

Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Vierter Vizepräsident Ludwig Hartmann

Abg. Benjamin Nolte

Abg. Martin Wagle

Abg. Dr. Markus Büchler

Abg. Markus Striedl

Abg. Jürgen Baumgärtner

Abg. Tobias Beck

Abg. Sabine Gross

Vierter Vizepräsident Ludwig Hartmann: Ich rufe den **Tagesordnungspunkt 10** auf:

Antrag der Abgeordneten Benjamin Nolte, Markus Striedl, Prof. Dr. Ingo Hahn u.

a. und Fraktion (AfD)

5. Nachtrag zum Bau- und Finanzierungsvertrag 2. S-Bahn-Stammstrecke

München offenlegen! (Drs. 19/2276)

Ich eröffne die Aussprache. Die Gesamtredezeit der Fraktionen beträgt 29 Minuten. Die Redezeit der Staatsregierung orientiert sich an der Redezeit der stärksten Fraktion. Der erste Redner ist der Abgeordnete Nolte für die AfD-Fraktion.

(Beifall bei der AfD)

Benjamin Nolte (AfD): Sehr geehrter Herr Präsident, werte Kollegen! Wir kommen nun zu unserem Antrag betreffend den 5. Nachtrag zur zweiten S-Bahn-Stammstrecke hier in München. Ich gebe zu: Der Antrag ist schon ein wenig älter. Deswegen hat sich ein Großteil schon erledigt; der wesentliche Teil ist aber noch offen, nämlich dass uns als Landtag oder als Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr der 5. Nachtrag zum Bau- und Finanzierungsvertrag zur zweiten S-Bahn-Stammstrecke München vorgelegt wird.

Vielleicht noch mal zur Historie, warum wir jetzt hier im Landtag darüber sprechen. Ich habe mir eigentlich anfangs nicht viel dabei gedacht, als ich im Unterausschuss "Zukunft Stammstrecke" nachgefragt habe, ob ich mal das aktuelle Vertragswerk bekommen könnte, das ja Grundlage für die Arbeit dieses Unterausschusses ist. Ich habe im Unterausschuss keine zufriedenstellende Antwort bekommen. Wir haben es dann über eine Anfrage versucht. Das hat auch nichts gebracht. Wir hatten den Antrag schon im Ausschuss; da wurde er abgelehnt. Deswegen muss ich jetzt das Hohe Haus in seiner Vollversammlung damit beschäftigen.

Irgendwie sträuben sich die Kartellparteien, uns dieses Vertragswerk vorzulegen. Das Einzige, das ich mal so nebenbei erfahren habe, ist, dass sich der Herr Verkehrsminis-

ter, CSU, und der Ausschussvorsitzende, ebenfalls CSU, darüber einig sind, dass der Nachtrag in Ordnung ist. Zwei CSUler sind sich also einig, dass der Nachtrag in Ordnung ist. Schön. Ich stelle mir die Frage: Warum wird uns der Nachtrag, wenn er doch in Ordnung ist, vorenthalten?

Dafür, warum es wichtig ist, dass Großprojekte in Deutschland kritisch begleitet werden, will ich Ihnen gerne ein Beispiel bringen. Wenn wir uns die lange Geschichte von Pleiteprojekten in Deutschland anschauen, kommen wir unweigerlich zum Berliner Flughafen, BER. Und da wir uns in Bayern immer besonders freuen, wenn sich die Berliner vor der ganzen Welt blamieren – und das tun sie ja so oft –, möchte ich ein wenig ins Detail gehen, auch um vielleicht zu später Stunde diese Sitzung ein wenig aufzulockern.

Statt, wie ursprünglich geplant, 2,8 Milliarden Euro kostet der Spaß den Steuerzahler am Ende 7,3 Milliarden Euro. Statt, wie geplant, 2011 eröffnet der Flughafen fast ein Jahrzehnt später.

Pleiten, Pech und Pannen während des Baus bieten genug Stoff für eine Comedyserie. So wurden zum Beispiel im Rahmen einer Umplanung die Rolltreppen verlängert; normalerweise kein Problem. Die Rolltreppen waren jedoch schon vor der Umplanung bestellt worden, und man vergaß, die Bestellung zu ändern, sodass die Rolltreppen am Schluss zu kurz waren. Rund ein Drittel der 4.000 Räume des Flughafens waren falsch nummeriert. Es gab Räume, die auf keinem Plan eingezeichnet waren; zum Ausgleich gab es dann in den Plänen Räume, die in der Realität nicht existierten. Infobildschirme wurden für die geplante Eröffnung 2011 geliefert; bis zur tatsächlichen Eröffnung 2020 war die Nutzungsdauer abgelaufen, und sie hatten das Zeitliche gesegnet. Vergleichsweise harmlos wirkt da noch die Tatsache, dass Hunderte Mülleimer ersetzt werden mussten, weil bei den ursprünglich bestellten und gelieferten die Öffnung so klein war, dass man nicht einmal einen Kaffeebecher hineinwerfen konnte.

Ich habe noch jede Menge weitere traurige Beispiele, aber dafür reicht leider meine Redezeit nicht. Aber wahrscheinlich waren sich auch bei all diesen Peinlichkeiten, die ich im Laufe meiner Recherche gefunden habe, der zuständige Minister und der zuständige Ausschussvorsitzende einig, dass die Verträge in Ordnung sind.

Bei der zweiten Stammstrecke sehen die Zahlen folgendermaßen aus: Statt der ursprünglich geplanten 3,8 Milliarden Euro sind wir schon lange vor Inbetriebnahme bei 7,2 Milliarden Euro. Die Inbetriebnahme war ursprünglich für 2028 geplant, mittlerweile sind wir bei 2037. 7,2 Milliarden Euro, fast zehn Jahre Bauverzögerung – das sind, zumindest was diese beiden Punkte angeht, langsam ähnliche Dimensionen wie beim Berliner Flughafen.

Daher fordern wir die Offenlegung dieses 5. Nachtrags. Liebe CSU, wenn sich doch Ihr Verkehrsminister und Ihr Ausschussvorsitzender einig sind, dass der Nachtrag in Ordnung ist, dann können Sie ihn uns doch guten Gewissens zukommen lassen. Wenn Sie nichts zu verbergen haben, weiß ich nicht, wo das Problem liegt.

Vielleicht haben ja auch die Kollegen von SPD und GRÜNEN ein Interesse daran, ihre Oppositionssimulation aufrechtzuerhalten. Dann haben sie hier Gelegenheit dazu.

Wir fordern Transparenz. Wir fordern Rechenschaft darüber, was mit den Steuergeldern der bayerischen Bürger passiert. Daher fordern wir, dass dem Bayerischen Landtag die Vertragsunterlagen vorgelegt werden. – Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei der AfD)

Vierter Vizepräsident Ludwig Hartmann: Nächster Redner ist der Kollege Martin Wagle für die CSU-Fraktion. Bitte schön.

Martin Wagle (CSU): Sehr geehrter Herr Vizepräsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Herr Nolte, bei allem Respekt, aber ich habe wirklich kein Verständnis für diese skurrile Gutenachtgeschichte. Mir erschließt sich auch nicht annähernd, was die Ge-

schichte und die Mülleimer vom Berliner Flughafen mit der zweiten Stammstrecke zu tun haben. Das ist völliger Unsinn, völlig deplatziert.

(Beifall bei der CSU und den FREIEN WÄHLERN)

Jetzt bleiben wir mal bei den Fakten. Fakt ist, dass die zweite Stammstrecke notwendig ist, dass es sich hier um ein Jahrhundertbauwerk handelt;

(Zuruf von der AfD: Das hat niemand bestritten!)

denn die erste Stammstrecke in München ist die meistfrequentierte Bahnstrecke Europas. Um hier zukunftsfähig zu sein, ist die zweite Stammstrecke einfach notwendig. Man hat sie auf den Weg gebracht, um Störanfälligkeiten zu beseitigen, mehr Kapazitäten zu schaffen und mehr Verkehr auf dieser Strecke abwickeln zu können. Ein Vertrag auf Basis des GVFG wurde geschlossen. Bauherr ist die Deutsche Bahn, Fördergeber sind der Bund und der Freistaat Bayern. Das ist die Ausgangssituation.

Im Laufe der Zeit wurden dann seitens der Stadt München weitere Wünsche geäußert. Bei der U9 sollte ein Vorhaltebauwerk mit aufgenommen werden; die U9 ist noch zu bauen. Das wurde mit aufgenommen. Des Weiteren wurde das Rettungskonzept erweitert. Neue Rettungstunnel wurden mit aufgenommen. Das heißt, das Gesamtprojekt wurde wesentlich erweitert. Deswegen ist auch ein 5. Nachtrag zum Bau- und Finanzierungsvertrag notwendig.

(Benjamin Nolte (AfD): Das bestreitet doch niemand!)

Zum Vertragswerk: Absolut ungewöhnlich ist es – ich habe die GVFG-Maßnahme erwähnt –, dass solche Planungen und Projekte erweitert werden und wie in diesem Fall wesentlich erweitert werden. Deswegen kommt diesem 5. Nachtrag eine besondere Bedeutung zu. Er ist ausgehandelt worden zwischen dem zuständigen Minister Bernreiter und dem Infrastrukturvorstand der Deutschen Bahn, Huber. Darin sind wesentliche Eckpunkte festgehalten worden, und diese Eckpunkte sind klar dargelegt. Der Freistaat hat zusätzlich erreicht, dass ein effektives Baucontrolling stattfinden kann.

Dazu gehören regelmäßige, detaillierte Berichtspflichten zu Kosten und Terminen. Außerdem ist ein Zustimmungsvorbehalt des Freistaats bei Veränderungen aufgenommen worden und enthalten. Das ist der Vertrag.

Zusätzlich hat sich die Deutsche Bahn eine Vertraulichkeitsregelung mit einbauen lassen,

(Zurufe von der AfD: Ah!)

weil dieses Projekt eigentlich nicht über GVFG zu fördern wäre, so wie es sich dann darstellt, sondern wesentlich erweitert ist. Normalerweise – da waren sich in den entsprechenden Ausschüssen alle einig – müsste es hierfür ein Gesetz geben, weil es keine Vergleichbarkeit gibt. Deswegen hat man sich so geeinigt.

Zur Beteiligung des Parlaments wurde schon in der letzten Legislaturperiode ein Unterausschuss "Zukunft Stammstrecke" eingerichtet, übrigens auch mit Zustimmung der AfD. In der neuen Legislaturperiode wurde wiederum ein Unterausschuss eingerichtet, auch wieder mit Zustimmung der AfD. Hier wurden detailliert mehrfach die Pläne und Vertragsinhalte vorgestellt.

(Michael Hofmann (CSU): Hört, hört!)

Fragen konnten gestellt werden. Vor der Vertragsunterzeichnung hat die AfD noch eine Frage – ehrlicherweise mehr Prosa – gestellt. Nach der Vertragsunterzeichnung hat die AfD dann eigentlich gar nicht mehr nachgefragt. Da stellt sich mir die Frage: Wo ist der Aufklärungsbedarf? Haben Sie eigentlich eh alles erfahren, was Sie wissen wollten, oder wo ist der weitere Bedarf zur Aufklärung?

Sie hatten die Möglichkeit, in diesem Unterausschuss Fragen zu stellen und sämtliche Vertragsdetails kennenzulernen. Die Möglichkeit besteht, auch in Zukunft noch. Da frage ich mich, warum Sie hier so ein Ballyhoo veranstalten, um dieses Vertragswerk auch öffentlich zu machen, wo Sie doch genau wissen, dass die Deutsche Bahn sich einen Vorbehalt hat einbauen lassen.

Also viel Lärm um nichts. Hier so zu tun, als würden Mauscheleien stattfinden und als würden wesentliche Dinge vorenthalten, trifft bei Weitem nicht zu. Deswegen lehnen wir Ihren Antrag auch ab.

(Beifall bei der CSU und den FREIEN WÄHLERN)

Vierter Vizepräsident Ludwig Hartmann: Herr Kollege, bitte bleiben Sie am Rednerpult. Mir liegt die Meldung zu einer Intervention von Herrn Abgeordneten Nolte von der AfD-Fraktion vor.

Benjamin Nolte (AfD): Mauscheleien im CSU-regierten Bayern sind natürlich völlig weltfremd. Das möchte ich auch nicht unterstellt haben. – Sie haben recht, die Vertragsinhalte wurden uns im Unterausschuss dargestellt. Ich habe aber zufälligerweise selbst schon Infrastrukturprojekte als Projektleiter verantwortet. Deshalb kann ich es mir nicht vorstellen, dass man den Inhalt eines solchen Vertragswerkes auf 30 oder 40 PowerPoint-Seiten vollumfänglich darstellen will.

Uns verbindet ja Gott sei Dank nicht viel, außer die Tatsache, dass wir beide der Opposition angehören. Früher hätte es sich in Bayern eine Oppositionspartei nicht so einfach bieten lassen, dass diese Vertragsunterlagen geheim gehalten werden. Interessiert Sie das nicht?

Martin Wagle (CSU): Ich weiß nicht, welche Projekte Sie damals in welcher Funktion begleitet haben. Ich weiß auch nicht, inwieweit Sie Mauscheleien unternommen haben. Keine Ahnung. Aber beim Freistaat Bayern ist alles in Ordnung und transparent.

(Lachen bei der AfD)

Überdies gibt es noch unabhängige Kontrollgremien, die alles genauestens überwachen und dem Unterausschuss Bericht erstatten können und auch werden.

Alles ist transparent. Transparenter geht es nicht. Deswegen bleibe ich dabei: Dieser Antrag ist völliger Unsinn und abzulehnen.

(Beifall bei der CSU und den FREIEN WÄHLERN)

Vierter Vizepräsident Ludwig Hartmann: Der nächste Redner ist Herr Kollege Dr. Markus Böhler von der Fraktion des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN.

Dr. Markus Böhler (GRÜNE): Sehr geehrter Herr Präsident, Kolleginnen und Kollegen! Lieber Martin Wagle, über den Sinn und den Unsinn der zweiten Stammstrecke, dieses milliarden schweren CSU-Prestigeprojekts, kann man trefflich streiten. Das haben wir im Untersuchungsausschuss und im Verkehrsausschuss getan. Aber in einem Punkt deiner Rede muss ich dir recht geben: Das ist wirklich ein Jahrhundertbauwerk, vor allem hinsichtlich der Bauzeit.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Es ist schon spektakulär, wie lange das Ganze dauern soll. Ich frage mich, wie man es schafft, so lange daran zu planen und zu bauen. Das ging über Jahrzehnte hinweg. Ein Ende ist dabei nicht in Sicht. Genauso spektakulär wie die Kosten und die Bauzeit dieses Projekts, das ihr von der CSU den bayerischen Steuerzahlern und den Fahrgästen eingebrockt habt, ist der Vertrag, von dem man hinreichend genug weiß. Deswegen werden wir auch den vorliegenden scheinheiligen Antrag ablehnen. Wir wissen, dass er im Jahr 2016 abgeschlossen wurde und dass er für den Freistaat Bayern spektakulär schlecht ist. Das gilt gerade dann, wenn man ihn mit den Verträgen für andere Großprojekte vergleicht, zum Beispiel mit dem Vertrag über Stuttgart 21.

Stuttgart 21 ist ebenfalls ein verkehrspolitisches Desaster. Dieses Milliardenprojekt hat die CDU zu verantworten, Ihre Schwesterpartei. Bei Stuttgart 21 bleibt das Bundesland auf einem – schlimm genug – vergleichbar kleinen Beitrag sitzen. Bei den überproportionalen Kostensteigerungen hängen dort die Bahn und der Bund drin. Das Nachbarland Baden-Württemberg hat für sich einen guten Vertrag ausgehandelt, ab-

gesehen vom Sinn und vom Unsinn dieses Projekts. Der Freistaat Bayern hat dagegen einen Vertrag abgeschlossen, bei dem er nach oben offen viele Milliarden Euro zuschießen muss. Anders als bei Stuttgart 21 werden deshalb riesengroße Löcher in den bayerischen Staatshaushalt und insbesondere in den bayerischen Verkehrshaushalt gerissen.

Auch darüber haben wir uns im Untersuchungsausschuss und im Verkehrsausschuss schon oft unterhalten. Das Geld, das wir in Bayern dringend für die Verkehrswende und den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs brauchen, fehlt hinten und vorne, weil wir in München dieses verdammt teure große Loch bauen, dessen verkehrspolitischer Nutzen höchst umstritten ist.

Das Geld fehlt zunächst einmal bei den Zuweisungen für den Ausbau des ÖPNV bei den bayerischen Kommunen. Die Höhe der Summe ist seit Jahren unverändert. Gleichzeitig laufen aber den bayerischen Kommunen die Kosten bei der Gestehung des ÖPNV, des Bus-, Trambahn- und U-Bahn-Angebots, davon. Der Anteil des Freistaats Bayern an den Zuweisungen für den ÖPNV der Kommunen ist prozentual zu den tatsächlichen Kosten im freien Fall. Er liegt inzwischen im einstelligen Bereich. Früher lag er einmal bei einem Drittel, ganz früher sogar bei der Hälfte der Kosten. Jetzt ist es nur ein einstelliger Betrag, weil uns das Geld fehlt. Wir müssten eigentlich dringend die ÖPNV-Zuweisungen an die Kommunen erhöhen.

Genauso sieht es bei den Reaktivierungen aus. Bei der Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken für einen regelmäßigen Schienenpersonennahverkehr ist Bayern bundesweit ziemlich Schlusslicht. Auch hier fehlt uns das Geld. Es gibt ein paar Alibi-Projekte, die so vor sich hindümpeln. Eine systematische Ausbauoffensive des Freistaats Bayern gibt es aber nicht, und wir können sie auch nicht leisten wegen der zweiten Stammstrecke München, weil wir hier so viel Geld hineinbuttern. Inzwischen müssen wir in dieses Projekt dreistellige Millionensummen aus dem Staatshaushalt investieren, mittlerweile sogar nicht mehr nur aus Regionalisierungsmitteln, sondern immerhin ordnungsgemäß ausgewiesen.

(Martin Wagle (CSU): Der Bund legt mehr Wert auf billige Tickets als auf Infrastruktur!)

Ebenso ist es beim Dieselausstieg. Andere Bundesländer haben längst etliche Bahnlinien im batterieelektrischen Betrieb laufen. In Bayern ist hier Fehlanzeige. Weil wir Geld sparen müssen, schieben wir diese Maßnahmen immer weiter nach hinten, auch wenn immer wieder Pressemitteilungen aus dem Verkehrsministerium kommen, wann man welches Projekt in Angriff nehmen will. Wir brauchen dringend einen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, auch wegen des hoch erfolgreichen Deutschlandtickets und der gestiegenen Fahrgastzahlen. Bayern ist hier ganz hinten und muss dringend anschieben, muss Ausbauoffensiven starten. Uns fehlt aber hinten und vorne das Geld, weil alles in dieses CSU-Prestigeprojekt hineinfließt.

(Martin Wagle (CSU): Völliger Blödsinn!)

Bayern hat unter der Leitung der CSU einen katastrophal schlechten Vertrag abgeschlossen. Wir brauchen dazu aber keine neuen Informationen. Das ist längst hinreichend und sattsam bekannt. Deswegen lehnen wir diesen absurden Antrag der AfD ab.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Vierter Vizepräsident Ludwig Hartmann: Mir liegen zwei Meldungen zu Interventionen vor. Die erste kommt von Markus Striedl von der AfD-Fraktion.

Markus Striedl (AfD): Herr Kollege Dr. Büchler, ich habe eine kurze Frage. Haben Sie als Mitglied der parlamentarischen Opposition ein Interesse, genau zu erfahren, wie viel Steuergeld für was verwendet wird, oder haben Sie dieses Interesse nicht? Welche Bedenken haben Sie, wenn ein Fachmann wie unser Benjamin Nolte, der solche Bahnprojekte bereits beruflich federführend betreut hat, in solche Unterlagen reinschaut? Das könnte doch durchaus zu einer Erhellung führen.

(Beifall bei der AfD)

Dr. Markus Böhler (GRÜNE): Wie viel Geld in dieses Riesenprojekt hineingeflossen sein wird, werden wir sehen, wenn die letzte Rechnung vorliegt. Das wird ganz bestimmt nicht im Vertrag stehen.

Vierter Vizepräsident Ludwig Hartmann: Die zweite Meldung zu einer Zwischenbemerkung stammt von Herrn Kollegen Jürgen Baumgärtner von der CSU-Fraktion.

Jürgen Baumgärtner (CSU): Sehr geehrter Herr Kollege Dr. Böhler, ich habe folgende Frage: Was steht im 5. Nachtrag zum Thema "Erweiterte Bundesbeteiligung bei einem veränderten Bundes-GVFG"?

Dr. Markus Böhler (GRÜNE): Der 5. Nachtrag ist eine deutliche Verbesserung. Darauf wollen Sie mit Sicherheit hinaus. Da hat der jetzige Verkehrsminister Bernreiter eine deutliche Verbesserung herausgeholt. Das habe ich auch in der Ausschusssitzung öffentlich so gesagt.

(Tanja Schorer-Dremel (CSU): Aha, das wird aber erst auf Nachfrage erzählt!)

Das Hauptproblem ist aber der ursprüngliche Vertrag aus dem Jahr 2016, den Seehofer damals als Ministerpräsident unterzeichnet hat. Das wissen Sie, das weiß auch der Minister ganz genau.

(Beifall bei den GRÜNEN – Zuruf des Abgeordneten Jürgen Baumgärtner (CSU))

Vierter Vizepräsident Ludwig Hartmann: Herr Kollege, bitte keine Zwiegespräche. Die Zwischenfrage wurde gestellt und beantwortet. – Der nächste Redner ist Herr Kollege Tobias Beck für die Fraktion der FREIEN WÄHLER.

Tobias Beck (FREIE WÄHLER): Sehr geehrter Herr Vizepräsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Herr Dr. Böhler, ich denke, wir beide beschäftigen uns mit der zweiten S-Bahn-Stammstrecke auch deswegen, weil wir als Löwenfans zumindest fußballerisch sehr leidensfähig sind. Das kann hier herinnen nicht jeder sagen, glaube ich. Der Antrag, über den wir heute diskutieren, verfolgt auf den ersten Blick ein hehres

Ziel: Die Staatsregierung soll den 5. Nachtrag zum Bau- und Finanzierungsvertrag zweite S-Bahn-Stammstrecke München offenlegen. Begründet wird das mit dem öffentlichen Interesse an diesem Vertragswerk. Wer will ein öffentliches Interesse an dem Vertragswerk eines Projektes in dieser Größenordnung bestreiten?

Jetzt gehen aber unsere Auffassungen auseinander: Konkret soll das gesamte Vertragswerk vorgelegt werden, und zwar sowohl dem Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr als auch dem gesamten Plenum. Da stellt sich mir ganz wertneutral die Frage: Ist die Naivität, die in diesem Antrag steckt, echt oder nur vorgegaukelt, um wieder Stoff für billige Polemik zu haben? Selbst mir als Neuling in diesem Haus ist klar, dass man ein solch komplexes und umfassendes Vertragswerk mit zahlreichen Beteiligten nicht umfänglich offenlegen kann. Klar ist uns allen auch, dass sich der Staat immer in einem Spannungsfeld bewegt, wenn er Verträge mit der Privatwirtschaft abschließt, deren Inhalt naturgemäß immer zu einem gewissen Teil vertraulich ist.

Der Kollege Wagle hat bereits erörtert, dass das Vertragskonstrukt mit sehr vielen Beteiligten nicht so einfach zu veröffentlichen ist. Jemandem, der sich auch ohne Kenntnis der juristischen Feinheiten damit auseinandersetzt, muss bewusst sein, dass die Abwägung zwischen dem Recht der Bürgerinnen und Bürger auf einen sparsamen und transparenten Umgang mit ihren Steuermitteln einerseits und dem Recht der Vertragspartner auf Vertrauensschutz andererseits nie vollständig zugunsten der einen oder anderen Seite aufgelöst werden kann.

Es ist uns und umso mehr mir als Abgeordnetem aus dem ländlichen Raum ein Herzensanliegen, bei der zweiten S-Bahn-Stammstrecke genau hinzuschauen. Immerhin stellen sich bei solchen Großprojekten mit großer Dringlichkeit Verteilungsfragen zwischen Stadt und Land. Wir wissen auch, dass wir jeden Euro nur einmal ausgeben können und dass umfangreiche Mittel, die in die zweite Stammstrecke fließen, nicht für andere Infrastrukturprojekte, die auch sinnvoll und wichtig wären, verwendet werden können. Wir haben uns deshalb im Koalitionsvertrag gegenseitig verpflichtet, auf eine

kostenbewusste und planerische Begleitung und Überwachung des Projektes zu setzen.

Seien Sie versichert, dass wir diesen Passus sehr ernst nehmen. Nicht umsonst wurde ja auch der Unterausschuss eingesetzt, der sich monothematisch mit der zweiten S-Bahn-Stammstrecke beschäftigt. Klar ist aber auch: Wir können dieses Projekt, das die Verkehrsinfrastruktur Münchens und damit das wirtschaftliche und infrastrukturelle Kraftzentrum des Freistaates in ein neues Zeitalter bringen soll, nicht torpedieren, indem wir sensible Inhalte ungefiltert in die mediale Öffentlichkeit hinausposaunen; das betrifft wieder die Abwägung zwischen öffentlichem Interesse und Schutzrecht der Vertragspartner.

Der Sinn der Repräsentation in einer parlamentarischen Demokratie ist ja gerade, dass wir als Sachwalter im Interesse der Bürgerinnen und Bürger handeln, dass sich die Bürgerinnen und Bürger im Freistaat darauf verlassen können, dass wir genau hinschauen, auch wenn nicht jeder Passus aus dem Vertragswerk öffentlich gemacht werden darf. Ich habe schon vor der Behandlung im Ausschuss mit einiger Verwunderung festgestellt, dass im Antrag Informationen abgefragt werden, die beispielsweise dem Kollegen Nolte als Mitglied des Unterausschusses umfänglich bekannt sein müssten. Die Staatsregierung hat beispielsweise sehr wohl eine verbindliche Terminschiene ausverhandelt und entsprechend abgesichert. Daneben halte ich auch die Unterstellung für zumindest sehr fragwürdig, dass Steuergelder verschenkt würden, wenn Termine nicht eingehalten würden.

Ich möchte daher an die Antragsteller appellieren: Lassen Sie uns Ressourcen, die uns im Parlament zur Verfügung stehen, nutzen, um unserer Kontrollfunktion gegenüber der Regierung gerecht zu werden. Verschwenden wir unser aller Zeit nicht mit Anträgen, die zwar vielleicht von interessierter Seite dazu genutzt werden könnten, hier und da in einem populistischen Interesse den Volkszorn zu schüren, die uns aber in der Sache keinen Millimeter weiterbringen. Lassen Sie uns im Unterausschuss das Projekt weiterhin konstruktiv und akribisch begleiten und unseren Teil dazu beitragen,

dass die zweite S-Bahn-Stammstrecke im Sinne aller Bürgerinnen und Bürger des Freistaates so effizient und zügig wie möglich fertiggestellt wird. Ich freue mich schon heute auf die Eröffnung der zweiten S-Bahn-Stammstrecke;

(Lachen bei der AfD)

denn ich denke, ich werde das noch als aktiver Politiker erleben können.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN und der CSU)

Vierter Vizepräsident Ludwig Hartmann: Herr Kollege, bitte bleiben Sie am Rednerpult. Es liegt eine Meldung zu einer Zwischenbemerkung des AfD-Kollegen Nolte vor. Bitte schön.

Benjamin Nolte (AfD): Ich hatte ja in meiner Rede erwähnt, dass der Antrag schon etwas älter ist und sich viele Fragen, die darin enthalten sind, bereits geklärt haben. Sie haben jetzt etwas Interessantes gesagt: Sie haben die Befürchtung geäußert, dass man mit dem Inhalt dieses Nachtrages den Volkszorn schüren könnte. Was wissen Sie denn, was ich nicht weiß, was da drinsteht?

(Lachen und Beifall bei der AfD)

Tobias Beck (FREIE WÄHLER): Das ist relativ einfach zu beantworten. Sie schaffen es sehr häufig, aus Belanglosigkeiten Sachen zu erstellen, die nicht dem Inhalt entsprechen, oder Sie deuten Sachen einfach völlig falsch. Deswegen sehe ich das so.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN und der CSU)

Vierter Vizepräsident Ludwig Hartmann: Die nächste Rednerin ist die Kollegin Sabine Gross für die SPD-Fraktion. Bitte schön.

Sabine Gross (SPD): Sehr geehrter Herr Vizepräsident, sehr geehrtes Präsidium, sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen, sehr geehrte restliche Besucher! Wir können dem Antrag der AfD-Fraktion nicht zustimmen. Wie bereits im Unterausschuss ge-

schehen, ist er abzulehnen. Es mag, das haben auch schon Vorredner gesagt, auf den ersten Blick sinnvoll erscheinen, den 5. Nachtrag zum Bau- und Finanzierungsvertrag zur zweiten S-Bahn-Stammstrecke offenzulegen. Bei genauerer Betrachtung der Rechtslage erkennt man aber, dass eine Zustimmung zu einem derartigen Antrag einfach nicht möglich ist. Es ist völlig unüblich, zivilrechtliche Verträge, die das Land oder der Bund abschließen, im Wortlaut öffentlich zu machen.

(Widerspruch bei der AfD – Andreas Winhart (AfD): Warum?)

– Was?

(Andreas Winhart (AfD): Warum?)

Bereits auf kommunaler Ebene werden Verträge, die Städte oder Gemeinden schließen, ausschließlich nicht öffentlich, also in nicht öffentlicher Sitzung behandelt. Das hat auch seinen Grund.

(Andreas Winhart (AfD): Warum?)

– Weil immer auch Interessen der Vertragspartner berührt werden. Das mag manchen nicht gefallen. Aber man hat als Vertragspartner eben auch ein berechtigtes Interesse daran, dass nicht alles offengelegt wird. Dafür werden auch Vertraulichkeitsklauseln vereinbart, und diese Klauseln sind zulässig.

(Lachen bei der AfD)

Das mag manchen, die es mit dem Boden des Rechtsstaates nicht so haben, nicht gefallen.

(Widerspruch bei der AfD)

Aber das ist nun mal noch geltendes Recht. Eine Zustimmung kann man hier nicht erzwingen. Im Unterausschuss konnten zu allen Vertragsbedingungen Fragen gestellt werden. Zuletzt ist das in der Ausschusssitzung am 11.06. geschehen. Wie der Kolle-

ge Nolte bereits gesagt hat, sind schon viele seiner Fragen da beantwortet worden – von wegen keine Transparenz. Ich als Mitglied des Unterausschusses fühle mich jedenfalls zu den Bedingungen der Nachtragsvereinbarung im Ausschuss gut informiert.

Das Einzige, was ich kritisieren möchte, und da möchte ich die Möglichkeit nutzen, ist, dass derzeit keine Möglichkeit besteht, im Unterausschuss die halbjährlichen Berichte des Baucontrollings einzusehen. Diese Berichte wären für uns tatsächlich nützlich.

(Lachen bei der AfD)

Auf meine Nachfrage in der Sitzung des Unterausschusses am 11.06.2024 wurde das noch abgelehnt mit der Begründung, man müsse darüber mit der Bahn diskutieren, weil es vertrauliche Details gebe. Der zuständige Ministerialdirigent, Herr Bonfig, hat angedeutet, dass vielleicht doch Möglichkeiten dazu bestehen würden.

(Widerspruch bei der AfD)

Darauf hoffe ich. Ich denke, da wird sich auch noch etwas tun. Das würde ich sehr begrüßen. Im Gegensatz zu Ihrem Schaufensterantrag wäre das nämlich wirklich etwas Sinnvolles.

(Prof. Dr. Ingo Hahn (AfD): Dann machen Sie doch einmal einen ähnlichen Antrag!)

– War das jetzt eine Zwischenbemerkung, oder pöbeln Sie nur rum?

Vierter Vizepräsident Ludwig Hartmann: Die AfD-Fraktion hat keine Zwischenbemerkung mehr.

(Beifall bei der SPD)

Mir liegen keine weiteren Wortmeldungen vor. Die Aussprache ist geschlossen. Wir kommen zur Abstimmung. Der federführende Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr empfiehlt die Ablehnung des Antrags.

Wer entgegen dem Ausschussvotum dem Antrag der AfD-Fraktion zustimmen möchte, den bitte ich um das Handzeichen. – Das ist die AfD-Fraktion. Gegenstimmen! – CSU, FREIE WÄHLER, GRÜNE und SPD. Stimmenthaltungen? – Liegen nicht vor. Damit ist der Antrag abgelehnt.