

Vorgangsmappe für die Drucksache 17/20951

"Gesetzentwurf zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern"

Vorgangsverlauf:

1. Initiativdrucksache 17/20951 vom 22.02.2018
2. Plenarprotokoll Nr. 128 vom 22.03.2018
3. Beschlussempfehlung mit Bericht 17/23052 des WI vom 28.06.2018
4. Beschluss des Plenums 17/23428 vom 11.07.2018
5. Plenarprotokoll Nr. 137 vom 11.07.2018



Gesetzentwurf

der Abgeordneten **Katharina Schulze, Ludwig Hartmann, Markus Ganserer, Thomas Gehring, Ulrike Gote, Jürgen Mistol, Gisela Sengl, Dr. Christian Magerl, Thomas Mütze, Rosi Steinberger, Martin Stümpfig** und **Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**

zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern

A) Problem

Was andernorts einen attraktiven und fahrgärtfreundlichen ÖPNV ausmacht, gibt es in Bayern nur ansatzweise. Viele Aufgabenträger vernachlässigen den ÖPNV und stellen keine Nahverkehrspläne auf. Flächendeckende Verbünde gibt es ebenso wenig wie einen einheitlichen Landestarif. Im Freistaat gibt es fast keine Streckenaktivierungen. Abseits der Schiene ist der ÖPNV weniger attraktiv. Die Zurverfügungstellung von Soll- und Echtzeitfahrplaninformationen für die Fahrgärtinformation ist nicht geregelt. Fahrgärtbeiräte sind freiwillig.

B) Lösung

Die Aufstellung von Nahverkehrsplänen wird zur Pflicht. Der ÖPNV wird in Verkehrsverbünden erbracht. Seilbahnen und Personenfähren gelten unter Voraussetzungen als ÖPNV. Streckenaktivierungen werden vom Freistaat gefördert. Alternative Bedienformen werden berücksichtigt. Die besondere Verkehrsnaclfrage des Tourismus wird berücksichtigt. Schnelle Regiobusse sollen neue Verbindungen schaffen, wo Schienen fehlen. Die Verkehrsunternehmen stellen Soll- und Echtzeitfahrplaninformationen für die Fahrgärtinformation zur Verfügung. Fahrgärtbeiräte beraten die Aufgabenträger. Daneben gibt es Regelungen zur Barrierefreiheit und zum Landestarif.

C) Alternativen

Beibehaltung der bisherigen unbefriedigenden Rechtslage.

D) Kosten

1. Kosten für den Staat

Dem Staat entstehen keine Kosten.

2. Kosten für die Kommunen

Den Kommunen können gegebenenfalls zusätzliche Kosten beispielsweise für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen entstehen. Die Erstellung und Fortschreibung von Nahverkehrsplänen wird im Rahmen der ÖPNV-Zuweisungen aber gefördert.

3. Kosten für die Wirtschaft und Bürger

Wirtschaft und Bürgern entstehen keine neuen Kosten.

Gesetzentwurf

zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern

§ 1

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 30. Juli 1996 (GVBl. S. 336, BayRS 922-1-I), das zuletzt durch § 1 Nr. 428 der Verordnung vom 22. Juli 2014 (GVBl. S. 286) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Art. 1 wird wie folgt geändert:

- In Abs. 1 Satz 1 werden nach dem Wort „Linienverkehr“ die Wörter „sowie in alternativen Bedienformen“ eingefügt.
- Es wird folgender Abs. 4 angefügt:

„(4) ¹Dieses Gesetz gilt für Seilbahnen und Personenfähren, sofern diese ausschließlich dem ÖPNV dienen und ein Verbundtarif zur Anwendung kommt. ²Die Feststellung erfolgt durch das für das Verkehrswesen zuständige Staatsministerium auf Antrag des Unternehmers nach Anhörung des zuständigen Aufgabenträgers.“

2. Art. 2 wird wie folgt geändert:

- Abs. 2 wird wie folgt geändert:
 - Der bisherige Wortlaut wird Satz 1.
 - Es wird folgender Satz 2 angefügt:

„²Die besondere Verkehrsnachfrage des Tourismus ist zu berücksichtigen.“

b) Abs. 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) ¹Der Eisenbahn- und sonstige Schienenverkehr soll als Grundangebot des öffentlichen Personennahverkehrs ausgestaltet und das übrige Angebot darauf ausgerichtet werden. ²In den verkehrsfern gelegenen Räumen des Staatsgebiets soll der Eisenbahnverkehr den Anschluss an die verkehrlichen Hauptachsen ermöglichen. ³Parallelverkehr durch straßengebundene Nahverkehrsangebote soll weitestgehend vermieden werden. ⁴Das Verkehrsangebot auf dem Eisenbahnnetz kann durch landesbedeutsame Verkehrslinien anderer Verkehrsträger des öffentlichen Personennahverkehrs ergänzt werden. ⁵In den großen Verdichtungsräumen soll das verkehrliche Grundangebot durch S- oder U-Bahnen oder Stadtbahnen gebildet werden.“

3. Art. 4 wird wie folgt geändert:

a) Abs. 1 wird folgender Satz 3 angefügt:

„³Bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV sollen bei geringer Nachfrage die Möglichkeiten alternativer Bedienungsformen wie Rufbusse, Sammel- und Linientaxen, Bürgerbusse und Fahrgemeinschaften, unabhängig davon, ob sie Linienverkehr darstellen, genutzt werden.“

b) Abs. 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) ¹Die Fahrzeuge, die baulichen Anlagen und die Fahrgastinformationssysteme sollen bei Neuinvestitionen dem Stand der Technik und den Belangen des Umweltschutzes sowie den Anforderungen an Sicherheit und Barrierefreiheit entsprechen. ²Im Übrigen sind die anerkannten Regeln der Technik zu verwenden. ³Die Belange insbesondere von Personen, die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkt sind, sind zu berücksichtigen. ⁴Bestehende Fahrzeuge, bauliche Anlagen und Fahrgastinformationssysteme sind im Rahmen des technisch und wirtschaftlich Möglichen und der verfügbaren Stellen und Mittel umzurüsten. ⁵Bei der personellen und technischen Betriebsgestaltung ist dem Sicherheitsbedürfnis der Fahrgäste angemessen Rechnung zu tragen.“

c) Es wird folgender Abs. 6 angefügt:

„(6) Die Betreiber des öffentlichen Personennahverkehrs sollen den Aufgabenträgern Soll- und Echtzeitfahrplaninformationen nach den anerkannten Regeln der Technik zum Zwecke der zeitgemäßen Fahrgastinformation, des Anschlussmanagements und zur Unterstützung der Verkehrsplanung zur Verfügung zu stellen.“

4. Art. 5 Abs. 3 wird folgender Satz 3 angefügt:

„³Darüber hinaus sind Tarife anzustreben, die landesweit gelten.“

5. Art. 7 wird wie folgt gefasst:

„Art. 7
Verkehrskooperationen im
allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr

¹Der öffentliche Personennahverkehr im Anwendungsbereich von Art. 1 soll im Rahmen von Verkehrsverbünden erbracht werden. ²Die Betreiber des öffentlichen Personennahverkehrs sollen gemeinsame Verbundtarife anwenden. ³Verbundtarife, Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen sind so zu gestalten, dass innerhalb

eines Verkehrsverbunds mit einem Fahrschein alle öffentlichen Nahverkehrsmittel unternehmensübergreifend nutzbar sind.⁴ Die Tarifstrukturen sollen überschaubar und allgemein verständlich sein.⁵ An den Grenzen der Verkehrsverbünde sollen gemeinsame Tarifangebote mit benachbarten Räumen geschaffen werden.“

6. Art. 8 wird folgender Abs. 4 wie folgt angefügt:

„(4) ¹Die Aufgabenträger des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs lassen sich bei der Wahrnehmung der Aufgabe zur Wahrung der Fahrgastinteressen von einem ehrenamtlichen Fahrgastbeirat unterstützen. ²Der Fahrgastbeirat vertritt die Interessen der ÖPNV-Nutzerinnen und -Nutzer. ³Er ist ein beratendes Gremium und stellt das Bindeglied zwischen den Fahrgästen und dem Aufgabenträger dar.“

7. Art. 12 wird wie folgt gefasst:

„Art. 12
Durchführung der Aufgabe

¹Die Aufgabenträger des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs stellen, soweit es Landkreise und kreisfreie Gemeinden betrifft, für ihr Gebiet Pläne über die Ordnung der Nahverkehrsbeziehungen und den Bedarf an Nahverkehrsleistungen (Nahverkehrsplan) auf. ²Die Aufgabenträger können Pläne über den Bedarf an Nahverkehrsinvestitionen (ÖPNV-Investitionsplan) einschließlich der Kosten aufstellen.“

8. Art. 13 wird wie folgt geändert:

a) Abs. 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) ¹Der Nahverkehrsplan enthält Ziele und Konzeption des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs und muss mit den anerkannten Grundsätzen der Nahverkehrsplanung, den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung, der Städtebauplanung, den Belangen des Umweltschutzes sowie mit den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit übereinstimmen. ²Soweit erforderlich ist die Planung mit anderen Plansträgern sowie anderen Aufgabenträgern des ÖPNV abzustimmen. ³Der Nahverkehrsplan ist spätestens alle fünf Jahre zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben.“

b) Abs. 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Im Nahverkehrsplan sind insbesondere

1. die siedlungsstrukturelle und demografische Entwicklung und die sich daraus ergebenden Potenziale für den ÖPNV einschließlich möglicher flexibler Bedienformen und Bürgerbusangebote zu berücksichtigen,
2. entsprechend § 8 Abs. 3 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu

berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen, wobei Ausnahmen konkret benannt und begründet werden müssen,

3. eine Bestandsaufnahme, Analyse und Prognose des Gesamtverkehrs einschließlich der Verkehrsinfrastruktur darzustellen und zu bewerten,
4. das Strecken- und Liniennetz sowie Vorgaben zur integrierten Steuerung der Verkehrsentwicklung, insbesondere zu Bedienungs- und Verbindungsstandards sowie zur Beförderungs- und Erschließungsqualität darzustellen,
5. Anforderungen an Fahrzeuge und die sonstige Infrastruktur festzulegen,
6. die Schnittstellen zum regionalen Verkehr und zu anderen Verkehrsträgern darzustellen und
7. Kriterien und Mindestanforderungen an die Informations- und Kommunikationstechnologie (Echtzeitinformationen und Anschlussmanagement) zu definieren.“

9. Art. 15 wird folgender Abs. 3 angefügt:

„(3) ¹Der Freistaat lässt sich bei der Wahrnehmung der Aufgabe zur Wahrung der Fahrgastinteressen von einem ehrenamtlichen Fahrgastbeirat unterstützen. ²Der Fahrgastbeirat vertritt die Interessen der SPNV-Nutzerinnen und -Nutzer. ³Er ist ein beratendes Gremium und stellt das Bindeglied zwischen den Fahrgästen und dem Freistaat als Aufgabenträger für den SPNV dar.“

10. Art. 29 Abs. 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) ¹Die nach dem Regionalisierungsgesetz auf den Freistaat entfallenden Mittel sind vorrangig für den Schienenpersonennahverkehr zu verwenden. ²Die für den Schienenpersonennahverkehr zur Verfügung stehenden Mittel werden insbesondere zur Erhaltung des Schienennetzes und des Leistungsangebots sowie zum Bau neuer und zur Reaktivierung stillgelegter Schienenstrecken eingesetzt. ³Der Freistaat Bayern trägt die Kostendeckungsfehlbeträge für gemein-wirtschaftliche Verkehrsleistungen des Schienenpersonennahverkehrs in Bayern gemäß § 4 RegG, soweit die Verkehrsleistungen gemäß Art. 16 Abs. 3 durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft vertraglich vereinbart oder durch das Staatsministerium auferlegt worden sind, aus dem nach dem Regionalisierungsgesetz zur Verfügung gestellten Mittelkontingent. ⁴Das Nächste regelt der Schienennahverkehrsplan (Art. 17).“

§ 2

Dieses Gesetz tritt am in Kraft.

Begründung:**Zu den einzelnen Bestimmungen:****Zu § 1****Zu Nr. 1**

Alternative Bedienformen im ÖPNV, die infolge des demografischen Wandels und zur Umsetzung des Aktionsplans zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention in Bayern verstärkt an Bedeutung gewinnen, zählen ebenfalls zum öffentlichen Personennahverkehr (z. B. Rufbus, Anruf-Sammeltaxi, Anruf-Linien-Taxi, Richtungsbandbetrieb als Mischform aus fixer und bedarfsgesteuerter Bedienung, Mobilitäts- und Mitfahrzentralen, Kommunikationsdienste mit neuen Medien oder Bürgerbusse mit bürgerschaftlichem Engagement).

Der Geltungsbereich des BayÖPNVG wird unter engen Voraussetzungen auch auf Seilbahnen und Fähren erweitert.

Zu Nr. 2

Wegen der großen Bedeutung des Tourismus für Bayern soll dieser Aspekt ebenfalls Berücksichtigung bei den Zielen des BayÖPNVG finden.

Der Personennahverkehr auf der Schiene als Grundangebot des ÖPNV soll Vorrang vor dem straßengebundenen ÖPNV haben. Dies gilt insbesondere bei Liniengenehmigungsanträgen, wenn die öffentlichen Verkehrsinteressen beeinträchtigt werden, insbesondere wenn der beantragte Verkehr ohne eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsbedienung Verkehrs-aufgaben wahrnehmen soll, für die bereits eine ausreichende Bedienung auf der Schiene besteht oder vorgesehen ist. Deshalb sind Parallelverkehre zu vermeiden.

Landesbedeutsame Buslinien haben die Aufgabe, Mobilitätslücken in der Fläche zu schließen, wo keine Schieneninfrastruktur existiert. Sie sind insbesondere für Verkehrskorridore zwischen Mittelpunkten mit gewerblicher, touristischer oder bedeutender Infrastruktur ohne SPNV bedeutsam. Daher soll das Verkehrsangebot auf dem Eisenbahnnetz durch landesbedeutsame Verkehrslinien anderer Verkehrsträger des öffentlichen Personennahverkehrs ergänzt werden können.

Zu Nr. 3

Die Auswirkungen der Demografie auf die Kostenstrukturen der ÖPNV-Unternehmen bedingen im Busverkehr in den ländlichen Gebieten vielfach die Umstellung von der Linienbedienung nach festem Fahrplan hin zur bedarfsgesteuerten Bedienung. Daher soll auch ein Mobilitätsangebot als Mix aus konventionellen und alternativen Bedienungsformen, unabhängig davon, ob diese einen Linienverkehr darstellen, wie z. B. Rufbus, Anruf-Sammeltaxi, Anruf-Linien-Taxi, Richtungsbandbetrieb als Mischform aus fixer und bedarfsgesteuerter Bedienung, Mobilitäts- und Mitfahrzentralen, Kommunikationsdienste mit neuen Me-

dien, Fahrgemeinschaften oder Bürgerbusse mit bürgerschaftlichem Engagement bei Planung und Ausgestaltung des ÖPNV berücksichtigt werden.

Der ÖPNV soll insbesondere barrierefrei ausgestaltet sein.

Es soll sichergestellt werden, dass alle in Bayern tätigen Verkehrsunternehmen Fahrplanauskunftssysteme der Aufgabenträger mit den erforderlichen Daten versorgen und diese Daten für die weitere Verkehrsplanung zur Verfügung stehen.

Zu Nr. 4

Landesweit gültige Tarife erleichtern den Zugang zum ÖPNV. Sie ermöglichen u. a. durchgehende Fahrausweise. Solche Tarife sind auch in Bayern anzustreben.

Zu Nr. 5

Mit der Regelung soll eine flächendeckende Einführung von Verkehrsverbünden in Bayern erreicht werden.

Zu Nr. 6

Die Regelung hat zum Ziel, Fahrgastbeiräte bei den ÖPNV-Aufgabenträgern zu installieren.

Zu Nr. 7

Damit wird die Aufstellung von Nahverkehrsplänen zur Pflicht, da die Nahverkehrspläne u. a. im Vergabeverfahren eine höhere Relevanz erhalten haben. So sind nach dem in § 13 PBefG neu eingefügten Abs. 2b bei der Auswahl des Unternehmers, der die beste Verkehrsleistung erbringt, insbesondere die Festlegungen eines Nahverkehrsplans zu berücksichtigen. Da die Vorhaltung der Verkehrsinfrastruktur eine kommunale und unternehmerische Aufgabe ist, können die Aufgabenträger nur bedingt ÖPNV-Investitionspläne erstellen; daher bleibt dies eine „Kann“-Regelung.

Zu Nr. 8

Es wird eine konkrete Frist von fünf Jahren zur Überprüfung von Nahverkehrsplänen eingeführt.

Die in Art. 2 „Ziele“ und Art. 4 „Allgemeine Anforderungen“ festgelegten Vorgaben werden inhaltlich umgesetzt.

Zu Nr. 9

Die Regelung hat zum Ziel, einen Fahrgastbeirat beim SPNV-Aufgabenträger zu installieren.

Zu Nr. 10

Art. 29 Abs. 1 wird ergänzt um eine Zweckbindung für die Regionalisierungsmittel.

Zu § 2

§ 2 regelt das Inkrafttreten.

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-

kehrsplan, 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 bedarfsoorientierte Bedienformen. Dazu zählen beispielsweise der Rufbus, das Anrufsammlertaxi 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 unversorgt mit leistungsfähigen Verkehrsverbünden. 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 kompletieren, 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 Auskunftsmedien 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 Reinholt 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 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 Verkehrsverbünden 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 Verkehrsverbünde und ÖPNV-Aufgabenträger in Bayern übertragen. Die Aufgabenträger, die Kommunen, können im Rahmen der Vergabe von Verkehrsleistungen Vorgaben machen, wie etwa die Übernahme des Erlössrisikos 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 Gesamtthematik 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 Aus- sprache ist geschlossen. Ich schlage vor, den Gesetzentwurf dem Ausschuss für Wirt- schaft und Medien, Infrastruktur, Bau und Verkehr, Energie und Technologie als feder- führendem Ausschuss zu überweisen. Besteht damit Einverständnis? – Das ist der Fall. Dann ist das so beschlossen.



Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Wirtschaft und Medien, Infrastruktur, Bau und Verkehr, Energie und Technologie

**Gesetzentwurf der Abgeordneten Katharina Schulze,
Ludwig Hartmann, Markus Ganserer u.a. und
Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**
Drs. 17/20951

zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern

I. Beschlussempfehlung:

Ablehnung

Berichterstatter: **Markus Ganserer**
Mitberichterstatter: **Eberhard Rotter**

II. Bericht:

1. Der Gesetzentwurf wurde dem Ausschuss für Wirtschaft und Medien, Infrastruktur, Bau und Verkehr, Energie und Technologie federführend zugewiesen. Der Ausschuss für Verfassung, Recht und Parlamentsfragen hat den Gesetzentwurf endberaten.
2. Der federführende Ausschuss hat den Gesetzentwurf in seiner 83. Sitzung am 17. Mai 2018 beraten und mit folgendem Stimmergebnis:
CSU: Ablehnung
SPD: Zustimmung
FREIE WÄHLER: Enthaltung
B90/GRÜ: Zustimmung
Ablehnung empfohlen.
3. Der Ausschuss für Verfassung, Recht und Parlamentsfragen hat den Gesetzentwurf in seiner 95. Sitzung am 28. Juni 2018 endberaten und mit folgendem Stimmergebnis:
CSU: Ablehnung
SPD: Zustimmung
FREIE WÄHLER: Enthaltung
B90/GRÜ: Zustimmung
Ablehnung empfohlen.

Erwin Huber
Vorsitzender



Beschluss des Bayerischen Landtags

Der Landtag hat in seiner heutigen öffentlichen Sitzung beraten und beschlossen:

Gesetzentwurf der Abgeordneten **Katharina Schulze, Ludwig Hartmann, Markus Ganserer, Thomas Gehring, Ulrike Gote, Jürgen Mistol, Gisela Sengl, Dr. Christian Magerl, Thomas Mütze, Rosi Steinberger, Martin Stümpfig** und **Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**

Drs. 17/20951, 17/23052

zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern

Ablehnung

Die Präsidentin

I.V.

Reinhold Bocklet

I. Vizepräsident

Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Präsidentin Barbara Stamm

Präsidentin Barbara Stamm: Ich rufe **Tagesordnungspunkt 32** 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)

- Zweite Lesung -

Die Fraktionen haben sich auch hier darauf verständigt, auf die Aussprache zu verzichten. Wir kommen damit zur Abstimmung. Der Abstimmung liegt der Initiativgesetzentwurf der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Drucksache 17/20951 zugrunde. Der federführende Ausschuss für Wirtschaft und Medien, Infrastruktur, Bau und Verkehr, Energie und Technologie empfiehlt die Ablehnung des Gesetzentwurfs. Wer dagegen dem Gesetzentwurf zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. – Das sind die Fraktionen der SPD und des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN. Gegenstimmen bitte ich anzugeben. – Das sind die Fraktion der CSU und Herr Kollege Muthmann (fraktionslos). Stimmenthaltungen? – Das sind die Fraktion der FREIEN WÄHLER und Herr Kollege Felbinger (fraktionslos). Damit ist auch dieser Gesetzentwurf abgelehnt.