

Stand: 07.12.2025 19:46:40

Vorgangsmappe für die Drucksache 18/28597

"Für den Brenner-Nordzulauf muss die Bestandsstrecke genutzt werden - Volle Anbindung Rosenheims an den Personenzugverkehr!"

Vorgangsverlauf:

1. Initiativdrucksache 18/28597 vom 25.04.2023
2. Beschluss des Plenums 18/28750 vom 26.04.2023
3. Plenarprotokoll Nr. 144 vom 26.04.2023



Dringlichkeitsantrag

der Abgeordneten **Ulrich Singer, Andreas Winhart, Gerd Mannes, Franz Bergmüller, Ralf Stadler, Oskar Atzinger, Martin Böhm, Dr. Anne Cyron, Katrin Ebner-Steiner, Richard Graupner, Prof. Dr. Ingo Hahn, Uli Henkel, Stefan Löw, Roland Magerl, Christoph Maier, Ferdinand Mang, Jan Schifflers** und **Fraktion (AfD)**

Für den Brenner-Nordzulauf muss die Bestandsstrecke genutzt werden – Volle Anbindung Rosenheims an den Personenzugverkehr!

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich auf allen Ebenen dafür einzusetzen, dass für den Brenner-Nordzulauf im Raum Rosenheim sowie sofern möglich im Raum Ebersberg die Bestandsstrecke genutzt, optimal und nach Bürgerwünschen ertüchtigt und mit größtmöglichem Lärmschutz – über das gesetzliche Mindestmaß hinaus – versehen wird.

Der Landtag stellt fest, dass die von der Bahn aktuell gewählte Neubaustrecke im Bereich Ebersberg (Trasse Limone) abzulehnen ist und die betroffenen Anwohner bei der künftigen Planung maximal eingebunden werden sollen.

Der Landtag stellt weiterhin fest, dass für die Akzeptanz des Brenner Basistunnel-Projekts auf der Bestandsstrecke in der Bevölkerung ein Mehrwert für die lokale Bevölkerung geschaffen werden muss. Daher ist eine zwingende Streckenführung durch den Bahnhof Rosenheim vorzusehen, um sicherzustellen, dass der Bahnhof Rosenheim weiterhin maximal vom internationalen Personenzugverkehr bedient wird und keine Ausweich-routen baulich geschaffen werden.

Darüber hinaus stellt der Landtag fest, dass bei dem Großprojekt grundsätzlich übermäßiger Flächenverbrauch vermieden werden soll und der Schutz von Natur und Umwelt sowie die Wirtschaftlichkeit außerdem in den Mittelpunkt gestellt werden sollen.

Begründung:

Eine aktuelle Studie der Vieregg-Rössler GmbH belegt, dass der Neubau einer Hochleistungsstrecke zehn Milliarden Euro kosten würde. Dies würde aber nur zu einer Zeitersparnis von sieben Minuten und einer Mehrkapazität von 18 Zügen führen. Die Grundlage für die neue Studie ist die Güterverkehrsstudie der Brenner Corridor Plattform (BCP), in der Experten aus Deutschland, Österreich und Italien zusammenarbeiten. Diese hat verschiedene Faktoren nicht beachtet. So soll eine neue Bahnstrecke zwischen München, Mühldorf und Freilassing gebaut werden, die den Abschnitt zwischen München und Rosenheim entlastet und den Güterverkehr ableitet. Im Ergebnis kommt die Vieregg-Rössler-Studie auf 297 Züge, die 2043 zwischen München und Kufstein unterwegs sein könnten. Die Kapazität der Bestandsstrecke liegt bei 472 Zügen, ihre betriebstaugliche Vollauslastung bei 334 Zügen. Ein Beweis, dass die Bestandsstrecke ausreicht. Der Streit um den Streckenverlauf des Brenner-Nordzulaufs verschärft sich indessen weiter. Jetzt wollen Anlieger, die sich organisiert haben, sogar

Klagen einreichen¹. Ihre Argumente sind äußerst schlagkräftig, weil sie schon vor der Vieregg-Rössler-Studie nachwiesen, dass eine Modernisierung der bestehenden Strecke ausreicht, um den erwarteten Güter- und Personenverkehr zu bewältigen. Langwierige Gerichtsprozesse würden das Megaprojekt wieder um weitere Jahre verzögern. Bereits im Jahr 1980 hatten sich die Verkehrsminister von Deutschland, Italien und Österreich auf eine Machbarkeitsstudie geeinigt. Seither verläuft das Projekt in Deutschland im Zeitlupentempo, eine Besserung ist nicht in Sicht.

Die Schuld für die Eskalation trägt die Bahn, die sich ohne Rücksicht auf Anwohner, Umwelt und Wirtschaftlichkeit für die Trasse Limone entschied. Die von der Bahn favorisierte Trasse soll durch bisher weitgehend unberührte Natur und Wasserschutzgebiete führen, der Flächenverbrauch und die anfallenden Kosten wären enorm. Der Inn soll oberirdisch überquert werden, der Lärmschutz wird vernachlässigt, weil es keine umfassenden Tunnellösungen gibt. Außerdem wird die Region Rosenheim bei dieser Trassenführung nicht angebunden. Aufgrund dieser Fakten wird dieser Plan kategorisch abgelehnt und sich für die Ertüchtigung der Bestandsstrecke ausgesprochen! Die Nutzung und der optimale Ausbau der Bestandsstrecke mit größtmöglichem Lärmschutz, für die sich viele Bürger und auch Kommunalpolitiker einsetzen, wird von den DB-Verantwortlichen aber einfach vom Tisch gewischt. Es bleibt nur noch wenig Zeit, um sich für die bürgernahe und praxisorientierte Lösung, nämlich die Nutzung der Bestandsstrecke, einzusetzen. Der Bundestag wird voraussichtlich 2025 entscheiden, die deutsche Strecke soll etwa 2040 in Betrieb gehen².

¹ <https://www.sueddeutsche.de/bayern/brenner-nordzulauf-gegner-rosenheim-klagen-1.5732274>

² <https://www.br.de/br-fernsehen/sendungen/jetzt-red-i/aerger-ohne-ende-wie-geht-es-weiter-mit-der-brenner-bahntrasse100.html>



Beschluss des Bayerischen Landtags

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

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten **Ulrich Singer, Andreas Winhart, Gerd Mannes, Franz Bergmüller, Ralf Stadler, Oskar Atzinger, Martin Böhm, Dr. Anne Cyron, Katrin Ebner-Steiner, Richard Graupner, Prof. Dr. Ingo Hahn, Uli Henkel, Stefan Löw, Roland Magerl, Christoph Maier, Ferdinand Mang, Jan Schiffers** und **Fraktion (AfD)**

Drs. 18/28597

Für den Brenner-Nordzulauf muss die Bestandsstrecke genutzt werden – Volle Anbindung Rosenheims an den Personenzugverkehr!

Ablehnung

Die Präsidentin

I.V.

Dr. Wolfgang Heubisch

VI. Vizepräsident

Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Sechster Vizepräsident Dr. Wolfgang Heubisch

Abg. Andreas Winhart

Abg. Klaus Stöttner

Abg. Jürgen Mistol

Abg. Bernhard Pohl

Abg. Annette Karl

Abg. Sebastian Körber

Sechster Vizepräsident Dr. Wolfgang Heubisch: Ich rufe nun **Tagesordnungspunkt 7** auf:

Beratung der zum Plenum eingereichten Dringlichkeitsanträge

Dafür ist ein Zeitrahmen von drei Stunden vorgesehen. Sie haben es selbst in der Hand, wie lange wir über die Punkte diskutieren.

Ich rufe auf:

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Ulrich Singer, Andreas Winhart, Gerd Mannes u. a. und Fraktion (AfD)

Für den Brenner-Nordzulauf muss die Bestandsstrecke genutzt werden - Volle Anbindung Rosenheims an den Personenzugverkehr! (Drs. 18/28597)

Ich eröffne die Aussprache und erteile Herrn Kollegen Andreas Winhart das Wort. Bitte schön.

(Beifall bei der AfD)

Andreas Winhart (AfD): Sehr geehrter Herr Vizepräsident, werte Kolleginnen und Kollegen! Wir bringen heute das Thema Brenner-Basistunnel zum dritten Mal in dieser Legislaturperiode aufs Tableau; denn wir mussten einige Entwicklungen feststellen, die uns im Raum Rosenheim schwer im Magen liegen. Meine Damen und Herren, die AfD vor Ort hat bereits im Jahr 2016 beschlossen, dass wir eine möglichst große Einhausung und Untertunnelung wollen. Wir wollen aber auch eine möglichst breite Bürgerbeteiligung, am besten einen Bürgerentscheid. Vor allem aber wollen wir den Anschluss Rosenheims an den internationalen und den regionalen Personenzugverkehr gewahrt wissen.

Die aktuellen Entwicklungen bei der Bahn sind leider nicht so, dass wir davon ausgehen können, dass die Anbindung Rosenheims an den internationalen Personenzugverkehr gewahrt bleibt. Wenn erst einmal eine Strecke außen herum geführt ist, und

die wird nach den Wünschen der Bahn heuer gebaut werden, dann werden auf dieser Strecke nicht nur Güterzüge, sondern auch Personenzüge fahren. Der Anschluss Rosenheims an den internationalen Personenzugverkehr und den Fernverkehr ist aber essenziell dafür, dass die Menschen in der Region Rosenheim-Ebersberg von diesem Megaprojekt profitieren. Das wollen wir sicherstellen. Das ist der Kern dieses Antrags.

Wir haben schon sehr viel über Bürgerwünsche diskutiert, die bislang noch nicht realisiert wurden. Ich nenne beispielsweise die unterirdische Verknüpfungsstelle unter dem Wildbarren. Wir haben über Bahnhofsverlegungen in Ostermünchen und Brannenburg diskutiert. Neu hinzugekommen sind jetzt die Trinkwasserreserven östlich von Rosenheim bei Stephanskirchen und die neuen Planungen, nach denen das untere Inntal komplett durch eine Art Stadtmauer zwischen Rosenheim und Schechen bei Langenpfunzen zerschnitten wird. Dort wird wahrscheinlich auf 15 Meter aufgeschüttet, weil dort eine Inn-Brücke statt einer Inn-Unterführung gebaut werden soll. All das entspricht nicht den Wünschen der Bürger, die sie in dem langen Planungsprozess geäußert haben.

Deswegen fordern wir die Staatsregierung auf, im Sinne der Bürgerinnen und Bürger zu handeln. Die Staatsregierung soll in Berlin und notfalls auch an anderen Stellen intervenieren, damit Rosenheim nicht vom Personenzugverkehr abgeschnitten wird.

(Beifall bei der AfD)

Sechster Vizepräsident Dr. Wolfgang Heubisch: Vielen Dank. – Der nächste Redner ist Klaus Stöttner von der CSU-Fraktion.

Klaus Stöttner (CSU): Sehr geehrter Herr Vizepräsident, meine sehr geehrten Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich war überrascht; denn die AfD bringt heute einen Antrag zu einem Thema ein, mit dem sich die CSU seit vielen Jahren beschäftigt. Guten Morgen AfD! Die CSU und die Kollegen von den FREIEN WÄHLERN behandeln dieses Thema seit Jahren.

(Andreas Winhart (AfD): Aber ungenügend! – Gerd Mannes (AfD): Sie haben nichts gemacht! Das ist das Problem!)

Sie glauben doch nicht, dass die Bahn einen Ausbau plant und wir als gewählte Abgeordnete vor Ort die Sorgen der Bürger nicht ernst nehmen. Es gab zu diesem Thema viele Diskussionen und viele Aussprachen. Unsere Verkehrsminister in Berlin haben auf die Sorgen der Bürger reagiert. Wir haben es geschafft, dass für das Inntal eine Trasse gewählt wurde, die von Kufstein durch den Berg, unter dem Inn und durch den Samerberg führt. Damit wird das Inntal extrem entlastet.

Jetzt kommt der Vorschlag der AfD, die Züge auf der Bestandstrasse fahren zu lassen. Ich stehe in einem regen Austausch mit den Bürgerinitiativen. Die Vertreter dieser Bürgerinitiativen haben mir gesagt, auf dieser Strecke hätten bis zu 400 Züge Platz. In der Begründung des Dringlichkeitsantrags der AfD ist sogar von 472 Zügen die Rede. Wer rechnen kann: 24 Stunden sind 1.440 Minuten. Teilt man diese Zahl durch 400, ergibt sich, dass alle 3,6 Minuten ein Zug durch die Ortschaften fahren würde. Diejenigen Gemeinden, die an der Bestandstrasse liegen, freuen sich bestimmt darüber, dass die AfD fordert, auf dieser Bestandstrasse alle 3,6 Minuten einen Zug fahren zu lassen. Das habe ich auch den Betroffenen deutlich gemacht und gesagt, dass das Nadelöhr die Stadt Rosenheim ist. Diese 400 Züge, die irgendwann kommen, bringt man durch Rosenheim gar nicht durch, weil alle 3,6 Minuten ein Zug raus müsste. Zugleich haben wir noch die Salzburger Strecke mit fast 280 Zügen. Also irgendwann würden 600, 700 Züge durch Rosenheim fahren. Die müssten auch durch das Nadelöhr Rosenheim wieder raus.

Deswegen müssen wir ehrlich sein, wenn wir wie die Schweiz den Güterverkehr von den Straßen, von der Autobahn auf die Gleise bringen wollen. Die Schweiz hat aktuell zwischen 70 und 80 % des Güterverkehrs auf den Gleisen. Wir in Deutschland haben nur 20 % auf den Gleisen. Wenn wir es mit dem Klimaschutz ehrlich meinen, müssen wir die Schwergüter, die lange – über 500 Kilometer – fahren, auf die Gleise bringen.

Da Rosenheim explizit gesagt hat, es will den Güterverkehr nicht durch Rosenheim, ist die Umfahrung wirklich wichtig und richtig.

Deswegen, meine sehr geehrten Damen und liebe Kollegen, ist dieser Antrag ein Schaufensterantrag. Man versucht, Wähler zu gewinnen, die vor Ort den Bau verhindern wollen.

Wir müssen ehrlich sein: Wollen wir eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schienen? – Wir müssen für die besten Lösungen kämpfen. Wir als Rosenheimer haben es schwer, aber wir haben uns an den Planungen beteiligt, und es gibt ganz gute Lösungen. Wir brauchen noch die Unterführung für Schechen unter dem Inn. Wir brauchen die Verknüpfungsstelle von Ostermünchen weiter raus, damit die Kosten nicht so hoch werden. Wir werden auch den Graffingern helfen, dass sie die bestandsnahe Trasse kriegen, die ihnen hilft.

Deswegen haben wir, CSU und FREIE WÄHLER, einen Antrag durch das Plenum gebracht. Die Staatsregierung hat gesagt, dass unsere Anliegen ernst genommen werden. Wir brauchen keine Unterstützung der AfD.

(Beifall bei der CSU und den FREIEN WÄHLERN)

Sechster Vizepräsident Dr. Wolfgang Heubisch: Bitte, Herr Kollege! Wir haben eine Zwischenbemerkung von Herrn Kollegen Winhart.

Andreas Winhart (AfD): Also, Klaus, ich finde es ja schon hochinteressant, dass in Ebersberg die bestandsnahe Trasse das Ideale ist, im Raum Rosenheim aber nicht. Von daher wird da von euch mit zweierlei Maß gemessen. Ich frage jetzt mal genau eines: Wie willst du sicherstellen, dass der Personenzugverkehr, wenn die Strecke fertig ist, weiterhin in Rosenheim anhält? Wie kann das sein?

Wir haben nämlich Erfahrungen aus der Vergangenheit. Die Kollegin Daniela Ludwig hat sich dafür starkgemacht, dass der ICE in Rosenheim hält. Das hat er drei Jahre lang gemacht. Seit etlichen Jahren hält der ICE nicht mehr in Rosenheim, weil er ein-

fach schneller ist, wenn er durch Rosenheim durchfährt. Ich wette alles, dass, wenn es erst einmal eine Schnellfahrstrecke außen herum gibt, der ICE von München nach Innsbruck oder nach Salzburg erst recht nicht mehr in Rosenheim hält.

Das muss man auch sehen. Die Leute haben von diesem Megaprojekt nichts, wenn ihr so weitermacht. Also lasst uns zurückkehren! Das ist ja auch eine maximale Kapazität von 472 Zügen. Das heißt, man kann auch an der Bestandsstrecke viel mit Lärmschutz machen, damit die Leute nicht betroffen sind. Seid vernünftig, schließt euch uns an!

Klaus Stöttner (CSU): Herr Kollege, wir sind vernünftig. Der Antrag ist nicht korrekt. Auf Ihre Frage hin ist Folgendes zu sagen: Es gibt keine Beschwerden, dass wir zu wenig Personenzüge haben. Seit Kurzem macht auch die Westbahn aus Österreich, Wien, Salzburg, Halt in Rosenheim. Wir sind optimal angebunden, sogar in Prien und Endorf halten unsere Fernzüge. Deswegen sind wir glücklich. Ich bin zufrieden damit, was die Bahn in der Haltestellen- und Personenbindung macht. Deswegen können wir auf Vorschläge der AfD gerne verzichten.

(Beifall bei der CSU und den FREIEN WÄHLERN)

Sechster Vizepräsident Dr. Wolfgang Heubisch: Vielen Dank, Herr Abgeordneter. – Nächster Redner ist der Abgeordnete Jürgen Mistol, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Bitte, Herr Mistol.

Jürgen Mistol (GRÜNE): Herr Präsident, Kolleginnen und Kollegen! Der Brenner-Nordzulauf ist ein Projekt des Bundes. Wir sind hier der Bayerische Landtag und daher überhaupt nicht zuständig. Vorhabensträger beim Brenner-Nordzulauf ist die Deutsche Bahn im Auftrag des Bundes. Das Projekt ergibt sich aus dem aktuell gültigen Bundesverkehrswegeplan und den daraus resultierenden Gesetzen sowie international verbindlich eingegangenen Verpflichtungen. Der Bedarf ist gesetzlich festgelegt. Zwei neue Gleise sind nötig. Wo und wie sie am besten verlaufen können,

ermittelt derzeit die Bahn, gesetzeskonform in einem langwierigen, mehrstufigen Planungsprozess unter Einbeziehung aller Beteiligten.

Für uns GRÜNE ist Ziel eine rasche Fertigstellung des Projekts in einer möglichst Natur und Menschen schonenden Art und Weise. Diesen Prozess begleiten wir kritisch, aber konstruktiv. Den AfD-Antrag lehnen wir ab.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Sechster Vizepräsident Dr. Wolfgang Heubisch: Vielen Dank. – Als nächsten Redner rufe ich den Kollegen Bernhard Pohl, FREIE-WÄHLER-Fraktion, auf.

Bernhard Pohl (FREIE WÄHLER): Sehr geehrter Herr Präsident, Herr Staatsminister, liebe Kolleginnen und Kollegen! Liebe Kollegen der AfD, was habt ihr euch eigentlich bei diesem Antrag gedacht? – Wahrscheinlich nicht viel. So viel Widersprüchliches in einem Antrag – das ist schon ein Meisterstück. Man muss wahrscheinlich fünf Jahre in diesem Hohen Haus in dieser Fraktion verweilen, um das fertigzubringen.

Also, die größtmögliche Akzeptanz in der Region und der maximale Lärmschutz werden dadurch gewährleistet, dass 472 Züge inklusive Güterverkehr durch Rosenheim fahren. Bravo!

Dann lese ich, die Trasse Limone werde abgelehnt. Liebe Kollegen von der AfD, es ist Ihnen schon klar, dass die Festlegung einer Trasse nach objektiven Kriterien erfolgt und nicht danach, ob eine Fraktion sich eine bestimmte Trasse wünscht oder nicht? – Das ist notwendigerweise auch Gegenstand einer gerichtlichen Nachprüfung. Wenn Sie als Planer die falsche Trasse gewählt haben, dann fliegen Sie. Dann passiert genau das, was in der Begründung Ihres Antrags steht: Dann wird der Planfeststellungsbeschluss aufgehoben, und Sie fangen wieder von vorn an.

Eine weitere Bemerkung: Na ja, man kann gegen alles sein. Aber ich denke schon, dass wir über Parteidgrenzen hinweg die Notwendigkeit dieses Brenner-Zulaufs und des Brenner-Basistunnels bejahen; denn wir wollen zum einen den Güterverkehr auf

die Schiene bekommen und zum anderen eine gute Anbindung Bayerns an Österreich und Italien über die Bahn haben. Ich glaube, auch darüber sollten wir uns einig sein.

Deswegen passt all das nicht zu Ihrem völlig widersprüchlichen Antrag, der den Spagat versucht, einerseits einigen Bürgerinitiativen zu gefallen und andererseits die Besorgnis der Bürger der Stadt Rosenheim aufzunehmen, abgehängt zu werden. Aber das ist gründlich misslungen. Ich kann Ihnen nur sagen, dass die Bürger der Stadt Rosenheim Stoßgebete zum Himmel senden, dass der Güterverkehr nicht durch ihre Stadt fährt. Der Kollege Stöttner hat ja schon hervorragend vorgerechnet: alle drei Minuten ein Zug. Na ja, das mag für Bahnnostalgiker etwas Schönes sein. Aber ich glaube, dass von den 65.000 Einwohnern Rosenheims 64.900 Einwohner genau das nicht möchten, dass sie dauernd Güterzüge sehen.

Kollege Stöttner, ich verfeinere Ihre Rechnung noch ein wenig. In der Nachtzeit wird es wohl etwas weniger turbulent zugehen. Damit muss man schon die mathematische Trassenkapazität in Zweifel ziehen. Nur weil Sie irgendein Gutachten hier zitieren, wird Ihr Antrag nicht besser. Dieser Antrag ist abzulehnen.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN und der CSU)

Sechster Vizepräsident Dr. Wolfgang Heubisch: Vielen Dank. – Nächste Rednerin ist die Kollegin Karl von der SPD-Fraktion.

Annette Karl (SPD): Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen, meine Damen und Herren! Der Brenner-Basistunnel ist das zentrale Projekt der Verkehrswende im ganzen Alpenraum. Deshalb steht die SPD auch klar für einen leistungsfähigen Brenner-Nordzulauf. Der Brenner-Nordzulauf ist ein großes Projekt für die Zukunft, und er muss deshalb sorgfältig geplant werden. Die wirtschaftlichen und ökologischen Aspekte, aber auch die Bedürfnisse der Anwohnerinnen und Anwohner müssen berücksichtigt werden, wobei man immer sagen muss, wenn eine solche Trasse nicht um die eine Ecke fährt, fährt sie eben um die andere. Allen wird man es nie recht machen können, aber man muss sorgfältig abwägen.

Wir stellen fest, dass die Bürgerinitiativen diesen Prozess von Anfang an mit einem großen Sachverstand begleitet haben. Dafür sind wir dankbar. Den populistischen Antrag der AfD lehnen wir ab.

(Beifall bei der SPD)

Sechster Vizepräsident Dr. Wolfgang Heubisch: Danke schön. – Nächster Redner ist Herr Kollege Sebastian Körber von der FDP-Fraktion. Bitte.

Sebastian Körber (FDP): Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Die Brennerachse ist das Herzstück des Skandinavien-Mittelmeer-Korridors. Während Österreich und Italien bereits weit fortgeschritten sind, versucht nun die AfD-Fraktion, hier das komplette Vorhaben in Misskredit zu bringen. Das ist völlig unseriöse Verkehrspolitik.

Geschätzte Antragsteller, wenn Sie mal draufschauen würden: Sie haben erst am 23.11. einen Dringlichkeitsantrag – vielleicht haben Sie ihn schon vergessen oder übersehen – zum Brenner-Nordzulauf vorgelegt. Seitdem haben sich auch keine neuen validierten Kenntnisse aufgetan. Das einzig Neue scheint Ihre veränderte Sichtweise auf die Dinge zu sein; denn im November 2022 wollten Sie noch eine unterirdische Inn-Querung nördlich von Rosenheim, die gegenüber der oberirdischen Variante immerhin rund drei Milliarden Euro teurer wäre.

Mit dem heutigen Antrag wollen Sie anscheinend nun die Wirtschaftlichkeit in den Mittelpunkt stellen.

(Zuruf des Abgeordneten Andreas Winhart (AfD))

Daher nehme ich an, dass Sie nun die unterirdische Inn-Querung nicht mehr haben wollen. Das offenbart ja auch, dass Sie hier die Arbeit der Anwohnerinnen und Anwohner sowie der vielen Bürgerinitiativen, die sich hier einbringen und auch mit allen demokratischen Oppositionsparteien und Regierungsfraktionen im Austausch stehen, ein bisschen in Misskredit bringen. Sie versuchen, plumpen und billigen Populismus zu

verbreiten, was Sie gut können. Unterbreiten Sie lieber tragfähige Vorschläge, die ein ausgewogenes Maß an Belastung für Mensch, Umwelt und Natur darstellen. – Wir können den Antrag natürlich nur ablehnen.

(Beifall bei der FDP)

Sechster Vizepräsident Dr. Wolfgang Heubisch: Vielen Dank, Herr Körber. – Damit liegen mir keine weiteren Wortmeldungen vor. Ich schließe die Aussprache. Wir kommen zur Abstimmung.

Wer dem Dringlichkeitsantrag der AfD-Fraktion auf Drucksache 18/28597 seine Zustimmung geben will, den bitte ich um das Handzeichen. – Das ist die AfD-Fraktion. Wer ist dagegen? – CSU-Fraktion, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FREIE WÄHLER, SPD, auch die FDP-Fraktion sowie die beiden fraktionslosen Abgeordneten Plenk und Busch. Wer enthält sich? – Enthaltungen sehe ich keine. Damit ist dieser Dringlichkeitsantrag abgelehnt.

Bevor ich die Nummer 2 aufrufe, gebe ich bekannt, dass zu Rangziffer 4, Antrag von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Drucksache 18/28656 zum Thema "Die Wärmewende der Bundesregierung: Für ein warmes Zuhause und für unschlagbar günstige Nebenkosten", namentliche Abstimmung beantragt wurde.