

Stand: 12.12.2024 23:48:04

Vorgangsmappe für die Drucksache 19/2657

"Für eine verlässliche Finanzierung der Bundesfernstraßen und der Bundesschienenwege"

Vorgangsverlauf:

1. Initiativdrucksache 19/2657 vom 02.07.2024
2. Beschluss des Plenums 19/2708 vom 03.07.2024
3. Plenarprotokoll Nr. 24 vom 03.07.2024



Dringlichkeitsantrag

der Abgeordneten **Klaus Holetschek, Michael Hofmann, Prof. Dr. Winfried Bausback, Tanja Schorer-Dremel, Martin Wagle, Jürgen Baumgärtner, Holger Dremel, Kerstin Schreyer, Konrad Baur, Norbert Dünkel, Jürgen Eberwein, Dr. Stefan Ebner, Thorsten Freudenberger, Alfred Grob, Josef Heisl, Thomas Holz, Andreas Kaufmann, Jochen Kohler, Joachim Konrad, Benjamin Miskowitsch, Martin Mittag, Walter Nussel, Jenny Schack, Josef Schmid, Thorsten Schwab, Martin Stock, Steffen Vogel** und **Fraktion (CSU)**,

Florian Streibl, Felix Locke, Tobias Beck, Martin Behringer, Dr. Martin Brunnhuber, Susann Enders, Stefan Frühbeißer, Johann Groß, Wolfgang Hauber, Bernhard Heinisch, Alexander Hold, Marina Jakob, Michael Koller, Nikolaus Kraus, Josef Lausch, Christian Lindinger, Rainer Ludwig, Ulrike Müller, Prof. Dr. Michael Piazolo, Bernhard Pohl, Julian Preidl, Anton Rittel, Markus Saller, Martin Scharf, Werner Schießl, Gabi Schmidt, Roswitha Toso, Roland Weigert, Jutta Widmann, Benno Zierer, Felix Freiherr von Zobel, Thomas Zöller und **Fraktion (FREIE WÄHLER)**

Für eine verlässliche Finanzierung der Bundesfernstraßen und der Bundes-schienenwege

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich beim Bund weiterhin für eine verlässliche und bedarfsgerechte Finanzierung der Investitionen in die Bundesfernstraßen und die Bundesschienenwege einzusetzen, und beim Bundesminister für Digitales und Verkehr Dr. Volker Wissing darauf zu drängen, schnellstmöglich ein belastbares Konzept für die nachhaltige Infrastrukturfinanzierung vorzulegen.

Begründung:

Nach bekannt gewordenen internen Berechnungen der Autobahn GmbH zeichnet sich bei den Bundesautobahnen und Bundesstraßen in den Jahren 2025 bis 2028 eine Finanzierungslücke von bis zu 10 Mrd. Euro ab. Davon könnten auch Maßnahmen in Bayern wie der sechsstreifige Ausbau der A3 bei Deggendorf, der Weiterbau der A94 und außerdem zahlreiche Brückensanierungen betroffen sein. Für baureife Bundesstraßenprojekte wie die Ortsumgehung Waldsassen erteilt der Bund derzeit keine Baufreigaben.

Bis zum Jahr 2030 benötigt der DB-Konzern 45 Mrd. Euro für die Infrastruktur. Vom Bund sind bislang 27 Mrd. Euro zugesichert, weitere 3 Mrd. Euro will der Konzern aus eigenen Mitteln investieren. Insgesamt beziffert die Bahn ihren Investitionsbedarf sogar auf 90 Mrd. Euro. Im Rahmen des Vermittlungsverfahrens zur Novellierung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) werden auch wesentliche Teilaspekte im Bereich der Schiene erörtert.

Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing hat zwar einen Infrastrukturfonds ins Gespräch gebracht, aber ohne dafür bisher ein Konzept vorzulegen.



Beschluss

des Bayerischen Landtags

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

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten **Klaus Holetschek, Michael Hofmann, Prof. Dr. Winfried Bausback, Tanja Schorer-Dremel, Martin Wagle, Jürgen Baumgärtner, Holger Dremel, Kerstin Schreyer, Konrad Baur, Norbert Dünkel, Jürgen Eberwein, Dr. Stefan Ebner, Thorsten Freudenberger, Alfred Grob, Josef Heisl, Thomas Holz, Andreas Kaufmann, Jochen Kohler, Joachim Konrad, Benjamin Miskowitsch, Martin Mittag, Walter Nussel, Jenny Schack, Josef Schmid, Thorsten Schwab, Martin Stock, Steffen Vogel** und **Fraktion (CSU),**

Florian Streibl, Felix Locke, Tobias Beck, Martin Behringer, Dr. Martin Brunnhuber, Susann Enders, Stefan Frühbeißer, Johann Groß, Wolfgang Hauber, Bernhard Heinisch, Alexander Hold, Marina Jakob, Michael Koller, Nikolaus Kraus, Josef Lausch, Christian Lindinger, Rainer Ludwig, Ulrike Müller, Prof. Dr. Michael Piazzolo, Bernhard Pohl, Julian Preidl, Anton Rittel, Markus Saller, Martin Scharf, Werner Schießl, Gabi Schmidt, Roswitha Toso, Roland Weigert, Jutta Widmann, Benno Zierer, Felix Freiherr von Zobel, Thomas Zöller und **Fraktion (FREIE WÄHLER)**

Drs. 19/2657

Für eine verlässliche Finanzierung der Bundesfernstraßen und der Bundesschienenwege

Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich beim Bund weiterhin für eine verlässliche und bedarfsgerechte Finanzierung der Investitionen in die Bundesfernstraßen und die Bundesschienenwege einzusetzen, und beim Bundesminister für Digitales und Verkehr Dr. Volker Wissing darauf zu drängen, schnellstmöglich ein belastbares Konzept für die nachhaltige Infrastrukturfinanzierung vorzulegen.

Die Präsidentin

I.V.

Tobias Reiß

I. Vizepräsident

Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Erster Vizepräsident Tobias Reiß

Abg. Thorsten Schwab

Abg. Markus Striedl

Abg. Dr. Markus Büchler

Abg. Matthias Vogler

Abg. Sabine Gross

Abg. Prof. Dr. Winfried Bausback

Abg. Tobias Beck

Staatsminister Christian Bernreiter

Abg. Benjamin Nolte

Erster Vizepräsident Tobias Reiß: Ich rufe auf:

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten

Klaus Holetschek, Michael Hofmann, Prof. Dr. Winfried Bausback u. a. und

Fraktion (CSU),

Florian Streibl, Felix Locke, Tobias Beck u. a. und Fraktion (FREIE WÄHLER)

Für eine verlässliche Finanzierung der Bundesfernstraßen und der

Bundesschienenwege (Drs. 19/2657)

Ich eröffne die Aussprache und erteile dem Kollegen Thorsten Schwab das Wort.

Thorsten Schwab (CSU): Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich freue mich, dass die Stimmung im Hohen Haus zu fortgeschrittener Stunde noch sehr gut ist. In unserem Dringlichkeitsantrag fordern wir eine verlässliche Finanzierung der Bundesfernstraßen und der Bundesschienenwege. Wir fordern eine bedarfsgerechte Finanzierung der Investitionen, ein belastbares Konzept für nachhaltige Infrastruktur.

Zum Sachverhalt: Nach den internen Berechnungen der Autobahn GmbH des Bundes wird es für Bundesfernstraßen und Bundesstraßen in den Jahren 2025 bis 2028 eine Finanzierungslücke von 10 Milliarden Euro geben. Von dieser Lücke wäre auch Bayern betroffen: Der sechsstreifige Ausbau der A 3 bei Deggendorf oder der Weiterbau der A 94 wären dann infrage gestellt. Zahlreiche Brückensanierungen müssten auch nach hinten geschoben werden. Bis 2030 hat die Deutsche Bahn einen Bedarf von 45 Milliarden Euro allein für die Infrastruktur und einen Gesamtinvestitionsbedarf von 90 Milliarden Euro angemeldet.

(Unruhe – Glocke des Präsidenten)

Bundesverkehrsminister Volker Wissing sagt, er will einen Infrastrukturfonds bilden. Bisher liegt aber nicht einmal ein Konzept vor. Bei so einer Lücke im Bundeshaushalt wäre ein Konzept unserer Ansicht nach aber dringend notwendig.

(Beifall bei der CSU und den FREIEN WÄHLERN)

Bis 2021 war Andreas Scheuer Bundesverkehrsminister. Seit Dezember 2021 ist das nun Volker Wissing. Der Etat des Bundes für die Straßen und die Schienen ist seitdem stetig gestiegen. Aber schon Andreas Scheuer ist es gelungen, für die Schienen und die Straßen den Etat, die Gelder, wesentlich anzuheben und immer eine stetige Steigerung zu vollziehen, und zwar ohne Schulden und ohne Sondervermögen im Bund, sondern mit einem ausgeglichenen Haushalt.

(Beifall bei Abgeordneten der CSU – Toni Schuberl (GRÜNE): Wann war der Haushalt ausgeglichen?)

Die Bundesschienenwege

(Toni Schuberl (GRÜNE): Wann war der Haushalt ausgeglichen?)

sind im Bundeshaushalt 2021 mit 11 Milliarden Euro verankert. 2022 waren es 9,9 Milliarden Euro, 2023 9,2 Milliarden Euro, 2024 16,4 Milliarden Euro.

(Toni Schuberl (GRÜNE): Wann war der Haushalt ausgeglichen?)

Das ist zu würdigen, dass die Bundesschienenwege im Haushalt jetzt gut finanziert sind. Bei den Bundesfernstraßen bewegen wir uns zwischen 11,1 und 12,8 Milliarden Euro von 2021 bis 2024. Wir sehen also auch hier eine Verstetigung. Das erkennen wir durchaus an. Aber eines muss klar sein: Ausgaben für Verkehrsinfrastruktur sind keine Wünsche von Verkehrspolitikern, sondern – das ist ähnlich wie bei Hilfsorganisationen – es gibt Bedarfe. Der Handlungsbedarf ist festgestellt worden. Dann gibt es eigentlich keine Diskussion über diesen Haushalt. Die Baukosten sind in den letzten zwei Jahren gestiegen. Deshalb müssen auch die veranschlagten Gelder im Bund dieser Steigerung angepasst werden.

Zum Bund muss man momentan sagen: Über den Haushalt wird heftig diskutiert. Mit dem Verkehrshaushalt gehen Milliardenausgaben und ein Potenzial an Einsparungen

einher: 2023 wurden allein 25,8 Milliarden Euro für das Bürgergeld ausgegeben. Das wirft auch die Frage auf,

(Zuruf des Abgeordneten Toni Schuberl (GRÜNE))

wo die Prioritäten gesetzt werden. Bayern macht auf jeden Fall seine Hausaufgaben. Der Etat im Straßenbereich ist Jahr für Jahr gestiegen. Nunmehr werden 500 Millionen Euro jährlich für die Staatstraßen ausgegeben. Da sage ich unserem Minister und dem Ministerium für den Haushalt herzlichen Dank. Es ist gut, dass wir unsere Infrastruktur in Ordnung halten.

Wir brauchen aber auch Verlässlichkeit vom Bund. Derzeit wird noch über den Bundeshaushalt gestritten und an ihm gebastelt. Ende der Woche soll etwas vorliegen. Schauen wir mal, ob die Ampel-Parteien sich einigen können. Das ist noch ungewiss. Der Bund hat nämlich kein Einnahmen-, sondern ein Ausgabenproblem. Noch nie waren die Einnahmen des Bundeshaushalts so hoch, aber die jetzige Ampelkoalition im Bund kann einfach nicht haushalten. Das ist das Problem.

Eines darf aber beim Haushalt nicht passieren, nämlich: Die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur dürfen nicht zusammengestrichen werden. Das sind Investitionen in die Zukunft unseres Landes. Wir fordern mit unserem Antrag deshalb, schnellstmöglich ein belastbares Konzept für eine nachhaltige Infrastrukturfinanzierung vorzulegen. Wir fordern von der SPD und den GRÜNEN hier im Haus, dass sie mal das "Bayern-Gen" auspacken.

(Gülseren Demirel (GRÜNE): Das wir laut Söder nicht haben! – Weitere Zurufe von den GRÜNEN)

Denn nachdem kein Bundesminister oder keine Bundesministerin aus Bayern kommt, rächt sich das. Es sieht so aus, dass das Geld vom Bund in Bayern nicht ankommt. Die Mittel sind drastisch gekürzt worden. Deshalb bitte ich um Zustimmung zu unserem Antrag. Es geht um die Zukunft unserer Infrastruktur und unseres Landes.

(Beifall bei der CSU)

Erster Vizepräsident Tobias Reiß: Nächster Redner ist der Kollege Markus Striedl.

(Beifall bei der AfD)

Markus Striedl (AfD): Sehr geehrter Herr Präsident, geschätzte Kolleginnen und Kollegen! Liest man diesen Antrag, denkt man sich erst einmal: Hat da jemand das falsche Dokument hochgeladen? Oder hat ein neuer Praktikant angefangen? – Man weiß es nicht so recht. Was passiert hier? – Schauen wir den Antrag mal an: Die Regierungsfraktion fordert die Staatsregierung auf, "sich [...] weiterhin für eine verlässliche [...] Finanzierung [...] einzusetzen [...]". Dazu stellt sich mir natürlich prompt eine Frage: Ist der Draht zur Staatsregierung so schlecht,

(Unruhe und Widerspruch bei der CSU)

dass man Maßnahmen, die bereits ergriffen wurden, noch mal beschließen muss? Ist das quasi eine neue Beschlussform, der sogenannte Verlängerungsbeschluss? – Ich weiß es nicht. Oder tut die Staatsregierung bereits Dinge, zu denen sie gar keinen Auftrag hatte? – Und falls ja: Warum tut sie das überhaupt? Und warum tut sie das nicht weiterhin? – Das sind Fragen über Fragen.

(Beifall und Heiterkeit bei der AfD)

Vielleicht geht es aber nur darum, mal wieder in die Zeitung zu kommen und Ampel-Bashing zu betreiben. Liebe Kollegen von der CSU, ich wäre da aber spätestens nach der nächsten Wahl etwas vorsichtiger; denn Sie werden garantiert wieder bei einer oder mehreren der jetzigen Abrisstrupp-Parteien in Berlin zu Kreuze kriechen; denn man möchte schließlich regieren. Bei der Union gilt nach wie vor die Maxime, lieber mit Teilen der Ampel-Regierung weiter Schrott zu wichteln, als solide Politik mit der AfD zu machen.

(Beifall und Heiterkeit bei der AfD)

Da sind wir auch schon: solide Politik. Fangen wir noch mal beim Schienenverkehr an. Wundert es Sie ernsthaft, dass da kein Geld mehr ist? – Das ist ein Witz, dass mittlerweile an allen Ecken und Enden 49-Euro-Tickets rausgehauen und dann noch für viele verbilligt angeboten werden, beispielsweise als Schüler- und Studententickets. Da darf man sich nicht wundern, wenn das System Bahn ausblutet. Natürlich müssen Schüler und Studenten befördert werden. Das ist klar. Aber warum der Staat jegliche private Spazierfahrt selbiger finanzieren soll, erschließt sich hier wohl niemandem.

Aktuell ist übrigens in den Nachrichten: Das Deutschlandticket verursacht ein 300-Millionen-Euro-Defizit, nicht etwa in Bayern, sondern allein beim MVV in München. Genauso ist es übrigens mit dem Fahrradticket für einen Euro pro Tag. Es ist in keiner Weise Aufgabe des Staates, Fahrräder de facto kostenlos zu transportieren. So zieht man Geld aus dem System. So macht man die Bahn marode, meine Damen und Herren.

(Beifall bei der AfD)

Schauen wir uns doch mal die Straßen in Bayern an, veröffentlicht die Staatsregierung doch einen wunderbaren Bericht zum Zustand der Staats- und Bundesstraßen in Bayern, die ZEB: Die letzten Daten stammen von 2019. Jetzt komme ich zu den Bundesstraßen: In ordentlichem Zustand sind 66 %. 13 % sind nah am Ende der Lebensdauer, und 21 % haben ihren Zenit überschritten. 21 % der Bundesstraßen müssten also saniert werden. Das ist eigentlich ein erschreckender Zustand in Bayern; aber es geht noch besser. Jetzt schauen wir uns mal die Staatsstraßen an, die vom Freistaat Bayern verwaltet und erhalten werden: Von denen sind lediglich 45 % in gutem Zustand – wir erinnern uns, bei den Bundesstraßen waren es 66 % –, 19 % werden in Kürze sanierungsfällig, und 36 %, also fast doppelt so viele, müssten eigentlich jetzt bereits saniert werden.

Hier bringe ich noch ein Zitat aus dem Bericht der Staatsregierung:

"Der Zustand der Bundesstraßen [in Bayern] ist dabei deutlich besser als der Zustand der Staatsstraßen. Dies ist auch darauf zurückzuführen, dass die Ausgaben für die Bestandserhaltung der Fahrbahnen bezogen auf einen Quadratmeter Fahrbahnfläche bei den Bundesstraßen in den letzten Jahren deutlich höher waren als bei den Staatsstraßen."

Geschätzte Kolleginnen und Kollegen, Berlin braucht Ihre Tipps und Tricks nicht, um die Bundesstraßen in einen ähnlich katastrophalen Zustand wie unsere Staatsstraßen zu versetzen.

(Beifall und Heiterkeit bei der AfD)

Davon bin ich fest überzeugt: Das schafft das Chaos-Trüppchen in Berlin ganz alleine. Weil dieser Antrag rein plakativ und sinnfrei ist, lehnen wir diesen ab.

(Beifall bei der AfD)

Erster Vizepräsident Tobias Reiß: Als nächster Redner folgt Dr. Markus Bächler.

Dr. Markus Bächler (GRÜNE): Sehr geehrter Herr Präsident, meine Damen und Herren! Eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur ist absolut entscheidend für ein Land, für Wohlstand und für Mobilität. Ich glaube, das ist uns allen klar. Die Dramatik ist groß: Es gibt außerordentlich viel zu tun, außerordentlich viel nachzuholen. Wir könnten dem Antrag, den die CSU hier plakativ hinstellt und nach Berlin richtet, schon zustimmen. Uns fehlen darin aber ein paar Punkte.

Es fehlt zum Beispiel der Punkt, dass die CSU aufgefordert wird, sich für das Desaster zu entschuldigen, das die bisherigen CSU-Bundesverkehrsminister in den letzten Jahren in Berlin auf dem Verkehrssektor angerichtet haben. Daran krankt nämlich unser Land momentan.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Es fehlt, dass sich die CSU für das selten teure und selten dämliche Ausländermaut-desaster entschuldigt, das der CSU-Bundesverkehrsminister Scheuer angerichtet hat. Es fehlt, dass sich die CSU für den verschleppten Bahnausbau entschuldigt, den sie und ihre Minister angerichtet haben. Jetzt sind gerade Hunderttausende Fußballfans aus ganz Europa in Deutschland unterwegs und reiben sich die Augen, in welchem desolaten Zustand die Infrastruktur in Deutschland ist. Sie fragen sich, wie es so weit kommen konnte. Wir wissen, warum. Das liegt an den jahrzehntelangen Einsparungen, am Kaputtsparen, das bei der Bahn lange Jahre von Bundesverkehrsministern der CSU betrieben worden ist.

Es fehlt auch, dass sich dieselbigen für die kaputten Straßen entschuldigen. Wir haben 8.000 marode Brücken, darunter 4.000, die irreparabel sind und ersetzt werden müssen. Diese Last bei den Bundesfernstraßen wurde uns von den Vorgängerregierungen und den CSU-Bundesverkehrsministern hinterlassen. Sie sollten sich außerdem für das Gebirge an versteckter Staatsverschuldung entschuldigen, das der Ampel hinterlassen wurde und jetzt nach und nach aufgearbeitet werden muss. Nicht erfolgte Sanierungen und nicht erfolgter Ausbau maroder Infrastruktur ist eine versteckte Staatsverschuldung. Hier hätten wesentlich mehr Investitionen vorangebracht werden können, da wir eine lange Nullzinsphase hatten. Diese historische Chance der niedrigen Zinsen haben die vorherigen Bundesregierungen leider verstreichen lassen und viel zu wenig in die Infrastruktur investiert. Jetzt stellt man sich hin und deutet mit dem Finger nach Berlin. Die Nachfolgeregierung soll jetzt in der schwierigen Haushaltslage nach der Pandemie, mit dem Krieg in der Ukraine und der Inflation alles richten. Das ist ziemlich schäbig.

(Beifall bei den GRÜNEN und der SPD)

Der Antrag müsste noch zwei Versprechen enthalten, damit wir ihm zustimmen könnten. Zum einen ist das das Versprechen, Abstand von allen Aus- und Neubauvorhaben bei der Straße zu nehmen, solange das alte Gelumpe noch nicht repariert ist, solange noch nicht alle Schlaglöcher gestopft und die kaputten und maroden Brücken

nicht repariert sind. Solange das nicht passiert ist, sollte kein weiteres Geld für den Neu- und Ausbau von Straßen verpulvert werden; denn damit wird die Natur zerstört und der Klimaschutz weiter unterminiert.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Zum anderen wäre es am gescheitesten, wenn die CSU-Staatsregierung verspräche, sich künftig aus der Infrastrukturplanung und der Infrastrukturfinanzierung in Berlin herauszuhalten. Wir haben gesehen: Die CSU kann nicht Infrastruktur. Überlassen Sie das lieber Leuten, die sich damit auskennen und die das anständig finanzieren.

(Martin Wagle (CSU): Um Gottes willen!)

Solche Leute sind momentan in der Ampel. Sie räumen den ganzen Scherbenhaufen auf, den die CSU-Verkehrsminister über mehrere Legislaturperioden hinweg in Bayern hinterlassen haben.

(Beifall bei den GRÜNEN – Lachen bei der AfD)

Noch nie ist so viel saniert worden, wie momentan von der jetzigen Bundesregierung.

(Prof. Dr. Winfried Bausback (CSU): Blödsinn!)

Momentan läuft das größte Investitionsprogramm in die Schiene an. Es wird von der jetzigen Bundesregierung umgesetzt.

(Prof. Dr. Winfried Bausback (CSU): Das stimmt doch überhaupt nicht, Herr Kollege!)

Freilich könnte es noch mehr sein, aber die jetzige Bundesregierung macht es um Längen besser als die bisherigen Bundesregierungen mit CSU-Bundesverkehrsministern. Deshalb lehnen wir Ihren Antrag, wie er vorliegt, ab.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Erster Vizepräsident Tobias Reiß: Herr Kollege, bleiben Sie bitte am Rednerpult. Mir liegt die Meldung zu einer Zwischenbemerkung des Herrn Kollegen Matthias Vogler vor.

Matthias Vogler (AfD): Herr Kollege Dr. Büchler, ich weiß nicht, ob ich mich gerade verhört habe. Sie haben gerade gesagt, wir sollten keine weiteren Straßen bauen, um die Natur nicht weiter zu zerstören. Zerstören Sie nicht die Natur mit lauter Windkraft- rädern, die landauf, landab überall hingepflanzt werden?

(Zuruf von den GRÜNEN: Denkt euch mal was Neues aus!)

Da werden Wälder gerodet und der Boden verdichtet. Das ist doch Naturzerstörung. Haben Sie hier ein Problem mit der Wahrnehmung? Auf der einen Seite fordern Sie, die Zerstörung zu beenden, auf der anderen Seite zerstören Sie die Natur und die Umwelt massiv. Können Sie mir diesen Widerspruch einmal erklären?

(Beifall bei der AfD)

Dr. Markus Büchler (GRÜNE): Der Ausbau der erneuerbaren Energien ist keine Naturzerstörung, sondern ein entscheidender Beitrag zur Rettung der Natur und unserer natürlichen Lebensgrundlagen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Erster Vizepräsident Tobias Reiß: Als Nächste hat Frau Kollegin Sabine Gross ums Wort gebeten.

Sabine Gross (SPD): Sehr geehrtes Präsidium, sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen! Dem Dringlichkeitsantrag können wir leider nicht zustimmen. Ja, es ist richtig, dass in den kommenden vier Jahren insgesamt 9,7 Milliarden Euro für den Neu- und Ausbau aller Bundesfernstraßen fehlen werden. Außerdem sind wohl mehrere Tausend Brücken marode. Die Brückensanierung ist derzeit die dringendste Aufgabe. Der

zuständigen Autobahn GmbH fehlen hierzu derzeit nicht nur die Mittel, sondern auch das Personal.

(Martin Wagle (CSU): Aha!)

Wenn der Autobahn GmbH nicht mehr Geld für Personal und für Brückensanierungen zur Verfügung gestellt wird, wird es vermehrt zu Autobahnsperrungen kommen.

(Unruhe – Glocke des Präsidenten)

Sollte sich die Bundesregierung entscheiden, mehr Geld in Personal und Brücken zu investieren, muss im Gegenzug beim Neu- und Ausbau der Bundesfernstraßen gespart werden. Das ist eine Folge des Bundesverfassungsgerichtsurteils vom 15. November 2023. Solange die Schuldenbremse nicht reformiert wird, wird sich hieran auch nichts ändern.

Aber blicken wir doch einmal zurück: Die Autobahn GmbH wurde im September 2018 gegründet. Ab Januar 2021 sollte sie das knapp 13.200 Kilometer lange Autobahnnetz wieder auf Vordermann bringen. Schon damals waren 10.000 Kilometer Autobahnstreifen in schlechtem oder sehr schlechtem Zustand. Und schon damals waren Tausende Brücken sanierungsbedürftig. Interessant ist in diesem Zusammenhang: Von 2009 bis 2021 stellte die CSU den Verkehrsminister.

(Anna Rasehorn (SPD): Hört, hört!)

Am Ende dieser Ära waren 10.000 Kilometer Autobahnstreifen des Autobahnnetzes in schlechtem Zustand und Tausende Brücken marode.

Richtig ist, dass die Deutsche Bahn AG einen Investitionsbedarf in Höhe von rund 45 Milliarden Euro bis zum Jahr 2027 angemeldet hat. Richtig ist auch, dass die Bundesregierung für die Sanierung nur rund 27 Milliarden Euro zur Verfügung stellen kann. Auch das ist eine Folge der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts.

Das Schienennetz der Deutschen Bahn ist mit rund 33.500 Kilometern das größte in Europa. Allerdings sind davon 17.000 Kilometer marode. Über 1.000 Brücken sind so marode, dass sich eine Sanierung fast nicht mehr lohnt. Das liegt unter anderem daran, dass das Bundesschienenwegeausbaugesetz bisher vorsah, dass die Instandhaltung Sache der Bahn war, der Neubau hingegen Sache des Bundes. Das hat Anreize geschaffen, Streckenabschnitte zu vernachlässigen, bis der Bund sie neu baut.

Das wird sich jedoch mit der Novellierung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes ändern. Der Bund kann sich auch an den Kosten des Unterhalts und der Instandsetzung beteiligen. Auch wurde 2024 erstmals seit vielen Jahren wieder kräftig in die Schieneninfrastruktur investiert. 16,4 Milliarden Euro wurden in die Hand genommen, 5.500 neue Mitarbeiter wurden für Instandhaltung und den Ausbau des Netzes eingestellt. Es geht also voran, zwar nicht so schnell, wie wir uns alle das wünschen, aber im Vergleich zu den letzten Jahren und Jahrzehnten fast mit Warpgeschwindigkeit.

Das Bundesverfassungsgerichtsurteil zwingt die Bundesregierung zu schmerzhaften Einsparungen. Geklagt hatte die Union. Jetzt muss sie auch in ihren Ländern, auch im Freistaat, mit den Konsequenzen leben. Wir von der SPD-Fraktion würden uns auch wünschen, dass mehr Geld in die Schienen- und die Straßeninfrastruktur investiert werden könnte. Dazu müsste aber die Schuldenbremse reformiert werden. Solange dies nicht möglich ist, werden wir leider sparen müssen. Deshalb können wir Ihrem Antrag leider nicht folgen.

(Beifall bei der SPD – Anna Rasehorn (SPD): Super!)

Erster Vizepräsident Tobias Reiß: Es liegt die Meldung zu einer Zwischenbemerkung des Herrn Kollegen Prof. Dr. Bausback vor.

Prof. Dr. Winfried Bausback (CSU): Frau Kollegin, Sie versuchen, Verantwortlichkeiten auf das Bundesverfassungsgericht zu verlagern. Sie verschweigen dabei aber, dass Sie in Berlin kein Einnahmenproblem haben, sondern ein Ausgabenproblem und nicht sparen. Sie finanzieren Nichtarbeit über ein überhöhtes Bürgergeld und setzen

die falschen Schwerpunkte. Das ist der Grund für die Investitionslücken, die wir in dem Bereich haben.

(Beifall bei der CSU sowie Abgeordneten der FREIEN WÄHLER – Toni Schuberl
(GRÜNE): So ein Quatsch!)

Sabine Gross (SPD): Das war keine Frage, sondern eine Stellungnahme, und zwar eine falsche Stellungnahme.

(Beifall bei der SPD)

Erster Vizepräsident Tobias Reiß: Der nächste Redner ist der Kollege Tobias Beck für die Fraktion der FREIEN WÄHLER.

Tobias Beck (FREIE WÄHLER): Sehr geehrter Herr Vizepräsident, liebe Kolleginnen und Kollegen, liebe Besucher! "Deutschland rutscht weiter ab." "Deutschland fällt im Wirtschaftsranking zurück." "Die geringe Dynamik macht uns Sorgen." "Deutschland verliert weiter an Wettbewerbsfähigkeit." – Dieser Art sind die Schlagzeilen, die wir derzeit zur wirtschaftlichen Lage unseres Landes lesen. Wir alle kennen die Situation. Nach eineinhalb Jahrzehnten des scheinbar mühelosen Wohlstands fangen langsam auch die Letzten an zu begreifen, dass Wohlstand und Prosperität erarbeitet werden müssen und dass der Staat in der Pflicht steht, die Rahmenbedingungen dafür zu schaffen und die Infrastruktur dafür bereitzustellen.

Wir lesen von einer Finanzierungslücke von knapp 10 Milliarden Euro bei Bundesautobahnen und Bundesstraßen für die Jahre von 2025 bis 2028. Wir lesen auch von einem noch größeren Loch bei den Schienenwegen; hier fehlen bis zum Jahr 2030 wohl 15 Milliarden Euro, und das angesichts eines ohnehin riesigen Investitionsstaus.

Bayern ist nach wie vor das Kraftzentrum der deutschen Wirtschaft. Bei uns wird – das darf man auch einmal anmerken – ein großer Teil von dem Geld erwirtschaftet, das die Ampel-Parteien wieder verteilen. Dieses Geld muss aber auch erst einmal erwirtschaftet werden. Die Bundesregierung ist gerade dabei, die Grundlagen dafür mutwillig zu

zerstören. Unsere Exportindustrie, der Tourismus und viele anderen Sektoren sind existenziell auf gut ausgebaute und funktionierende Verkehrswege angewiesen. Ohne diese Grundlage riskieren wir, unseren Vorsprung und unsere Attraktivität zu verlieren.

Es wurde beispielsweise eine Maut erhöht, ohne dass das eingenommene Geld eins zu eins wieder in den Straßenbau und in die Brückensanierungen fließt.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Wir sehen jetzt schon, wie marode Brücken und überlastete Straßen unseren Alltag beeinträchtigen. Wir erleben, wie Verspätungen und Ausfälle im Bahnverkehr uns Zeit und Nerven kosten. Statt anzuschieben und endlich Geld in die Hand zu nehmen, um diese Probleme zu beheben, läuft die Bundesregierung sehenden Auges in eine Situation, in der die Unternehmen einen großen Bogen um den Standort Deutschland machen werden.

Ich führe beispielhaft an, dass gerade auf der Schiene die Entgelte für die Schienenutzung in diesem Jahr massiv gestiegen sind, weil der Bund die Förderung dazu zusammengestrichen hat. Ich frage mich ernsthaft: Wo sind wir denn? Statt Anreize zu schaffen, um mehr Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern, arbeitet die Bundesregierung plötzlich in der entgegengesetzten Richtung. Ich kann den Dringlichkeitsantrag der CSU daher nur vollauf unterstützen.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN sowie Abgeordneten der CSU)

Erster Vizepräsident Tobias Reiß: Für die Staatsregierung hat der Staatsminister Christian Bernreiter ums Wort gebeten. Bevor ich ihm das Wort erteile, weise ich darauf hin, dass wir nach der Abstimmung über diesen Dringlichkeitsantrag erneut versuchen werden, die namentliche Abstimmung zum vorangegangenen Dringlichkeitsantrag durchzuführen.

Staatsminister Christian Bernreiter (Wohnen, Bau und Verkehr): Sehr geehrter Herr Vizepräsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich hoffe, wir sind uns einig, dass Auto-

bahnen, Bundesstraßen und Schienenwege für die wirtschaftliche Entwicklung unseres Landes und natürlich auch für die Mobilität der Menschen sehr wichtig sind. Der normale Mensch ist eigentlich auf Straße oder Schiene angewiesen, es sei denn, man ist Bundesaußenministerin; denn dann kann man auch das Nachtflugverbot umgehen und 180 Kilometer mit einem großen Flugzeug alleine fliegen.

(Beifall bei der CSU sowie Abgeordneten der FREIEN WÄHLER – Toni Schuberl (GRÜNE): Das ist schäbig, Herr Kollege!)

– Unterstützen Sie das auch noch?

(Unruhe – Zuruf des Abgeordneten Toni Schuberl (GRÜNE))

Erster Vizepräsident Tobias Reiß: Der Herr Staatsminister hat das Wort.

Staatsminister Christian Bernreiter (Wohnen, Bau und Verkehr): Die Wahrheit muss man schon noch ansprechen. Ich war bisher standhaft, wir haben für die Fußball-Europameisterschaft bisher noch keine Ausnahmegenehmigung vom Nachtflugverbot erteilt.

(Tanja Schorer-Dremel (CSU): Nicht einmal für Schwarzenegger!)

– Gar nichts.

Meine Damen und Herren, in Deutschland droht ein Verkehrskollaps. Ich muss das so ganz klar sagen. Der Finanzbedarf für Straßen und Schienen ist enorm und wird weiter wachsen. Ich habe gehört, was Sie, Kollege Dr. Böhler und Frau Kollegin Gross, gesagt haben. Ich muss darauf erwidern: Ich kenne keinen Verkehrsminister, der nicht für seinen Etat kämpft. Die Frage ist doch, wer damals Finanzminister war. Das waren Steinbrück, Schäuble und Scholz in der letzten Regierung, die die Entscheidungen getroffen haben.

(Beifall bei der CSU sowie Abgeordneten der FREIEN WÄHLER – Zuruf der Abgeordneten Anna Rasehorn (SPD))

Herr Mehdorn war lange Bahnvorstand. Während seiner Zeit in dieser Funktion sind 75.000 Weichen ausgebaut worden. In den sieben Jahren Rot-Grün hat das auch so stattgefunden. Man kann jetzt nicht mit dem Zeigefinger auf den Verkehrsminister der CSU zeigen.

(Martin Stümpfig (GRÜNE): Doch! – Dr. Simone Strohmayr (SPD): Doch!)

Im Jahr 2021 gab es für die Schiene mehr Finanzmittel, als die neue selbst ernannte Fortschrittskoalition im Jahr 2022 zur Verfügung gestellt hat.

(Beifall bei der CSU sowie Abgeordneten der FREIEN WÄHLER)

Der Bundesverkehrsminister bringt jetzt einen Infrastrukturfonds ins Spiel. Ich habe ihn selber gefragt, wie der gespeist wird. Darauf gab es keine Antwort. Ich habe auch gefragt, ob man den verfassungskonform ausgestalten kann, und habe auf diese Frage auch keine Antwort erhalten. Ich bin sehr gespannt darauf. Der Dringlichkeitsantrag der CSU-Fraktion für eine verlässlichere Finanzierung ist mehr als geboten.

(Beifall bei Abgeordneten der CSU)

Es kann nur unser gemeinsames Ziel sein, dass die Infrastruktur zukunftsfest gemacht wird und auch nachfolgenden Generationen zur Verfügung steht.

Wir in Bayern haben bei den Staatsstraßen unsere Hausaufgaben gemacht. Wir haben viel vor der Brust und kämpfen darum auch für eine ausreichende Finanzausstattung. Wenn man unsere Kilometer durch die Lebensdauer teilt, dann weiß man, was wir jährlich umsetzen müssten. Wir haben in den letzten Jahren dahin gehend gewaltig aufgeholt. Im Jahr 2023 haben wir 441 Millionen Euro in den Bau und den Erhalt der Staatsstraßen investiert. Wir nehmen im Doppelhaushalt 2024/2025 noch mehr Geld dafür in die Hand. Es sind in diesem Doppelhaushalt jährlich 500 Millionen Euro eingestellt, damit wir die Investitionen in die Staatsstraßen verlässlich umsetzen können.

Die Zahlen sind heute mehrfach genannt worden. Ich habe in der letzten Verkehrsmi-
nisterkonferenz nachgefragt. Das Bundesverkehrsministerium hat mir bestätigt, dass
für die Autobahnen und die Bundesfernstraßen vom Jahr 2025 bis zum Jahr 2028 ins-
gesamt 10 Milliarden Euro fehlen. Das wird natürlich zu großen Herausforderungen,
großen Staus und katastrophalen Zuständen führen.

In Bayern sind davon etliche Maßnahmen betroffen, das ist schon angesprochen wor-
den. In meiner Heimat ist auf der A 3 der Abschnitt zwischen Deggendorf und Hen-
gersberg betroffen. Ein sechsspüriger Ausbau ist geplant; es geht aber um die Brücke,
die das Ende ihrer Lebensdauer erreicht hat. Darum muss unbedingt rasch gehandelt
werden. Es geht aber auch um Lückenschlüsse. Es versteht doch kein Mensch, wenn
die A 94 nicht weitergeplant und nicht weitergebaut wird. Das muss ich doch klar
sagen.

(Beifall bei der CSU sowie Abgeordneten der FREIEN WÄHLER – Martin Wagle
(CSU): Richtig!)

Man kann sich informieren, wie viele Brückensanierungen an der A 8 noch anstehen.
Wir können uns auf dieser wichtigen Strecke – es geht um den alpenüberquerenden
Verkehr – keine weiteren Ausfälle erlauben.

Jetzt geht es weiter. Ich habe gestern von der bayerischen Bauindustrie, von Mit-
gliedsfirmen E-Mails zugespielt bekommen. Von der Autobahn GmbH werden Aufträge
mit einem Volumen von sage und schreibe 3 Millionen Euro storniert. Eine Million ist
umgesetzt. Die Firma wird aufgefordert, abzurechnen. Wenn man den Vertrag nicht
kündigt und zum Jahresende noch Geld hat, kann man die Bautätigkeit im Umfang
von 2 Millionen Euro vielleicht noch ausführen. Eine Ausschreibung für elf Brücken
läuft aktuell. Eine Kommission schaut sich das auf der A 9 an, ob man das wieder ab-
bläst und ganz verschiebt. Das sind dramatische Zustände, wenn man bei solchen
Kleckerlesbeträgen – wenn ich das mal so sagen darf – bei diesem Milliardenetat im

Bundeshaushalt so rumspart. Das würde am Ende mehr kosten, als man jetzt der Liquidität geschuldet wahrscheinlich einsparen möchte.

Auch uns in Bayern trifft es. Wir sind nach wie vor als Bundesauftragsverwaltung für die Bundesstraßen zuständig. Wir haben jetzt baureife Bundesstraßenprojekte nach Jahrzehnten des Kampfes, bis endlich einmal ein Planfeststellungsverfahren durch ist und man die Baureife erreicht hat. Wir wären zum Beispiel fertig am Start bei der Ortsumgehung Waldsassen. Dafür erteilt der Bund keine Baufreigabe. Bei uns besteht auch wenig Hoffnung auf einen baldigen Baubeginn für die baureife Verlegung der B 11 bei Schweinhütt im Landkreis Regen oder auch für den baureifen Ausbau der B 173 und der B 303 bei Kronach. Der Bundesrechnungshof rügt den deutlichen Rückstand bei den Brückensanierungen. Der vorgelegte Sanierungsplan wird jetzt schon nicht eingehalten. Ich kann nur davor warnen, eine zweite Rahmede-Talbrücke in Deutschland zu bekommen. Das ist eigentlich unglaublich. Man muss jetzt dafür sorgen, dass die Projekte angepackt werden!

(Beifall bei der CSU)

Zur Schiene: Bis 2030 war ja geplant, dass man 45 Milliarden Euro einlegt. Jetzt sind es 27 Milliarden Euro geworden. 3 weitere Milliarden soll der Konzern aus eigenen Mitteln investieren. Das Geld fehlt dann an anderer Stelle. – Frau Kollegin Gross, Sie haben das Bundesschienenwegeausbaugesetz angesprochen. Ich war, glaube ich, in zehn Sitzungen dabei. Ich war der Co-Vorsitzende des informellen Vermittlungsausschusses. Eigentlich ist es erschütternd, was man auf die Frage hört, wie das finanziert wird. Ich muss sagen, die Länder werden hier auch gewaltig in Mitfinanzierungshaftung genommen. Wir zahlen 1,5 Milliarden Euro beim Schienenersatzverkehr und für die Ertüchtigung der digitalen Schiene – Stichwort ETCS – nach heutigem Stand 2,6 Milliarden Euro. Diese Summe fehlt bei den Regionalisierungsmitteln. Ich komme gleich darauf zurück. Die gesamte Investition, die zusätzlich läuft, muss der Bundesverkehrsminister aus dem eigenen Etat bestreiten. Darum gibt es jetzt Lücken an anderen Stellen. Ich habe den Eindruck gewonnen, dass er selbst sehr, sehr frustriert ist.

Bei der Bahn gibt es aber einen viel höheren Investitionsbedarf, nämlich 90 Milliarden Euro insgesamt. Das ist im Bundesschienenwegeausbauplan klar enthalten. Der Deutschlandtakt und all diese Vorhaben werden nicht umgesetzt. Wir Länder haben all dies mit 16 : 0 eingefordert. Ursprünglich stand die Passage im Text, dass man sich ausschließlich auf die Hochleistungskorridore stürzt. Die Regionalnetze – hier ist Bayern stark betroffen – sollen weder beplant noch umgesetzt werden. Ich bin gespannt. Wir haben dies im Gesetz ändern können. Dass dies umgesetzt wird, glaube ich nach heutigem Stand nicht. Das muss ich klar feststellen.

Es geht weiter, weil wir dann zur Finanzierung des Verkehrs kommen müssen. Das gehört zwar nicht zu den Investitionen, aber das müssen Sie alle wissen. Das sind die Auswirkungen der derzeitigen Entscheidungen in Berlin. Ein eigenes Gutachten des Bundesverkehrsministeriums bestätigt, dass den Ländern zum Erhalt des Status quo beim Schienenpersonennahverkehr bis zum Jahr 2031 40 Milliarden Euro fehlen. 40 Milliarden Euro! In Schleswig-Holstein beginnt bereits eine breite Diskussion, was abbestellt wird, und diese wird auch bei uns geführt werden. Bis zum heutigen Tag warten wir auf die Erfüllung der Zusage des Bundeskanzlers, dass auch beim Deutschlandticket die Mittel von 2023 übertragen werden. Heute hat er wiederum zugesagt, dies wird jetzt kommen. Wir warten sehnlichst darauf. Am Montag findet eine Sonderverkehrsministerkonferenz statt. Der Bundeskanzler hat schon so viel versprochen. Ich glaube es erst, dass wir das Geld auch wirklich erhalten, wenn es im Gesetzblatt steht. Wir haben Mittel aus dem Staatshaushalt erhöhen müssen, um nicht abzubestellen. Ich muss kein Prophet sein, um zu wissen, dass auch bei uns diese Diskussion beginnen wird, wenn das so eintritt. An eine Angebotsausweitung ist ohnehin nicht zu denken.

Ich will nicht schwarzmalen, aber die Wahrheit ist, dass sich der Deutschlandtakt bis zum Sankt-Nimmerleins-Tag verzögert. Der Bahnbeauftragte der Bundesregierung hat uns vorgerechnet – Herr Theurer kann auch gut rechnen und geht jetzt dann zur Bun-

desbank –, mit der jetzigen Finanzausstattung wird es 99 Jahre dauern, bis der Deutschlandtakt umgesetzt ist.

Zu den barrierefreien Bahnhöfen: Über die Hälfte der bayerischen Bahnhöfe sind nicht barrierefrei ausgebaut. Deren Ausbau sollen wir auch aus Regionalisierungsmitteln zahlen.

(Zuruf der Abgeordneten Ruth Müller (SPD))

Das ist aber nicht unsere Aufgabe, sondern Aufgabe des Bundes. Der Freistaat Bayern zahlt jährlich freiwillig 50 Millionen Euro. Ansonsten würde überhaupt nichts vorangehen.

(Unruhe – Glocke des Präsidenten)

Wir haben im Koalitionsvertrag festgelegt, dass wir hier auch weiter investieren. Ich werde dies in Kürze vorlegen.

Wir haben einen Planungsstopp bei wichtigen Bahnprojekten wie zum Beispiel bei der Franken-Sachsen-Magistrale. Ich wundere mich, wenn Sie, Frau Kollegin Gross, sagen, Sie könnten all dem nicht zustimmen. Ihre SPD-Bundestagsfraktion kämpft hier viel mutiger! Der Fraktionsvize Detlef Müller aus Sachsen kämpft hier wie ein Löwe und hat auch angeprangert, dass es weder bei der Autobahn noch bei der Schiene vorangeht. Aber man sieht ja, wie Sie bei der Bundesregierung eingebunden sind; Sie haben hier offensichtlich wenig Kontakt. Auch beim grenzüberschreitenden Güterverkehr droht der Kollaps beim alpenüberquerenden Verkehr. All diese Vorhaben müssen angepackt werden. Jetzt stockt es sogar bei der Digitalisierung. Herr Kollege Winfried Hermann in Baden-Württemberg war Vorreiter und ist voll in dem Thema ETCS-Digitalisierung. Jetzt soll der digitale Knoten Stuttgart gestoppt werden. Dieser steht unter Gremienvorbehalt. Es ist der Wahnsinn, was hier momentan abläuft! Dies hat Auswirkungen auf die gesamte bundesweite digitale Transformation, auf unseren Knoten in München, aber auch in Hamburg oder Frankfurt.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, es besteht also dringender Handlungsbedarf. Ich habe hier große Sorgenfalten. Ich sitze nicht in meinem Kämmerlein und freue mich, wenn der Verkehr zurückgeht. Das treibt mir vielmehr Schweißperlen auf die Stirn, weil ich weiß, dass die Wirtschaft dadurch lahmt. Dies sehen wir ja leider jeden Tag. Die selbsternannte Fortschrittskoalition wird zur Abrisstruppe. Das muss ich hier noch einmal klar feststellen.

(Beifall bei der CSU und den FREIEN WÄHLERN sowie des Staatssekretärs Martin Schöffel und der Abgeordneten Ramona Storm (AfD))

Wir brauchen Entschlossenheit und ein umfassendes Investitionsprogramm. Der vorliegende Dringlichkeitsantrag greift alle Punkte und Forderungen auf. Ich werde auch nicht müde werden, es jeden Tag an jeder Stelle immer wieder zu wiederholen: Die Infrastruktur ist für die Zukunftsfähigkeit Deutschlands entscheidend. Dafür werde ich weiterhin kämpfen. Der Bund muss seine Verantwortung für die Infrastruktur übernehmen. So steht es im Grundgesetz. Der Landtagsbeschluss ist ein guter Rückenwind für das Engagement der Staatsregierung. Herzlichen Dank, dass Sie uns hier den Rücken stärken wollen! Ich bitte um Zustimmung.

(Beifall bei der CSU und den FREIEN WÄHLERN)

Erster Vizepräsident Tobias Reiß: Vielen Dank, Herr Staatsminister, für Ihre umfangreiche Stellungnahme. – Es liegt noch eine Meldung zu einer Zwischenbemerkung des Kollegen Benjamin Nolte vor.

Benjamin Nolte (AfD): Vielen Dank, Herr Staatsminister, für Ihre Ausführungen. Ich muss gestehen – – Das mag vielleicht daran liegen, dass es schon spät ist, aber vielleicht habe ich den spannenden Teil Ihrer Rede auch verpasst. Können Sie uns noch einmal etwas zu der Aussage meines Kollegen Striedl sagen, dass die Staatsstraßen wohl in einem schlechteren Zustand als die Bundesstraßen sind? Ist daran auch Berlin schuld?

Staatsminister Christian Bernreiter (Wohnen, Bau und Verkehr): Ich habe das bewusst nicht kommentiert, weil es hier noch Nachholbedarf gibt. Der Kollege ist auch neu hier im Parlament und weiß offenbar nicht, dass wir auch für die Bundesstraßen in Bundesauftragsverwaltung zuständig sind.

(Beifall bei der CSU und den FREIEN WÄHLERN)

Ich muss auch noch einmal erklären, dass die Klassifizierung selbstverständlich klar drinsteht. Wir müssen als sparsame Walter unserer Finanzen aber zusehen, dass die Lebensdauer auch ausgenutzt wird. Natürlich wird dies bewertet und steht drin. Es steht klar drin, wann eine Brücke oder Straße das Ende der Lebensdauer erreicht hat. Wir beginnen aber nicht mit der Sanierung, wenn ihr Zustand noch tragfähig ist. Der Plan sagt uns, wo wir ansetzen müssen und wie wir das dann auch umsetzen.

(Zuruf: Bravo! – Beifall bei der CSU und den FREIEN WÄHLERN)

Erster Vizepräsident Tobias Reiß: Vielen Dank. Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor. Wir kommen zur Abstimmung.

Wer dem Dringlichkeitsantrag der CSU-Fraktion und der Fraktion FREIE WÄHLER auf Drucksache 19/2657 seine Zustimmung geben will, den bitte ich um das Handzeichen. – Das sind die Fraktionen der CSU und der FREIEN WÄHLER. Gegenstimmen bitte ich anzuzeigen! – AfD-Fraktion, Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SPD-Fraktion. Stimmenthaltungen? – Keine. Damit ist der Antrag angenommen.

Wir kommen zurück zum Dringlichkeitsantrag der SPD-Fraktion auf Drucksache 19/2656 und wiederholen die namentliche Abstimmung in elektronischer Form. Die Abstimmung ist eröffnet. Drei Minuten.

(Namentliche Abstimmung von 20:39 bis 20:42 Uhr)

Die drei Minuten sind um. Wir ermitteln das Abstimmungsergebnis und fahren in der Tagesordnung fort.

(Unruhe – Glocke des Präsidenten)