

Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Zweite Vizepräsidentin Inge Aures

Abg. Markus Ganserer

Abg. Dr. Otmar Bernhard

Abg. Bernhard Roos

Abg. Jutta Widmann

Staatsminister Joachim Herrmann

Zweite Vizepräsidentin Inge Aures: Ich rufe nun den **Tagesordnungspunkt 5** auf:

Antrag der Abgeordneten Margarete Bause, Ludwig Hartmann, Markus Ganserer u. a. und Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Neustart bei der Anmeldung von Bundesstraßen und Autobahnen des Freistaats für den Bundesverkehrswegeplan 2015 (Drs. 17/885)

Ich eröffne nun die Aussprache. Erster Redner ist der Herr Kollege Ganserer. Bitte schön.

Markus Ganserer (GRÜNE): (Vom Redner nicht autorisiert): Sehr geehrte Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Bei der grundlegenden Feststellung sind wir uns einig. Beim Erhalt der bestehenden Verkehrsinfrastruktur herrscht ein enormes Finanzierungsdefizit. Auch bei der daraus notwendigen Ableitung, nämlich der Schlussfolgerung, der Erhalt müsse Vorrang vor dem Neubau erhalten, sind wir uns einig. Dieses Postulat muss aber auch umgesetzt werden. Das ist leider Gottes nicht der Fall. Erst vor wenigen Tagen hat der Bundesrechnungshof kritisiert, dass in den letzten Jahren 13 % der für den Erhalt vorgesehenen Gelder für Neu- und Ausbaumaßnahmen missbraucht worden sind. Auch Bayern hat bei diesem Missbrauch und dieser Zweckentfremdung der Unterhaltungsmittel kräftig mitgewirkt. In der gleichen Zeit ist der Erhaltungszustand der Bundesstraßen und Bundesautobahnen in Bayern deutlich schlechter geworden.

Vor diesem Hintergrund diskutieren wir jetzt die Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplans. Die Bayerische Staatsregierung hat dafür insgesamt rund 400 Einzelprojekte angemeldet. Bei gleichbleibender Mittelausstattung und gleichbleibender Aufteilung der Länder bräuchten Sie weit über 100 Jahre, um diese Liste abzarbeiten. Sehr geehrter Herr Staatsminister Herrmann, das ist nicht nur, wie Sie letzte Woche bei der "Münchner Runde" festgestellt haben, eine etwas überzogene Liste, sondern fern jedweder Realität.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Die Große Koalition hat jetzt insgesamt fünf Milliarden Euro zusätzlich zur Verfügung gestellt. Angesichts der maroden Brücken und kaputten Straßen ist es aber ein Gebot der Vernunft, dieses Geld in den Erhalt der bestehenden Infrastruktur zu stecken. Für zusätzliche Neubaumaßnahmen gibt es da wenig Spielraum.

Mit dem jetzt vorgelegten Antrag fordern wir die Staatsregierung auf, die Liste der angemeldeten Projekte zum Bundesverkehrswegeplan zu überarbeiten und nach objektiven Kriterien zu reihen. Natürlich ist eine Stärkung der transeuropäischen Netze notwendig. Natürlich müssen Engstellen beseitigt werden. Natürlich gilt es, die Verkehrssicherheit zu beachten. Aber das Verteilen der Gelder nach dem Gießkannenprinzip führt dazu, dass man bei den wichtigsten Projekten und an den wirklichen Engstellen ebenfalls ewig lange nicht weiterkommt. Gleichzeitig muss die Alternative zu Neubaumaßnahmen unter Berücksichtigung der intermodalen Betrachtung geprüft werden. Ebenso müssen der umwelt- und naturschutzfachliche Aspekt sowie die Bau- und Betriebskosten berücksichtigt werden.

Bei der Regierungserklärung des Ministerpräsidenten wurde von Ihrem Parteikollegen Herrn Seehofer die Koalition mit dem Volk ausgerufen. Aufgrund der zahlreichen fragwürdigen, meist überzogenen und in der Summe überhaupt nicht finanzierbaren Projekte kriselt es in dieser Koalition gewaltig. Ich nenne beispielhaft nur die Proteste entlang der geplanten B 15 neu oder die Auseinandersetzung um die nicht notwendige Nordanbindung am Flughafen Nürnberg. Wenn Sie unseren Argumenten zur mangelnden Finanzierung schon nicht folgen, dann stimmen Sie unserem Antrag wenigstens um des Koalitionsfriedens willen zu.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Zweite Vizepräsidentin Inge Aures: Danke schön. Ich bitte jetzt den Herrn Kollegen Dr. Bernhard ans Rednerpult.

Dr. Otmar Bernhard (CSU): Frau Präsidentin, Kolleginnen und Kollegen! Sie haben es gerade gehört: Die GRÜNEN wollen das Verfahren ändern, wie der Bedarfsplan im

Straßenbau, um den es hier geht, aufgestellt und gestaltet wird. Dies soll einmal dadurch geschehen, dass man angesichts des begrenzten Finanzrahmens die Projekte reduziert, zum anderen dadurch, dass man die bayerischen Anmeldungen priorisiert, das heißt, dem Bund vorgibt, was wir in Bayern dazu denken. Wir glauben, dass beides nicht sinnvoll und zweckmäßig ist. Es passt auch nicht zu dem bundesstaatlichen Verfahren, das hier läuft.

(Markus Ganserer (GRÜNE): Andere Länder machen das doch auch!)

Sie wissen im Übrigen, dass die Projektunterlagen schon abgegeben sind und Sie die Sache vielleicht auf Wiedervorlage legen können, weil das für das jetzige Verfahren ohnehin keinen Sinn mehr hat. Was hier läuft, hat sich bewährt. Es kommt am Ende nicht darauf an, wie lang die Liste ist, sondern der Bund legt Prioritäten fest, und das unter bundesweiter Betrachtung. Das ist auch seine Aufgabe, und das ist auch richtig. Die Kriterien, die der Bund letztlich anwendet – Sie haben in Ihrem Antrag eine ganze Reihe von solchen Kriterien angeführt -, beruhen auf seiner Betrachtung der Dinge, und zwar nach dem Prinzip "Was hat denn Priorität?" usw. Insofern gibt es eigentlich keinen Grund, das zu verändern. Wir haben keine schlechten Erfahrungen damit gemacht. Es wird informell ohnehin zwischen dem Freistaat Bayern und dem Bund diskutiert, welches Projekt man am besten prioritär verwirklicht. Außerdem ist es, falls wir das machen sollten, so: Der Bund legt immer eine sogenannte Grundkonzeption, wie er in dem konkreten Aufstellungsverfahren vorgehen will, sowie eine Verkehrsprognose vor - in diesem Fall bis zum Jahr 2030 -, die ebenfalls nicht vorliegt. Es würde gar keinen Sinn machen, wenn wir jetzt versuchen würden oder versucht hätten, hier in Bayern ein anderes Verfahren anzuwenden.

Richtig ist, dass der Finanzrahmen zu eng ist; das ist eine allgemeine Erkenntnis. Die Bundesregierung hat versucht, mehr Geld in diese Infrastruktur zu stecken, aber die Mittel sind begrenzt. Dennoch – ich sage es noch einmal – schadet es überhaupt nicht, wenn man eine Auflistung darüber hat, welche Straßen wir in Bayern bauen wollen, auch in dem Wissen, dass man das erst auf der Zeitschiene hat.

(Zuruf von den GRÜNEN)

- Das ändert aber nichts daran. Was hätte es geändert, wenn wir gesagt hätten – jetzt nehme ich es einmal so pauschal -, wir möchten nur die Hälfte haben? Was hätte das geändert? – Gar nichts. Ich glaube also, dass das, was Sie verlangen, keinen Sinn macht. Und noch einmal: Es ist auch viel zu spät, weil die bayerische Meldung längst abgegeben ist.

Zweite Vizepräsidentin Inge Aures: Danke schön. Ich bitte Herrn Kollegen Bernhard Roos ans Rednerpult.

Bernhard Roos (SPD): Liebe Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Herr Kollege Bernhard, das war eine müde Replik auf den Antrag der GRÜNEN. Diese Mutlosigkeit, diese Farblosigkeit und diese Entscheidungsschwäche passen eigentlich überhaupt nicht zu Bayern und zum "Mia san mia". Vielleicht vertraut man darauf, dass der Herr Bundesverkehrsminister Dobrindt sowieso allein entscheiden und sich in der Parteistruktur der CSU rückversichern wird. Aber ich glaube, da springen Sie viel zu kurz.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, es geht um einen Neustart und nicht darum, noch mehr anzumelden oder komplett zu streichen, sondern darum, zumindest eine Priorisierung vorzunehmen. Sie haben von ihr gesprochen. In der Obersten Baubehörde, lieber Herr Innen- und vor allem Verkehrsminister Herrmann, wird sicher durchaus die Klarheit bestehen, dass man nicht nur bei der Bahn und beim Wasser, sondern auch beim Bundesverkehrswegeplan bezüglich Autobahnen und Bundesfernstraßen Prioritäten setzen muss.

Der Kriterienkatalog, den die GRÜNEN vorgelegt haben, ist äußerst vernünftig. Keiner wird wohl verneinen wollen, dass wir primär die TEN-Strecken ausbauen und ertüchtigen müssen, dass es um die Beseitigung von Engpässen geht und dass Nadelöhre ausgeweitet werden sollen. All das ist absolut richtig, ebenso dass wir die Verkehrsträger nicht nur monostrukturell, sondern intermodal sehen müssen. All das kann man

nur unterstreichen. Deswegen haben auch im Wirtschaftsausschuss alle außer den CSU-Abgeordneten schon zugestimmt.

Was die Mittelausstattung angeht, kann man als Teil der Großen Koalition, der wir ja sind, sagen, dass die zusätzlichen 5 Milliarden Euro für die Legislaturperiode, also für vier Jahre, absolut nicht das sind, was wir bräuchten. Das sagen Sie, Herr Innenminister, selbst auch immer, und da erwarte ich mir aus Sicht des Freistaats Bayern mit seinen relativ vollen Kassen, dass man dem Bund Beine macht und fordert, dass nicht nur die Ausgabenseite gesehen werden soll, sondern die Einnahmenseite stärker berücksichtigt wird. Das heißt, dass die Mittel, die wir zweckgebunden aus der Kfz-Steuer und aus der Mineralölsteuer bekommen, besser gewichtet werden sollten, mehr zugunsten der Verkehrsträger und weniger zugunsten des allgemeinen Haushalts des Bundes.

Natürlich müssen wir die Lkw-Maut ausdehnen. Das ist eine Forderung der SPD und insbesondere auch der Kommunen. Der Bayerische Städtetag steht eindeutig zu der Forderung, dass die Lkw-Maut auf alle Trassen ausgeweitet wird. Damit kann man per annum 4 Milliarden Euro zusätzlich generieren. Dieser Betrag fließt direkt in eine Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur. Ich kann mich da meinem Kollegen Uli Maly nur zur Seite stellen.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, der politische Hintergrund dafür, dass die CSU das Ja zu einer Priorisierung nicht wagt, ist ganz einfach. Wir haben immer noch eine Wahl vor uns, und immer noch gehen Bürgermeister quer durch Bayern mit dem Bild hausieren, als wären sie Esel mit einer Karotte vor der Nase, als habe die Ausbaumaßnahme XY also doch noch eine Chance. Wenn man alle 400 Esel so laufen lässt, ist man in einer bequemen Situation, aber man streut den Wählerinnen und Wählern absolut Sand in die Augen. Das ist keine richtige und wahrhaftige Politik.

Den Freunden von der grünen Seite habe ich auch noch etwas ins Stammbuch zu schreiben: Wenn wir einen Konsens im Haus hergestellt und eine Priorisierung gefun-

den haben, dann sollten wir bitte auch bauen und nicht notwendige Baumaßnahmen wie Lückenschließungen etc. torpedieren. Wir brauchen eine leistungsfähige Infrastruktur. Das ist für die Industrie in unserem Land eminent wichtig, und das ist für die Bürgerinnen und Bürger wichtig, die oft weite Strecken zurücklegen müssen, zumeist als Pendler. - Ich bitte um Zustimmung. Die CSU fordere ich auf: Zeigen Sie Mut – Sie haben, zumindest Einzelne von Ihnen, heute schon einmal Mut bewiesen – und stimmen Sie zu.

(Beifall bei der SPD)

Zweite Vizepräsidentin Inge Aures: Bitte, Frau Kollegin Widmann.

Jutta Widmann (FREIE WÄHLER): Sehr geehrte Frau Präsidentin, werte Kolleginnen und Kollegen! Den Antrag der GRÜNEN auf Einstufung der bayerischen Projekte des Bundesverkehrswegeplans nach Dringlichkeit begrüßen wir FREIEN WÄHLER ausdrücklich. Der bayerische Ministerrat hat im März letzten Jahres die bayerischen Projekte für den neuen Bundesverkehrswegeplan 2015 beschlossen. Insgesamt handelt es sich bei dieser Wunschliste um Gesamtkosten von circa 17 Milliarden Euro. Die Umsetzung wird dann ungefähr 160 Jahre dauern.

Daraus ist schon ersichtlich, dass es bei uns in Bayern dringenden Handlungsbedarf gibt, was den Ausbau und die Sanierung der Bundesstraßen und Autobahnen angeht. Bisher hat es sich die Staatsregierung einfach gemacht: Bayern meldet eine nicht erfüllbare Wunschliste mit allen Projekten nach Berlin und lässt dort entscheiden, welche Projekte dringend sind und wo die Prioritäten liegen. Den bayerischen Bürgern wird vorgegaukelt, dass alle Projekte realisierbar sind und in nächster Zeit umgesetzt werden. Wenn die Bundesstraße in den nächsten 30 Jahren dann doch nicht gebaut wird, weil einfach nicht genug Geld da ist, ist die Enttäuschung vor Ort natürlich groß. Es wäre doch viel sinnvoller, wenn die Staatsregierung die Projekte selbst einteilt, damit die wirklich wichtigen Maßnahmen, die dringend benötigt werden, schnellstmöglich umgesetzt werden.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN und der SPD)

Dadurch würde Zeit gespart. Zum anderen weiß die Staatsregierung am besten, wo es verkehrlich brennt. Die Bürgerinnen und Bürger wüssten von Anfang an, welche Projekte Realität werden und welche nur jahrelang auf dem Papier stehen. Das, liebe Staatsregierung, wäre transparente und seriöse Politik.

Meine Damen und Herren, auch wir FREIEN WÄHLER unterstützen den Ausbau der wichtigen Verkehrsachsen. Aber uns FREIEN WÄHLERN sind auch die Anwohner vor Ort wichtig. Daher stehen wir für Ortsumgehungen, wo sie gewünscht und sinnvoll sind. Wir dürfen über den Ausbau der Autobahnen und Bundesfernstraßen nicht die Bürger vor Ort vergessen, die tagtäglich mit dem Verkehr auf stark belasteten Bundesstraßen vor ihrer Haustür zu kämpfen haben.

Wir diskutieren dieses Thema hier, weil die Straßen in Deutschland massiv unterfinanziert sind. Lassen Sie mich ein paar Zahlen nennen. Während die Einnahmen aus der Lkw-Maut in den letzten acht Jahren um 2,1 Milliarden Euro gestiegen sind, sind die Haushaltsmittel im gleichen Zeitraum um 2,3 Milliarden Euro reduziert worden. Bei den Bundesstraßen und Autobahnen ist also unter dem Strich bisher noch kein Cent zusätzlich angekommen.

Deshalb fordern wir FREIEN WÄHLER ein Umdenken in der Straßenfinanzierung: Erhalt und Neubau entkoppeln. Die Gelder für den Straßenerhalt müssen verstetigt werden. Wir brauchen zweckgebundene, haushaltsunabhängige Finanztöpfe in Bund und Ländern, aus denen der Erhalt unserer Straßen finanziert wird. Nur so können wir die vorhandenen Mittel effizient einsetzen. Dann ist langfristig auch wieder Geld für den Neubau vorhanden.

Gleichzeitig steigen die Ausgaben für den Bestandserhalt immer mehr an. Das geht letztendlich zulasten des Neubaus. Die Versäumnisse im Unterhalt, die über Jahrzehnte hinweg begangen wurden, rächen sich bereits. Das Geld wird immer weniger,

und die Wunschliste wird immer länger. Sinnvolle und langfristige Verkehrspolitik sieht anders aus.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, die Mittel aus der Lkw-Maut versickern im Staatshaushalt, und genau das Gleiche wird auch mit der viel gepriesenen Ausländermaut passieren. Anstatt damit unsere maroden Straßen zu sanieren oder wichtige Verkehrsstrecken auszubauen, wird das Geld verwendet, um Haushaltslöcher zu stopfen. Daher fordern wir FREIEN WÄHLER eine bessere Aufteilung der Mittel und Projekte. Wenn die vorhandenen Mittel besser eingesetzt werden, können wir uns am Ende des Tages auch wieder mehr von unserer Wunschliste leisten.

Wie im Wirtschaftsausschuss stimmen wir FREIEN WÄHLER dem Antrag der GRÜNEN zu.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN und des Abgeordneten Bernhard Roos (SPD))

Zweite Vizepräsidentin Inge Aures: Herzlichen Dank. – Ich bitte nun Herrn Staatsminister Herrmann zum Rednerpult.

Staatsminister Joachim Herrmann (Innenministerium): Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Leistungsfähige Verkehrswege sind Voraussetzung für eine moderne Gesellschaft, für Mobilität der Bürger, für Wirtschaftswachstum, Beschäftigung und Wohlstand, und gerade in einem Flächenstaat wie Bayern stellen deshalb die Autobahnen und Bundesstraßen besonders wichtige Lebensadern dar.

Verantwortlich für den Bau und die Erhaltung der Bundesfernstraßen ist die Bundesrepublik Deutschland. Im Bundesverkehrswegeplan legt die Bundesregierung fest, wie die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland entwickelt und ausgebaut werden soll. Wichtig zu wissen ist hierbei natürlich, dass der Bundesverkehrswegeplan ein strategisches Planungsinstrument, aber kein Finanzierungsplan ist. Neben den Projekten an den Bundesfernstraßen enthält der Bundesverkehrswegeplan auch die beabsichtigten

Maßnahmen an Schienen und Wasserstraßen. Für den Bereich der Straßen sind nur Neubau und Erweiterungsprojekte einzeln genannt. Nachdem sich die ganze Diskussion bislang nur um die Bundesfernstraßen gedreht hat, gehe ich davon aus, dass – das unterstelle ich jetzt einfach einmal – auch vonseiten der Oppositionsfraktionen mit allen Anmeldungen im Bereich Schiene und Wasserstraße keine Einwände bestehen.

(Bernhard Roos (SPD): Der ist keine Priorisierung!)

Im Moment erstellt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur einen neuen Bundesverkehrswegeplan, der im Entwurf bis Ende nächsten Jahres vorliegen soll. Das Bundesverkehrsministerium hatte uns schon im Jahr 2012 aufgefordert, Straßenprojekte zu benennen, die wir in Bayern für notwendig erachten und die in den neuen Bundesverkehrswegeplan aufgenommen werden sollen.

Im Rahmen der Projektauswahl haben wir der Öffentlichkeit die Möglichkeit gegeben, zu einer von meinem Staatsministerium vorbereiteten Projektliste Stellung zu nehmen. Das war eine Bürgerbeteiligung, wie es sie so noch nie zuvor für einen Bundesverkehrswegeplan gegeben hatte. Über 25.000 Bürgerinnen und Bürger haben von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht. Die endgültige Anmelde-liste hat der Ministerrat am 12. März 2013 beschlossen. Wir haben dabei sehr wohl auch eine Reihe von Projekten aus der Anmeldung gestrichen, nachdem es erhebliche Einwände dagegen gegeben hat. Es sind aber auch zusätzliche Aspekte ergänzt worden, da von den Bürgern noch zusätzliche Wünsche geäußert wurden.

Welche Projekte am Schluss in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen werden und wie sie realisiert werden, legt der Bund fest. Hierzu bewertet er alle von den Ländern gemeldeten Projekte in einem objektiven Verfahren nach bundesweit einheitlichen Maßstäben. Wir würden also letztendlich nichts gewinnen, wenn wir von uns aus schon eine Priorisierungsliste erstellen würden; denn alles, was wir melden – alle Projekte von Schleswig-Holstein bis Bayern –, wird vom Bund entsprechend überprüft und gecheckt. Danach liegen die Ergebnisse vor. Im nächsten Jahr werden dann sicherlich

noch einmal Gespräche mit den betroffenen Ländern stattfinden. Ich denke, das ist eine sinnvolle Plattform für tragfähige Entscheidungen bei der weiteren Entwicklung des Bundesfernstraßennetzes.

Weil das so ist, hat der Bund die Länder ihrerseits nicht um eigene Bewertungen oder Dringlichkeitsreihungen gebeten. Insofern, denke ich, ist das, was Sie sagten, lieber Herr Kollege Ganserer, einfach falsch.

(Hubert Aiwanger (FREIE WÄHLER): Ja!)

Der Bundesverkehrswegeplan ist ein Rahmenprogramm und ein strategisches Planungsinstrument, er ist jedoch kein Finanzierungsplan und auch kein Finanzierungsprogramm.

Wir sind uns einig: Wir brauchen mehr Geld für den Bundesfernstraßenbau. Die Große Koalition hat mit den zusätzlichen 5 Milliarden Euro ein wichtiges Zeichen gesetzt.

(Hubert Aiwanger (FREIE WÄHLER): Ausländermaut!)

Wir sind dafür, dass auch mit der Ausweitung der Lkw-Maut zusätzliche Mittel mobilisiert werden, und wir machen keinen Hehl aus unserer Auffassung, dass sich ausländische Autofahrer in Deutschland die Chance, ähnlich wie die deutschen Autofahrer in den meisten Nachbarländern die Chance haben, sich an der Finanzierung der dortigen Autobahnen zu beteiligen, auch in Deutschland nicht entgehen lassen sollten. Das ist Chancengerechtigkeit, und diese wollen wir herstellen.

Meine Damen und Herren, aufgrund der Erfahrungen mit vorherigen Bundesverkehrswegeplänen ist davon auszugehen, dass natürlich nicht alle Projekte in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen werden. Von den aufgenommenen Projekten wird erfahrungsgemäß auch nur ein Teil als vordringlich eingestuft werden.

Vor dem genannten Hintergrund ist aber zum jetzigen Zeitpunkt eine Forderung nach Reduktion der Projektanmeldungen aus finanzieller Sicht nicht zu befürworten, und es

hat schon gar keinen Sinn, das ganze Verfahren jetzt noch einmal neu zu starten; denn längst sind alle Fristen abgelaufen. Alle Länder haben ihre Listen abgegeben. Im Moment laufen die Überprüfungen für alle gemeldeten Objekte durch den Bund, und dann werden wir im nächsten Jahr weitersehen.

Lieber Herr Kollege Roos, Sie haben mehr Mut gefordert. Ich sage Ihnen: Wir haben den Mut zum Bauen, weil wir gute Straßen in unserem Land für die Zukunft Bayerns brauchen, und das wird auch in Zukunft unsere Richtschnur sein.

(Beifall bei der CSU)

Zweite Vizepräsidentin Inge Aures: Danke schön. Weitere Wortmeldungen liegen mir nicht vor. Die Aussprache ist geschlossen. Wir kommen zur Abstimmung.

Der federführende Ausschuss für Wirtschaft und Medien, Infrastruktur, Bau und Verkehr, Energie und Technologie empfiehlt die Ablehnung des Antrags. Wer entgegen dem Ausschussvotum dem Antrag zustimmen möchte, den bitte ich um das Handzeichen. SPD, FREIE WÄHLER, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Gegenstimmen? – CSU. Gibt es Stimmenthaltungen? – Keine Stimmenthaltungen. Damit ist der Antrag abgelehnt.

(Allgemeine Unruhe)

– Wir sind noch nicht fertig, einen Moment noch. Wir haben bis 18.30 Uhr geladen und sind noch nicht ganz fertig.

Außerhalb der Tagesordnung gebe ich gemäß § 27 Absatz 2 der Geschäftsordnung bekannt, dass der Ausschuss für Kommunale Fragen, Innere Sicherheit und Sport gestern Frau Kollegin Eva Gottstein zur stellvertretenden Vorsitzenden gewählt hat.

Frau Kollegin Eva Gottstein wurde darüber hinaus von der Fraktion der FREIEN WÄHLER anstelle der früheren Kollegin Tanja Schweiger als neues Mitglied im Landessportbeirat benannt.

Außerdem gebe ich gemäß § 26 Absatz 2 der Geschäftsordnung bekannt, dass die CSU-Fraktion anstelle des Kollegen Alfred Sauter den Kollegen Bernd Kränzle als neues Mitglied im Ausschuss für Verfassung, Recht und Parlamentsfragen benannt hat. Ich bitte um entsprechende Kenntnisnahme.

Nun sind wir am Ende der Tagesordnung. Ich kann die Sitzung offiziell schließen und bedanke mich. Kommen Sie gut nach Hause.

(Schluss: 18.18 Uhr)