

Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Erster Vizepräsident Reinhold Bocklet

Abg. Markus Ganserer

Abg. Eberhard Rotter

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote

Abg. Bernhard Roos

Abg. Thorsten Glauber

**Erster Vizepräsident Reinhold Bocklet:** Ich rufe **Tagesordnungspunkt 2 g** auf:

**Gesetzentwurf der Abgeordneten Katharina Schulze, Ludwig Hartmann, Markus Ganserer u. a. und Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**

**zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (Drs. 17/20951)**

**- Erste Lesung -**

Begründung und Aussprache werden miteinander verbunden. Damit hat die Fraktion des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN eine Redezeit von 10 Minuten. Ich eröffne die Aussprache. Herr Kollege Ganserer hat sich bereits ans Pult begeben. Sie haben das Wort, bitte schön.

**Markus Ganserer (GRÜNE):** Sehr geehrter Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Um Mobilität zu ermöglichen und die ökologischen und gesundheitlichen Schäden des dafür notwendigen Verkehrs so gering wie möglich zu halten, müssen wir den Menschen eine umweltfreundliche Alternative zum eigenen Auto bieten. Sprich, wir müssen das Angebot von Bus und Bahn in Bayern deutlich ausbauen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Heute geht es jedoch nicht um die ohne jeden Zweifel dringend notwendigen Investitionen in Schieneninfrastrukturprojekte in den Ballungsräumen München, Nürnberg, Regensburg, Augsburg oder Würzburg. Da die CSU-Regierung in Bayern beim Thema ÖPNV ohne jeglichen Fahrplan fährt, haben wir noch jede Menge andere politische Baustellen zu bewältigen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Wir müssen den ÖPNV in Bayern deutlich besser organisieren. Die Tatsache, dass die Aufstellung von Nahverkehrsplänen in Bayern eine freiwillige Aufgabe der Aufgabenträger – in der Regel der Landkreise und kreisfreien Städte – ist, verdeutlicht den Handlungsbedarf. In Bayern haben lediglich 37 von 71 Landkreisen einen Nahver-

kehrplan, der jünger als fünf Jahre ist. Einige der Landkreise haben in den letzten 20 Jahren seit der Einführung des ÖPNV-Gesetzes überhaupt keinen solchen Plan aufgestellt. Gleichwohl gäbe es aber Richtlinien, um einen guten Nahverkehrsplan aufzustellen. Es gibt Richtwerte und Grenzwerte für die Nahverkehrsplanung in Bayern.

In einer Antwort auf meine Schriftliche Anfrage stellt die Staatsregierung deutlich klar, was ein guter ÖPNV ist: Für ein attraktives Angebot im ÖPNV sollte daher auf die Richtwerte und nicht auf die Grenzwerte abgestellt werden. Doch auf die Frage, in wie vielen gültigen Nahverkehrsplänen die in den Leitlinien festgehaltenen Grenzwerte unterschritten werden und damit das Mindestangebot nicht eingehalten wird, antwortet die Staatsregierung: Es liegen keine statistischen Erfassungen über die 2.700 Linien des ÖPNV im Freistaat Bayern vor. Diese Antwort dokumentiert doch im Wesentlichen die Gleichgültigkeit der CSU-Regierung gegenüber dem ÖPNV.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Wirklich jede einzelne Linie dieser 2.700 Buslinien – jede einzelne – muss mit einem entsprechenden Fahrplan bei der Bezirksregierung genehmigt werden. Die Daten über die Fahrpläne der Buslinien liegen vor. Wenn man sich einen Überblick über den Zustand des ÖPNV verschaffen möchte, um zu schauen, wo wirklicher Ausbaubedarf besteht, kann man das machen. Die Daten wären vorhanden. Bisher fehlt jedoch der politische Wille.

(Beifall bei den GRÜNEN)

In vielen Teilen Bayerns besteht der ÖPNV nur aus dem Schulbusverkehr. In einem Ort, in dem es heute schon keinen Bäcker, keinen Metzger und keinen Arzt gibt, in dem der Bus am Tag nur dreimal vorbeifährt und in den Abendstunden, am Wochenende sowie in den Ferien nichts fährt, fehlt es an ausreichender Lebensqualität, um das Leben auf dem Land lebenswert zu machen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Liebe Kolleginnen und Kollegen, Mobilität ist die Grundvoraussetzung für gesellschaftliche und soziale Teilhabe. Ältere Menschen, Menschen mit Beeinträchtigungen, sozial Schwache, die sich kein Auto leisten können, oder Jugendliche, die noch keinen Führerschein haben, haben Mobilitätsbedürfnisse. Sie sind auf einen funktionierenden ÖPNV dringend angewiesen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Deswegen hat auch die Enquete-Kommission "Gleichwertige Lebensverhältnisse in ganz Bayern" in ihrem Abschlussbericht den dringenden Ausbau- und Verbesserungsbedarf beim ÖPNV deutlich herausgestellt und unterstrichen. Für den ländlichen Raum brauchen wir zweifellos neue, kostengünstige, flexible und bedarfsorientierte Bedienformen. Dazu zählen beispielsweise der Rufbus, das Anrufsammeltaxi sowie Mischformen aus flexiblen Bedienformen und festen Angeboten. Diese werden in Bayern projektbezogen gefördert. Aber was passiert, wenn die fünfjährige Förderphase ausläuft? Sollen die Kommunen den Unterhalt alleine finanzieren? Sollen die Kommunen Angebote, die sie mühevoll aufgebaut haben und über die sich die Menschen freuen, weil sie endlich ein Mobilitätsangebot haben, wieder einstampfen? – Nein. Wir sagen: Solche flexiblen Bedienformen müssen als fester Bestandteil des ÖPNV anerkannt und dauerhaft und zuverlässig gefördert werden.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Bayerns ÖPNV-Landschaft ist von einer Kleinstaaterei geprägt – schlimmer als vor Napoleons Zeiten. Bayern ist unterversorgt mit leistungsfähigen Verkehrsverbänden. Das zeigt der Vergleich mit anderen Bundesländern und noch mehr mit den benachbarten Ländern Österreich und Schweiz. Zu diesem Befund kommt sogar der Bayerische Bauindustrieverband. Dadurch existiert ein regelrechter Tarif-Wirrwarr. Stellen Sie sich einmal vor: Wenn meine Frau mit unserem sechsjährigen Kind mit dem Regionalexpress von Nürnberg Richtung Regensburg fährt, aber in Neumarkt aussteigt, braucht der Kleine einen Fahrschein. Wenn aber der Große mit elf Jahren mitfährt und

sie mit dem gleichen Zug mit zwei Kindern nach Regensburg weiterfährt, fahren beide Kinder kostenlos. Das braucht man nicht zu verstehen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Das kann man normal sterblichen Menschen auch nicht erklären. Das regelrechte Ticket-Wirrwarr geht weiter: Bayern-Ticket, Bayern-Böhmen-Ticket, EgroNet-Ticket, Franken-Hopper-Ticket, Franken-Karte-9, Freizeit-Karte-9 Werdenfels, Freizeit-Karte-9 München-Nürnberg, Gästekarte Ostallgäu, Garmischer Ski-Ticket, Garmischer Sommer-Ticket, Hopper-Ticket Bayern, Hopper-Ticket Werdenfels, Kurkarte Chiemgau, Oberallgäu-Ticket, Oberpfalz-Ticket, Prag Spezial, Kombi-Ticket Schnee-Express-Allgäu, Studi-Spar-Ticket, 3-Monate-Aktiv +65, Südostbayern-Ticket und Traun-Alz-Ticket – nur um ein paar wenige zu benennen.

(Heiterkeit und Beifall bei den GRÜNEN)

Ich habe mehr als die Hälfte ausgelassen, wobei ich mir nicht ganz sicher bin. Ich hoffe, dass es wenigstens einen Beamten in Bayern gibt, der einen Überblick über das Ticket-Wirrwarr in Bayern hat.

(Heiterkeit und Beifall bei den GRÜNEN)

Frau Ministerin, wenn es diesen Beamten gibt, hoffe ich, dass dieser bei der Umresortierung nicht versehentlich im Innenministerium sitzen bleibt.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Ich mache Ihnen einen Verbesserungsvorschlag. Um das Angebot abzurunden und das Ticket-Wirrwarr zu komplettieren, fehlt meiner Meinung nach noch ein Angebot, nämlich das "Pfiat-mi-Gott-und-hearts-mia-endlich-auf-Ticket".

(Heiterkeit und Beifall bei den GRÜNEN und Abgeordneten der SPD)

Wir wollen, dass die Menschen mit einer Fahrkarte einfach und besser unterwegs sind. Sorgen Sie endlich dafür, dass wir flächendeckende Tarifverbünde haben!

(Markus Rinderspacher (SPD): Und zwar nicht erst zum Jahr 2050!)

Schaffen Sie die Grundlage für einen bayernweit einheitlichen Landestarif. Sorgen Sie endlich dafür, dass ich in Bayern – egal, wo ich losfahre und wo ich hinwill – mit einer Fahrkarte von Haustüre zu Haustüre komme und ich schon vor der Fahrt weiß, was mich der ganze Spaß kostet.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Ich bin der festen Überzeugung, dass die Digitalisierung schon jetzt super Möglichkeiten bietet, den ÖPNV deutlich zu verbessern. Wir haben jedoch keine vernünftige Datengrundlage. Der Freistaat Bayern sorgt nicht dafür, dass die Fahrgäste die Fahrplandaten, geschweige denn die Echtzeitdaten bekommen. Auf diese Weise fahren bei uns in den elektronischen Auskunftsmitteln lustig munter virtuelle Busse durch das ganze Land. Was heißt das? – Wenn ich auf meine Fahrplan-App schaue, fährt ein Bus. Wenn ich an der Haltestelle stehe, stelle ich fest, dass der Bus nicht kommt. Hinterher muss ich feststellen, dass es ein virtueller Bus war, der zwar laut Fahrplan fährt, aber draußen im Land nicht existiert.

(Heiterkeit bei den GRÜNEN)

Die Fahrplan-App verfügt einfach nicht über die Fahrplandaten.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Wir leisten uns mit dem Bayern-Fahrplan ein eigenes Auskunftssystem und stecken dort viel Geld hinein. Trotzdem kommt es vor, dass diese App nicht die einfache Direktverbindung anbietet, sondern stattdessen lustige Rundreisen durch das ganze Land vorschlägt, auf denen man mehrmals, teilweise mit dem ICE, umsteigen muss. Das dauert viermal so lange, wie es nötig wäre. Warum? – Weil die Fahrplandaten

nicht vorhanden sind. Sorgen Sie dafür, dass der Freistaat Bayern den ÖPNV nach dem Grundsatz organisiert: Öffentliche Fördergelder für öffentlichen Verkehr nur für öffentliche Fahrplandaten.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Wir wollen, dass die Menschen unabhängig vom eigenen Auto eine Mobilitätsgarantie bekommen – in ganz Bayern, in Stadt und Land. Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf schaffen wir die Grundlage für einen menschenorientierten ÖPNV, der alle Möglichkeiten der Digitalisierung nutzt. Damit gewährleisten wir ein attraktives Nahverkehrsangebot in ganz Bayern. Ich freue mich auf die weitere fachliche Debatte im Ausschuss.

(Beifall bei den GRÜNEN)

**Erster Vizepräsident Reinhold Bocklet:** Danke schön, Herr Kollege für Ihre Ausführungen und den hohen Unterhaltungswert derselben. – Als Nächster hat Herr Kollege Rotter von der CSU das Wort.

**Eberhard Rotter (CSU):** Herr Präsident, geschätzte Kolleginnen und Kollegen! Lieber Herr Kollege Ganserer, Sie haben sich hier eines sehr ernsten Themas in der Form einer Büttenrede oder Starkbierrede gewidmet. Mit Ihrem Gesetzentwurf bringen Sie diese Kuriositäten, die Sie hier aufgezählt haben – ich könnte noch einige weitere ergänzen, ich bin auch sehr viel mit dem ÖPNV unterwegs –, in der Sache allerdings nicht weiter.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, mit diesem Themenkomplex haben wir uns bereits vor gut sechs Monaten im Wirtschaftsausschuss ausführlich befasst. Sie haben damals ein Antragspaket vorgelegt, das Dinge enthalten hat, die durchaus nicht verkehrt waren; ich habe Ihnen das zugestanden. Ich habe aber auch darauf hingewiesen, dass wir der Lösung dieses Problems nicht im Hoppla-Hopp-Verfahren näherkommen können, sondern wir das Problem nur unter entsprechender Beteiligung insbesondere der Kommunen, die als Aufgabenträger nun einmal die Zuständigkeit und Planungsho-

heit haben, selbstverständlich auch in Zusammenarbeit mit den einzelnen Verkehrsverbänden, einer sinnvollen Lösung zuführen können. Es ist nun einmal so, dass das in diesem Gesetzentwurf erneut gefordert wird.

(Unruhe – Glocke der Präsidentin)

Sie können nicht erwarten, dass wir diesem Gesetzentwurf zustimmen. Sie haben zwar gesagt, dass die Leute wissen wollen, was sie der ganze Spaß kostet; das ist in der Tat berechtigt. Bei einheitlichen Tarifen und bei der Vereinheitlichung von Fahrplänen ist im Freistaat noch gewaltig Luft nach oben. Wir würden aber auch ganz gerne wissen, was das Ganze den Freistaat Bayern denn kostet. So einfach kann man es sich nicht machen wie Sie, wenn Sie auf dem Gesetzesvorblatt unter "Kosten" lapidar erwähnen: "Dem Staat entstehen keine Kosten." Dies ist mitnichten der Fall. Von daher kann man diesem Gesetzentwurf, der überhaupt keine Äußerung darüber enthält, wie das Ganze finanziert werden soll, schon aufgrund der fehlenden Berücksichtigung bedeutender haushaltsrechtlicher Auswirkungen und fehlender Regelungen zur Konnexität – die ist hier nämlich ein ganz gewaltiges Thema – und einzelner Verstöße gegen höherrangiges Recht nicht zustimmen.

Ein Teil Ihrer Vorschläge findet sich bereits im bestehenden ÖPNV-Gesetz, allerdings offener gefasst. Schon in der Definition heißt es, dass der ÖPNV insbesondere das umfasst. Alternative Bedienformen und die Wahl der Verkehrsmittel – so heißt es im Gesetz – beinhalten natürlich auch Seilbahnen und Personenfähren.

Der Vorrang von SPNV-Bedienungen vor schienenparallelem Busverkehr ist derzeit bereits bundes- und landesgesetzlich geregelt. In Artikel 4 Absatz 1 des Bayerischen ÖPNV-Gesetzes ist die Normierung des am Bedarf orientierten Bedienungsangebots bewusst offen formuliert und umfasst alle denkbaren Formen des ÖPNV. Sie haben darauf hingewiesen, dass es hier Pilotprojekte im Land gibt. Ich kann mich nicht daran erinnern, dass erfolgreiche Pilotprojekte eingestellt worden sind; die haben wir alle fortgesetzt, nicht immer zur Freude der Haushälter, weil das natürlich dann auch wei-

terhin Geld kostet, wie der ÖPNV uns mit Sicherheit auch in Zukunft weiter mehr Geld kosten wird.

Die Aufgabenträger für den ÖPNV haben bereits nach Artikel 7 Absatz 1 des bestehenden Gesetzes im verkehrlich erforderlichen Umfang zusammenzuarbeiten. Regelmäßig wird natürlich zunächst die einfache Form einer Kooperation zwischen den Aufgabenträgern gewählt, die dann häufig sukzessive zu einem Verbund ausgebaut wird, und zwar nicht nur in den Ballungsräumen. Wir sehen das auch in einigen grenzüberschreitenden Regionen. Das ist beispielsweise am Untermain der Fall, das ist im Ulmer Raum der Fall, das ist bei uns am Bodensee der Fall, wo Verkehrsverbünde sogar mit Baden-Württemberg oder mit Hessen gegründet wurden. Da geht man also schon den richtigen und sinnvollen Weg.

Die Aufstellung eines Nahverkehrsplans und die Fortschreibung bei Bedarf liegen bisher als freiwillige Aufgaben im Ermessen des kommunalen ÖPNV-Aufgabenträgers. Auch ich begrüße überhaupt nicht, dass nur 37 von 71 Landkreisen ihrer Verpflichtung nachkommen. Man wird sehen, inwieweit man auf die kommunalen Spitzenverbände einwirken kann, dass sie ihre Mitgliedskommunen anhalten, das entsprechend umzusetzen.

Da Sie die Zweckbindung der Regionalisierungsmittel in Ihrem Gesetzentwurf ansprechen, möchte ich darauf hinweisen, dass im Regionalisierungsgesetz bereits festgelegt ist, dass mit den Beträgen nach dem Gesetz insbesondere der Schienenpersonennahverkehr zu finanzieren ist. Der Freistaat verwendet dementsprechend bereits 98 % der Regionalisierungsmittel für Zwecke des SPNV, wozu neben der Zugbestellung, die etwa 90 % ausmacht, auch Infrastrukturaufwendungen und Infrastrukturinvestitionen gehören.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, die Umsetzung des Gesetzentwurfs würde deutliche Mehrkosten für den Freistaat verursachen und den Landkreisen und kreisfreien Gemeinden zusätzliche Aufgaben und Aufwendungen zuweisen, die im Rahmen der

Konnexität vom Freistaat zu tragen wären. Im Gesetzesvorblatt einfach zu schreiben, dass keine Kosten für den Freistaat entstehen, ist mehr als unseriös. Die laufenden Mehrkosten werden auf mindestens 50 Millionen Euro pro Jahr geschätzt, die zusätzlichen Anfangskosten in den ersten Jahren liegen im mittleren zweistelligen Millionenbereich.

Die Kosten werden jedoch maßgeblich von den Tarifstrukturen in den Verkehrsverbänden abhängig sein und können daher auch deutlich höher ausfallen. Daneben würde ein Gesetz nach diesem Entwurf die bisherigen eigenwirtschaftlichen Verkehre der privaten mittelständischen Verkehrsunternehmen durch höhere Anforderungen und Aufwendungen deutlich belasten. Dies kann zu einem schlechteren ÖPNV-Angebot für die Fahrgäste gerade im von eigenwirtschaftlichen Verkehren geprägten ländlichen Raum führen. Eine Zustimmung zu Ihrem Gesetzentwurf könnte also durchaus ein Pyrrhussieg werden. Für einige überlegenswerte Aspekte, wie zum Beispiel Busnetze, von landesweiter Bedeutung, fehlen notwendige ausführliche Regelungen, während andere Regelungen, wie zum Beispiel die Anpassung des Bayerischen ÖPNV-Gesetzes an die europarechtlichen Vorgaben, nicht erfolgt sind.

Ein bayernweiter Tarif wäre natürlich wünschenswert. Darauf habe ich bereits hingewiesen. Einheitliche Tarifstrukturen konnten in Bayern bisher nicht realisiert werden. Gründe hierfür sind insbesondere die auf zahlreiche Akteure verteilten Zuständigkeiten sowie ungeklärte Fragen zur Machbarkeit und Finanzierbarkeit. Die Tarifhoheit liegt grundsätzlich in der Zuständigkeit der Verkehrsunternehmen. In vielen Fällen wurde die Tarifhoheit auf die Verkehrsverbände und ÖPNV-Aufgabenträger in Bayern übertragen. Die Aufgabenträger, die Kommunen, können im Rahmen der Vergabe von Verkehrsleistungen Vorgaben machen, wie etwa die Übernahme des Erlösriskos oder eine Brutto-Vertragsregelung. Die Schaffung einer möglichst einheitlichen, bayernweiten Tarifstruktur kann daher nur mit erheblicher fachlicher, politischer und finanzieller Überzeugungsarbeit und mit einem hohen zusätzlichen Abstimmungsaufwand gelingen.

Das neue Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr prüft aktuell eine Neuordnung der Finanzierung im ÖPNV, die eine Änderung des Bayerischen ÖPNV-Gesetzes notwendig macht. Das ist sehr sinnvoll. In diesem Zusammenhang wäre eine umfassende Überarbeitung des Bayerischen ÖPNV-Gesetzes unter Einbeziehung der kommunalen Spitzenverbände und der Unternehmensverbände notwendig. Sie müssen einbezogen werden, weil sie das entsprechend umsetzen sollen. Oder wollen Sie, dass das künftig nicht mehr Aufgabe der Kommunen sein soll?

Hierzu sind auch die in der Berliner Koalitionsvereinbarung in der aktuellen Legislaturperiode geplanten Änderungen des Personenbeförderungsgesetzes einzubeziehen. Wenn wir gründlich arbeiten, können wir damit auch eine wesentliche Verbesserung erreichen. Das ist mit diesem Gesetzentwurf nicht der Fall. Ich freue mich deshalb, dass die Staatsregierung selbst an entsprechende Vorschläge unter Einbeziehung der notwendigen Verbände denkt.

(Beifall bei der CSU)

**Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote:** Danke schön, Herr Kollege Rotter. – Nächster Redner ist der Kollege Roos. Bitte schön, Herr Roos.

**Bernhard Roos (SPD):** (Vom Redner nicht autorisiert) Frau Präsidentin, Hohes Haus, liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich sage es gleich vorweg: Wir stimmen dem Gesetzentwurf der GRÜNEN zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern zu, trotz mancher Schwächen, auf die auch Herr Kollege Eberhard Rotter hingewiesen hat. Die Großbaustelle ÖPNV ist so umfassend und anspruchsvoll, dass wir diesen Aufschlag von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN durchaus nutzen sollten, um uns ernsthaft mit der Gesamthematik auseinanderzusetzen.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, es gibt viele Probleme, etwa die Freiwilligkeit. Ist es dem Bürger, ist es der Bürgerin zuzumuten, dass ein Landkreis seine Zuständigkeit so interpretiert, dass er überhaupt keinen ÖPNV liefert? –Das ist theoretisch denkbar. Aber so weit darf Freiwilligkeit nicht gehen, und schon dieser Aspekt zeigt, dass wir

das Ganze vom Kopf auf die Füße stellen und neu denken müssen. Sehr geehrte Frau Staatsministerin für Verkehr, es freut mich – –

(Tobias Reiß (CSU): Für mehr!)

– Bitte?

(Tobias Reiß (CSU): Für ein bisschen mehr! – Georg Rosenthal (SPD): Mensch, Schlaumeier!)

– Ja, man muss auch bauen, man muss auch wohnen, und es gibt ÖPNV-Busse, die man zum Wohnen umbauen kann. Das wäre auch noch ein kreativer Ansatz. Dann wären alle drei Elemente drin. Aber ich denke, jetzt gerade geht es um den ÖPNV.

Sie können hier nahtlos an das anknüpfen, was Kollege Joachim Herrmann da schon an ersten Überlegungen dargestellt hat; aber mir geht das alles zu zögerlich. Natürlich kann man auf die kommunalen Spitzenverbände verweisen. Aber die sind gemäß den Ergebnissen der von uns Sozialdemokraten angestoßenen Debatte in der Enquete-Kommission für gleichwertige Lebensverhältnisse angewiesen. Ja, das sind Empfehlungen; aber diese Empfehlungen sind schnellstmöglich umzusetzen und nicht so, dass das Versuchslabor "ÖPNV bis 2050", wie es der neue Ministerpräsident Söder in Aussicht gestellt hat, mal geändert werden kann. Wir stellen uns vor, das muss schneller gehen. "Bayern 2023 barrierefrei" hieß es mal. Dieses Datum nach Ende der kommenden Legislaturperiode, 2023, wäre auch das richtige Datum, um Vollendung, um Vollzug zu melden, dass der ÖPNV den Kriterien, die die GRÜNEN hier aufgestellt haben, entspricht.

(Beifall bei der SPD)

Das ist eine Zeitplanung, die wir unterschreiben könnten.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, kommunale Planungshoheit ja; aber man kann sie auch übertreiben. Man dürfte seitens der Staatsregierung nicht so zögerlich sein, den

Kommunen zu sagen, was sie tun könnten und sollten und dass es Regularien und Vorschriften gibt. Eberhard Rotter hat darauf verwiesen. Ich glaube, wir sind in Bayern ganz gut beraten, dass wir öffentliche Anbieter und private Anbieter miteinander verknüpfen und das Prinzip "Leben und leben lassen" auch hier gelten lassen. Dennoch müssen sich auch diese umstellen. Sie müssen sich, was die Technologie, die Erreichbarkeit und die Konnexität der Busse angeht, neu aufstellen und hier investieren.

Nahverkehrspläne: selbstredend. Ich kann sagen, in meiner Region haben der Landkreis Passau und der Landkreis Freyung-Grafenau jeweils einen Nahverkehrsplan aufgestellt, und zwar in Etappen. Man hat sich aber nicht abgesprochen, und jetzt muss man mit den Buslinien aufwendig nachsteuern. Das gibt einen Riesenärger in der Bevölkerung. All das kann man sich sparen, wenn man von vornherein in größeren Zusammenhängen plant. Liebe Kolleginnen und Kollegen, das ist nicht zu viel verlangt.

Verbünde, ganz klar: Landestarif. Das gibt es in den Niederlanden. Die Digitalisierung, für die du bis jetzt auch schon maßgeblich zuständig warst, erlaubt einem das. Ich denke, bei allen Bedenken, was Datenschutz und Bewegungsprofile angeht, wäre das eine sehr sinnvolle Geschichte, um einen bayernweiten Landestarif zu erreichen, um von A nach B zu kommen. Gerade für einen Fremden ist es sehr befremdlich, dass er sich erst durch einen Wust von Angeboten quälen muss, bevor er dann zur Sache kommen kann.

(Beifall bei der SPD)

Dass die Möglichkeiten des Personenbeförderungsgesetzes des Bundes erweitert werden, dass dem Bund die Gelegenheit gegeben wird, den Kommunen im ÖPNV unter die Arme zu greifen, finden wir sehr gut.

Ich will noch einen Satz zur Debatte über kostenlosen ÖPNV sagen. Da sind wir strikt dagegen. Wir wollen das noch nicht mal testweise,

(Beifall bei den GRÜNEN)

weil es so sein muss, dass die öffentliche Hand ein tolles Angebot liefert. Angebote kosten Geld. Das muss dem Bürger bewusst sein. Insofern sage ich: Ein fairer Preis, etwa wie in Wien 365 Euro für ein Jahresticket, macht es aus. Warum sollen nicht die Bürgerinnen und Bürger auf dem flachen Land oder im hügeligen Land oder wie auch immer genau gleich partizipieren können?

Kommen wir zum Schwachpunkt, und der ist in der Tat die Konnexität. Keine Kosten, das funktioniert nicht. Wenn der Freistaat Bayern hier mehr investieren muss, dann kostet das etwas, und die Kommunen werden dann, wenn sie mehr tun müssen, sicher die Hand aufhalten. Dafür habe ich Verständnis.

**Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote:** Herr Kollege, außer zum Schwachpunkt müssen Sie jetzt auch zum Schluss kommen.

**Bernhard Roos (SPD):** (Vom Redner nicht autorisiert) Ja, okay. – Ich verweise noch auf unseren heutigen Dringlichkeitsantrag Nummer 7, "Zukunftsplan Mobilität für eine Verkehrswende in Bayern 2030 – Mobilitätssicherung für Land und Stadt". Nachdem ich die GRÜNEN jetzt so gelobt habe, muss ich ein bisschen Eigenlob fabrizieren. Da steht sehr viel drin, was man genau so bis 2030 umsetzen kann.

(Beifall bei der SPD)

**Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote:** Danke schön, Herr Kollege Roos. – Nächster Redner ist der Kollege Glauber. Bitte schön, Herr Glauber.

**Thorsten Glauber (FREIE WÄHLER):** (Vom Redner nicht autorisiert) Frau Präsidentin, verehrtes Präsidium, Frau Staatsministerin, Kolleginnen und Kollegen! Ich fand die launige Rede des Kollegen Ganserer zu dem Thema richtig, und ich fand das eine sehr nette Darstellung Ihres Gesetzentwurfs. Wir FREIE WÄHLER stimmen in Teilen absolut zu, haben aber auch gewisse Kritikpunkte – ich werde sie aufführen –, was die kommunale Planungshoheit oder die Finanzierung angeht.

Grundsätzlich stimmen wir Ihnen zu 100 % zu, wenn Sie sagen, denken wir Verkehrssysteme neu hinsichtlich Rufbus, Anrufsammeltaxi und Anruflinientaxi. Überall dort in den Landkreisen und kreisfreien Städten, wo es diese Angebote gibt, werden sie hervorragend angenommen. Überall dort, wo wir Abgeordnete in Schulen kommen, nehmen die jungen Schülerinnen und Schüler, die keine eigenen Fahrzeuge haben, genau diese Angebote sehr gerne an. Gerade im hügeligen Land sind diese Angebote eine richtige Herangehensweise, wenn kein ganzer Bus fahren muss. Von daher absolute Zustimmung zu diesem Denken neuer Systeme in Artikel 1.

Grundsätzlich kommt von uns auch volle Zustimmung hinsichtlich Ihres Ansatzes: Vorrang für die Schiene, Parallelverkehre vermeiden, und landesbedeutsame Buslinien dürfen laufen, sollen fahren. Das ist ein klares Signal, das wir im Wirtschaftsausschuss hinsichtlich unserer Bayerischen Eisenbahngesellschaft immer wieder geben, um zu sagen: Wir müssen die Schiene als sehr ökologischen Verkehrsträger stärken. Deshalb stimmen wir auch hier zu.

Flexible Bedienformen und die Barrierefreiheit: auch hier volle Zustimmung. Das ist doch selbstverständlich. Der jetzige Innenminister und vorherige Ministerpräsident hat das Thema Barrierefreiheit in Bayern ja zu einem seiner Kernthemen gemacht. Ich glaube, da können wir im Landtag noch deutlich mehr tun und müssen wir mehr tun, um diese Barrierefreiheit hinzubekommen.

Dann kommen wir zu der Frage landesweit gültiger Tarife und Verkehrsverbünde. Lieber Kollege Ganserer, lieber Kollege Roos, da stimme ich mit Ihnen nicht überein. Sie sagen, wir können hier die kommunale Planungshoheit einfach mal vor der Tür lassen, und die Kleinstaaterei sei hier entscheidend. Ich kann Ihnen als Gemeinderat und Kreisrat nur sagen: Wir machen uns sehr viele Gedanken. Wir machen Nahverkehrspläne. Wir befragen die Bürger. Ich kann nur sagen: Wir bekommen vom Freistaat vier Millionen Euro, und genauso viel geben wir selbst vom Landkreis aus, also sprich, wir legen einen richtigen Batzen Geld hin, um unseren Bürgern einen Stundentakt zu gewähren, um den Bürgerinnen und Bürgern Mobilität zu gewähren. Zu sagen, die Land-

kreise tun hier nichts, und dann mit Blick auf die Konnexität zu sagen: Das wollen wir, das kostet nichts – das geht so nicht.

Wir können hier die Landkreise gern in einen Bayerntarif integrieren. Aber dann will ich darauf verweisen – das ist die klare Meinung von uns FREIEN WÄHLERN –, dass dann bitte schön vom Freistaat das Geld zur Verfügung gestellt wird. Es stimmt nicht, dass es nichts kosten wird. Das wissen Sie genau. Wir müssen dann sagen, ob wir diese Bedienformen wollen und dass wir sie finanzieren. Aber das sollen nicht die Landkreise machen, die sich heute schon sehr stark engagieren und viel Geld investieren. Zu sagen, ihr tut da zu wenig, ist, würde ich sagen, nicht in Ordnung. Ich glaube, da gibt es Landkreise und kreisfreie Städte, die sich vielleicht noch mehr leisten könnten. Wie gesagt, es ist eine Herkulesaufgabe, die kommunale Familie vor dem Hintergrund der kommunalen Planungshoheit zusammenzubringen. Wir können uns alle an einen Tisch setzen, aber wir würden dann denen, die bereits viel finanzieren und die Mobilität ihrer Bürger sicherstellen, Unrecht tun.

Beim Thema "Fahrgastbeiräte und Nahverkehrspläne spätestens alle fünf Jahre" stimmen wir völlig zu. Wir, die FREIEN WÄHLER, haben nur gute Erfahrungen gemacht, wenn alle in den Kreisen Verantwortung mit übernehmen. Deshalb haben wir große Sympathie für Ihr Gesetz. Jedoch gibt es aus meiner Sicht Beratungsbedarf hinsichtlich der Finanzierung und Realisierung der Verbünde. Das Ziel teilen wir mit Ihnen. Jedoch wissen wir nicht, wann es so weit sein wird. Am Ende soll und muss das Ziel ein Tarif für ganz Bayern sein. Da stimme ich Ihnen zu.

Wichtig ist aber auch, nicht nach außen zu signalisieren, dass das nichts kosten würde. Das Thema Konnexität und Ihre Vorschläge werden eine enorme Summe kosten. Der ÖPNV soll uns das Geld wert sein. Die Debatte, wie das Ziel umgesetzt werden soll, muss noch geführt werden. Ob das letztendlich 2023, 2025 oder 2030 der Fall sein wird, können wir nicht sagen, aber das Ziel teilen wir.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

**Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote:** Danke schön, Herr Kollege Glauber. – Die Aussprache ist geschlossen. Ich schlage vor, den Gesetzentwurf dem Ausschuss für Wirtschaft und Medien, Infrastruktur, Bau und Verkehr, Energie und Technologie als federführendem Ausschuss zu überweisen. Besteht damit Einverständnis? – Das ist der Fall. Dann ist das so beschlossen.