

Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Vierter Vizepräsident Ludwig Hartmann

Abg. Felix Locke

Erster Vizepräsident Tobias Reiß

Abg. Benjamin Nolte

Abg. Dr. Markus Büchler

Abg. Sabine Gross

Abg. Dr. Gerhard Hopp

Staatsminister Christian Bernreiter

Vierter Vizepräsident Ludwig Hartmann: Ich rufe den **Tagesordnungspunkt 7** auf:

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten

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

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

Fraktion (CSU)

Bahnausbau im Nordosten Bayerns beschleunigen - Verbindung nach

Tschechien verbessern! (Drs. 19/3341)

Ich eröffne die Aussprache. Die Gesamtredezeit der Fraktionen beträgt 29 Minuten. Die Redezeit der Staatsregierung orientiert sich dabei an der Redezeit der stärksten Fraktion. Der erste Redner ist der Kollege Felix Locke für die Fraktion der FREIEN WÄHLER. Bitte schön.

Felix Locke (FREIE WÄHLER): Sehr geehrter Herr Vizepräsident, geschätzte Kolleginnen und Kollegen! Dringlichkeitsantrag trifft das Thema in der Form, dass das Thema dauerdringlich ist und wir uns seit knapp 33 Jahren mit diesem Thema beschäftigen. Für diejenigen, die unseren Antragstext gelesen haben: Wir haben uns mit dem Thema schon 2014 im Bayerischen Landtag auseinandergesetzt. Jedoch ist seitdem nichts passiert. Zynisch könnte man jetzt fragen: Was haben Stuttgart 21, der Berliner Flughafen und der Bahnausbau Nordostbayerns gemeinsam? – Alle drei sind keine guten Projekte. Alle drei sind keine Themen, derer sich der Freistaat bzw. Deutschland rühmen darf. Ich möchte jetzt kein Bashing einzelner Fraktionen oder Parteien vornehmen. Wenn man mit den Kolleginnen und Kollegen über die Fraktionsgrenzen hinweg spricht, ist man sich unisono darin einig, dass der Bahnausbau besonders für den ländlichen Raum Nordostbayerns extrem wichtig ist. Es geht hier um ein Infrastrukturprojekt, das den ländlichen Raum anbindet an die großen Gemeinden. Das Projekt soll die Bahn, die wir auch vonseiten der aktuellen Bundesregierung als so wichtig empfinden, fördern und unterstützen. Was ist in den letzten Jahren passiert? – Leider nicht viel. Wir schleppen uns von Gutachten zu Gutachten. Es gibt Gründe, warum es nicht geht. Wir sehen, dass Bürokratie, falsche Normen und Ge-

setzgebungen uns als Politiker hemmen, auch wenn man unisono der Meinung ist, dass dieser Bahnausbau so wichtig ist.

Worum geht es? – Es geht um mehrere Bahnstrecken. Ich möchte mich ein bisschen auf die Franken-Sachsen-Magistrale konzentrieren, weil ich davon als Heimatabgeordneter betroffen bin. Wir reden hier von 900 km Oberleitung, von 52 Bahnhöfen und Haltepunkten, die modernisiert und saniert werden. Wir reden von 32 elektronischen Stellwerken und von 233 Eisenbahnbrücken. Unter anderem diese Eisenbahnbrücken sind aktuell eine der großen Herausforderungen und K.-o.-Kriterium. Ich frage mich schon, ob man an dieser Stelle wirklich nicht noch einmal über das Thema Denkmalschutz im Vergleich zur Unterstützung der Infrastruktur in unserer Gesellschaft sprechen muss.

Ein großer Punkt, warum der Bahnausbau aktuell eben stockt und nicht vorankommt, ist die Wirtschaftlichkeitsberechnung. Wir von den FREIEN WÄHLERN fordern deswegen pragmatische Lösungen. Wir müssen uns jetzt auf den Weg machen, dass wir nicht nur mit Lippenbekenntnissen und Dringlichkeitsanträgen dieses Thema immer wieder mal voranbringen. Es gab auch schon die eine oder andere Anfrage innerhalb des Bundestags. Ich rede wirklich für alle Fraktionskollegen und auch für die Kollegen der anderen Fraktionen, die in der Region betroffen sind. Wir wollen diesen Bahnausbau. Wir brauchen diesen Bahnausbau. Deswegen müssen wir jetzt die Schritte auch in Berlin gehen. Wir brauchen ein modernes Schienengesetz, das die Wirtschaftlichkeitsberechnungen insbesondere für die Elektrifizierungsprojekte mit anderen Maßnahmen bewertet, um mit positiven Ergebnissen aus der erneuten Wirtschaftlichkeitsberechnung des Gutachters vielleicht herauszugehen.

Wir brauchen auch ein klares Bekenntnis zur Bahn. Wir müssen schauen, dass wir den ländlichen Raum nicht abhängen, dass Bayern in der Bundespolitik nicht wie bei vielen anderen Projekten wieder als Verlierer herausgeht, wenn die Gelder verteilt werden. Wir sollten jetzt mit einem breiten Votum und einer breiten Zustimmung zu diesem Antrag ein klares Signal nach Berlin senden, auch an die zukünftigen Regie-

rungsfaktionen, dass der Bahnausbau in Nordostbayern keine Frage des Ob ist, sondern dass der zeitige Bahnausbau im Koalitionsvertrag der zukünftigen Regierungsfaktionen in Berlin fest verankert werden muss. Man muss sagen, wir brauchen diese Infrastruktur, wir wollen diese Infrastruktur, und die darf uns auch etwas kosten, gerne auch Bundesgelder. Wir in Bayern zahlen genug andere Projekte, die Milliarden verschlingen. Deswegen wollen wir auch den ländlichen Raum bei uns hier im Nordosten Bayerns unterstützen.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, ich habe eine Befürchtung: Wenn die Elektrifizierung und der Bahnausbau nicht kommen, was wird dann perspektivisch mit den Bahnstrecken passieren? Wer investiert denn in die Sanierung der Brücken, die irgendwann ansteht? Wer investiert denn in eine zukünftige Infrastruktur, wenn die Diesellok irgendwann nicht mehr rentabel ist? Ich habe die große Befürchtung, wenn wir diesen Weg jetzt nicht gehen, wenn wir nicht gemeinsam diesen Appell nach Berlin schicken, dass die Bahn irgendwann auch in Nordostbayern ausstirbt und der ländliche Raum weiter abhängt wird. Daher meine Bitte: breite Zustimmung zu unserem Antrag! Ich freue mich auf die sachliche Debatte und hoffe, dass wir fraktionsübergreifend weiter an dem Thema arbeiten.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN und der CSU)

Erster Vizepräsident Tobias Reiß: Vielen Dank, Herr Kollege. – Der nächste Redner ist der Kollege Benjamin Nolte für die AfD-Fraktion.

(Beifall bei der AfD)

Benjamin Nolte (AfD): Sehr geehrter Herr Vizepräsident, liebe Kollegen! "Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich gegenüber dem Bund weiterhin vehement für einen raschen Ausbau und insbesondere die Elektrifizierung der Bahnstrecken in Nordostbayern einzusetzen." Ich muss sagen: Das ist ein Antrag, der in mehrerlei Hinsicht faszinierend ist; denn gestellt wurde er von den Fraktionen der CSU und der FREIEN WÄHLER. Die Mitglieder der Staatsregierung, die hier aufgefordert werden sollen,

sind meines Wissens immer noch Mitglieder ebenjener Fraktionen, die hier auffordern, insbesondere auch der zuständige Staatsminister für Wohnen, Bau und Verkehr. Da sollte man doch eigentlich meinen, dass man solche Fragen auf dem kurzen Dienstweg klären kann. Ich meine, ich kann bei dem einen oder anderen Vertreter in Ihren Fraktionen verstehen, dass man vielleicht nicht ganz so gerne persönlich miteinander spricht;

(Bernhard Pohl (FREIE WÄHLER): Einmal Grundgesetz lesen!)

aber dann kann man auch eine E-Mail schicken, und dann müssen Sie hier im Plenum nicht über Anträge kommunizieren.

(Bernhard Pohl (FREIE WÄHLER): Einmal Grundgesetz lesen! Zuständigkeit!)

– Ja, ja.

(Bernhard Pohl (FREIE WÄHLER): Ja, ja!)

– Ja, ja, ich höre Ihnen zu; aber gut: Offensichtlich sind Sie der Meinung, dass wir hier nicht genug zu tun haben; aber es geht noch weiter: "Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich [...] weiterhin vehement [...] einzusetzen." Sie fordern also die Staatsregierung, deren Mitglieder gleichzeitig auch Mitglieder der Fraktion sind, auf, etwas zu tun, was sie ohnehin schon tut. Da gewinnt der Begriff Schaufensterantrag doch eine völlig neue Bedeutung.

Nebenbei stelle ich auch einmal die Frage in den Raum, ob es aktuell überhaupt sinnvoll ist, den kläglichen Rest der Bundesregierung in Berlin noch mit Arbeit zu belästigen; aber vielleicht haben die Damen und Herren von der CSU demnächst wieder einen direkten Draht in das Bundesverkehrsministerium. Der letzte Bundesverkehrsminister aus den Reihen der CSU hat einen bleibenden Eindruck hinterlassen.

Aber kommen wir zum Inhalt des Antrages: Hier geht es also um die nächste Großbaustelle bei der Bahn. Viele der aufgeführten Argumente mögen beim ersten Durch-

lesen ganz plausibel klingen. Wenn man sich jedoch einmal ein wenig mit der Materie beschäftigt, stellt man fest, dass das Dieselnetz in Nordostbayern eigentlich ganz hervorragend funktioniert. Ich habe auch extra noch einmal mit den Kollegen aus der betroffenen Region gesprochen, die sagen: Beim Diesel gibt es keine Probleme. – Das kann man von so mancher elektrifizierten Strecke nicht behaupten. Das gilt übrigens auch für weitere Dieselnetze in Bayern, wie zum Beispiel in Mühldorf am Inn und Kempten. Wir haben den BR 612, ein Dieselfahrzeug, das zu den schnellsten Nahverkehrszügen auf kurvenreichen Strecken überhaupt gehört. Zum Beispiel ist er auf der Strecke Augsburg – Nürnberg mehrere Minuten schneller als der ICE, bei einem zusätzlichen Halt wohlgemerkt.

Dass, wie Sie beklagen, der Nordosten Bayerns vom Fernverkehr abgeschnitten ist, liegt auch daran, dass die Bahn Verbindungen wie den Allgäu-Franken-Express oder den Franken-Sachsen-Express eingestellt hat – alles Verbindungen, die auch wirtschaftlich gut gelaufen sind. An den großen Aufschrei Ihrerseits kann ich mich da jetzt nicht erinnern.

Hat die Bahn nicht also drängendere Probleme? – Ja, hat sie. Was also soll das Ganze? – Bundestagswahlen stehen an, und damit sich die CSU auch weiterhin hinter irgendwelchen Brandmauern vor dem Willen des Volkes verstecken kann, muss dann vermutlich eine Koalition mit den GRÜNEN her. Daher weht der Wind. Die schwarz-grüne Regierung, die uns vermutlich leider bevorsteht, wird schlimm genug. Da brauchen wir nicht noch solche Schaufensteranträge. Kümmern Sie sich um die drängenden Probleme bei der Bahn wie das ständige Chaos, die ständigen Verspätungen, die ständigen Ausfälle, übrigens auch gerade bei der S-Bahn München. Da funktioniert gefühlt nämlich gar nichts mehr. Schauen Sie erst einmal, dass Sie mit den anderen Großprojekten und Dauerbaustellen fertig werden, bevor weitere Milliarden Euro versickern. Ich nenne als Stichwort die zweite S-Bahn-Stammstrecke.

Bevor wir hier anfangen, an gut funktionierenden Netzen herumzupfuschen, wobei keiner weiß, ob und wann es fertig wird und wie viel das Ganze am Ende kostet: Wir lehnen den Antrag ab. – Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei der AfD)

Erster Vizepräsident Tobias Reiß: Als Nächster spricht der Kollege Dr. Markus Büchler für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Dr. Markus Büchler (GRÜNE): Sehr geehrter Herr Präsident, Kolleginnen und Kollegen! Der Antrag der FREIEN WÄHLER fordert einen schnellen Ausbau der Bahn in Nordostbayern, vor allem die Elektrifizierung der wichtigen Strecken, die wir auch für den Güterverkehr aus Sachsen nach Tschechien brauchen. Das ist alles sinnvoll, alles längst überfällig. Der Kollege Felix Locke hat gerade hervorragend zusammengefasst, warum wir das brauchen. Wir werden dem Antrag folglich zustimmen, auch wenn das Ganze nicht in der Kompetenz des Bayerischen Landtags liegt, sondern es sich hier um Bundespolitik handelt.

Aber wenn Sie wollen, können wir uns hier natürlich schon über Bundespolitik, Bundesverkehrspolitik und die Eisenbahn unterhalten. Da muss man aber auch dazu sagen, warum wir in Ostbayern keine moderne elektrische Bahn haben, sondern ein veraltetes, marodes Dieselloch. Schuld daran ist nämlich keineswegs die Ampel-Regierung in den letzten drei Jahren – wir haben da keine elektrischen Oberleitungen zurückgebaut oder dergleichen –, sondern schuld daran ist die desolate Verkehrs- und Eisenbahnpolitik der Union. Schuld daran sind die bisherigen CSU-Bundesverkehrsminister in 16 Jahren Merkel-Regierung und davor auch schon eine verheerende Bahnreform, von der Union verkorkst, und in der Folge 30 Jahre Verschleiß statt Investition. Der Niedergang der Bahn in Deutschland und der Rückstand bei der Modernisierung und beim Ausbau in Deutschland haben einen Namen, nämlich CDU und CSU, meine Damen und Herren.

(Beifall der Abgeordneten Verena Osgyan (GRÜNE))

Die Ampel-Regierung im Bund hat von euch ein verrostetes Erbe übernommen und hat begonnen, Jahrzehnte Rückstand aufzuholen. Sie hat die Investitionen in die Schiene auf ein Allzeitrekordniveau hochgefahren, nämlich auf 18 Milliarden Euro pro Jahr. Die Ampel-Regierung hat bereits für acht Bahnstrecken ohne die übernommene komplizierte Kosten-Nutzen-Analyse direkt und auf schnellem Wege die Elektrifizierung freigegeben, zum Beispiel auf Strecken wie Trier – Köln oder auch Cottbus – Görlitz. Das ist genau das, was wir jetzt auch in Nordostbayern brauchen und wollen. Deswegen ist der Antrag sinnvoll. Damit machen wir Druck.

Aber eines, lieber Felix Locke, stimmt nicht, nämlich dass überhaupt nichts passiert sei. Der Fahrdräht hängt noch nicht – das ist klar, das ist nicht passiert –, aber parlamentarisch ist in Berlin sehr wohl viel passiert. Wir haben sehr viel daran gearbeitet, dass wir hier vorwärtskommen. Du weißt das persönlich. Ich habe mich damit intensiv auseinandergesetzt und war im intensiven Austausch mit unserer Bundestagsfraktion. Dazu ist einiges im Gange gewesen und ist noch im Gange. Natürlich läuft nicht alles mit großem Tamtam, sondern auch im Hintergrund im Parlament. Wir sind uns jedenfalls auf allen Ebenen einig und sind darum bemüht, dass die Bahn leistungsfähiger, zuverlässiger und noch klimafreundlicher wird.

Wenn ich dagegen die Infrastrukturpolitik der CSU anschau, dann wird es mir eher angst und bange um die Bahn. Erst gestern im Ausschuss haben wir nämlich wieder einen Antrag von der CSU gehabt, der ein anderes sehr wichtiges Eisenbahninfrastrukturprojekt – nur, weil es gestern war, gestatten Sie, dass ich das jetzt hier in dem Zusammenhang erwähne –, den Brenner-Nordzulauf nämlich, um Jahre verzögern und um Milliarden Euro verteuern will. Das ist alles andere als das klare Bekenntnis zur Bahn, das wir gerade gehört haben, sondern das ist NIMBY-Politik, not in my backyard.

Der vorliegende Antrag äußert Wünsche an die Bundesregierung. Die Wünsche teile ich, und wir GRÜNE stimmen dem Antrag auch zu. Mein noch dringenderer Wunsch

an die Bundesregierung ist aber, dass das Bundesverkehrsministerium bitte nicht wieder in die Hände der CSU fällt.

(Zuruf von der AfD: Habeck ist schlimmer!)

Die CSU kann keine Bahnpolitik, sie will es nicht, sie hat nur Straßen im Sinn. Wer will, dass die Bahn ausgebaut wird, setzt auf die GRÜNEN.

(Beifall bei Abgeordneten der GRÜNEN)

Erster Vizepräsident Tobias Reiß: Vielen Dank. – Für die SPD-Fraktion spricht die Frau Kollegin Sabine Gross.

Sabine Gross (SPD): Sehr geehrtes Präsidium, sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen! Viel Richtiges ist schon gesagt worden. Ich kann mich auch anschließen. Die SPD-Fraktion wird dem Antrag zustimmen. Ich erinnere mich, dass ich diesem Antrag auch bereits in der Ausschusssitzung am 15.10.2024 zugestimmt habe.

Der Ausbau und die Elektrifizierung der Bahnstrecken in Nordbayern ist überfällig. Das gilt besonders für die Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale. Ich darf hier daran erinnern, dass mein Vorgänger Klaus Adelt das mindestens über zwei Legislaturperioden immer wieder vehement gefordert hat. Jetzt fordern es auch die CSU und die FREIEN WÄHLER. Das Gleiche gilt natürlich für die Strecken Nürnberg – Schwandorf, Schwandorf – Furth im Wald und Regensburg – Marktredwitz. Ich will meine oberfränkische Heimat hier nicht bevorzugen.

Die bisherige Bundesregierung, die hier immer wieder gescholten wird, hat sich nach jahrelangem Stillstand – 33 Jahre, haben wir gehört, läuft das Projekt – immerhin auf den Weg gemacht, die Umsetzung zu realisieren. Der Begründung des Antrags kann man entnehmen, dass ein ähnlicher Antrag bereits 2014 gestellt wurde. 2014 war die CSU jedoch Teil der Bundesregierung, und der damalige Verkehrsminister wurde auch von der CSU gestellt. Das war Andreas Scheuer.

Zur Erinnerung – wir haben das auch schon ein paar Mal gehört, aber einfach, damit man den Zeitrahmen sieht –: Die CSU stellte von 2009 bis 2021 ununterbrochen den Bundesverkehrsminister; aber lassen wir die Vergangenheit ruhen.

(Zuruf des Staatsministers Dr. Florian Herrmann (CSU))

Sehen wir voller Zuversicht in die Zukunft. Wir ziehen jetzt alle an einem Strang. Die Abhilfe tut wirklich not. Die Betroffenen vor Ort warten darauf, dass die letzte "Dieselinsel" in Bayern endlich ausgebaut und elektrifiziert wird.

(Beifall bei der SPD)

Erster Vizepräsident Tobias Reiß: Vielen Dank. – Für die CSU-Fraktion spricht Herr Kollege Dr. Gerhard Hopp.

Dr. Gerhard Hopp (CSU): Verehrtes Präsidium, liebe Kolleginnen und Kollegen! Ein wichtiges Thema, kein neues Thema, aber ein entscheidendes Thema beraten wir heute. Ich finde es gut, dass wir hier als Parlament in Richtung Berlin Stellung beziehen. Warum? – Durch ein Ereignis in dieser Woche, den Amtsantritt von Donald Trump am Montag, ist uns, glaube ich, einmal mehr deutlich geworden: Wir müssen uns in Europa bei Sicherheit und Verteidigung, in Bezug auf Migration neu und stärker aufstellen, aber eben auch, wenn es um unsere wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit geht.

Natürlich gehört unsere Infrastruktur dazu, die Infrastruktur auf der Schiene und auf der Straße. Für uns in Bayern, einem Drehkreuz mitten in Europa, ist es entscheidend, lebenswichtig und überlebenswichtig, wie vernetzt wir sind. Bayern und Tschechien sind die Motoren dieses starken Europas – ich glaube, es ist wichtig, das auch anzusprechen –, eines starken Europas der Regionen, das die früheren Randlagen und den Eisernen Vorhang endlich überwunden hat.

Wir wollen das Herz Europas sein, und wenn wir es in wirtschaftlicher Hinsicht sein wollen, dann muss dieses Herz auch kräftig schlagen können. Was braucht es dazu?

– Starke Arterien, starke Venen. Aber die – das haben die Vorredner schon angesprochen – haben wir, wenn es bei der Infrastruktur um die Schienen geht, leider nicht. Warum? – Hier gibt es seit einigen Jahren beim grenzüberschreitenden Schienennverkehr einen Stillstand, und das, obwohl wir seit drei oder dreieinhalb Jahren eine ganz besonders positive Konstellation haben sollten. Das wurde vorhin auch schon angesprochen.

Ich möchte aber auch über die Grenze hinwegschauen: Die Regierung in Tschechien ist Europa, Deutschland und uns in Bayern wohlgesonnen. Wir haben nach eigener Auskunft – wir haben es vorhin wieder gehört – eine Regierung in Berlin, welche den Schienennverkehr in den Vordergrund stellen möchte, insbesondere in den letzten dreieinhalb Jahren. Ich glaube, es ist nicht mehr an der Zeit, immer auf die 16 Jahre zuvor zu verweisen. Man darf sich schon auch in die Pflicht nehmen lassen für das, was in den letzten dreieinhalb Jahren passiert ist, Herr Büchler.

(Zuruf)

Man hätte ab dem Jahr 2021, als Sie in der Regierung waren, denken können, es würde endlich losgehen mit dem Schienenausbau. Nachdem 2018 beispielsweise die Metropolenbahn in den vordringlichen Bedarf des Verkehrswegeplans aufgenommen wurde, nachdem im Frühjahr 2021 endlich auch die formalen Voraussetzungen für den Projektstart geschaffen wurden, da ging es los mit der Elektrifizierung und Modernisierung durchgehend bis zur Landesgrenze: Abschluss der Planungen, Baubeginn in diesem Jahr und Fertigstellung im Jahr 2030. Wo? – Nicht in Bayern, nicht in Deutschland, sondern auf tschechischer Seite. Bei uns: Fehlanzeige.

Letztes Jahr war der Europaausschuss des Bayerischen Landtags beim Vizeminister Václav Bernard im Prager Verkehrsministerium, der fast schon ratlos von Befürchtungen berichtet hat, dass die Strecke München – Prag, ein wichtiger Punkt, jetzt von deutscher Seite ganz auf das Abstellgleis gestellt werden soll, während Tschechien Vollgas gibt. Das war nicht in der Regierungszeit der Union, sondern in der Regie-

rungszeit der Ampel. Das heißt: Gegenüber dem, was Sie angesprochen haben, dass jetzt im Hintergrund alles getan wird, ist festzustellen: Das war schon sehr deutlich im Hintergrund. Tschechien gibt hier Gas: Beispielsweise beim Güterverkehr ist geplant, 24 Güterzugpaare in 24 Stunden anzubieten. Was bieten wir nach wie vor an? – Pläne, Wünsche und eine "Dieselinsel" mitten in Europa. Das ist völlig unzureichend.

Es wurde schon die Franken-Sachsen-Magistrale angesprochen. Dort gibt es seit dem Jahr 2021, als das Kosten-Nutzen-Verhältnis nach unten gerutscht ist, nicht vorher, keine Lösung, wie wir Oberfranken an das überregionale Netz anbinden, während unsere Nachbarn Tschechien und Sachsen deutlich weiter sind als wir. Das ist für die Wettbewerbsfähigkeit Bayerns und für unsere Verlässlichkeit gegenüber unseren Nachbarn, aber auch für die Menschen im ländlichen Raum in Nordostbayern und Ostbayern kein gutes Zeichen.

Das ist gefährlich, ganz gefährlich. Es führt dazu, dass wir bei künftigen Überlegungen wenn es um die transeuropäischen Netze geht, vielleicht keine Rolle mehr spielen könnten. Vielleicht führen künftig transeuropäische Netze an uns vorbei. Bei der neuen Übersicht über die zehn Pilotprojekte "Connecting Europe", die grenzüberschreitend angelegt sind, kommt Bayern – Tschechien, kommt München – Prag schon gar nicht mehr vor. Das kann doch nicht unser Anspruch sein.

Dass es kein Selbstläufer ist, dass es Reformbedarf bei den Planungsverfahren gibt und wir schneller werden müssen, das ist vollkommen klar. Aber dass beim Moderne-Schiene-Gesetz bei den Wirtschaftlichkeitsberechnungen, die angesprochen wurden, in den letzten dreieinhalb Jahren viel zu wenig kam, das müssten Sie selbst eingestehen.

Das ist das eine. Dass auf tschechischer und deutscher Seite berechtigte Sorgen bestehen, dass auf unserer Seite sogar Planungskapazitäten bei der Bahn für diese wichtigen Maßnahmen abgezogen werden, dass berechtigte Sorgen bestehen, dass wir den Fokus auf die Sanierung der großen Fernverkehrsstrecken, die Sie auch an-

gesprochen haben, Herr Kollege, legen und die Anbindung Nord- und Nordostbayerns vielleicht sogar ganz herunterfällt, ist nicht akzeptabel.

Deswegen, liebe Kollegen der AfD, ist es kein Schaufensterantrag, sondern ein wichtiges politisches Signal, das wir heute aussenden, dass wir dranbleiben müssen. Deswegen war auch die Unterstützung in den Ausschüssen breit und einhellig über die Fraktionen hinweg. Wegen des Nachdrucks, der von den Kommunen aus den Regionen und von den Menschen aus der Wirtschaft gefordert wird, sollten wir heute auch deutlich machen, dass im wahrsten Sinne des Wortes mehr Zug dahinterstecken sollte, wenn es um die Bahnbindung Nordost- und Ostbayerns gehen soll.

Deswegen muss natürlich die Anbindung Bayerns an Tschechien oben auf die Agenda. Spätestens nach der Bundestagswahl sollte sie vielleicht mit einem Sofortprogramm direkt in den Koalitionsvertrag aufgenommen werden. Dann müssen wir mit unseren Nachbarn dringend auf Augenhöhe kommen, um Herz Europas sein zu können. Dieses Herz muss stark schlagen, damit wir für die Menschen, für die Wirtschaft und auch für die Zukunft unseres Landes wettbewerbsfähig sein können. Deswegen bitten wir um Zustimmung zu unserem Antrag. – Ich danke für die Aufmerksamkeit.

(Beifall bei der CSU und den FREIEN WÄHLERN)

Erster Vizepräsident Tobias Reiß: Vielen Dank, Herr Kollege. – Es liegt eine Meldung zu einer Zwischenbemerkung des Kollegen Dr. Markus Büchler für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vor.

Dr. Markus Büchler (GRÜNE): Herr Kollege, wissen Sie, wer diese Nutzen-Kosten-Untersuchung eingeführt hat, die das Problem darstellt? Die ist ja an allen Stellen in Deutschland ein riesengroßes Problem. Sonst hätte der Bund angefangen zu elektrifizieren.

Wenn nach der Bundestagswahl unsere Parteien möglicherweise miteinander koalieren, sind wir dann einig, dass wir das abschaffen und ändern, dass ohne die NKU elektrifiziert werden kann?

Dr. Gerhard Hopp (CSU): Ich wundere mich, dass Sie hier nachfragen müssen, obwohl Sie so gute Beziehungen in die Fraktion der GRÜNEN in Berlin haben. Sie haben jetzt dreieinhalb Jahre Zeit gehabt, dieses Problem anzugehen. Sie haben es in anderen Bereichen mit Einzelfallentscheidungen gelöst. Sie haben das hier für Bayern und Nordostbayern nicht getan. Sie haben das Moderne-Schiene-Gesetz nicht endgültig auf den Weg gebracht, sondern immer nur angekündigt. Insofern haben Sie bewiesen: Wenn Sie regieren, haben Sie große Probleme, Versprechungen umzusetzen. Das ist ein klarer Beweis, dass die letzten dreieinhalb Jahre verlorene Jahre für Bayern waren. Das wollen wir kein zweites Mal erleben.

Erster Vizepräsident Tobias Reiß: Vielen Dank, Herr Kollege. Sind Sie am Ende Ihrer Rede?

Dr. Gerhard Hopp (CSU): Ja.

Erster Vizepräsident Tobias Reiß: Dann hat Kollege Staatsminister Christian Bernreiter um das Wort gebeten.

Staatsminister Christian Bernreiter (Wohnen, Bau und Verkehr): Lieber Herr Vizepräsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich bin sehr dankbar für diesen Antrag und die Unterstützung und hoffe, dass der Antrag auch breite Zustimmung findet. Ich habe mich in den vergangenen drei Jahren mit diesem Thema in vielen Bereichen auseinandergesetzt und sage überall öffentlich: Natürlich hat die Schieneninfrastruktur gehörigen Nachholbedarf.

Kollege Locke, in Bayern haben wir das nicht zu verantworten, weil Sie vorher gesagt haben: Für Bayern ist das kein Ruhmesblatt. Wir können nichts dafür, weil wir nicht zu-

ständig sind. Die Zuständigkeit liegt nach dem Grundgesetz ganz klar beim Bund und bei der Deutschen Bahn.

Lieber Herr Kollege Dr. Büchler, ich sage es immer wieder, und das betrifft alle Regierungen der letzten Jahre, mindestens seit dem Fall des Eisernen Vorhangs: Es gibt sogar einen Staatsvertrag, in dem sich die Bundesrepublik Deutschland verpflichtet hat, die Verbindungen nach Tschechien zu elektrifizieren und zu ertüchtigen. Bis heute ist nichts geschehen. Wenn ich es richtig in Erinnerung habe, gab es in dieser Zeit sieben Jahre Rot-Grün. Es bringt nichts, jetzt auf die CSU-Verkehrsminister zu deuten. Ich sage es immer wieder aus Überzeugung: Ich kenne keinen Verkehrsminister, der nicht für mehr Geld kämpfen würde. Der Verkehrsetat war immer der Steinbruch für die Haushaltskonsolidierung der jeweiligen Regierungen. Das müssen wir zur Kenntnis nehmen. Das müssen wir jetzt gewaltig ändern.

Ich war der Ko-Vorsitzende des Vermittlungsausschusses zum Bundesschienenwegeausbaugesetz. Im Entwurf der Bundesregierung hat gestanden, dass man sich ausschließlich auf die Hochleistungskorridore konzentriert. Wir haben das als Länder einstimmig bewertet, und dafür war ich Ihrem früheren Kollegen aus Hessen – ich weiß schon gar nicht mehr, wie er geheißen hat – sehr dankbar. Er hat mir einmal gesagt, ich solle nicht immer so tun wie bei einem kommunalen Spitzenverband. Wir sind nicht dort, sondern wir müssten selber auch etwas tun. Ich habe gesagt: Kommunaler Spitzenverband ist für mich kein Schimpfwort; die haben wenigstens etwas erreicht. Bei diesem Gesetz haben alle Länder gemeinsam etwas erreicht und die Entwicklung in die richtige Richtung lenken können.

Wir haben hineingebracht, dass auch Nebenstrecken ertüchtigt werden müssen. Die Franken-Sachsen-Magistrale ist so eine wichtige Nebenstrecke. – Lieber Kollege Dr. Hopp, die Strecke Richtung Prag ist eigentlich keine Nebenstrecke. Für mich ist es ein Irrsinn, diese Strecke als Schienenpersonennahverkehrsstrecke zu deklarieren, obwohl es um Fernverkehr geht. Die Tschechen bauen einen elektrifizierten Hochleistungskorridor bis an die Grenze, und wir müssen dem Zug eine Diesellok vorspannen

und schauen, dass wir nach München kommen. Das ist eigentlich ein Treppenwitz. Deshalb müssen wir dort deutlich vorankommen. Die Strecke ist auch im Bundesverkehrswegebedarfsplan enthalten.

Der frühere Bahnbeauftragte der jetzigen Bundesregierung, Staatssekretär Theurer, hat gesagt: Wenn das mit nur den derzeitigen Finanzen hinterlegt ist, dauert das hundert Jahre. So lange können wir nicht mehr warten. Das ist parteiübergreifender Konsens; das kann ich hier anführen. Ich war in Berlin. Wir haben mit Abgeordneten aller Fraktionen einen Parlamentarischen Abend veranstaltet. Wir haben 2022 eine Resolution eingereicht. 2024 – ich war selber dabei – haben wir in Karlsbad eine internationale Konferenz abgehalten. Wir sind mit Sachsen, mit Tschechien, mit allen einig.

Uns ist zugesagt worden – das ist schon angesprochen worden –, dass im Moderne-Schiene-Gesetz aus Klimaschutzgründen das Nutzen-Kosten-Verhältnis auf eins gesetzt wird. Das erachte ich schon für wichtig. Wir können nicht irgendetwas bauen. Uns wird vorgeworfen, dies eingeführt zu haben. Ich stehe voll dahinter. Für eine unwirtschaftliche Maßnahme haben wir nämlich kein Geld. Wir können nur das durchführen, was wirtschaftlich ist. Auch unter Klimaschutzaspekten ist bei einer Elektrifizierung generell Wirtschaftlichkeit vorauszusetzen. Der Kollege von der AfD hat gemeint, wir sollten Dieselloks weiter erhalten. Irgendwann werden solche Lokomotiven aber nicht mehr gebaut werden. Auf alle Fälle ist der Fahrdruck das allergünstigste. Elektrisch betriebene Züge fahren also am günstigsten. Wir müssen hier deutlich vorankommen.

Es ist versprochen worden, das NKV bei Elektrifizierungen generell auf eins zu setzen. Die jetzige Koalition hat sich dazu verpflichtet, im Jahr 600 Kilometer zu elektrifizieren; geschafft haben sie 80, und das unter der großen Überschrift "ökologische Verkehrswende".

Wenn ich mich richtig entsinne, war das ein großer Streitpunkt und auch einer der Gründe dafür, dass die Ampel zerbrochen ist. Man hat darüber gestritten, ob man der

Bahn 9 Milliarden Euro Zuschüsse oder Darlehen geben sollte; bei der Autobahn GmbH war es das Gleiche.

Ich darf seit 1. Januar der Vorsitzende der Verkehrsministerkonferenz sein und habe gesagt, dass ich zwei große Punkte habe, über die alle Länder einig sind: Wir müssen sowohl unsere Straßen- als auch unsere Schieneninfrastruktur verbessern. Die Verlagerung von viel mehr Verkehr auf die Schiene funktioniert nicht. Der ehemalige Bahnbeauftragte Theurer kann sehr gut rechnen; er ist jetzt bei der Bundesbank. Er hat vorgerechnet, dass wir frühestens Mitte der Fünfzigerjahre überhaupt nennenswert Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagern können. Deshalb müssen wir auf alle Fälle bis dahin die Straßeninfrastruktur voll in Ordnung halten, sonst haben wir auch wirtschaftlich ein Problem, und wir müssen natürlich auch in die Schieneninfrastruktur investieren. Ich bin für einen Infrastrukturfonds, der überjährig ist, sehr, sehr offen; allerdings muss er verfassungskonform ausgestaltet werden. Die Antwort ist der Bund schuldig geblieben.

Wir werden also massiv kämpfen. Meine erste große Baustelle ist, die Infrastruktur zu ertüchtigen. Bei der zweiten Baustelle geht es um unsere Regionalisierungsmittel; denn sonst haben wir vielleicht irgendwann zwar eine intakte Infrastruktur, aber kein Geld mehr, um überhaupt Züge fahren lassen zu können. Ich werde dafür kämpfen und bin mir sicher, dass ich parteiübergreifend und länderübergreifend große Mehrheiten organisieren können werde.

Greifen wir also die Dinge an. Herzlichen Dank für die Unterstützung. Ich bitte Sie, diesem Antrag heute mit breiter Mehrheit zuzustimmen.

(Beifall bei der CSU, den FREIEN WÄHLERN und den GRÜNEN)

Erster Vizepräsident Tobias Reiß: Vielen Dank, Herr Staatsminister. – Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor. Damit ist die Aussprache geschlossen, und wir kommen zur Abstimmung. Der federführende Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr empfiehlt Zustimmung.

Wer dem Dringlichkeitsantrag der Fraktion der FREIEN WÄHLER und der CSU-Fraktion zustimmen möchte, den bitte ich um das Handzeichen. – Das sind die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, SPD-Fraktion, FREIE WÄHLER und CSU-Fraktion. Gegenstimmen bitte ich anzuzeigen. – Gegenstimmen der AfD-Fraktion. Enthaltungen? – Keine. Damit ist der Dringlichkeitsantrag so angenommen.