

## Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Präsidentin Barbara Stamm

Abg. Natascha Kohnen

Abg. Eberhard Rotter

Abg. Thorsten Glauber

Abg. Ludwig Hartmann

Abg. Dr. Otmar Bernhard

Abg. Florian von Brunn

Abg. Dr. Martin Huber

Staatsministerin Ilse Aigner

**Präsidentin Barbara Stamm:** Ich rufe den **Tagesordnungspunkt 1** auf:

**Aktuelle Stunde gem. § 65 BayLTGeschO auf Vorschlag der SPD-Fraktion**

**"Verkehrswende jetzt! ÖPNV in Bayern stärken und in der Zukunft kostenfrei machen: Bürger entlasten, Stau bekämpfen, Luft reinhalten."**

Ich darf Frau Kollegin Kohnen als erster Rednerin für die SPD-Fraktion das Wort erteilen. Zehn Minuten. – Bitte, Frau Kollegin.

**Natascha Kohnen (SPD):** (Von der Rednerin nicht autorisiert) Sehr geehrte Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Vor ein paar Wochen war ich in Maroldsweisach. Für diejenigen unter uns, die diesen Ort nicht kennen: Der Ort hat ein bisschen mehr als 3.000 Einwohner. Er befindet sich im weit nördlich gelegenen Landkreis Haßberge an der thüringischen Grenze. Bei meinem Besuch dort habe ich gesagt: Es darf nicht sein, dass Busse nur morgens und abends fahren. Bei dieser Aussage haben viele genickt, und ein paar fingen zu lachen an. Ich habe gefragt: Warum lachen Sie denn? – Die Antwort war: Die Forderung ist schon richtig, aber in Maroldsweisach gibt es keinen Bus. Es gibt überhaupt keine ÖPNV-Anbindung. Die Menschen im Landkreis Haßberge sind schlichtweg abgeschnitten und völlig abgehängt. Im Landkreis Haßberge gibt es keine Alternative zum Auto.

Schauen wir uns nun den Landkreis München an. Meine Kinder, die jetzt 18 und 21 Jahre alt sind, sind etwa 15 km außerhalb der Großstadt aufgewachsen. Sie haben keinen Führerschein. Sie haben aber auch überhaupt kein Bedürfnis, einen Führerschein zu machen. Ihre Einstellung ist: Wozu denn? – Wir brauchen keinen Führerschein. Ihre Freunde haben auch keinen Führerschein. In München haben bis zu 30 % der jungen Menschen keinen Führerschein. Das Auto ist in München keine Alternative; denn es wird nicht benötigt.

In Bayern existieren also schlichtweg zwei Welten. Für die einen ist der öffentliche Nahverkehr eine Selbstverständlichkeit, und für die anderen ist er praktisch nicht existent. Viele junge Leute ziehen aus dem Landkreis Haßberge weg. Sie verlassen ihre

Heimat. Viele von diesen jungen Leuten fragen sich: Finde ich hier alles, was ich zum Leben brauche? – Einen Job, eine Schule am Ort, eine Gesundheitsversorgung und schnelles Internet. Sie fragen sich: Wie komme ich ohne Auto in die nächste Stadt? – Das alles hängt zusammen. Die ländlichen Regionen Bayerns haben nur dann eine Chance, wenn wir dort schnelles Internet schaffen, die Schulen in den Dörfern belassen und die Gesundheitsversorgung flächendeckend einrichten. Das Stichwort sind Pflegestützpunkte. Wir müssen vor allem für die öffentliche Verkehrsanbindung sorgen. Nur dann siedeln sich Unternehmen in den ländlichen Räumen an und schaffen Jobs.

(Beifall bei der SPD)

Die Mobilität ist der entscheidende Faktor für die Zukunftsfähigkeit der ländlichen Regionen. Deshalb fordern wir, die SPD: In jedem Ort Bayerns muss tagsüber mindestens einmal die Stunde ein öffentliches Verkehrsmittel fahren, mindestens! Dieses Ziel, das muss klipp und klar gesagt werden, wurde von der bisherigen Regierung nie ins Auge gefasst. Für die Menschen in Maroldsweisach hat der Ministerpräsident eine Erklärung geliefert, als er kürzlich beim Wahlkampfauftakt in München sagte, Oberbayern sei das Herzstück Bayerns. Ich sage Ihnen aber eines: Die Menschen oben im Landkreis Haßberge ziehen ihre Schlüsse aus so einer Aussage. Das garantiere ich Ihnen. Wir, die SPD, sagen klipp und klar: Jeder Winkel Bayerns ist das Herzstück Bayerns. Vor allen Dingen aber ist jeder Mensch Bayerns das Herzstück Bayerns.

(Beifall bei der SPD)

Wer logisch denken kann, weiß doch, dass eine konsequente Politik für die ländlichen Räume auch den Städten hilft. Die Städte gehen nämlich unter dem Wachstumsdruck in die Knie. Das sehen wir beispielsweise an den Wohnungspreisen, an den Kita-Gebühren und auch am ÖPNV, der inzwischen aus allen Nähten platzt. Die direkten Auswirkungen des schlechten ÖPNV-Angebots wie die schlechte Luftqualität in den Städten sind in aller Munde.

Im Übrigen bekommt der Bundesverkehrsminister beim Thema Dieseldgate den Mund nicht auf. Dabei ist es doch klar: Ein Autohersteller, der betrügt, muss dafür sorgen, dass die Autos jetzt wieder in Ordnung gebracht werden.

(Beifall bei der SPD)

Helfen Sie Ihrem Bundesverkehrsminister einmal auf die Beine, damit er endlich ein klares Bekenntnis zu den Verbraucherinnen und Verbrauchern und zur Luftreinhaltung abgibt.

Daraus wird eines klar: Bayern braucht eine Verkehrswende. Wir brauchen sie, um das Klima zu schützen. Wir brauchen sie aber auch, damit Menschen in Bayern nicht mehr täglich im Stau stehen. Wir brauchen sie, um die Menschen unabhängig von ihrem Einkommen und ihrem Gesundheitszustand mobil zu machen. Verkehrswende heißt für uns: Niemand darf abgehängt werden. Die Menschen im Landkreis Haßberge dürfen nicht abgehängt werden. Die Menschen in München dürfen auch nicht abgehängt werden, indem sie sich das Ticket nicht mehr leisten können. Menschen mit gesundheitlichen Einschränkungen dürfen nicht abgehängt werden, indem sie nicht einmal mehr den Einstieg in eine Bahn schaffen. Diese drei Herausforderungen müssen wir angehen.

Erstens. Wir müssen endlich ausreichend in den öffentlichen Nahverkehr investieren. Der Anteil der Ausgaben für den Nahverkehr im Landeshaushalt ist über Jahre hinweg nicht so gestiegen wie der Gesamthaushalt. So geht es nicht. Nur wenn wir beständig investieren und das Angebot verbessern, bringen wir die Menschen endlich dazu, vom Individualverkehr auf den öffentlichen Nahverkehr umzusteigen.

(Beifall bei der SPD)

Deshalb ist ein großes und zielgerichtetes Investitionsprogramm für den öffentlichen Nahverkehr notwendig. Dazu gehört ein Ausbau der S-Bahn im Großraum München und im Großraum Nürnberg-Fürth-Erlangen. Dazu gehört die Weiterentwicklung der

Tram zur Stadt-Umland-Bahn in Augsburg. Dazu gehört aber auch die Elektrifizierung des bayerischen Bahnnetzes. Bisher ist nur etwa die Hälfte der Strecken elektrifiziert. In unserem Bundesland ist das eigentlich unvorstellbar.

(Beifall bei der SPD)

Dazu gehört die dauerhafte Erhöhung der Zuschüsse für Fahrzeuge im Nahverkehr. Der Ministerpräsident hat das in seiner Regierungserklärung versprochen. Im Haushalt findet sich dieses Thema aber nicht. Das funktioniert nicht. Die Anbindung der ländlichen Regionen durch den öffentlichen Personennahverkehr darf nicht an den Landkreisgrenzen haltmachen. Wir brauchen auch einen vernünftigen Takt.

Zweitens. Mobilität ist ein Grundbedürfnis. Wer nicht von A nach B kommt, ist vom gesellschaftlichen Leben abgeschnitten. Öffentlicher Personennahverkehr muss daher bezahlbar sein. Unser Ziel als SPD ist es, den öffentlichen Personennahverkehr kostenfrei zu gestalten. Das wäre der stärkste Hebel bei der Verkehrswende: Einfach einsteigen und losfahren.

(Beifall bei der SPD – Widerspruch bei der CSU)

Der kostenfreie Nahverkehr lässt sich nicht von heute auf morgen einrichten und organisieren. Das geht nur Schritt für Schritt. Der erste und wichtigste Schritt ist das kostenfreie Bildungsticket für Schülerinnen und Schüler, Auszubildende und Studierende.

(Beifall bei der SPD – Dr. Paul Wengert (SPD): Höchste Zeit!)

Bildung darf nicht vom Geldbeutel abhängen. Kostenfreier Nahverkehr ist ein wesentlicher Beitrag zur Bildung für alle. Das gilt sowohl für die berufliche Ausbildung als auch für Studierende. Inzwischen können weder Auszubildende noch Studierende das Unternehmen bzw. den Studienort wirklich frei wählen, weil die Wahl von den nicht mehr zu bezahlenden Wohnpreisen bestimmt wird. Deswegen brauchen wir ein Bildungsticket. Der Zugang zu Bildung muss kostenfrei sein.

(Beifall bei der SPD)

Das sagt übrigens auch das Handwerk. Genau da würde ein Ticket helfen, so Franz Xaver Peteranderl, der Präsident der Handwerkskammer für München und Oberbayern.

Ich komme noch einmal auf die Situation im Landkreis Haßberge zurück. Genau dort würde ein solches Bildungsticket ganz stark greifen. Deswegen brauchen wir es. Es ist spannend, wenn der Ministerpräsident für sich kurz vor der Landtagswahl plötzlich das 365-Euro-Ticket entdeckt. Im Gegensatz zu seinen sonstigen Initiativen vor der Landtagswahl – das ist das Interessante daran – soll dieses nicht noch schnell vor der Landtagswahl eingeführt werden, sondern erst – man höre und staune – im Jahr 2030. Das ist in zwölf Jahren. Es soll nur in den städtischen Regionen eingeführt werden. Genau darum geht es bei dieser Landtagswahl: Bildungsticket mit der SPD jetzt oder erst unter Söders Nach-Nachfolgerin oder Nach-Nachfolger? – Diese Entscheidung muss getroffen werden. Wir sagen klipp und klar: Wir brauchen den Einstieg in den kostenfreien ÖPNV jetzt und nicht irgendwann am Sankt-Nimmerleins-Tag. Dafür stehen wir.

(Beifall bei der SPD – Zurufe von der SPD: Bravo!)

Schließlich müssen wir den Verkehr in Bayern endlich barrierefrei machen. Nah- und Fernverkehr auf der Schiene müssen für alle Bürgerinnen und Bürger nutzbar sein. Die Staatsregierung verspricht das seit Jahren. Aber Tatsache ist, dass nur 40 % der bayerischen Bahnhöfe für Menschen mit Behinderung uneingeschränkt nutzbar sind, 60 % sind es nicht. Das ist für den Lebensalltag eines Menschen mit Einschränkungen nicht erträglich und dient auch nicht unserem Zusammenhalt. In seiner Regierungserklärung zum Amtsantritt hat der momentane Ministerpräsident von Flugtaxis und Hyperloops gesprochen, aber nicht davon, wie Menschen mit Behinderung in unsere Bahnen kommen sollen.

Meine sehr geehrten Kolleginnen und Kollegen, Politik heißt vor allen Dingen, Prioritäten zu setzen. Zuerst sollte das getan werden, was den Alltag der Menschen tatsächlich verbessert. Die verkehrspolitischen Prioritäten der Staatsregierung heißen: Flugtaxi, Hyperloop und dritte Startbahn. Ein Flugtaxi mag eine hübsche Idee sein. Wer von uns stand in Bayern noch nicht im Stau und dachte sich: Jetzt einfach mal abheben? – Stellt man alle technischen und planerischen Fragen aber einmal beiseite, müssen wir uns fragen: Wer könnte ein Flugtaxi nehmen? Der Azubi auf dem Weg zur Ausbildungsstätte? Der alleinerziehende Vater zwischen Wohnung, Kinderkrippe und Arbeit? Die Rentnerin auf dem Weg zum Einkaufen oder zum Arzt? – Das zeigt doch klipp und klar, dass Sie die falschen Prioritäten setzen. Es geht nicht darum, die Geschäftsleute im Flugtaxi zu transportieren. Stattdessen geht es um das tagtägliche Leben der Menschen und darum, was jeder Einzelne als Herzstück Bayerns braucht. Die Menschen brauchen einen kostenfreien öffentlichen Personennahverkehr. Gehen wir endlich die ersten Schritte dorthin mit einem Bildungsticket, mit einem Seniorenticket und mit einem Sozialticket. Das ist der Weg.

(Anhaltender Beifall bei der SPD)

**Präsidentin Barbara Stamm:** Vielen Dank. – Für die CSU-Fraktion darf ich jetzt Herrn Kollegen Rotter das Wort erteilen. Bitte schön, Herr Kollege.

**Eberhard Rotter (CSU):** Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Frau Spitzenkandidatin und Landesvorsitzende der SPD, ich freue mich, dass Sie sich jetzt auch endlich für die Mobilitätsthemen interessieren.

(Widerspruch bei der SPD – Beifall bei der CSU)

Bisher stand das nicht in Ihrem Fokus. Ich kann das deswegen sagen, weil wir lange genug im Wirtschafts- und Verkehrsausschuss zusammengearbeitet haben. Ich weiß nicht, wie oft Sie schon in Maroldsweisach waren, vielleicht das erste Mal. Es ist nicht unbedingt gut, wenn Sie dann darüber sprechen. Zudem widersprechen Sie sich. Sie sagen, Maroldsweisach würde ein Bildungsticket wesentlich helfen. Vorher haben Sie

gesagt, dort gebe es überhaupt kein Angebot. Sollen sich die Menschen das Bildungsticket hinter die Autoscheibe klemmen? – In diesem Punkt sollte man schon konsequent sein.

(Beifall bei der CSU)

Wo es überhaupt keinen Nahverkehr gibt, hilft auch kein Gratis-Nahverkehr.

(Zuruf des Abgeordneten Florian von Brunn (SPD))

Von daher ist es wichtig, zunächst einmal den Nahverkehr auszubauen. Ihr Fraktionsvorsitzender hat das zumindest vor einigen Monaten noch gewusst. Es ging um den kostenlosen Nahverkehr. Bei der Darstellung der Standpunkte der Fraktionen in der "Bayerischen Staatszeitung" war von Markus Rinderspacher zu lesen: Ja, aber erst muss der ÖPNV im großen Stil ausgebaut werden.

(Markus Rinderspacher (SPD): Das war ihr erster Satz! – Natascha Kohnen (SPD): Das war mein erster Satz!)

Dem habe ich mich in meinem Standpunkt angeschlossen. Im Übrigen haben das auch alle weiteren Fraktionen gesagt.

Sie beklagen, dass dies in einigen Landkreisen nicht unbedingt im Fokus steht. Da haben Sie völlig recht. Das kann ich selber bestätigen. Wir wissen, dass nur in 37 von 71 Landkreisen Nahverkehrspläne existieren.

(Florian von Brunn (SPD): Was machen Sie dagegen?)

Aber Sie müssen schon konsequent sein und sagen, dass wir die Gesetze ändern müssten. Künftig sollten dann nicht mehr die Kommunen als Aufgabenträger hierfür zuständig sein. Das müssten wir von München aus machen, weil wir das besser können. – Das wäre die Konsequenz. Ich bin nicht bereit, diese mitzugehen. Das wissen Sie auch. Ich gehe davon aus, dass Sie meinen früheren Äußerungen zugehört haben.



Liebe Frau Kohnen, im Hinblick auf die Elektrifizierung stimme ich Ihnen zu. Das haben wir im Wirtschaftsausschuss immer wieder kritisiert. Wir haben gemeinsam Anträge beschlossen, mit denen auf den Nachholbedarf verwiesen worden ist. Lediglich 49 % der Strecken in Bayern sind elektrifiziert. Auf Bundesebene sind es 60 %. In der Schweiz sind es 100 %.

(Florian von Brunn (SPD): Hinter Italien, hinter Österreich!)

– Herr von Brunn, seien Sie einmal ruhig.

(Beifall bei der CSU)

Das gehört zu Anstand und Haltung. Das wird bei der SPD plakatiert. Seien Sie bitte ruhig und hören Sie einmal zu; dann können wir wieder über Anstand und Haltung reden.

Wir sind uns einig, dass die Elektrifizierung der Strecken stark ausbaufähig ist. Das ist jedoch Sache des Bundes. Zwar stellen Sie im Bund derzeit nicht den Verkehrsminister, aber Sie haben ihn lange gestellt. Während dieser Zeit ist deutlich weniger elektrifiziert worden als in den letzten Jahren. Von daher wäre ich an Ihrer Stelle vorsichtig mit falschen Schuldzuweisungen.

(Margit Wild (SPD): Wer hat den Verkehrsminister in den letzten Jahren gestellt?

– Dr. Paul Wengert (SPD): Ihr habt das lange verschlafen!)

Es ist völlig unstrittig, dass wir mehr Elektrifizierung brauchen. An dieser Stelle sollten wir miteinander arbeiten.

Ich freue mich, dass ich im Rahmen der Aktuellen Stunde die Gelegenheit erhalte, in meiner vorletzten Parlamentswoche noch einmal an das Rednerpult zu treten. Ich kann fortsetzen, was wir in der letzten Debatte vor der Sommerpause besprochen haben. Ich bin mir nicht ganz sicher, ob Sie dort anwesend waren. Wir haben sehr ausführlich darüber gesprochen, und jetzt kann ich noch einmal darlegen, dass wir

eine Verkehrsoffensive in Bayern längst eingeläutet haben. Das haben wir nicht erst in der Regierungserklärung des Ministerpräsidenten und mit dem Beschluss der Staatsregierung vom 10.07. getan. Wir kämpfen schon seit Jahren dafür, den ÖPNV auszubauen.

(Widerspruch bei der SPD)

Auch aufgrund der Ballungsraum- und Umlandproblematik müssen wir den öffentlichen Nahverkehr ausbauen.

(Margit Wild (SPD): Die Zuschüsse sind permanent gesunken!)

Wir sind für ein bayernweites E-Ticketing und flächendeckende Verbundstrukturen. Das bedeutet: ein Ticket für die gesamte Reisekette. Das baut Barrieren ab im ÖPNV. Aber das alles wird uns nur gemeinsam mit den Leistungserbringern gelingen. Das ist das Entscheidende: nur gemeinsam mit den Leistungserbringern und insbesondere mit den Aufgabenträgern. Es geht um die Ausweitung des Stundentaktes im Schienenpersonennahverkehr. Die Bayerische Eisenbahngesellschaft hat bereits eine Bestandsaufnahme gemacht und wird noch im Laufe dieses Jahres die entsprechenden Priorisierungen vornehmen, und zwar nach Fahrgastzahlen, nach Netzwirksamkeit und selbstverständlich auch nach den Kosten; denn manchmal müsste dafür gehörig Infrastruktur ausgebaut werden.

(Florian von Brunn (SPD): Das wäre mal eine Sache!)

Wir sind für den Aufbau und Ausbau eines landesweit bedeutsamen Netzes von Buslinien zur Ergänzung im SPNV, weil die Schienenstrecken zentral auf München zulau- fen und die Querverbindungen fehlen. Wir erhoffen uns davon eine Entlastung der Züge von denjenigen Fahrgästen, die München nicht als Ziel haben, sondern über München hinaus weiterfahren bzw. zurückfahren müssen.

Frau Kohnen, wir werden flexible Mobilitätsangebote verstärkt fördern, und zwar in jedem Landkreis, überall dort, wo es beantragt wird. Das wird einen wesentlichen Teil

der 100 Millionen Euro ausmachen, die wir zusätzlich im zweiten Nachtragshaushalt beschlossen haben. Es scheint Ihnen auch entgangen zu sein, dass wir entsprechend mehr Geld zur Verfügung stellen.

(Beifall bei der CSU – Florian von Brunn (SPD): Verpflichtungsermächtigung!)

Das muss noch einmal deutlich gesagt werden. Diese flexiblen Angebote können die schwach besiedelten Landkreise in den Bereichen in Anspruch nehmen, in denen sich ein großer und regelmäßig verkehrender Bus nicht lohnt.

Wir werden die Fahrzeugförderung dauerhaft verstärken. Wir haben 30 Millionen Euro im zweiten Nachtragshaushalt zusätzlich, und auch das wird entsprechend fortgesetzt werden. Das betrifft Busse, das betrifft U-Bahnen, und das betrifft natürlich auch Straßenbahnen.

Jetzt kommt etwas ganz Entscheidendes: Wir wollen das Bayerische GVFG fortführen. Das ist für ÖPNV und Kommunalstraßen unverzichtbar. Das heißt, wir brauchen eine dauerhafte Folgeregelung für die wegfallenden Entflechtungsmittel. Wir haben als CSU-Fraktion vor zwei Jahren einen entsprechenden Antrag eingebracht, dem Sie auch zugestimmt haben. Das werden die kommenden Parlamentarier bei den Haushaltsberatungen dann selbstverständlich auch zu berücksichtigen haben.

(Beifall bei der CSU)

Liebe Kolleginnen und Kollegen, wir schreiben die Erfolgsgeschichte des Schienenpersonennahverkehrs fort.

(Florian von Brunn (SPD): Welche Erfolgsgeschichte?)

Seit der Regionalisierung haben die Angebote im Bahnverkehr um 50 % zugenommen, und wir haben 75 % mehr Fahrgäste. Das zeigt, dass das Ganze ein Erfolgsmodell ist. Es wird zunehmend eng in den Zügen. Das können alle bestätigen, die regelmäßig Bahn fahren. Ich gehöre dazu. Die Appelle zum Umstieg fruchten. Verstärkte

Angebote werden genutzt. Natürlich wollen die Bürger nicht länger im Stau stehen oder mit Parkplatzsuche wertvolle Zeit vergeuden, wobei der Erfolg der Suche ohnehin nicht immer gewährleistet ist.

Wir haben also eine starke Zunahme der Fahrgäste im ÖPNV, in den Zügen im Zulauf auf die Ballungsräume und insbesondere in der S-Bahn München. Beim Start 1972 waren es 250.000 Fahrgäste täglich, jetzt sind es 840.000, und das im Wesentlichen auf demselben Schienennetz. Daher ist der entsprechende Ausbau natürlich dringend geboten. Die S-Bahn darf nicht an ihrem eigenen Erfolg ersticken. Aus diesem Grund benötigen wir als Basis die zweite Stammstrecke und darüber hinaus selbstverständlich die zahlreichen netzergänzenden Maßnahmen, die Ausbaumaßnahmen zum Bahnknoten München. Hierfür ist eine gemeinsame Anstrengung nötig, primär der Bahn, aber natürlich auch des Bundes, des Freistaates und der Landeshauptstadt.

Zur Kostenfreiheit im ÖPNV. Das klingt natürlich nach einer guten Idee, aber Qualität muss Vorrang haben: Bahnhöfe und Haltestellen modernisieren, Takte verdichten, neue Linien einführen, Signaltechnik und Streckenführung verbessern, Fahrzeugparke erweitern, Busse und Bahnen umrüsten auf schadstoffarme Fahrzeuge.

(Florian von Brunn (SPD): Warum haben Sie das in 61 Jahren noch nicht gemacht?)

Die Kunden erwarten ein attraktives Fahrtangebot, die Kunden erwarten einen ÖPNV, der sie zuverlässig, bequem und pünktlich ans Ziel bringt. Trotz hoher Zuschüsse kann auf Fahrgeldeinnahmen ohne einen vollständigen Ausgleich nicht verzichtet werden. Gegen eine Verbilligung der Tickets, zum Beispiel ein 365-Euro-Ticket, das es in Wien bereits gibt, das es in meinem österreichischen Nachbarland Vorarlberg gibt, ist weiß Gott nichts einzuwenden. Aber eine geldwerte Leistung braucht auch nicht völlig gratis angeboten werden, weil man, wie gesagt, die zusätzlichen Mittel zunächst für die Qualitätsverbesserung verwenden muss.

(Beifall bei der CSU)

Die Leute nehmen den ÖPNV gerne in Anspruch, aber ein entsprechendes Angebot muss auch im ländlichen Raum vorhanden sein. Da stimme ich Ihnen zu. Aber da sind die Aufgabenträger zuerst gefordert. Wenn diese die entsprechenden Anträge stellen, dann werden die seitens der Staatsregierung auch kräftig unterstützt. Ich freue mich, dass die jetzige Verkehrsministerin da ist, dass der vormalige Verkehrsminister da ist, und darf mich bei beiden ganz herzlich bedanken. Was in den vergangenen Jahren hier an weiteren Verbesserungen gekommen ist, ist ganz wesentlich auch auf diese beiden Personen zurückzuführen.

(Florian von Brunn (SPD): Wieso sagen Sie das? Sie wollen doch gar nichts mehr werden!)

Ich darf mich aber auch bedanken für die im Wesentlichen wirklich gute und sachbezogene Zusammenarbeit, die wir fraktionsübergreifend als Verkehrspolitiker in den vergangenen Jahren hier gepflegt haben. Herr Kollege Mistol, das gilt auch für den Wohnungsbau. Ich glaube, ich habe Ihren Blick richtig gedeutet. Ich kann nur sagen, es geht alle an. Führen Sie es gemeinsam fort. Dann werden wir das große Ziel erreichen, den ÖPNV noch weiter auszubauen. Ohne das wird es nicht gehen, wir brauchen diesen verbesserten ÖPNV, im Ballungsraum, aber auch im ländlichen Raum. Miteinander werden wir das schaffen. – Vielen Dank fürs Zuhören.

(Beifall bei der CSU)

**Präsidentin Barbara Stamm:** Vielen Dank, Herr Kollege. – Jetzt für die Fraktion der FREIEN WÄHLER Herr Kollege Glauber. Bitte schön, Herr Kollege.

**Thorsten Glauber (FREIE WÄHLER):** Frau Präsidentin, verehrtes Präsidium, Kolleginnen und Kollegen! Als Gemeinderat und als Kreisrat staunt man über die Debatte, die wir heute führen. Man hört nur super Forderungen, Superlative in den Zahlen. Es ist ja schön, wenn man den kostenfreien ÖPNV fordert. Das betrifft natürlich vorwiegend die Metropolen. Ich komme aus einem Landkreis, der mittlerweile schon Verdichtungsraum zur Metropole ist, aber ein kostenfreier ÖPNV ist dort undenkbar, weil die

Busse gar nicht fahren würden. Wir investieren als Landkreis sehr viel eigenes Geld, das wir als Gemeinden gerne über die Kreisumlage bezahlen und freudig an den Landkreis Forchheim überweisen, weil der Bund und der Freistaat sich aus ihrer Verantwortung stehlen.

Die SPD spricht hier davon, wie leistungsstark der ÖPNV sein könnte. Aber es war doch die rot-grüne Regierung, die in Berlin 2003 begonnen hat, die Finanzierung des ÖPNV nach § 45 zu reduzieren, und zwar in einem Maße, das uns heute noch in den Landkreisen wehtut. Im Jahr 2003 haben Sie in Berlin damit begonnen, die Länder unterzufinanzieren.

(Zuruf von der CSU: Hört, hört!)

Was ist passiert? – Heute ist es so, dass sich der Bund mit 25 Millionen rausgezogen hat. Was hat der Freistaat aus den 25 Millionen gemacht? – 40 Millionen. Die CSU-Regierung hat noch mal 15 Millionen draufgelegt und überlässt alles den Landkreisen. Das geht so nicht. Das tolerieren wir als FREIE WÄHLER nicht. Wir brauchen hier nicht über kostenfreien ÖPNV zu diskutieren, wenn hier die Verantwortung nicht übernommen wird und man sich Jahr für Jahr aus der Verantwortung stiehlt.

Lassen Sie mich die Zahlen vorlesen. Wir sind 2008 gewählt worden. Davor gab es 61 Millionen Euro an ÖPNV-Zuweisungen. 2008 waren es 50,2 Millionen, 2009 50,4 Millionen, 2010 50,6 Millionen, 2011 50,5 Millionen. So geht das bis 2017. Und dann spricht der Kollege Rotter davon, wie kraftvoll hier investiert wurde. Liebe Kolleginnen und Kollegen, hören Sie zu: In der Zeit hat der Freistaat Bayern 40 % mehr Geld eingenommen. Und Sie haben es geschafft, dem ÖPNV keinen Euro mehr zu geben. Damit übertragen Sie die Aufgaben den Landkreisen und den Gemeinden. Sich hier hinzustellen und zu sagen, wie kraftvoll man Verkehrspolitik macht, ist mehr als lächerlich.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Das lasse ich so nicht stehen, und das geht so auch nicht durch. Man arbeitet sich an den Zahlen ab. Jetzt ist ein Haushaltsjahr, und jetzt werden auf einmal 400 Millionen draufgepackt. Das ist ja klar. Es geht um eine Wahl. Und vor der Wahl möchte man sich draußen schön sehen lassen und dies auch verkünden.

Lieber Herr Kollege Eberhard Rotter, ich schätze Sie, ich schätze dich sehr. Wir haben in der Debatte im Wirtschaftsausschuss in den letzten zehn Jahren immer gerungen. Aber wenn man das 400-Millionen-Programm anschaut, um was geht es denn? – Um die Förderung von Tram- und U-Bahn-Fahrzeugen. Es geht um Elektrobusse, um Flottenförderung. Es geht um ein kostenfreies Ticket für den MVV. Ich möchte einmal wissen: Wo bleibt denn da der ländliche Raum? Wo bleibt denn da eine Leistungsverdichtung im ländlichen Raum? Wo bleibt denn da überhaupt ein Angebot?

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Wenn man hier in Rekordhaushaltsjahren eine solche Debatte führt, dann, bitte schön, auch mit dem Engagement von Rekordhaushaltsjahren, um die Gemeinden und den ÖPNV so zu stärken, wie sie es verdient haben.

Nun zur Luftreinhaltung. Wir werden später bei den Dringlichkeitsanträgen wieder darüber diskutieren – darauf freue ich mich –, ob die SPD jetzt endlich ihre Meinung ändert. Sie wollen doch die Fahrzeughersteller auch nicht in die Verantwortung nehmen.

(Natascha Kohnen (SPD): Das stimmt doch gar nicht!)

– Bis jetzt war es zumindest so.

(Florian von Brunn (SPD): Herr Glauber, auf welchem Planeten leben Sie eigentlich?)

Ich freue mich auf die Debatte über den Dringlichkeitsantrag. Vielleicht ist es ja heute anders, und wir nehmen die Fahrzeughersteller jetzt in die Pflicht. Die Staatsregierung hat es bisher nicht getan, und Berlin hat es auch nicht getan.

(Florian von Brunn (SPD): Lesen Sie Zeitung, Herr Kollege?)

Ich wäre froh, würden wir hier im Haus die Fahrzeughersteller endlich in die Pflicht nehmen; denn sie sind dafür zuständig und niemand anders. Wer im Datenblatt etwas anderes ausweist als festgestellt, muss auch die Verantwortung dafür übernehmen.

(Florian von Brunn (SPD): Das war eine glatte Falschaussage!)

Wir als FREIE WÄHLER fordern eine ordentliche Finanzierung des ÖPNV.

Sie stehen auch für die Stammstrecke, Kollege von Brunn. Wer für die Stammstrecke steht, hat den Landkreisen und Gemeinden 500 Millionen vorenthalten.

(Florian von Brunn (SPD): Das ist totaler Quatsch!)

Sie sind mit der Staatsregierung dafür verantwortlich, dass wir 500 Millionen auf einem Konto angespart haben und nicht den Kreisen und nicht den Gemeinden für den ÖPNV geben. Ich sage Ihnen auch ganz genau, warum: weil wir für den Bund 1,5 Milliarden vorfinanzieren. Verkehrsminister Dobrindt ist nach Bayern gekommen, hat mit dem Ministerpräsidenten einen Vertrag unterschrieben, ohne einen Euro in der Tasche, zulasten unserer Landkreise, zulasten unserer Gemeinden, zulasten des ländlichen Raums. Wer solche Verträge unterschreibt und damit die ÖPNV-Mittel bindet – 1,5 Milliarden des Bundes finanzieren wir vor –, der braucht in diesem Hause nicht zu sagen, er hebe die Hand für den ländlichen Raum. Der Bund hätte kommen und die 1,5 Milliarden mitbringen müssen, nichts anderes.

(Florian von Brunn (SPD): Kein einziger vernünftiger Vorschlag zur Verkehrspolitik von Ihnen!)

Noch einmal: Keine Augenwischerei! Die Zahlen besagen eines ganz klar: Sie haben über Jahre hinweg kein Augenmerk auf Gemeinden und Landkreise gelegt und haben nur die Metropolen gefördert. Das lassen wir als FREIE WÄHLER nicht durchgehen.



(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN – Florian von Brunn (SPD): Kein einziger Vorschlag! Null Substanz! Eine Bankrotterklärung Ihrer Verkehrspolitik!)

**Präsidentin Barbara Stamm:** Vielen Dank, Herr Kollege. – Herr Kollege von Brunn, wenn ich richtig lese, stehen Sie auch noch auf der Rednerliste. Vielleicht ist jetzt, was Zwischenrufe angeht, etwas Zurückhaltung möglich. – Vielen Dank. – Jetzt darf ich für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Herrn Kollegen Hartmann bitten. Bitte sehr, Herr Kollege.

**Ludwig Hartmann (GRÜNE):** (Vom Redner nicht autorisiert) Sehr geehrtes Präsidium, liebe Kolleginnen und Kollegen! Vielen Dank an die SPD-Fraktion, dieses wichtige Thema heute zu setzen, ein klassisches Landesthema, bei dem wir in Bayern wirklich einiges besser machen müssen.

Die einzige Gemeinsamkeit der Reden war, dass man herausgehört hat, dass sich jeder bewusst ist, dass Mobilität ein menschliches Grundbedürfnis ist, dem man in ganz Bayern gerecht werden muss.

Herr Kollege Rotter, ich schätze Sie wirklich. Sie haben Ihr Nachbarland Vorarlberg angesprochen. Vorarlberg macht doch genau das vor, was wir hier in Bayern brauchen: Dort gibt es seit 2014 ein 365-Euro-Ticket, ein verlässliches Bus- und Bahnangebot für die ländliche Region. Dort zeigt man doch, wie es geht, und sagt ganz deutlich: Erst das Angebot schaffen, dann kommt die Nachfrage, dann kommt meist noch der Wunsch der Menschen nach einem Ausbau des Angebots. Diesbezüglich ist hier in Bayern in den letzten Jahren gar nichts passiert. Das ist wirklich ein Armutszeugnis.

Sie denken Mobilität noch immer nur vom Auto und nicht von den Bedürfnissen der Menschen in unserem Land her.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Wir GRÜNE wollen eine Mobilitätsgarantie für ganz Bayern, das heißt ein Bus- und Bahnangebot in wirklich jeder Ortschaft von fünf Uhr in der Frühe bis Mitternacht und

an jedem Werktag. Das wäre ein Angebot, auf das sich die Menschen verlassen könnten, ein Bus- und Bahnangebot auch für die Ortschaften – Natascha Kohnen hat es angesprochen –, in denen der Schulbus das einzige öffentliche Verkehrsmittel ist. In den Sommerferien fährt der Schulbus gar nicht. Das heißt, dass die älteren Menschen in diesen Ortschaften im wahrsten Sinne des Wortes festsitzen, wenn sie nicht mehr Auto fahren können oder wollen. Insoweit müssen wir endlich ein Angebot schaffen, und zwar im ganzen Land. Von Lindau bis Hof muss das mit einer Mobilitätsgarantie abgedeckt werden, auf die sich die Menschen in Bayern verlassen können.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Herr Kollege Rotter hat es angesprochen: Nur 37 Landkreise haben Nahverkehrspläne vorgelegt. Wir haben ganz konkret beantragt, dass das alle Landkreise tun müssen. Wir müssen durchaus einmal den Mut haben, etwas verbindlich vorzugeben. Wir können uns nicht darauf ausruhen, dass es in manchen Regionen funktioniert. Anderswo funktioniert es gar nicht. Wir müssen doch das ganze Land im Blick haben. Da muss man ein bisschen mehr Mut haben, entschlossen sein, wenn man den ÖNPV, das Bus- und Bahnangebot im ganzen Land, voranbringen möchte.

Nun zum Thema Elektrifizierung. Ich konnte gar nicht glauben, was Sie dazu gesagt haben. Soweit ich weiß, fahren Sie häufig so wie ich die Strecke München – Lindau. Wie lange wurde über die Elektrifizierung der Bahnstrecke Lindau – Zürich diskutiert!

(Markus Rinderspacher (SPD): Fast 40 Jahre!)

– Fast 40 Jahre. Danke, Herr Kollege. Dann gab es ein Angebot aus der Schweiz zur Vorfinanzierung, weil der Freistaat trotz des vielen Geldes nicht in der Lage ist, ein bisschen Druck aufzubauen, damit es vorangeht. Und dann wurde in Bayern gebremst. Jetzt gerade wird gebaut. Das hätte man deutlich schneller haben können. 51 % der Bahnstrecken in Bayern sind elektrifiziert. Das zeigt, dass in den letzten Jahren gar nichts geleistet wurde. Das muss sich dringend ändern.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Zusammenfassend kann man sagen: Es gibt zwei Bereiche, die Ballungsgebiete und die ländlichen Regionen. Die Ballungsgebiete haben sicherlich andere Herausforderungen als die ländlichen Regionen, was ein neues Mobilitätskonzept angeht. Aber für beide gilt: Wir brauchen eine Mobilitätspolitik der langen Linien. Es hilft gar nichts, Einzelmaßnahmen hinauszuposaunen. Ein Gesamtkonzept brauchen wir.

Sie kündigen an, bis zum Jahr 2030 in den Ballungsgebieten ein 365-Euro-Ticket einzuführen. Vorarlberg als ländliche Region hat es dann bereits 16 Jahre. Das, was Vorarlberg in Österreich kann, muss doch Bayern auch locker schaffen können.

Ich möchte noch einen Punkt zu den Großstädten ansprechen, der mir persönlich ganz wichtig ist, weil dies zur Ehrlichkeit der Debatte gehört. Sie haben völlig recht, die Zahlen zeigen, dass immer mehr Menschen S-Bahnen, U-Bahnen und das Bussystem in den Ballungsgebieten nutzen. Das ist richtig, das entlastet die Straßen, sorgt für saubere Luft. Es ist genau richtig, dass das gemacht wird, und das muss man ausbauen. Aber in den Ballungsräumen ist der Raum begrenzt. Dort sind faktisch die Straßen der letzte Raum. Deshalb müssen wir so ehrlich sein und feststellen: Wenn wir Busangebote ausbauen wollen, muss der Verkehrsteilnehmer, der gerade am meisten Fläche braucht, das eine oder andere abgeben. Ich sage es einmal ganz konkret. Fahren Sie einmal von Salzburg mit dem Auto nach München hinein. Sie fahren praktisch auf einer zweispurigen Straße bis zum Isartor. Das muss der Vergangenheit angehören. Dorthin gehören eine Busspur, eine Fahrradspur, um den Rad-, den Fußgänger- und den Busverkehr in den Städten wirklich voranzubringen. Ein Busangebot bringt gar nichts, wenn der Bus im Stau steht; denn dann wird er auch nicht genutzt.

(Zuruf von der CSU)

Das heißt für uns: In den nachverdichteten Gebieten, im Innenbereich der Städte, müssen die Autofahrer Platz freigeben für den umweltfreundlichen Rad- und Fußgängerverkehr und für das Bussystem.

(Lebhafter Beifall bei den GRÜNEN)

**Präsidentin Barbara Stamm:** Vielen Dank. – Für die CSU-Fraktion hat jetzt Herr Kollege Dr. Bernhard das Wort. Bitte sehr, Herr Kollege.

(Florian von Brunn (SPD): Das ist heute der Tag der Abschiedsreden!)

**Dr. Otmar Bernhard (CSU):** Frau Präsidentin, Kolleginnen und Kollegen! Ich denke, wir sind uns doch alle in dem Ziel einig, den ÖPNV auszubauen. Darüber, dass dies dringend notwendig ist, haben wir doch keinen Streit. Aber zu sagen: "Das machen wir gleich alles kostenfrei", klingt natürlich stark nach: "Freibier für alle!"

(Florian von Brunn (SPD): In der Frage sind Sie ja Experten! – Natascha Kohnen (SPD): Schrittweise!)

Sie wissen doch selbst auch, dass das nicht möglich ist.

Der Ministerpräsident hat zwar den Vorschlag des 365-Euro-Tickets gemacht,

(Markus Rinderspacher (SPD): Das war nicht sein Vorschlag!)

aber um einem so gewaltigen Finanzbedarf gerecht zu werden, braucht man natürlich eine Zeitschiene. Das ist nicht gleich überall möglich, sondern dabei konzentriert man sich halt zunächst auf die Räume, in denen die Verkehrsprobleme besonders virulent sind. Ich denke, dass das auch richtig ist.

(Zuruf der Abgeordneten Ulrike Gote (GRÜNE))

Es gibt halt keine Goldesel, Kolleginnen und Kollegen, sodass man sagen könnte, das geht alles gleich morgen. Wir können jetzt nicht ganz Bayern auf Nulltarif umstellen.

(Florian von Brunn (SPD): Man sieht ja, wie Sie das in München anpacken! – Zuruf von den GRÜNEN)

– Zu München kommen wir gleich, Herr Kollege, und dann werden Sie sich wundern. Ich sage nur: Wir können nicht ganz Bayern auf Nulltarif umstellen und sagen: ÖPNV, Kita, Kindergarten, Hochschule kostenlos, "Strabs" weg usw. Das geht nicht, das muss uns allen klar sein.

Damit komme ich zu München. Sie wissen, dass wir das Konzept "Bahnausbau Region München" haben. Dieses Konzept verfolgen wir seit vielen Jahren und bringen es immer weiter voran. Ich sage Ihnen gleich, was da alles passiert. "Verkehrswende" klingt so, als ob da nichts passieren würde. Ich sehe hier die GRÜNEN sitzen. Wir sind uns doch einig, dass bei den allermeisten Projekten, wenn ich mal von der Stammstrecke absehe, Konsens herrscht. Die Frage ist nur, wie wir diese Projekte voranbringen. Der Herr Ministerpräsident hat etwas zur S-Bahn-Finanzierung gesagt. Sie kritisieren, dass Bayern eine Vorfinanzierung leistet. Hätte der Freistaat Bayern das nicht getan, wäre nichts passiert.

(Thorsten Glauber (FREIE WÄHLER): Für die Elektrifizierung gibt es kein Geld!)

Bei dieser Frage müssen wir uns über einen Beitrag des Bundes unterhalten.

Über die Ring-S-Bahn wird in München schon seit ewigen Zeiten diskutiert. Wir müssen schauen, dass wir hier vorankommen. Ich werde nachher noch darauf eingehen, was Rot-Grün in München beim U-Bahn-Ausbau verbrochen hat.

Der Ministerpräsident hat darauf hingewiesen, dass die Stadt München merkwürdigerweise den Anspruch aufgegeben hat, Radlhauptstadt Europas zu sein, obwohl wir Radwege auf verschiedene Weise finanzieren.

Der Erdinger Ringschluss wird demnächst eingeweiht. Am Flughafen ist der Spatenstich für den Weiterbau nach Erding erfolgt. Über die Verkehrsführung in Erding wurde Einigung erzielt. Die Sendlinger Spange soll ausgebaut werden.

(Florian von Brunn (SPD): Soll!)

Die Machbarkeitsstudie zur S4 wird erstellt. Ich möchte nicht alles aufzählen. Ich sage Ihnen nur, dass da jede Menge passiert.

Jetzt werde ich darstellen, was Sie in München gemacht haben. Da muss ich erst einmal schauen, wieviel Zeit ich noch habe; sie ist schon knapp. Sie haben den U-Bahnausbau ruiniert. Den gab es nicht mehr. Es gibt ihn erst wieder, seit der Kooperationsvertrag geschlossen wurde. Jetzt werden wieder U-Bahnen geplant. Den Ausbau der U5 nach Pasing haben Sie jahrelang verhindert, bis Sie Angst vor den Wählern bekommen haben. Kurz vor der Wahl haben Sie seinerzeit gesagt: Jetzt sind wir auch dafür.

(Florian von Brunn (SPD): Herr Dr. Bernhard, Sie wissen, dass es ein bisschen anders ist!)

Dann haben Sie in München einen Straßenbahnfetischismus gepflegt. Wir sind nicht gegen Straßenbahnen. Sie wollten jedoch mit der Brechstange eine Straßenbahn in die Fürstenrieder Straße bauen. Das wird etwa 100 Millionen Euro kosten, weil dazu ein Tunnel nötig ist. Das ist völlig unsinnig. In den Bürgerversammlungen haben die Leute gesagt: Wir wollen das nicht. Erstaunlich war, dass die Bürgermeister danach dieses Projekt immer noch mehr gewollt haben.

Ich muss darauf zurückkommen: Sie haben damals den Transrapid verhindert.

(Ludwig Hartmann (GRÜNE): Den haben wir verhindert!)

– Ja, ja. – Der Transrapid würde heute zum Flughafen fahren. Wir hätten dafür eine Milliarde Euro zusätzlich außerhalb des GVFG erhalten. Ich habe nicht mehr viel Zeit, aber ich möchte an Sie appellieren: Ich glaube, das größte Defizit besteht darin, dass das GVFG nicht ausreichend ausgestattet ist. Ich glaube, wir sollten in Berlin gemeinsam darauf hinwirken, dass dafür wesentlich mehr Geld zur Verfügung gestellt wird. Der Bund verfügt über sehr viel überschüssiges Geld. Wenn wir nicht mehr Geld bekommen, können wir Projekte, die vernünftigerweise geplant und gefordert werden,

nicht finanzieren. Daran hapert es. Der Freistaat leistet zu diesen Projekten seinen Beitrag.

(Thorsten Glauber (FREIE WÄHLER): Wer regiert denn? – Ihr!)

Wir finanzieren diese Projekte. Wir brauchen aber wesentlich mehr Geld, also eine Investitionsinitiative für den ÖPNV, die im Wesentlichen vom Bund getragen werden muss. Wir als Land können die Lasten allein nicht tragen. Dafür sollten wir gemeinsam kämpfen, statt eine Verkehrswende zu fordern, die es wirklich nicht braucht.

(Beifall bei der CSU)

**Präsidentin Barbara Stamm:** Vielen Dank. – Jetzt spricht Herr Kollege von Brunn für die SPD-Fraktion. Bitte schön, Herr Kollege.

**Florian von Brunn (SPD):** Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen! Ja, wir brauchen in Bayern eine Verkehrswende hin zu einem umweltfreundlichen und sozialen Verkehr. Die Gründe dafür liegen auf der Hand. Nur so können wir das Klima schützen; denn Bayern verfehlt insbesondere beim Verkehr seine Klimaziele. Nur so können wir die Gesundheit der Menschen schützen, die unter Lärm und Abgasen leiden, insbesondere in den Städten. Nur so können wir für Menschen, die nicht Auto fahren können, mehr Teilhabe an der Mobilität verwirklichen.

Verkehrswende heißt, starker Ausbau des öffentlichen Verkehrs, also das Gegenteil von dem, was diese Staatsregierung seit Jahren tut. Die CSU trägt seit vielen Jahren die Verantwortung für die Verkehrspolitik, auf Bundesebene mit den Verkehrsministern Ramsauer, Dobrindt und Scheuer, auf Landesebene mit Herrn Herrmann und Frau Aigner. Meine Damen und Herren von der CSU, plötzlich, kurz vor der Landtagswahl haben Sie die Förderung des öffentlichen Verkehrs entdeckt. Jetzt wollen Sie ganz viel tun und versprechen das Blaue vom Himmel herunter. Ganz ehrlich: Damit verkaufen Sie die Menschen für dumm. Hier passt die Redensart: Abends wird der Faule fleißig. Manche Ihrer Versprechen sind wenig glaubwürdig, vor allem die Versprechen, die

erst im Jahr 2030 verwirklicht werden sollen, also lange nach der selbstbeschränkten Amtszeit des derzeitigen Ministerpräsidenten.

(Beifall bei der SPD)

Zum Stichwort 365-Euro-Ticket. Wie sollen wir Ihnen das glauben? Wir haben erst im Januar im Landtag einen Antrag auf Einführung eines 365-Euro-Tickets für Schülerinnen und Schüler gestellt. Dieser Antrag wurde von Ihnen abgelehnt. Wer wirklich wissen will, wie es um die Verkehrspolitik im Freistaat Bayern bestellt ist, muss nur nach München schauen, wo die Gerichte Sie immer wieder zum Handeln verurteilen müssen, Stichwort Stickoxid. In München lässt ein Gericht Beugehaft gegen Mitglieder dieser Staatsregierung prüfen, weil sie nicht in der Lage und willens sind, die Probleme wirklich anzupacken.

Sehen wir uns einmal die Münchner S-Bahn an. Die Zuständigkeit ist hier klar verteilt. Die S-Bahn heißt S-Bahn, weil Herr Stoiber, Herr Seehofer und jetzt Herr Söder für die ganze Misere dort verantwortlich sind. Die Münchner S-Bahn hat enorme Kapazitätsprobleme und ist in den Stoßzeiten rammelvoll. Sie wissen das seit Jahren. Die Münchner S-Bahn quält ihre Fahrgäste mit ständigen Ausfällen und Verspätungen. Eine Schnellbahn ist das nicht, eher eine Söder-Bahn. Der von Ihnen seit Jahren versprochene S-Bahn-Ausbau dümpelt vor sich hin. Kaum eine Maßnahme wurde umgesetzt, viele Maßnahmen befinden sich seit gefühlten Ewigkeiten in der Planung und werden nicht umgesetzt. Sorgen Sie endlich dafür, dass der Ausbau der Münchner S-Bahn funktioniert und dass die S-Bahn zuverlässig und fahrgastfreundlich wird.

Beschleunigen Sie Ihre Planungen. Ihre Ministerinnen und Minister sitzen hier doch am Drücker. Frau Aigner, ich würde von Ihnen gerne wissen, wann endlich die Planungen für den von Herrn Söder versprochenen S-Bahn-Ring beginnen. Vielleicht können Sie uns das heute sagen. Wann geht es los? Wir brauchen in München kurzfristige Maßnahmen wie den Einsatz von Langzügen, Investitionen in die Betriebszuverlässigkeit, härtere Strafzahlungen bei Ausfällen und Verspätungen und vor allem eine Be-



schleunigung der Ausbaumaßnahmen. Was wir gar nicht brauchen, sind ständig neue Maßnahmenpakete, Punktepläne und Sofortprogramme, die dann gar nicht oder nicht rechtzeitig umgesetzt werden.

Sie schieben die Schuld immer auf die Bahn, aber Sie tragen auf allen politischen Ebenen die Verantwortung, auf der Bundesebene und auf der Landesebene. Das ist ein Dauerversagen der CSU-Verkehrspolitik zulasten der Fahrgäste, zulasten der Umwelt und zulasten derer, die gesundheitlich unter Abgasen und Lärm leiden.

(Beifall bei der SPD)

Packen Sie endlich den Ausbau der S-Bahn in Nürnberg an! Unterstützen Sie Augsburg und Regensburg beim Ausbau einer Stadt-Umland-Bahn! Unterstützen Sie auch die anderen Städte und Gemeinden Bayerns beim Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Herr Dr. Bernhard, natürlich gehört auch der Einsatz für eine deutliche Erhöhung der Mittel für den Regionalverkehr dazu. Aber wer stellt den Bundesverkehrsminister? Wichtig ist aber auch eine echte Förderung bei der Fahrzeuganschaffung, und zwar nicht nur mit Lippenbekenntnissen und Verpflichtungsermächtigungen. Dies gilt auch für die Förderung von bezahlbaren Tickets und für den Einstieg in den kostenlosen öffentlichen Personennahverkehr, den unsere Spitzenkandidatin gerade skizziert hat.

Diese Themen sollten Sie jetzt in München, Nürnberg und Augsburg ernsthaft anpacken und nicht am Sankt-Nimmerleins-Tag. Dies wäre allemal besser als fragwürdige politische Ankündigungen vor der Wahl und besser als eine rückwärtsgewandte Lobbypolitik für das Auto, die Ihr überkommenes Markenzeichen ist. – Vielen Dank für die Aufmerksamkeit.

(Beifall bei der SPD)

**Präsidentin Barbara Stamm:** Vielen Dank. – Für die CSU-Fraktion hat jetzt Herr Kollege Dr. Martin Huber das Wort. Bitte schön, Herr Kollege.

**Dr. Martin Huber (CSU):** Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen! Ohne Zweifel ist saubere Luft eine unserer wichtigsten Lebensgrundlagen. Deswegen müssen wir die Luft in Stadt und Land reinhalten, damit die Menschen die besten Lebensbedingungen vorfinden. Dafür steht Bayern, und dafür steht die CSU.

Im Juli 2017 hat das Kabinett bereits ein umfassendes Maßnahmenpaket für saubere Luft in den Innenstädten auf den Weg gebracht. Wir wollen die Flottenwerte der Diesel-Pkw verbessern, alternative Antriebe fördern, die Ladeinfrastruktur für E-Mobilität weiter ausbauen, den ÖPNV voranbringen und Radwege ausbauen. Unsere Haltung dabei ist klar: Pauschale Fahrverbote für Dieselfahrzeuge in Großstädten lehnen wir ab, und dazu stehen wir; denn Dieselfahrverbote sind unsozial und familienfeindlich, und sie gefährden Handwerk und Mittelstand. Deshalb sage ich auch ganz klar an die Adresse von SPD und GRÜNEN: Wenn Sie gegen unsere Handwerksbetriebe Politik machen wollen, dann schreiben Sie das auch in die entsprechenden Anträge hinein.

(Horst Arnold (SPD): Was sagen Sie zum Urteil des Verwaltungsgerichtshofs?)

Wenn Sie den Bürgerinnen und Bürgern zuhören würden, würden Sie bei solchen Anträgen auch vorsichtiger agieren. In mein Büro kommen Handwerker zur Bürgersprechstunde, die verunsichert sind. Sie haben teilweise Existenzängste, weil sie nicht wissen, ob sie mit dem gerade gekauften Dieselfahrzeug, in das sie viel Geld investiert haben, noch fahren dürfen oder nicht.

(Florian von Brunn (SPD): Weil sie wissen, wer bei Ihnen der Verkehrsminister ist!)

Deshalb brauchen wir keine Verbote und keine weitere Verunsicherung der Menschen, sondern vernünftige und realitätsnahe Lösungen. Wir brauchen ein Mobilitätskonzept, das die Luftqualität auch an verkehrsreichen Straßen in den Innenstädten besser macht. Das ist unter anderem durch den verstärkten Einsatz neuester Dieseldieseltechnologie möglich. Zudem sollen auch die Diesel-Pkw nach Euro-5-Norm durch Software-Lö-

sungen ertüchtigt werden. Für mich ist dabei aber auch klar: Das kann nicht auf Kosten der Verbraucher und der Handwerker geschehen. Kaufanreize für modernste Dieselfahrzeuge und die Kostenneutralität für Kunden, die ein Software-Update durchführen lassen, haben dabei oberste Priorität.

Ich möchte auch die Anstrengungen im Bereich der Elektromobilität besonders hervorheben. Die staatliche Förderung des Aufbaus der Ladeinfrastruktur soll aufgestockt werden. Synthetische Kraftstoffe sollen weiterentwickelt werden. Mit den großen Städten in Bayern wurde über ein Förderprogramm zur Flottenumstellung städtischer Nutzfahrzeuge gesprochen. Eine gemeinsame Arbeitsgruppe der Staatsregierung und des Bayerischen Städtetages ist bereits eingerichtet, um Lösungen für rechtliche Instrumentarien für die Städte zu finden. Auch die E-Mobilität muss einen entscheidenden Schritt vorankommen.

Ein weiteres Ziel ist es, das Fahrrad verstärkt als Verkehrsmittel zu etablieren. Wir wollen deshalb den Anteil der Wege für Radfahrer an den Verkehrswegen auf 20 % steigern. Die Voraussetzung dafür ist ein bayernweites Radverkehrsnetz. Die Planung dieses Netzes ist Teil des Radverkehrsprogramms Bayern 2025, das bereits letztes Jahr im Ministerrat beschlossen wurde. Dafür investiert der Freistaat Bayern in den Jahren 2015 bis 2019 über 200 Millionen Euro. Besonders in den Ballungsräumen München und Nürnberg brauchen wir schnelle und effektive Radschnellverbindungen. Daneben gibt es auch eine verbesserte Förderung von Fahrradabstellanlagen an Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs. Die verschiedenen Verkehrsarten müssen Hand in Hand gehen.

Wenn wir über den Verkehr neu nachdenken wollen, müssen wir auch weiterhin Mobilität ermöglichen und nicht verbieten. Die Menschen werden trotz eines besseren ÖPNV und trotz des besten Radwegenetzes nicht voll auf den Individualverkehr verzichten wollen. Deswegen gehen wir mit Maß und Ziel voran und bringen die Maßnahmen, die wirken sollen, auf den Weg. Das ist der entscheidende Unterschied zu den GRÜNEN. Wir erlassen keine Verbote, sondern setzen Anreize, damit die Grenzwerte

für Stickstoffdioxid in unseren Städten eingehalten werden. Wir sind entschlossen, die Verbesserung der Luftqualität auch mit Landesmitteln kraftvoll zu unterstützen. Fahrverbote auf einigen Straßen führen zu Ausweichverkehr in echte Wohnstraßen. Das kann niemand wollen. Nehmen wir als Beispiel Hamburg. Dort wurde im Mai an zwei Straßen ein Fahrverbot für ältere Diesel-Pkw eingeführt mit dem Ergebnis, dass die Grenzwerte weiterhin überschritten werden und dass der Ausweichverkehr für leicht erhöhte Werte auf anderen Straßen sorgt.

(Beifall bei der CSU)

Hinzu kommt ein weiteres Paradoxon: Am Hamburger Hafen sind die Werte zehnmal so hoch wie an den am meisten belasteten Straßen in Deutschland.

(Beifall bei der CSU)

Wir setzen in Bayern auf Zukunftstechnologien. Wir setzen uns für das Forschungs- und Anwendungszentrum für innovative Kraftstoffe in Straubing ein.

(Beifall des Abgeordneten Hans Ritt (CSU))

Wir setzen uns für den Pakt zur Zukunft der Fahrzeugindustrie in Bayern ein, der im Juni mit der Wirtschaft geschlossen worden ist. Ziel ist es, dass Bayern auch in Zukunft Premiumstandort für die Technologie- und Innovationsführer im Fahrzeugbau bleibt. Wir müssen besonders die alternativen Antriebstechnologien voranbringen. Ich denke an die Forschung in Bayreuth oder an den Energie Campus Nürnberg. Mit allen diesen breit gefächerten Maßnahmen werden die Grenzwerte eingehalten.

Meine Damen, meine Herren, das Programm der GRÜNEN ist mit dem Titel "Umweltpolitik muss radikal sein" überschrieben. Wir brauchen nicht mehr Radikalität im Parlament, wir brauchen vernünftige und realitätsnahe Lösungen. Dafür steht die CSU, und dafür steht Bayern.

(Beifall bei der CSU)

**Präsidentin Barbara Stamm:** Vielen Dank. – Für die Staatsregierung hat Frau Staatsministerin Aigner ums Wort gebeten. Bitte schön, Frau Staatsministerin.

**Staatsministerin Ilse Aigner (Wohnen, Bau und Verkehr):** Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Als Erstes sei es mir gestattet, zwei Kollegen, die über Jahrzehnte auch in der Verkehrspolitik tätig waren und die heute die voraussichtlich letzte Rede in diesem Haus gehalten haben, für ihr Engagement zu danken. Sie haben sich für das Land insgesamt engagiert. Lieber Eberhard, lieber Otmar, stellvertretend für alle, die in diesen letzten zwei Sitzungswochen zum letzten Mal in diesem Haus sind: ein herzliches Dankeschön für euer Engagement!

(Allgemeiner Beifall)

Ich glaube schon, dass uns dieses Engagement insgesamt eint. Ich würde ungern einen Gegensatz zwischen Stadt und Land zulassen. Wir müssen beides berücksichtigen. Wir haben bestimmte und unterschiedliche Aufgaben. Der Kollege Huber hat gerade die Luftreinhaltung angesprochen. Diese ist schwerpunktmäßig in der Landeshauptstadt München voranzutreiben. In den anderen Städten ist die Schadstoffbelastung der Luft deutlich abnehmend. Deshalb ist ganz klar, wo die Schwerpunkte bei der Luftreinhaltung zu setzen sind, nämlich in den Städten, und dabei ganz besonders in München.

(Florian von Brunn (SPD): Nürnberg, Augsburg, Regensburg?)

Dieses Problem wollen wir gemeinsam lösen. Ich hoffe, dass wir es gemeinsam lösen wollen, weil wir eine Alternative zu Fahrverboten, die alle im ganzen Land treffen, bieten wollen. Das ist die Grundsatzfrage.

Wir müssen in den Schienenpersonennahverkehr und in den öffentlichen Personennahverkehr investieren. Als Beispiel nehme ich den Schienenpersonennahverkehr. Der Freistaat Bayern investiert jedes Jahr 1,25 Milliarden Euro in den Schienenpersonennahverkehr.

(Florian von Brunn (SPD): Und wie viel investieren Sie in den Straßenverkehr?)

– Das kann ich Ihnen sagen. In den Staatsstraßenbau investieren wir ungefähr 500 Millionen. Gut, dass Sie gefragt haben, Herr von Brunn.

(Florian von Brunn (SPD): Für die Staatsstraßen?)

– Ja, in die Staatsstraßen. Dafür ist der Freistaat Bayern zuständig. Der Freistaat Bayern ist für die Bestellung des Schienenpersonennahverkehrs und für die Staatsstraßen zuständig. Ein Vielfaches von dem, was wir für die Straßen ausgeben, investieren wir in den Schienenpersonennahverkehr. Das bedauern übrigens viele Kollegen aus allen Fraktionen, die dann bei mir anfragen, warum ihre Straße nicht sofort verbessert werden kann. Trotzdem geben wir ein Vielfaches für den Schienenpersonennahverkehr aus.

(Jürgen Mistol (GRÜNE): Wie viele Züge fahren denn?)

Wir investieren auch in den öffentlichen Personennahverkehr. Dabei möchte ich aber die Aufgabenverteilung klarstellen. Aufgabenträger sind diejenigen, die die Fahrleistungen in den Landkreisen bestellen. Dazu werden Verkehrsgutachten in Auftrag gegeben. Bei den Bestellungen gibt es aber sehr große Unterschiede. Die Spannweite geht von ganz wenig bis ganz viel. Bemerkenswert ist, dass mein Stimmkreis, der seit viereinhalb Jahren von einem GRÜNEN-Landrat regiert wird, an der letzten Stelle steht. Das muss man auch dazusagen.

(Beifall bei der CSU – Hans Herold (CSU): Hört, hört! Sehr interessant!)

Für die Landkreise, die ganz viel bestellen, haben wir die Förderung auch dank der Unterstützung durch meine Fraktion jetzt um 50 % aufgestockt. Diese Mittel verwenden wir, um einen Schritt weiter zu kommen und bessere Verbundstrukturen zu schaffen. Damit wollen wir Anreize für die Nutzer einer Verbundstruktur schaffen. Der nach der Fläche größte Verbund ist übrigens nicht der MVV, wie viele meinen, sondern der VGN, der Nürnberger Verkehrsverbund. Die Förderung dieser Verbünde zeigt Wir-

kung. Die Kommunen, die noch nicht dabei sind, haben bei uns schon angeklopft und wollen in die Verbände hineinkommen. Genau das ist das richtige Ziel. Wir wollen im gesamten Land Verbundstrukturen auf den Weg bringen. Deshalb ist die Prioritätensetzung für mich die wichtigste Aufgabe, wie auch Frau Kohlen festgestellt hat.

Man kann jetzt im Wahlkampf sagen: Wir wollen ein kostenloses Ticket. – Das kann man sagen. Aber ich sage Ihnen, dass wir das Geld besser investieren, um eine bessere Flächendeckung zu erreichen, und zwar im ganzen Land. Nicht die Frage des Ticketpreises ist entscheidend, sondern die Frage, ob die Strukturen überhaupt vorhanden sind. Deshalb ist für uns das Angebot ganz wesentlich, gerade in den ländlichen Räumen.

Herr Glauber, Sie sagen, alles würde nur nach München gehen. Die 100 Millionen, die wir im Nachtragshaushalt für den öffentlichen Personennahverkehr zusätzlich bekommen haben, gehen ganz überwiegend in die ländlichen Regionen, weil Tangentialbusverkehre in Gegenden, wo es keine Schienen gibt, in keiner Stadt liegen, sondern sie führen quer durch das Land. Es gibt sie in allen Landesteilen. Wir haben uns auf den Weg gemacht, diese Verkehre dort zu unterstützen.

Die Unterstützung von SmartBussen betrifft auch die ländlichen Regionen. Mit Verlaub: Die SmartBusse fahren nicht in den Städten, sondern in den ländlichen Regionen, genauso wie die Bürgerbusse.

Das gilt auch für die Busförderung. Frau Kohlen sagt, für die Busse wäre kein Cent ausgegeben worden. Liebe Frau Kohlen, da kann ich Sie einfach nur korrigieren. Das ist schlicht falsch. Wir haben in diesem Jahr allen Anträgen zur Umrüstung von Bussen auf Barrierefreiheit und Emissionsfreiheit, denen in diesem Jahr entsprochen werden kann, zugestimmt. Das betraf 1.000 Busse. Wenn das nicht ein mächtiges Programm zur Steigerung der Busförderung und zu einer besseren Förderung geringer Emissionen ist, dann weiß ich auch nicht mehr weiter. Ihre Behauptung dazu ist schlicht falsch.

(Beifall bei der CSU)

Der nächste Punkt betrifft die Aussage, wir hätten eine falsche Prioritätensetzung betrieben, indem wir in Flugtaxi investieren. Liebe Frau Kohnen, ich glaube, beides gehört zusammen. Wenn wir es versäumen, auf eine Zukunftstechnologie zu setzen, mit der zufälligerweise auch noch eine bayerische Firma arbeitet, müssten wir uns in vier, fünf Jahren vorwerfen lassen, dass wir die Entwicklung verschlafen haben. Sie wären die Ersten, die sagen: Die Arbeitsplätze sind nicht in Bayern entstanden.

(Beifall bei der CSU – Hans Herold (CSU): Genau so ist es!)

Ich kann Ihnen nur sagen – auch das betrifft wieder die ländlichen Räume –: Natürlich wird das nicht dazu dienen, dass jemand sozusagen mit der S-Bahn von einer Station zur anderen zum Arzt fährt. Aber es kann für die ländlichen Räume sogar eine der größten Chancen sein. Denken Sie daran, was geschieht, wenn das Konzept aufgeht. Nach den Berechnungen kann man für 20 Cent pro Kilometer fahren, wenn das Konzept einmal richtig läuft. Das gilt auch für Fahrten in entlegene Regionen, wo auch immer man hinfährt, nicht immer nur sternförmig auf die Städte zu, sondern quer durch die gesamten Regionen. Wenn diese Berechnungen stimmen, ist das für ein Flächenland wie Bayern eine der Zukunftschancen. Ich weiß nicht, warum man auf solche Zukunftsvisionen so herabschaut. Das ist jetzt noch nicht Realität; aber wir müssen beides tun, damit wir auch in Zukunft noch die Arbeitsplätze haben und die Steuern einnehmen, damit wir wieder in sämtliche Strukturen investieren können. Das ist der Kreislauf.

(Beifall bei der CSU)

Zum nächsten Punkt: Ja, Elektrifizierung ist für mich auch ein wichtiges Thema, keine Frage. Aber, liebe Frau Kohnen, ich bitte Sie, dass Sie vielleicht mit dem Bundesfinanzminister Scholz sprechen. Andi Scheuer hat einiges beantragt, gerade zum Bahnbau. Er hat sich erst vor Kurzem bei mir beklagt, auch zum barrierefreien Ausbau, und



gesagt, er hat inzwischen seinen Etat vom Bundesfinanzminister zusammengestrichen bekommen.

(Hans Herold (CSU): Aha! Sehr interessant!)

Vielleicht können Sie bei diesem Thema auch einmal helfen. Das wäre durchaus sinnvoll. Für die Barrierefreiheit ist nämlich der Bund zuständig.

(Beifall bei der CSU)

Ebenso ist der Bund für die Elektrifizierung zuständig. Das wissen Sie auch. Trotzdem werden wir hier nicht stehen bleiben. Trotzdem haben wir unter meinem Vorgänger – lieber Joachim Herrmann – die Strategie BESS auf den Weg gebracht. Wo können wir zum Beispiel neue Modellprojekte auf den Weg bringen? – Morgen bin ich bei der InnoTrans, um mir alle Möglichkeiten von Wasserstoff-Hybrid bis Akku-Hybrid anzuschauen. Das könnte vielleicht gerade für die ländlichen Regionen durchaus eine Option sein, um schneller zur Elektrifizierung zu kommen; denn zu der Frage der Kosten kommt hinzu, dass man natürlich erst einmal bauen muss. Deswegen sollten wir hier beides tun und nichts unversucht lassen.

Last but not least komme ich zu dem viel zitierten 365-Euro-Ticket. Ich sage einen herzlichen Dank dem Ministerpräsidenten, dass er jetzt in dieser Richtung vorangehen will.

(Florian von Brunn (SPD): Aha! Warum haben Sie es dann im Januar abgelehnt?)

Wir werden gemeinsam mit Oberbürgermeister Reiter und den acht betroffenen Verbundlandkreisen auch über das weitere Vorgehen beraten. Das wird wahrscheinlich nicht so schnell, nicht von heute auf morgen, gehen, aber wir sind durchaus dazu bereit. Ich glaube auch, das ist im Sinne der Luftreinhaltung ein deutliches Zeichen, wie wir vorankommen können. Meine Damen und Herren, das werden wir auf den Weg bringen.

Wir werden auch die Entwicklung der Infrastruktur weiter auf den Weg bringen. Otmar Bernhard hat zu Recht darauf hingewiesen, wie viel mit dem 28-Maßnahmen-Paket investiert wird, die wir gemeinsam mit der Bahn in Bayern realisieren. Da ist einiges auf der Schiene, im wahrsten Sinne des Wortes.

Immer wieder wird von den GRÜNEN die zweite Stammstrecke infrage gestellt. Ich kann Ihnen nur sagen: Wenn man eine Kapazitätsausweitung der S-Bahn will – Herr von Brunn, da haben Sie vollkommen recht –, wird das nur mit einer zusätzlichen Stammstrecke gehen, gerne auch mit weiteren Nordringen. Wir werden dazu eine Studie in Auftrag geben. Dazu haben wir schon eine europaweite Ausschreibung gemacht. Wir werden alles brauchen; denn mit einer Infrastruktur von 1972 werden wir das auf Dauer nicht bewerkstelligen können.

Ich glaube, wir müssen weiter investieren. Ich habe meinen Beitrag dazu geleistet, im Nachtragshaushalt einen Anschub zu geben. Auch mein Vorgänger Joachim Herrmann hat hier einiges auf den Weg gebracht. Gemeinsam mit dem Bund – nur so geht es letztendlich – werden wir ein Gesamtkonzept für einen ausgeglichenen Schienenpersonennahverkehr, aber auch für den öffentlichen Personennahverkehr auf den Weg bringen. Ich bedanke mich herzlich, wenn Sie mich dabei auch in der Zukunft unterstützen werden.

(Beifall bei der CSU)

**Präsidentin Barbara Stamm:** Vielen Dank, Frau Staatsministerin. – Verehrte Kolleginnen und Kollegen, damit ist die Aktuelle Stunde beendet.