ebenfalls angenommen.

Nun komme ich zum Dringlichkeitsantrag der AfD-Fraktion auf Drucksache 18/25172. Wer hier seine Zustimmung geben will, den bitte ich um das Handzeichen. – AfD-Fraktion. Wer ist dagegen? – BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, SPD, FREIE WÄHLER, CSU, FDP, die Abgeordneten Klingen (fraktionslos) und Bayerbach (fraktionslos). Wer enthält sich? – Eine Enthaltung, der Abgeordnete Plenk (fraktionslos). Damit ist dieser Dringlichkeitsantrag abgelehnt.

Die Dringlichkeitsanträge auf den Drucksachen 18/25142 bis 18/25145 werden im Anschluss an die heutige Sitzung in den jeweils zuständigen federführenden Ausschuss verwiesen.