

Stand: 18.05.2024 18:22:11

Initiativen auf der Tagesordnung der 9. Sitzung des BV

Vorgangsverlauf:

1. Initiativdrucksache 19/772 vom 20.03.2024
2. Initiativdrucksache 19/1866 vom 18.04.2024
3. Initiativdrucksache 19/1816 vom 16.04.2024
4. Initiativdrucksache 19/791 vom 21.03.2024
5. Initiativdrucksache 19/1848 vom 17.04.2024



Dringlichkeitsantrag

der Abgeordneten **Katharina Schulze, Johannes Becher, Florian Siekmann, Ludwig Hartmann, Claudia Köhler, Jürgen Mistol, Verena Osgyan, Tim Pargent, Stephanie Schuhknecht, Benjamin Adjei, Dr. Markus Büchler, Gülseren Demirel, Sanne Kurz, Julia Post** und **Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**

Weg für die Tram-Nordtangente freimachen - zurück an den Verhandlungstisch kehren

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, die pauschale Ablehnung gegen eine Trambahn-Trasse durch den Englischen Garten zurückzunehmen und an den Verhandlungstisch mit der Landeshauptstadt München zurückzukehren.

Begründung:

Die Tram ist ein wesentliches Verkehrsmittel für die Mobilitätswende in München. Sie ermöglicht sichere, saubere und verlässliche Querverbindungen zum bestehenden U-Bahnnetz. Die geplante Tramverbindung vom Elisabethplatz durch den Englischen Garten zur Tivolistraße ist Teil der Tram-Nordtangente. Durch diesen Lückenschluss von lediglich 2,2 km Länge würde eine notwendige Querverbindung von 13 km Länge zwischen Amalienburgstraße und Arbellapark, von Nymphenburg bis Bogenhausen entstehen.

Die langjährigen Vorbereitungen und Planungen, zu denen auch der Freistaat regelmäßig eingeladen wurde, dürfen durch den spontanen Stimmungsumschwung in der Staatsregierung nicht gefährdet werden. Diese aus Steuermitteln aufgewendeten Planungsinvestitionen wären durch einen Rückzug des Freistaates auf den letzten Metern vernichtet. Mit dem Verzicht auf Oberleitungen und einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h hat die Landeshauptstadt bereits bewiesen, dass sie bereit ist, die besonderen Bedingungen für die Strecke zu berücksichtigen. Die Staatsregierung muss zu ihrer grundsätzlichen Zustimmung stehen und für die genauen Planungen zurück an den Verhandlungstisch kehren. Eine Blockade der klima- und umweltfreundlichen Verkehrsentwicklung in Bayerns Landeshauptstadt wäre ein verheerendes Signal für den gesamten Innovations- und Wirtschaftsstandort Bayern.



Antrag

der Abgeordneten **Sabine Gross, Florian von Brunn, Ruth Müller, Holger Griebhammer, Anna Rasehorn, Markus Rinderspacher, Volkmар Halbleib, Dr. Simone Strohmayer, Arif Taşdelen, Horst Arnold, Nicole Bäumler, Martina Fehlner, Christiane Feichtmeier, Doris Rauscher, Harry Scheuenstuhl, Ruth Waldmann, Katja Weitzel SPD**

Planungen für die Tram-Nordtangente durch den Englischen Garten fortsetzen

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, zu ihrer Zusage im Ministerratsbeschluss vom 05.09.2017 zu stehen und die Planungen für eine Tram-Nordtangente durch den Englischen Garten in München „konstruktiv [zu] begleiten“. Sie wird aufgefordert, die bereits von der Landeshauptstadt München und den Stadtwerken München (SWM) / Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) angebotenen Gespräche über eine modifizierte Planung aufzunehmen, damit eine gute Lösung gefunden werden kann.

Begründung:

Die Tram-Nordtangente durch den Englischen Garten stellt einen wichtigen Lückenschluss im Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs in München dar. Sie macht den bereits heute überlasteten ÖPNV in der Landeshauptstadt attraktiver, da neue Querverbindungen entstehen. Der Ausbau des ÖPNV ist nicht nur angesichts der wachsenden Stadtbevölkerung erforderlich, er bietet auch eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr und trägt damit bedeutend bei zur Erreichung der Dekarbonisierung in München und Bayern. In diesem Sinne dient die Tram-Nordtangente auch unmittelbar der Erreichung der Ziele der ÖPNV-Strategie 2030 des Freistaates (u. a. Verdoppelung der Fahrgastzahlen und messbare CO₂-Einsparungen).

Nachdem der Freistaat 2017 die prinzipielle Zustimmung für die Tram-Neubaustrecke durch den Englischen Garten in Aussicht stellte, wurden die Planungen dafür von der Landeshauptstadt München sowie den SWM/MVG vorangetrieben. Dabei wurde sie von einem Projektbeirat beraten, dem u. a. die untere und höhere Denkmalschutzbehörde und das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege angehören. Der Projektbeirat hat die straßenbündige Variante in Mittellage für das Gartendenkmal Englischer Garten empfohlen. Leider hat sich die Bayerische Schlösserverwaltung an diesem Gremium nicht beteiligt, obwohl dies sehr hilfreich gewesen wäre, um die Planungen auch in ihrem Sinne zu gestalten. Die Stadtwerke München als Projektträger haben ca. ein Jahr lang immer wieder erfolglos versucht, mit der Bayerischen Schlösserverwaltung in Kontakt zu treten, um die Planungen abzustimmen.

Die Absage des Freistaates an die Tram-Nordtangente vom 12.03.2024 kommt nicht nur überraschend, da wenige Jahre zuvor die Zustimmung signalisiert wurde. Auch die genannten Argumente für diesen Sinneswandel sind nicht nachvollziehbar. Dass die Tramstrecke und der Radweg zusammen nicht breiter als die heutige Bustrasse sein dürften, wurde weder im Ministerratsbeschluss vom 05.09.2017 noch zu einem späteren Zeitpunkt gefordert. Zudem ist der Staatsregierung hinsichtlich der geplanten Breite der Trasse ein Rechenfehler unterlaufen. So wird die geplante Trasse nicht 35 Prozent

breiter sein als die heutige Busstraße, sondern nur ca. 15 bis 16 Prozent. Die befestigte Fläche erhöht sich um 1 270 Quadratmeter, nicht um 3 500 Quadratmeter. Das Gefährdungspotenzial für Bürgerinnen und Bürger durch die geplante Tramtrasse wurde in einem Verkehrssicherheitsgutachten mit einer maximalen Fahrtgeschwindigkeit von 30km/h auf gleichem Niveau wie bei der aktuellen Busstraße bewertet. Mit der Technischen Aufsichtsbehörde wurde zudem bereits geklärt, dass keine zusätzlichen Schutzmaßnahmen wie Gitter oder Umlaufsperrern notwendig sind, sondern eine Beschilderung ausreicht.

Die Landeshauptstadt München sowie die Verantwortlichen bei den Stadtwerken und der MVG haben bereits angeboten, Gespräche mit der Staatsregierung über eine modifizierte Planung zu führen, in denen auf die Bedenken der Staatsregierung eingegangen werden kann. Die Staatsregierung wird aufgefordert, ihre Ablehnung gegen dieses wichtige Ausbauprojekt des ÖPNV in München aufzugeben und gemäß ihrer früheren Zusage konstruktive Gespräche wiederaufzunehmen, damit eine Lösung für die betreffende Strecke gefunden werden kann.



Dringlichkeitsantrag

der Abgeordneten **Florian von Brunn, Sabine Gross, Ruth Müller, Holger Griebhammer, Anna Rasehorn, Markus Rinderspacher, Volkmar Halbleib, Dr. Simone Strohmayr, Arif Taşdelen, Horst Arnold, Nicole Bäuml, Martina Fehlner, Christiane Feichtmeier, Doris Rauscher, Harry Scheuenstuhl, Ruth Waldmann, Katja Weitzel** und **Fraktion (SPD)**

Zuverlässigkeit im Schienenpersonennahverkehr in Bayern

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, dem Landtag und im Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr über Ausfälle und Einschränkungen im bayerischen Schienenpersonennahverkehr, die auf unvorhergesehene, kurzfristig aufgetretene Mängel an der Infrastruktur sowie deren Behebung zurückzuführen sind, zu berichten.

Dabei sollen insbesondere die folgenden Fragen erörtert werden:

- Wie viele derartige Fälle gab es in den letzten 12 Monaten? (Bitte um eine Auflistung der Strecken, Zeitpunkte, Art der Einschränkungen und jeweilige Ursachen)
- Wie lange dauerte jeweils die Beseitigung der Mängel? (Bitte um Angabe des Datums der Benachrichtigung über die Einschränkung durch die DB InfraGo AG, des Datums des Beginns der Einschränkung und des Datums der Wiederfreigabe der Strecke)
- Sind in diesen Zusammenhängen Kommunikationsprobleme zwischen dem Netzbetreiber und den Verkehrsunternehmen bzw. den Fahrgästen aufgetreten? Falls ja, worin waren diese begründet?
- In welcher Höhe wurden in diesen Fällen Pönale von den Verkehrsunternehmen an den Freistaat gezahlt, da sie die vertraglich vereinbarten Verkehre nicht bereitstellen konnten?

Begründung:

Immer wieder kommt es in Bayern zu kurzfristig angekündigten Ausfällen von Zügen des Schienenpersonennahverkehrs. Oftmals wird berichtet, dass diese Fälle auf unvorhergesehene Mängel an der Schieneninfrastruktur und organisatorische Probleme bei deren Beseitigung zurückgehen. Ein aktuelles Beispiel ist die Strecke Weilheim-Peißenberg, die nach mehrwöchiger Sperrung ab Montag, 15. April 2024 hätte wieder freigegeben werden sollen. Dass die Strecke weiterhin gesperrt bleibt, wurde der Bayerischen Regiobahn (BRB), die als Verkehrsunternehmen diese Strecke bedient, nach eigenen Angaben erst am Vorabend mitgeteilt (siehe u. a. den Bericht des BR vom 16. April 2024). Ein funktionierender Schienenersatzverkehr kann in so kurzer Zeit kaum zur Verfügung gestellt werden.

Die Verkehrsunternehmen müssen Strafzahlungen an den Freistaat leisten, wenn sie Züge nicht wie vereinbart bereitstellen. Auch für die Fahrgäste ist dies ein unzumutbarer Zustand. Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die mit dem Zug pendeln, müssen

pünktlich an ihrem Arbeitsort erscheinen. Anstatt mehr Menschen für den klimafreundlichen Bahnverkehr zu gewinnen, werden Fahrgäste vergrault.

Dieser Antrag hat das Ziel, einen Überblick über die Häufigkeit von kurzfristig angekündigten infrastrukturbedingten Einschränkungen im bayerischen Schienenpersonennahverkehr und über die Umstände deren Beseitigung zu schaffen. Er kann im Weiteren dazu dienen, Verbesserungen zu erarbeiten und den Schienenpersonennahverkehr in Bayern zuverlässiger zu machen.



Antrag

der Abgeordneten **Holger Dremel, Prof. Dr. Winfried Bausback, Thomas Huber, Petra Högl, Tanja Schorer-Dremel, Leo Dietz, Norbert Dünkel, Jürgen Eberwein, Kristan Freiherr von Waldenfels, Thorsten Freudenberger, Sebastian Friesinger, Martina Gießübel, Alfred Grob, Josef Heisl, Thomas Holz, Melanie Huml, Andreas Jäckel, Dr. Petra Loibl, Thomas Pirner, Helmut Schnotz, Sascha Schnürer, Thorsten Schwab, Martin Stock CSU,**

Florian Streibl, Felix Locke, Tobias Beck, Wolfgang Hauber, Martin Behringer, Dr. Martin Brunnhuber, Susann Enders, Stefan Frühbeißer, Johann Groß, 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)

Mobilität für junge Menschen im ländlichen Raum erhöhen: Fahren ab 16 Jahren erleichtern!

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich auf Bundes- und Europaebene dafür einzusetzen, dass in begründeten Ausnahmefällen Minderjährigen bereits ab 16 Jahren für Fahrten von und zur Arbeits- und Ausbildungsstätte eine Fahrerlaubnis der Klasse B erteilt werden kann.

Begründung:

Im ländlichen Raum wird das Auto auch künftig für die Menschen das wichtigste Verkehrsmittel sein. Die Regelungen zum Führerschein sind ein wesentlicher Bestandteil der gemeinsamen europäischen Verkehrspolitik, weshalb das bundesrechtliche Fahrerlaubnisrecht maßgeblich durch die europäischen Führerscheinrichtlinien geprägt ist. Der aktuell gültige Rechtsrahmen ergibt sich dabei aus der 3. EU-Führerscheinrichtlinie. Für die Fahrerlaubnis der Klasse B ist danach aktuell ein Mindestalter von 18 Jahren festgesetzt. Die Richtlinie eröffnet zugleich die Möglichkeit, die Gültigkeit von Führerscheinen der Klasse B und BE auf bis zu 17 Jahre zu senken. Diese europäische Ausnahmeregelung ist Anknüpfungspunkt für die nationalen Regelungen zum begleiteten Fahren ab 17 sowie zur Möglichkeit von Ausnahmegenehmigungen für das unbegleitete Fahren ab 17 in Fällen persönlicher Härten.

Was der derzeit geltende Rechtsrahmen dagegen noch nicht zulässt, ist das (ausnahmsweise) Fahren ab 16 in Fällen besonderer persönlicher Härten. Gleichzeitig – und das zeigen viele Bürgeranfragen – gibt es im ländlichen Raum einen dringenden Bedarf, die Mobilität junger Menschen ab diesem Alter zu garantieren, um ihnen das Erreichen von Ausbildungsstelle und Schule sicherzustellen. Es ist wichtig, den lebenswerten ländlichen Raum zu stärken und so auszugestalten, dass dort Familien und junge Leute gerne leben. Hierfür benötigt es Mobilität.

Es liegt auf der Hand, dass die bislang für diese jungen Menschen ab 16 Jahren freigegebenen Fahrerlaubnisse (Roller, 45 km/h-Auto) nicht in allen Fällen ausreichen, um angemessen auf besondere Härtefälle zu reagieren. Dies gilt insbesondere für Zeiten schlechter Witterung und etwa in bergigeren Gegenden. Selbiges gilt denknotwendig für das begleitete Fahren, da die Eltern und andere Vertrauenspersonen die jungen Menschen nicht in allen Fällen begleiten können.

Für die geplante Öffnung für die Erteilung von Ausnahmen vom Mindestalter für die Fahrerlaubnisklasse B ab 16 Jahren muss zunächst einmal der rechtliche Rahmen verändert werden. Demnach soll sich die Staatsregierung über den Bundesrat dafür einsetzen, dass Deutschland auf eine entsprechende Änderung des EU-Rechts hinarbeitet.



Antrag

der Abgeordneten **Katharina Schulze, Johannes Becher, Dr. Markus Büchler, Ludwig Hartmann, Claudia Köhler, Jürgen Mistol, Verena Osgyan, Tim Pargent, Stephanie Schuhknecht, Patrick Friedl, Barbara Fuchs, Mia Goller, Christian Hierneis, Paul Knoblach, Ursula Sowa, Martin Stümpfig, Laura Weber** und **Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**

Kostenloses WLAN im bayerischen Schienenpersonennahverkehr

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, dem Landtag und im Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr über den Stand der Verbreitung kostenlosen WLANs für Fahrgäste im bayerischen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zu berichten. Der Bericht soll im Besonderen auf folgende Fragen eingehen:

- Inwieweit ist das Ziel des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB), bis 2023 einem Großteil der Fahrgäste im bayerischen SPNV kostenloses WLAN im Zug anbieten zu können, erreicht?
- In welchen Vergabenetzen wird kostenloses WLAN in allen Zügen angeboten?
- In welchen Vergabenetzen ist das nicht der Fall?
- Aus welchen Gründen wird in diesen Vergabenetzen kein kostenloses WLAN angeboten?
- Wann wird in diesen Vergabenetzen kostenloses WLAN angeboten?
- In welchen Vergabenetzen mit Verkehrsverträgen ohne WLAN-Pflicht kann inzwischen kostenloses WLAN angeboten werden?
- Welche laufenden Kosten sind bisher für den WLAN-Empfang in bestehenden Verkehrsträgern, aufgeschlüsselt nach Vergabenetzen, entstanden, um im bayerischen SPNV flächendeckend kostenloses WLAN anzubieten?
- Inwieweit ist bei Ausschreibungen von Verkehrsverträgen der Bayerischen Eisenbahngesellschaft die Ausrüstung und der Betrieb von WLAN Pflichtbestandteil?
- Aus welchen Gründen wurde bei der Ausschreibung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft für den Linienstern Mühldorf 2025+ kein kostenloses WLAN für Fahrgäste gefordert?
- Wie weit sind im bayerischen SPNV mobilfunkdurchlässige Fensterscheiben verbreitet?
- Wo ist geplant, Scheiben durch Lasern nachträglich mobilfunktauglich zu machen, um den Mobilfunkempfang für Fahrgäste zu verbessern?

Begründung:

Kostenloser WLAN-Empfang sollte eigentlich Standard in den von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft bestellten Nahverkehrszügen sein. Seit Herbst 2019 besteht der Auftrag, WLAN im SPNV einzuführen. Das StMB hat am 18. Mai 2021 im Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr das konkrete Ziel formuliert, bis 2023 einem Großteil der Fahrgäste im bayerischen SPNV kostenloses WLAN im Zug anbieten zu können.