

Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Erster Vizepräsident Reinhold Bocklet

Abg. Susanna Tausendfreund

Abg. Kerstin Schreyer-Stäblein

Abg. Dr. Otmar Bernhard

Abg. Tobias Thalhammer

Abg. Natascha Kohnen

Abg. Alexander Muthmann

Staatssekretär Gerhard Eck

Abg. Prof. Dr. Peter Paul Gantzer

Erster Vizepräsident Reinhold Bocklet: Wir kommen nun zur gemeinsamen Behandlung der Tagesordnungspunkte 6 und 7:

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Margarete Bause, Thomas Mütze, Ulrike Gote u. a. und Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Klare Absage an eine Realisierung des Autobahn-Südrings A 99 (Drs. 16/5217)

und

Antrag der Abgeordneten

Dr. Otmar Bernhard, Erwin Huber, Eberhard Rotter u. a. (CSU),

Thomas Hacker, Tobias Thalhammer, Dr. Franz Xaver Kirschner u. a. (FDP)

Autobahn-Südring A 99 (Drs. 16/5379)

Ich habe darauf hingewiesen, dass dazu namentliche Abstimmung beantragt ist.

Ich eröffne die gemeinsame Aussprache. Erste Rednerin ist Frau Kollegin Tausendfreund. Bitte schön, Frau Kollegin, Sie haben das Wort.

Susanna Tausendfreund (GRÜNE): Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Die Planungen für den Autobahn-Südring südlich von München sind in der Vergangenheit in regelmäßigen Abständen immer wieder aus der Schublade geholt worden. Zum Glück und aus guten Gründen ist die Planung immer wieder in der Schublade verschwunden. Aber spätestens nach der Vorlage der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie ist es an der Zeit, den Autobahn-Südring endgültig zu beerdigen. Diese Autobahn ist weder ökologisch noch ökonomisch vertretbar, und sie würde auch nicht zu den erhofften Verkehrsentlastungen führen. Einzigartige Natur- und Erholungsflächen würden auch beim Bau von Teilstrecken in Tunnelbauweise zerstört. Der Bau wäre mit immensen Kosten von jetzt geschätzten 1,2 Milliarden Euro verbunden. Realistischerweise können wir davon ausgehen, dass wir bei Realisierung bei mindestens 2 Milliarden Euro wären. Die Entlastungswirkung auf dem Ost- und Nord-Autobahnring von nur 7,5 % kann dies alles nicht rechtfertigen.

Dass der Autobahn-Südring weder finanzierbar noch durchsetzbar ist, hat sich inzwischen auch bei der Staatsregierung herumgesprochen. Dafür hat auch der breite Widerstand vor Ort quer über alle Parteigrenzen hinweg gesorgt. Herausgekommen ist aber ein typisches Seehofer-Wackelpudding-Machtwort. Die Planung soll demnach nur aufgeschoben, nicht aber aufgehoben werden. Den Befürwortern wie Gegnern erlaubt dieser Formelkompromiss, dies als jeweiligen Sieg zu feiern. Da ist doch wirklich die nötige Skepsis angebracht.

Bezogen auf den sogenannten Planungsstopp ist dieses - in Anführungszeichen - "Machtwort" völlig inhaltslos, genauso wie auch der Antrag der Koalitionsfraktionen. Die Perspektive, das Projekt zehn Jahre ruhen zu lassen, wäre auf jeden Fall eingetreten. Auch bei Aufnahme in den neuen Bundesverkehrswegeplan 2015 würde sich bis 2020 sowieso nichts tun.

Ein solches "Machtwort" kann vielleicht zu einer momentanen Befriedung führen, eine Entscheidung ist das aber nicht. Es ist jetzt an der Zeit, eine klare Entscheidung zu treffen. Es ist an der Zeit, die vielfältigen Argumente endlich zur Kenntnis zu nehmen, die gegen den Autobahnbau sprechen. Es ist an der Zeit, dem Projekt eine klare Absage zu erteilen, anstatt Hintertürchen und Optionen offen zu lassen und die Bevölkerung weiter im Unklaren zu lassen.

Und es ist an der Zeit, den vom bestehenden Straßennetz lärmgeplagten Menschen endlich mit wirksamen Lärmschutzmaßnahmen zu helfen, anstatt neue Fernstraßen zu bauen.

(Unruhe - Glocke des Präsidenten)

Die vielfältigen Anträge der GRÜNEN, wenigstens Tempolimits anzuordnen, die für die Anwohner der Autobahnen eine deutliche Entlastung bringen würden, lehnen die Koalitionsfraktionen regelmäßig ab. Vor Ort formiert sich der Widerstand unter dem Schlagwort "Lärmschutz statt Autobahn-Südring". Das ist das Motto der Menschen in der Region, die sich nicht mehr gegeneinander ausspielen lassen. Oft wurde gesagt,

der Norden bekommt immer die Negativeinrichtungen und der Süden hat bisher noch nichts davon abbekommen. Aber diese Argumentation zieht eben nicht, weil die Entlastungswirkung im Norden nicht eintreten würde. Und die Menschen kommen langsam darauf, dass sie bisher nur gegeneinander ausgespielt worden sind. Das lassen die Menschen nicht mehr mit sich machen.

Geben Sie sich einen Ruck, geben Sie dem Autobahn-Südring endlich den Todesstoß, damit er endgültig in der Schublade verschwindet und auch nicht mehr herausgeholt wird, und zwar auf Dauer. Ich weiß natürlich, dass ein nächster Landtag wieder anders entscheiden kann. Aber über so eine Entscheidung dieses Landtags in dieser Legislaturperiode würde sich, glaube ich, ein späterer Landtag angesichts der massiven Kosten nicht hinwegsetzen.

Erster Vizepräsident Reinhold Bocklet: Frau Kollegin Tausendfreund, bleiben Sie bitte hier für eine Zwischenbemerkung von Frau Kollegin Schreyer-Stäblein. Bitte schön, Frau Kollegin.

Kerstin Schreyer-Stäblein (CSU): Sehr geehrte Frau Tausendfreund, wir haben inhaltlich vollkommen deckungsgleiche Ansichten, nachdem wir im selben Stimmkreis kandidieren und dort im Stimmkreis dafür eintreten, dass der Südring nicht kommen soll.

Ich würde von Ihnen gerne wissen: Sind Sie meiner Auffassung, dass wir sehr froh sind, dass Herr Ministerpräsident Seehofer erklärt hat, dass in den nächsten zehn Jahren der Südring nicht kommen soll? Denn Sie hatten das ein bisschen mit einer Frage verbunden. Ich denke, wir sind hoffentlich gemeinsam froh, dass der Südring in den nächsten zehn Jahren nicht kommen soll. Sie haben gesagt, Sie möchten den Südring ein für alle Mal erledigt sehen. Da sind wir inhaltlich völlig deckungsgleich. Halten Sie es denn für realistisch, dass, wenn wir heute den Beschluss fassen, es keine Generation mehr geben wird, die dieses Thema wieder auf die Tagesordnung bringt?

Erster Vizepräsident Reinhold Bocklet: Danke schön. Frau Kollegin Tausendfreund, Sie haben das Wort.

Susanna Tausendfreund (GRÜNE): Zunächst einmal bin ich natürlich über die zehn Jahre Planungspause sehr froh. Allerdings ändert das nichts, wie ich schon ausgeführt habe, an dem Faktum, dass in den nächsten zehn Jahren sowieso nichts passiert wäre, weil erst ein Antrag gestellt werden muss, dieses Projekt in den Bundesverkehrswegeplan aufzunehmen, der erst 2015 wieder aufgelegt wird und in dem der Autobahn-Südring mit Sicherheit nicht eines der favorisierten Projekte würde. So hätte sich bis 2020 aller Voraussicht nach sowieso nichts getan. Sicherlich sind mit diesem "Wackelpudding-Machtwort" erst einmal alle Seiten befriedet worden. Aber, wie gesagt, man muss wachsam sein.

Zweiter Punkt. Natürlich kann sich ein späterer Landtag über eine Entscheidung dieses Landtags hinwegsetzen. Aber er tut sich deutlich schwerer, dies zu begründen, wenn der Landtag heute ein klares Nein auf Dauer sagt, während FDP und CSU beantragt haben, nur einen Planungsstopp zu verkünden, aber die Option für eine spätere Planungsaufnahme beizubehalten, also eine ausdrückliche Option, dass dieses Projekt zu einem späteren Zeitpunkt weiterverfolgt werden kann. Ich denke, das ist ein deutlicher inhaltlicher Unterschied.

Ich hoffe, dass Sie sich unserem Antrag anschließen. So haben Sie es mir gegenüber angekündigt. Ich finde es sehr gut, dass Sie aus der Fraktions- und Koalitionsdisziplin ausbrechen. Auch die Kommunalpolitiker vor Ort und die Abgeordneten vor Ort sind sich im Ergebnis einig, dass wir diesen Autobahn-Südring verhindern wollen. Allerdings gibt es leider immer wieder ernst zu nehmende Kräfte, die dieses Projekt weiter betreiben wollen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Erster Vizepräsident Reinhold Bocklet: Danke schön, Frau Kollegin Tausendfreund. Als Nächster hat Herr Kollege Dr. Bernhard das Wort. Bitte schön.

Dr. Otmar Bernhard (CSU): Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Die A 99 ist immer als ein Ring um München herum geplant worden. Das war immer die grundlegende Idee. Wir wollten nie, was vonseiten der SPD vorgetragen wird, einen Torso bauen, das heißt einen Ring, der nicht geschlossen ist. Wir haben eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, die ergeben hat, dass das Projekt machbar ist. Es ist ökologisch schwierig - das ist keine Frage -, aber dafür gibt es die entsprechenden Verfahren, das heißt, das Planfeststellungsverfahren sowie entsprechende Ausgleichsmaßnahmen. Das Projekt ist notwendig, weil wir eine weiträumige und großräumige Verteilung des überregionalen und regionalen Verkehrs brauchen. Es hat keinen Sinn, Autobahnen am Mittleren Ring enden zu lassen, den Verkehr in der Stadt zu verteilen und ihn anschließend wieder auf die Autobahnen zu führen. Wir brauchen diese vernünftigen Anschlüsse für die Autobahnen im Westen, im Süden sowie im Südosten.

Wir bekommen dadurch in München, insbesondere am Mittleren Ring, im Südwesten eine massive Entlastung. Es werden 18.000 Fahrzeuge weniger erwartet, Frau Kollegin. Das ist eine ganze Menge. Auch der Nordosten wird in Bezug auf die Autobahn A 99 entlastet. Den Effekt haben Sie daran bemerkt, dass die Kommunen dort gegen ihre Position protestiert haben. Wir werden weiter massive Verkehrszuwächse bekommen, insbesondere beim Lkw-Verkehr. Das weiß jeder. Ich konnte damals als Umweltminister das Transitverbot für Lkw in München nicht vollständig durchsetzen, weil der Bereich im Südwesten keine Autobahnumfahrung besitzt. Sie können heute im Südwesten die schönen gelben Hinweisschilder in Bezug auf die Umleitung des Lkw-Verkehrs mitten durch die Wohngebiete sehen. Das ist keine sinnvolle Lösung.

Auch Alternativen greifen hierbei nicht. Wir können die Lkw - das leuchtet jedem ein - nicht in den ÖPNV hineinpacken. Der ÖPNV wird ohnehin in München mit aller Kraft ausgebaut.

(Ludwig Wörner (SPD): Was Sie behindern!)

- Wir behindern gar nichts, Herr Wörner. Wir kämpfen dafür und das wissen Sie: zweite Stammstrecke, U-Bahnen usw. Ihnen ist doch geläufig, dass wir dabei ganz vorne stehen.

Wir sehen aber, dass wir für den Lkw-Verkehr und den Pkw-Verkehr vernünftige Lösungen brauchen. Deshalb, Frau Kollegin, will ich unsere Position klar darstellen, damit es keine Unklarheiten gibt. Dieses Autobahnstück bleibt eine Option für die Zukunft. Es ist machbar und ist nicht von der Agenda gestrichen; ich will das ganz deutlich sagen. Hinsichtlich der Realisierung brauchen wir eine Zeitschiene; das ist heute bei jedem Autobahnprojekt so. Als wir den Westteil der A 99 gebaut haben - im Übrigen in meinem Stimmkreis -, habe ich den Mut gehabt, dafür einzutreten. Die Menschen dort sind mir heute dafür dankbar, dass ich dafür eingestanden bin, weil sie nunmehr weniger Verkehr zu ertragen haben. Auch das müssen Sie sich einmal überlegen.

(Beifall bei der CSU)

Ein solches Projekt dauert seine Zeit; wir sehen das bei allen Großprojekten und bei allen Autobahnprojekten. Es muss jedem klar sein, dass es zehn bis fünfzehn Jahre dauert. Natürlich ist auch die Finanzierung schwierig, denn wir wissen alle, dass der Bundesverkehrswegeplan leider unterfinanziert ist. Wir wollen dieses Projekt aber vorantreiben, weil es mit Blick auf die Zukunft sinnvoll ist. Wir brauchen dafür einen langen Atem.

Wir sollten eines bedenken: Bayern hat nicht zuletzt deshalb eine derart starke wirtschaftliche Position, über die wir uns alle freuen, weil wir in der Vergangenheit zu entsprechenden Projekten gestanden sind und diese durchgesetzt haben. Es gibt Vertreter von Parteien, die gegen den Flughafen waren. Ich möchte sie heute fragen, welchen Stellenwert Bayern als Wirtschaftsstandort hätte, wenn wir den Flughafen nicht gebaut hätten. Wir brauchen dieses Teilstück der Autobahn im Münchner Südwesten und wir werden sehen, was die Zukunft hinsichtlich der Finanzierungsmöglich-

keiten bringen wird. Ich habe großes Verständnis, wenn Kollegen vor Ort solche Positionen einnehmen. Ich verstehe das vollkommen, obgleich ich es damals nicht getan habe, als die Autobahn gebaut worden ist.

(Beifall bei der CSU)

Erster Vizepräsident Reinhold Bocklet: Als Nächster hat Herr Kollege Thalhammer das Wort.

Tobias Thalhammer (FDP): (Vom Redner nicht autorisiert) Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Wie bei vielen Baumaßnahmen in diesem Land gibt es auch beim Autobahn-Südring ein Für und Wider. Beide Seiten haben dafür wichtige Argumente und man muss diese vernünftig abwägen. Frau Kollegin Tausendfreund, Sie sagen, der Plan für den Autobahn-Südring werde immer wieder aus der Schublade gezogen und deshalb fordern Sie jetzt endlich Klarheit für die Bevölkerung. Da muss ich Ihnen leider mitteilen, dass Sie die Faktenlage verkennen. Wenn jemand dieses Thema immer wieder aus der Schublade zieht, dann sind Sie das. Wir haben über diese Thematik bereits einige Male gesprochen und es gibt auch Klarheit für die Bevölkerung.

Die schwarz-gelbe Bundesregierung hat in dieser Legislaturperiode ganz klar gesagt: Es gibt keine Fortschreibung des Bundesfernstraßenplans. Des Weiteren kann man davon ausgehen - unabhängig davon, wie man zum Autobahn-Südring stehen mag -, dass das ermittelte Kosten-Nutzen-Verhältnis zwar prinzipiell die Möglichkeit der Realisierung offen lässt, die Maßnahmen jedoch auch in einem etwaigen zukünftigen Bundesfernstraßenplan nur in den erweiterten Bedarf eingestuft werden können, da sie nicht so ausschweifend sind. Folglich liegt die Umsetzung, wenn es eine solche hypothetische Betrachtung überhaupt geben kann, sehr weit in der Zukunft. Deswegen verstehe ich nicht, liebe Kolleginnen und Kollegen von den GRÜNEN, dass Sie heute zum wiederholten Male einen entsprechenden Antrag stellen und ein Problem aufwerfen, das sich derzeit nicht als solches darstellt. Ich verstehe auch nicht, um einmal die

Seite der Autobahnbefürworter zu betrachten, Kollegen Gantzer von der SPD, der, obwohl er die Tatsachen kennt, ein Gantzersches Grundlagenpapier für den Bau des Südrings gefordert hat. Genauso wenig wie das Anliegen der GRÜNEN steht auch das Anliegen des Kollegen Gantzer im Moment zur Debatte.

Liebe Kollegin Schreyer-Stäblein von der CSU, Sie vertreten den Stimmkreis der Betroffenen: Wenn ich mir die Zeitspanne betrachte, in welcher eventuell ein solcher Südring gebaut werden könnte und ich des Weiteren sehe, dass im Süden von München derzeit mehrere Großfirmen abwandern, so weiß ich nicht, ob man mit einem wirtschaftlichen Feingespür zum heutigen Zeitpunkt für die kommenden Jahrzehnte ausschließen kann, jemals einen solchen Südring zu bauen.

Deswegen gilt es, diese Thematik erst dann, wenn sie wieder aktuell ist, sachlich abzuwägen. Natürlich - ich sage das als umweltpolitischer Sprecher - müssen wir uns um die Ökologie dort Sorgen machen. Wir dürfen aber nicht nur die Natur schützen, sondern müssen auch die Menschen schützen. Ich bitte, auch in den Landkreiskommunen zu schauen, wie viele Autos, wie viele Lkw auf der Bundesstraße 471 täglich durch die Ortskerne fahren. Auch die dort lebenden Menschen haben ein Anrecht auf Schutz.

(Beifall bei der FDP und den Freien Wählern)

Das Gleiche gilt für die Menschen im Stadtgebiet. Unabhängig davon, wie man sich entscheiden möchte - sollte diese Entscheidung überhaupt jemals notwendig sein -, ist die vordringlichste Aufgabe, den Großraum München jetzt, nicht erst in zwei Jahrzehnten, vom Verkehr zu entlasten, indem wir es beispielsweise ermöglichen, mit der B 15 neu den Verkehr, und zwar auch den Lkw-Verkehr, großräumig um München herumzuführen; darüber sollten wir sprechen. Leider hat dazu keiner etwas gesagt. Das sind die Aufgaben, die wir zu erledigen haben. Dafür ist jetzt auch der richtige Zeitpunkt. Wir sollten keine Debatte über eine Thematik führen, die derzeit nicht relevant ist und bei der immer wieder nur ein Szenario thematisiert wird.

(Beifall bei der FDP und der CSU)

Erster Vizepräsident Reinhold Bocklet: Als Nächste hat Frau Kollegin Kohnen das Wort.

Natascha Kohnen (SPD): Sehr geehrter Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Lieber Herr Thalhammer, ich weiß nicht, was Sie eigentlich wollen.

(Beifall bei der SPD)

Die Antwort war gut: Er will gar nichts. Dann können Sie doch gegen den Südring stimmen.

Ich erkläre es Ihnen vielleicht einmal und Sie können versuchen, zuzuhören. 2004 wurde das Verkehrsprojekt Südring A 99 aus dem Bundesverkehrswegeplan mit der Begründung - siehe da, Herr Thalhammer - eines hohen ökologischen Risikos und fehlenden Bedarfs herausgenommen. Daran hat sich seit 2004 auch nichts mehr verändert.

(Beifall bei der SPD)

Die Machbarkeitsstudie, die von Frau Tausendfreund bereits angesprochen worden ist, macht deutlich, dass der Raumwiderstand überall hoch bis sehr hoch ist. Die Faktoren sind ökologisch und umweltrechtlich so bedenklich, dass ein Bau der Trasse A 99 nicht möglich ist. Herr Dr. Bernhard, für Sie könnte interessant sein, was alles in der Machbarkeitsstudie weggelassen worden ist. Was passiert, wenn Sie die "grüne Lunge", die Kaltluftschneise, in einer Asphaltorgie wegrasieren? Welche Feinstaubbelastung ist für München zu erwarten? Statt der benötigten Sauerstoffzufuhr für München haben Sie noch mehr Autos in der Stadt. Das ist doch alles Quatsch.

(Beifall bei der SPD)

Ökologisch ist überhaupt nicht geklärt, welche Luftbelastungen ein möglicher Tunnelbau verursachen könnte. Davon ist keine Rede. Die Auswirkungen auf die Trinkwas-

sergewinnung sind von der Machbarkeitsstudie ebenfalls nicht erfasst worden. Was würde geschehen, wenn das Isarhochufer durch den Bau erschüttert wird? Im Prinzip könnten wir uns gleich die Renaturierung sparen. Wozu feiern wir 40 Jahre Umweltpolitik in Bayern, wenn der Bau des Autobahn-Südrings A 99 realisiert wird?

(Beifall bei der SPD)

Aus umweltökologischen Aspekten werden die geothermischen Vorhaben zum Beispiel in Pullach, wo sich die Gemeinden um eine alternative Energieversorgung bemühen, völlig missachtet. Dort sollen die verschiedenen Trassen realisiert werden. Jedoch hat sich kein Mensch Gedanken über diese geothermischen Vorhaben gemacht. Ein Faktor, der in der Machbarkeitsstudie ebenfalls keine Berücksichtigung findet und als weich bezeichnet wird, ist die sogenannte Artenvielfalt, die durch die Realisierung des Autobahn-Südrings A 99 stark dezimiert würde. Dies wäre wieder nicht im Sinne der bayerischen Umweltpolitik. Herr Söder hat es vorgezogen, gar nicht weiter zuzuhören.

Herr Thalhammer, der Kosten-Nutzen-Faktor ist nicht sehr hoch. Er liegt zwischen 1,81 und 1,96. Das ist nicht hoch. Bei der Vorstellung der Machbarkeitsstudie - einige Kollegen waren da - ist Herr Professor Kurzak gefragt worden, wie hoch der Kosten-Nutzen-Faktor sei. Dieser sei nicht so hoch wie bei bereits realisierten Straßenprojekten. Dort liegt der Kosten-Nutzen-Faktor bei 4,7. Die Antwort von Professor Kurzak, der für diese Machbarkeitsstudie verantwortlich gewesen ist, lautete - man höre -: Der politische Wille soll es möglich machen. Darum geht es und um nichts anderes.

Angeichts der Kosten von mindestens 1,2 Milliarden Euro, des immer wieder beklagten Flächenfraßes - Herr Beckstein hat in den letzten Jahren immer wieder über den Flächenfraß in Bayern geklagt - und angesichts der heutigen Diskussion über die ökologische Ausgestaltung von Olympia muss man sich fragen, ob die Ökologie bei der Realisierung des Autobahn-Südrings A 99 überhaupt eine Rolle spielt.

Herr Thalhammer läuft sich schon warm. Ich freue mich darauf. Herr Thalhammer, Investitionen in die Zukunft, selbst wenn sie auf die lange Bank geschoben werden, sollten nicht aus Asphaltorgien mit gigantischen Kosten bestehen. Zukunft heißt: Investition in Bildung und Soziales. Das ist nachhaltig.

(Beifall bei der SPD)

Erster Vizepräsident Reinhold Bocklet: Frau Kollegin Kohnen, lassen Sie eine Zwischenfrage des Kollegen Thalhammer zu?

Natascha Kohnen (SPD): Gerne. Herr Thalhammer wohnt auch im Süden Bayerns.

Erster Vizepräsident Reinhold Bocklet: Bitte schön, Herr Thalhammer.

Tobias Thalhammer (FDP): (Vom Redner nicht autorisiert) Frau Kohnen, wir wohnen im gleichen Ort, in Neubiberg im Süden. Prinzipiell kann man nicht von einer breiten Ablehnung im Süden über alle Bevölkerungsschichten hinweg sprechen. Ich konnte Folgendes beobachten: Je weniger mögliche Trassenführungen es gab, desto weniger Leute sind dagegen auf die Barrikaden gegangen.

Frau Kohnen, um Ihren Wortbeitrag besser einschätzen zu können, interessiert mich, ob Sie in diesem Punkt im Namen der gesamten SPD-Fraktion sprechen. Sind Sie in diesem Punkt mit Ihrem Fraktionskollegen Professor Peter Paul Gantzer, der ebenfalls im Landkreis München wohnt, einer Meinung?

Erster Vizepräsident Reinhold Bocklet: Frau Kollegin Kohnen, ich werte den Beitrag des Herrn Kollegen Thalhammer als Zwischenbemerkung. Damit haben Sie die Möglichkeit, auf diese zu antworten. Eigentlich wäre Ihre Zeit jetzt abgelaufen.

Natascha Kohnen (SPD): - Meine Zeit ist noch nicht abgelaufen.

(Allgemeine Heiterkeit)

Herr Thalhammer, habe ich irgendetwas über den Widerstand breiter Bevölkerungsschichten gesagt? - Nein. Insofern antworte ich auf den ersten Teil Ihrer Frage nicht. Sie haben gefragt, ob die SPD-Fraktion geschlossen für den Antrag der GRÜNEN stimmen werde. Da kann ich Ihnen sagen: Ja. Sie wissen, dass es eine örtliche Befindlichkeit gibt. In der CSU gibt es scheinbar ebenfalls eine örtliche Befindlichkeit. Wir haben in der SPD-Fraktion - das ist der Unterschied zu Ihrem Redebeitrag - eine sehr sachliche Diskussion geführt. Wir führen keine Diskussion der örtlichen Befindlichkeiten. Stattdessen haben die Sachargumente entschieden. Herr Thalhammer, solange der Südring nicht an Ihrer Tür vorbeiführt, scheint es Sie nicht zu jucken.

(Beifall bei der SPD)

Erster Vizepräsident Reinhold Bocklet: Als Nächster hat Herr Kollege Muthmann das Wort. Bitte schön, Herr Kollege.

Alexander Muthmann (FW): Sehr geehrter Herr Präsident, meine Damen und Herren! Wir lösen die Probleme dann, wenn sie zur Lösung anstehen. Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie sollten entsprechend gewürdigt werden. Allerdings sollte ebenfalls berücksichtigt werden, dass wir sehr viel wichtigere Verkehrsinfrastrukturprojekte vor uns haben, die der Realisierung und Finanzierung harren. Die Frage nach der Realisierung des Autobahn-Südrings A 99 stellt sich derzeit überhaupt nicht. Die Verantwortlichen werden zum passenden Zeitpunkt eine Bewertung vornehmen und entscheiden. Darüber hinaus spielen die ökologische Entwicklung sowie die Verkehrsentwicklung zu diesem Zeitpunkt ebenfalls eine Rolle. Zum jetzigen Zeitpunkt halten wir es für falsch, den Südring ein für alle Mal und für alle Ewigkeit für erledigt zu erklären. Das ist nicht notwendig, da es keine sachliche Veranlassung dafür gibt. Wir sollten jetzt keine Diskussionsführung führen, da eine Realisierung des Südrings zum jetzigen Zeitpunkt nicht zu erwarten ist. Deshalb müssen wir den Antrag der GRÜNEN ablehnen und dem Antrag der CSU und der FDP zustimmen.

(Beifall bei den Freien Wählern)

Erster Vizepräsident Reinhold Bocklet: Als Letzter hat Herr Staatssekretär Eck das Wort. Bitte schön, Herr Staatssekretär.

Staatssekretär Gerhard Eck (Innenministerium): Herr Präsident, verehrte Kolleginnen und Kollegen! Das Thema des Antrages sollte zu einem Zeitpunkt diskutiert werden, zu dem es angesagt und gefragt ist. Herr Kollege Muthmann und Herr Kollege Thalhammer haben dies bereits zum Ausdruck gebracht. Das möchte ich nicht wiederholen. Allerdings möchte ich es auch nicht so stehen lassen. Frau Kollegin Tausendfreund, Sie haben gesagt, der Machbarkeitsstudie sei zu entnehmen, dass das Projekt eindeutig nicht realisierbar sei. Es sei falsch und nicht realisierbar. Das geht aus der Machbarkeitsstudie nicht hervor. Frau Kollegin Kohnen, Sie haben ebenfalls von einem unüberwindbaren Risiko gesprochen. Sie haben das Wort "Asphaltorgie" in den Mund genommen. Meine sehr verehrten Damen und Herren, das ist keine anständige und würdevolle Diskussion.

(Beifall bei der CSU und der FDP)

Wir sollten uns auf die Dinge konzentrieren, die wir wirklich brauchen. Wir sollten die Entscheidungen, die zu gegebener Zeit anstehen werden, zukünftigen Generationen nicht vorwegnehmen. Momentan ist das Projekt für den derzeitigen Bedarfsplan nicht vorgesehen. Derzeit haben wir sicherlich nicht die Mittel, um dieses Projekt zu finanzieren. Erst wenn die Zeit gekommen ist, dass wir dieses Projekt finanzieren und im Bedarfsplan unterbringen können, können wir auch über dieses Projekt diskutieren. Aus diesem Grunde bitte ich Sie, den Dringlichkeitsantrag der GRÜNEN abzulehnen und dem von der CSU und der FDP gestellten Antrag zu folgen. Er gibt uns nämlich eine Option und lässt für die Zukunft Wege offen.

(Beifall bei der CSU und der FDP)

Erster Vizepräsident Reinhold Bocklet: Weitere Wortmeldungen sehe ich nicht. Wir kommen zur Abstimmung. Dazu werden die beiden Anträge wieder getrennt.

Ich lasse zunächst über den Dringlichkeitsantrag der GRÜNEN auf Drucksache 16/5217 abstimmen. Der federführende Ausschuss für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie empfiehlt auf Drucksache 16/6030 die Ablehnung des Dringlichkeitsantrags. Für diesen Dringlichkeitsantrag wurde namentliche Abstimmung beantragt. Ich mache darauf aufmerksam, dass wir danach noch eine zweite namentliche Abstimmung über den Antrag der CSU und der FDP durchführen werden. Für die Stimmabgabe stehen fünf Minuten zur Verfügung. -

(Namentliche Abstimmung von 17.21 bis 17.26 Uhr)

Verehrte Kolleginnen und Kollegen, die Abstimmungszeit von fünf Minuten ist vorbei. Ich schließe die Abstimmung, sobald Herr Kollege Hintersberger seine Stimme abgegeben hat.

Ich erteile jetzt nach § 133 Absatz 2 der Geschäftsordnung Herrn Kollegen Prof. Dr. Gantzer das Wort zu einer Erklärung zur Abstimmung. Herr Kollege, Sie haben fünf Minuten Zeit, diese Erklärung abzugeben.

Prof. Dr. Peter Paul Gantzer (SPD): Herr Präsident, liebe Kollegen und Kolleginnen! Ich habe eben gegen den GRÜNEN-Antrag gestimmt und werde natürlich umgekehrt gleich für den Antrag der Koalition stimmen. Als betroffener Stimmkreisabgeordneter sehe ich die Lage anders als die Stimmkreisabgeordneten aus dem Süden, die ihre Interessen haben. Ich muss aber die Interessen der Bevölkerung des Münchner Nordens wahren.

Zu dieser kurzen Diskussion stelle ich deswegen Folgendes fest: Wir haben dort oben die meistbefahrene Autobahn Europas. Die meisten von Ihnen kommen aus dem Münchner Norden und werden das miterlebt haben. Wir haben täglich fast 150.000 Fahrzeuge. Es wurde gesagt, ein Südring würde keine Entlastung bringen, nur eine Entlastung um etwa 10 %. Das sind aber 15.000 Fahrzeuge weniger am Tag. So viele Fahrzeuge hat manche Gemeinde nicht einmal im Monat. Das gebe ich als erstes zu bedenken.

Der zweite Punkt wurde von Frau Tausendfreund hervorgehoben: Lärmschutz. Wenn Sie uns einen wirklichen Lärmschutz geben wollen, kostet der ein Vielfaches dessen, was der Südring kosten würde. Denn mit ein paar Mauern ist es da nicht getan. Sie müssen tieferlegen und untertunneln. Deshalb ist das eine reine Schaumschlägerei. Es ist auch nicht das Hauptproblem im Norden. Das Hauptproblem ist: Wenn auf der Autobahn ein Stau ist, dann sind davon alle Gemeinden im Münchner Norden betroffen. Der gesamte Verkehr, der ausweicht, geht durch die Gemeinden im Münchner Norden. Das ist eine Situation, die den Menschen dort oben nicht mehr zugemutet werden kann.

Das ist auch der Grund dafür, dass sich sämtliche Kommunalpolitiker des Münchner Nordens gerade schriftlich an den Innenminister gewandt und darum gebeten haben, den Südring voranzutreiben. Deswegen ist auch die Aussage von Herrn Thalhammer nicht richtig. Er ist natürlich erst jung im Landtag und weiß nicht, dass solche Vorhaben nicht von heute auf morgen erledigt werden können. Das braucht einen Vorlauf. Deswegen ist auch sein Einwurf "steht nicht zur Debatte" völlig falsch. Es geht darum, dass wir als erstes in Angriff nehmen müssen, dass der Bundesverkehrswegeplan umgeschrieben wird. Das wird erst in zwei bis drei Jahren wieder der Fall sein können. Das erfordert eine vorausschauende Arbeit. Lieber Herr Thalhammer, Vorhaben von heute auf morgen zu betreiben, kann man vielleicht im Künstler-Bereich machen, aber nicht in der Politik. Hier müssen Sie schon langfristig denken.

Ich fasse das zusammen: Meine Damen und Herren, wir haben eine Machbarkeitsstudie. Lesen Sie diese bitte durch, auch diejenigen, die nicht betroffen sind. Sie werden sehen, dass der Vorschlag, der dort gemacht worden ist, durchaus hinnehmbar ist. Es kommt nicht zu den befürchteten großen Umweltbelastungen. Diese Machbarkeitsstudie ist sehr umfangreich und sehr ernsthaft erarbeitet worden. Im Hinblick auf diese Machbarkeitsstudie bitte ich Sie um Verständnis dafür, dass mein Abstimmungsverhalten so ist, wie ich es am Anfang geschildert habe. Vielen Dank und einen schönen Abend noch.

(Beifall bei der CSU)

Erster Vizepräsident Reinhold Bocklet: Vielen Dank, Herr Kollege. Wir kommen jetzt zur Abstimmung über den Antrag auf der Drucksache 16/5379, das ist der Antrag der Fraktionen der CSU und der FDP. Der federführende Ausschuss für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie empfiehlt auf Drucksache 16/6034 die unveränderte Annahme. Ich bitte Sie, anschließend noch bis zur Bekanntgabe des Abstimmungsergebnisses hierzubleiben. Es wird unmittelbar nach der Auszählung bekanntgegeben. Ich eröffne jetzt die namentliche Abstimmung. Dafür stehen drei Minuten zur Verfügung.

(Namentliche Abstimmung von 17.31 bis 17.34 Uhr)

Haben alle ihre Stimmen abgegeben? - Dann schließe ich die namentliche Abstimmung. -

Ich bitte kurz um Aufmerksamkeit: Nach der Verkündung des Ergebnisses der beiden namentlichen Abstimmungen wird die Sitzung geschlossen. Ich bitte Sie deswegen, noch dazubleiben.

Ich möchte noch eine technische Mitteilung machen: Die Projektgruppe "Landesentwicklungsprogramm" unter Vorsitz von Erwin Huber tagt sofort im Anschluss an die Bekanntgabe des Abstimmungsergebnisses im Sitzungssaal N 501. Das war ursprünglich für 19.00 Uhr vorgesehen. Ich teile das hier mit, damit die Arbeit im Hause reibungslos weitergehen kann.

(Zurufe von der SPD)

Auf Bitten der SPD-Fraktion teile ich Vergleichbares für die Mitglieder der SPD-Fraktion mit: Der Arbeitskreis unter Federführung des Kollegen Wengert tagt im Gebäude in der Ismaninger Straße 9.

Ich gebe jetzt die Ergebnisse der vorhin durchgeführten namentlichen Abstimmungen bekannt. Zunächst teile ich das Ergebnis der Abstimmung über den Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Margarete Bause, Thomas Mütze, Ulrike Gote und anderer und Fraktion des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN betreffend "Klare Absage an eine Realisierung des Autobahn-Südrings A 99", Drucksache 16/5217, mit: Mit Ja haben 54 Abgeordnete gestimmt, mit Nein 109; es gab eine Stimmenthaltung. Damit ist der Dringlichkeitsantrag abgelehnt.

(Abstimmungsliste siehe Anlage 2 - Unruhe - Glocke des Präsidenten)

Vielleicht kann man sich auch auf der Regierungsbank hinsetzen.

(Beifall bei Abgeordneten der SPD und der GRÜNEN)

Ich gebe nun das Ergebnis der Abstimmung über den Antrag der Abgeordneten Dr. Otmar Bernhard, Erwin Huber, Eberhard Rotter und anderer (CSU) sowie der Abgeordneten Thomas Hacker, Tobias Thalhammer, Dr. Franz Xaver Kirschner und anderer (FDP) betreffend "Autobahn-Südring A 99", Drucksache 16/5379, bekannt: Mit Ja haben 108 Abgeordnete gestimmt, mit Nein 54; es gab eine Stimmenthaltung. Damit ist der Dringlichkeitsantrag angenommen.

(Abstimmungsliste siehe Anlage 3)

Damit sind wir am Ende der heutigen Tagesordnung angelangt. Ich schließe die Sitzung und wünsche Ihnen noch einen schönen Abend.

(Schluss: 17.40 Uhr)



