

Stand: 06.06.2026 16:39:42

Vorgangsmappe für die Drucksache 17/11061

"Klimaschutz und Mobilität in Bayern VIII - Tempolimit"

---

Vorgangsverlauf:

1. Initiativdrucksache 17/11061 vom 19.04.2016
2. Beschlussempfehlung mit Bericht 17/12291 des WI vom 30.06.2016
3. Beschluss des Plenums 17/12510 vom 12.07.2016
4. Plenarprotokoll Nr. 79 vom 12.07.2016



## Antrag

der Abgeordneten **Margarete Bause, Ludwig Hartmann, Markus Ganserer, Thomas Gehring, Ulrike Gote, Katharina Schulze, Gisela Sengl** und **Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**

### **Klimaschutz und Mobilität in Bayern VIII Tempolimit**

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, eine Bundesratsinitiative zu starten mit dem Ziel, die Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen auf 120 km/h und auf sonstigen außerörtlichen Straßen auf 80 km/h zu begrenzen.

#### **Begründung:**

Der Kraftstoffverbrauch von Fahrzeugen nimmt im hohen Geschwindigkeitsbereich überproportional zu, da im Wesentlichen der Rollwiderstand – linear ansteigend – und der Luftwiderstand – exponentiell steigend – zu überwinden sind. Die Wirkungen von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf den Kraftstoffverbrauch und die CO<sub>2</sub>-Emissionen sind daraus klar ableitbar und vor allem auf Autobahnen und Landstraßen relevant. Über diese primäre, sofort erzielbare Wirkung hinaus, bergen dauerhafte Beschränkungen erhebliches zusätzliches Sparpotenzial: Da die hohen Endgeschwindigkeiten heutiger Fahrzeuge dann nicht mehr ausgefahren werden können, kann ein Tempolimit langfristig zu Veränderungen der Flotte – hin zu Fahrzeugen mit geringerer Nennleistung – beitragen. Das Umweltbundesamt beziffert die CO<sub>2</sub>-Minderungspotenziale gegenüber dem Trend durch die Einführung eines Tempolimits von 120 km/h auf Bundesautobahnen für 2020 und 2030 mit rund 3 Mio. t CO<sub>2</sub>.



## **Beschlussempfehlung und Bericht**

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

**Antrag der Abgeordneten Margarete Bause, Ludwig Hartmann, Markus Ganserer u.a. und Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)  
Drs. 17/11061**

**Klimaschutz und Mobilität in Bayern VIII - Tempolimit**

### **I. Beschlussempfehlung:**

Ablehnung

Berichterstatter: **Markus Ganserer**  
Mitberichterstatter: **Jürgen Baumgärtner**

### **II. Bericht:**

1. Der Antrag wurde dem Ausschuss für Wirtschaft und Medien, Infrastruktur, Bau und Verkehr, Energie und Technologie federführend zugewiesen. Der Ausschuss für Umwelt und Verbraucherschutz hat den Antrag mitberaten.
2. Der federführende Ausschuss hat den Antrag in seiner 49. Sitzung am 2. Juni 2016 beraten und mit folgendem Stimmresultat:
  - CSU: Ablehnung
  - SPD: Ablehnung
  - FREIE WÄHLER: Ablehnung
  - B90/GRÜ: ZustimmungAblehnung empfohlen.
3. Der Ausschuss für Umwelt und Verbraucherschutz hat den Antrag in seiner 54. Sitzung am 30. Juni 2016 mitberaten und mit folgendem Stimmresultat:
  - CSU: Ablehnung
  - SPD: Ablehnung
  - FREIE WÄHLER: Ablehnung
  - B90/GRÜ: ZustimmungAblehnung empfohlen.

**Erwin Huber**  
Vorsitzender



## Beschluss

### des Bayerischen Landtags

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

**Antrag** der Abgeordneten **Margarete Bause, Ludwig Hartmann, Markus Ganserer, Thomas Gehring, Ulrike Gote, Katharina Schulze, Gisela Sengl** und **Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**

Drs. 17/11061, 17/12291

### **Klimaschutz und Mobilität in Bayern VIII Tempolimit**

Ablehnung

Die Präsidentin

I.V.

**Reinhold Bocklet**

I. Vizepräsident

## Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Zweite Vizepräsidentin Inge Aures

Abg. Markus Ganserer

Abg. Klaus Holetschek

Präsidentin Barbara Stamm

Abg. Bernhard Roos

Abg. Alexander Muthmann

Abg. Wolfgang Fackler

Abg. Florian von Brunn

Staatsminister Joachim Herrmann

**Zweite Vizepräsidentin Inge Aures:** Liebe Kolleginnen und Kollegen, nun rufe ich zur gemeinsamen Beratung die **Tagesordnungspunkte 6 bis 15** auf:

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

**Klimaschutz und Mobilität in Bayern I - Marktorientierte Instrumente im Flugverkehr einführen (Drs. 17/11054)**

und

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

**Klimaschutz und Mobilität in Bayern II - Realitätsnahe Verbrauchsmessung bei Lastkraftwagen und Bussen (Drs. 17/11055)**

und

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

**Klimaschutz und Mobilität in Bayern III - Bürgerbusse im Rahmen vorhandener Haushaltsmittel offensiv fördern (Drs. 17/11056)**

und

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

**Klimaschutz und Mobilität in Bayern IV - Aktionsplan zur Förderung Nahmobilität aufstellen (Drs. 17/11057)**

und

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

**Klimaschutz und Mobilität in Bayern V - Beraternetzwerk für Mobilitätsmanagement aufbauen, Erstberatungen von Betrieben, Schulen und**

**anderen Einrichtungen im Rahmen vorhandener Haushaltsmittel fördern**

**(Drs. 17/11058)**

und

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

**Klimaschutz und Mobilität in Bayern VI - Reisekostenrecht überarbeiten**

**(Drs. 17/11059)**

und

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

**Klimaschutz und Mobilität in Bayern VII - Ökologischere Neuausrichtung der  
steuerlichen Förderung von Dienstwagen (Drs. 17/11060)**

und

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

**Klimaschutz und Mobilität in Bayern VIII - Tempolimit (Drs. 17/11061)**

und

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

**Klimaschutz und Mobilität in Bayern IX - Car Sharing in Bayern vorantreiben  
(Drs. 17/11062)**

und

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

## **Klimaschutz und Mobilität in Bayern X - Umweltfreundliche Mobilität belohnen**

**(Drs. 17/11063)**

Ich eröffne die gemeinsame Aussprache. Wir haben 36 Minuten Redezeit vereinbart. Erster Redner ist der Kollege Ganserer.

**Markus Ganserer (GRÜNE):** Sehr geehrte Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Natürlich lassen sich die extremen Niederschlagsereignisse der letzten Wochen nur schwer in einen kausalen Zusammenhang mit der Klimaveränderung bringen. Es wäre aber auch naiv, sie als einfache Wetterkapriolen abzutun. Die Klimakrise ist ja bereits Realität. Das bestätigen uns die Klimaforscher. Die Extremereignisse nehmen zu und verursachen immer größere volkswirtschaftliche Schäden.

Die Klimakrise findet auch in Bayern statt. Das haben die fränkischen Landwirte beim letzten Jahrhundertdürresommer im vergangenen Jahr am eigenen Leib zu spüren bekommen, wobei "Jahrhundertsommer" schon gar nicht mehr richtig ist. Die letzte Jahrhunderthitzewelle gab es im Jahr 2003; das ist gerade einmal 13 Jahre her. Mittlerweile erwarten uns, so sagen die Klimaexperten, solche Extremereignisse, statistisch gesehen, alle 25 Jahre. Der bayerische Landwirtschaftsminister hat die Schäden letztes Jahr im Herbst hochrechnen lassen. Bei den bayerischen Waldbesitzern sind volkswirtschaftliche Schäden allein durch die Zuwachseinbußen, die die Bäume verzeichnet haben, von mindestens 500 Millionen Euro aufgelaufen.

Die Frage ist jetzt: Was machen wir? Was macht die Bayerische Staatsregierung dagegen? Oder die Frage ist, wie der ehemalige Weltbank-Chefökonom Sir Nicholas Stern formuliert hat, ob wir das russische Roulette in Zukunft mit einer oder zwei Kugeln spielen wollen.

Mobilität ist ein Grundbedürfnis von uns Menschen. Aber die Art und Weise, wie wir heute Mobilität bewerkstelligen, nämlich im Wesentlichen auf das Auto zentriert, verursacht einen Haufen Probleme.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Der Verkehr verursacht Lärm und Abgase und trägt in erheblichem Maße zum Ausstoß von klimaschädlichen Gasen bei. Um die Ziele des Klimaschutzübereinkommens von Paris zu erreichen, müssen wir in Deutschland bis zur Mitte des Jahrhunderts – da bleiben uns noch weniger als 35 Jahre Zeit – unsere CO<sub>2</sub>-Emissionen um 80 bis 95 % reduzieren. Die Klimaschutzziele werden wir aber nur erreichen, wenn wir neben der Energiewende gleichzeitig eine Verkehrswende einleiten. In Bayern trägt der Verkehr nämlich mittlerweile 40 % zu den energiebedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen bei.

Wir haben ein ganzes Antragspaket vorgelegt, mit dem wir Möglichkeiten aufzeigen, wie wir in Bayern zum Klimaschutz im Bereich der Mobilität beitragen können. Natürlich ist eine ganze Reihe der Maßnahmen ordnungspolitischer Natur und erfordert Entscheidungen in Berlin oder sogar in Brüssel. Aber wir erwarten, dass der bayerische Löwe bei diesen Themen genauso laut brüllt wie bei anderen Themen, zum Beispiel bei der Abschaffung der Subventionen für den Flugverkehr.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Der Flugverkehr ist die schädlichste Art und Weise, sich fortzubewegen. In Bayern haben sich die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Flugverkehrs seit den Neunzigerjahren sogar verdreifacht. Mittlerweile trägt der Flugverkehr zu 14 % der verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen in Bayern bei. Deswegen fordern wir, dass sich die Staatsregierung dafür einsetzt, die klimaschädlichen Subventionen im Flugverkehr zu reduzieren und auf einen weiteren Ausbau der Flughafeninfrastruktur in Bayern zu verzichten.

Ein weiteres Beispiel. Carsharing ist auf dem Siegeszug. Aber wie die "Süddeutsche Zeitung" an diesem Wochenende treffend formulierte, hinkt die Politik oder, genauer gesagt, die CSU-Regierung bei dieser dynamischen Entwicklung weit hinterher. Wir fordern, dass Carsharing auch in der bayerischen Verwaltung endlich als Möglichkeit der umweltfreundlichen Mobilität genutzt wird und der Freistaat Bayern den Carsharing-Unternehmen geeignete Parkplätze auf staatlichen Flächen zur Verfügung stellt.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Unsere Verkehrsmittelwahl wird im Wesentlichen, ohne lang nachzudenken, aufgrund von Gewohnheiten getroffen. Man denkt nicht lang, sondern nutzt das Verkehrsmittel, das man gewohnt ist. Deswegen sind Information und Beratung unverzichtbare Instrumente auf dem Weg hin zur umweltfreundlichen Mobilität. Wir fordern, in Bayern analog zu den Energieagenturen ein Beraternetzwerk für Mobilitätsmanagement aufzubauen. Dieses Beraternetzwerk sollte den Unternehmen eine kostenlose Erstberatung ermöglichen. Dabei geht es nicht nur darum, den Warenverkehr und die Logistik zu durchleuchten, sondern auch darum, die Mitarbeitermobilität unter die Lupe zu nehmen; denn oftmals reicht es, dass man die Schicht nur ein paar Minuten später anfangen lässt, damit die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter die Möglichkeit haben, mit Bus und Bahn anzureisen.

Solche Mobilitätsberater hätten zuallererst bei der bayerischen CSU-Regierung alle Hände voll zu tun, allen voran beim bayerischen Finanzministerium; denn es ist mir absolut unverständlich, warum die Staatsbediensteten im Gebiet des Verkehrsverbunds Großraum Nürnberg im Gegensatz zu ihren Kolleginnen und Kollegen im Gebiet des Münchner Verkehrs- und Tarifverbunds kein Jobticket-Angebot erhalten und somit keinen Anreiz bekommen, umweltfreundlich zu ihrem Dienstort zu reisen. Nehmen Sie sich da einmal ein Beispiel an der Regierung in Baden-Württemberg. Die hat es geschafft, ein Jobticket für alle Staatsbediensteten im ganzen Land einzuführen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Darüber hinaus schlagen wir noch eine ganze Reihe von anderen Maßnahmen vor, auf die ich aufgrund der Zeit nicht mehr im Einzelnen eingehen kann. Wir fordern einen Aktionsplan zur Förderung der Nahmobilität, die Förderung von Bürgerbussen, eine Überarbeitung des Reisekostenrechts und die Einführung des Tempolimits, eine sehr kostengünstige Maßnahme, die sofort CO<sub>2</sub>-Einsparungen zur Folge hat.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Wenn Sie aufgrund Ihrer Ideologie einzelne unserer Anträge ablehnen, kann man mit mir reden. Aber dann müssen Sie halt für jeden Antrag, den Sie ablehnen, Vorschläge bringen, wie man in anderen Bereichen CO<sub>2</sub> einsparen kann. Ich sage Ihnen nur eines: Die Klimakrise verhandelt nicht und ist auch nicht kompromissbereit. Stimmen Sie deswegen unseren Anträgen zu. Geben Sie endlich Gas beim Klimaschutz und leiten Sie die Verkehrswende ein!

(Beifall bei den GRÜNEN)

**Zweite Vizepräsidentin Inge Aures:** Danke schön. – Nächster Redner ist der Kollege Holetschek.

**Klaus Holetschek (CSU):** Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Herr Kollege Ganserer, ideologisch sind nicht wir, ideologisch sind Sie.

(Florian von Brunn (SPD): Das sagen Sie immer!)

– Das sage ich nicht immer, sondern das mache ich tatsächlich auch daran fest, dass wir das Thema Klimaschutz ernst nehmen müssen. Insoweit haben wir einen Konsens; das will ich gar nicht abstreiten.

(Florian von Brunn (SPD): Sie müssen Ihren Worten auch Taten folgen lassen! –  
Zuruf des Abgeordneten Markus Ganserer (GRÜNE))

Aber Sie schießen wie immer mit Ihren Anträgen über das Ziel hinaus. Wir können nicht alle Bürgerinnen und Bürger permanent bevormunden und ihnen nur noch Vorschriften machen, was sie zu tun und zu lassen haben.

(Markus Ganserer (GRÜNE): Ein Jobticket ist keine Bevormundung!)

Das ist nicht das Verständnis, das wir von einem Staat haben, Herr Ganserer. Deswegen werden wir auch viele dieser Anträge ablehnen müssen und ihnen nicht zustimmen können.

Zum Beispiel fordern Sie wieder einmal das Tempolimit. Das ist ein beliebter Antrag, der in regelmäßigen Abständen immer wieder gestellt wird. Die Argumente sind größtenteils ausgetauscht. Sie stellen ihn wieder, wohl wissend, dass sich in der Zwischenzeit viel getan hat, dass wir heute natürlich andere Fahrzeuge haben,

(Florian von Brunn (SPD): Meinen Sie die Abgaswerte, Herr Holetschek?)

dass wir auf Autobahnen die Richtgeschwindigkeit von 130 km/h ohnehin nicht permanent halten können, weil es Verkehrsstörungen gibt.

(Zurufe von den GRÜNEN)

Es ist tatsächlich kaum möglich, dass jeder auf der Autobahn frei fährt, weil sich auch viele Dinge und Parameter geändert haben. Aber Sie kommen wieder mit diesem Antrag daher. Auch heute werden wir ihn wieder ablehnen, weil er nichts bringt, meine Damen und Herren.

(Beifall bei der CSU – Dr. Christian Magerl (GRÜNE): Wo sind denn Ihre Konzepte?)

– Wir haben Konzepte, die werden Sie heute noch hören, Herr Kollege; aber ich möchte erst einmal zu Ihren Anträgen Stellung nehmen. Sie haben Anträge gestellt und das Recht darauf, dass wir auf diese eingehen.

Als Nächstes komme ich zum Thema Carsharing. Carsharing ist gut und richtig und wird von der Bayerischen Staatsregierung auch dadurch unterstützt, dass diese die Öffentlichkeitsarbeit hierfür, zum Beispiel die Broschüren des Bundesverbandes, unterstützt.

Aber jetzt stelle ich mir einmal vor, dass wir – so Ihr Vorschlag – am Wochenende Carsharing mit den Dienstwagen machen. Sie wissen, dass viele Dienstwagen gekennzeichnet sind, die der Polizei und des Vermessungsamts beispielsweise. Ich will das jetzt nicht überspitzen, aber wenn ich mir vorstelle, dass am Wochenende ein Polizei-

auto als Carsharing-Fahrzeug zur Verfügung steht, dann kann ich das nicht so recht glauben und weiß nicht, was Sie damit verfolgen. Es ist einfach aus wirtschaftlichen, organisatorischen und steuerlichen Gründen nicht möglich, diesem Vorschlag zu folgen.

(Zurufe von den GRÜNEN)

Sie haben das Thema der Bürgerbusse angesprochen. Das ist auch ein wichtiges, zentrales Thema. Wir sind der Meinung, "Bürger fahren Bürger" ist gut und richtig. Aber auch insoweit investieren wir ja jetzt schon in den ÖPNV. Wenn diese Busse im Linienverkehr einsetzbar sind, dann können sie auch bezuschusst werden. Auch können die Fahrzeuge bezuschusst werden. In diesem Bereich passiert also schon einiges.

Zum Thema der neuen Beraternetzwerke. Beratung muss vor Ort passieren, in den Landkreisen, bei den Verkehrsunternehmen. Ich denke nicht, dass wir neue Berater brauchen. Wir unterstützen zum Beispiel die Fahrradfreundlichkeit. Das wissen Sie. Wir haben diesbezüglich etliche Anträge eingebracht und setzen darauf, dass sich diese Dinge auch weiterentwickeln. Das ist gut und richtig. Diesbezüglich gibt es Initiativen, die fortgeführt werden müssen.

Aber wir brauchen keine neuen Berater. Ich bin wirklich der Letzte, der sagt, Informationen sollten zurückgehalten werden; aber wir sollten die Informationen nutzen, die wir haben, und nicht noch einmal neue Einheiten schaffen, die meiner Meinung nach nichts bringen, sondern nur etwas kosten.

(Beifall bei der CSU)

Sie haben außerdem das Thema der Nahmobilität aufgegriffen. Das ist für mich ein wichtiges Thema, weil viele Menschen sie in ihren Quartieren schätzen, wenn sie nicht motorisiert von einem Platz zum anderen kommen. Auch insoweit tun wir schon viel, zum Beispiel – ich habe es gesagt – durch die Unterstützung der Fahrradfreundlich-

keit, auch im Rahmen des Städtebaus, indem wir Quartiere ertüchtigen, sodass Nahmobilität auch möglich ist. Auch in diesen Bereich fließen Mittel. Diese müssen wir vielleicht verstetigen und verstärken.

(Florian von Brunn (SPD): Wie viele Mittel fließen denn dort hinein?)

Aber wir brauchen meiner Meinung nach nicht noch einen fünften Masterplan. Auch das ist aus meiner Sicht Aktionismus, der in diesem Bereich nicht notwendig ist.

(Beifall bei der CSU)

Wir müssen die Umsetzung unterstützen, aber nicht noch einmal die anderen Bereiche, wo die Mittel nur in organisatorische Einheiten fließen.

Fazit ist: Klimaschutz und Mobilität sind sicherlich wichtig und richtig. Mit Ihren Anträgen erreichen wir die Ziele allerdings nicht. Wir müssen die Maßnahmen verstetigen, die wir jetzt schon auf den Weg gebracht haben – ich habe einige erwähnt –, und sollten nicht immer wieder dieselben ideologischen Phrasen dreschen, so wie Sie es tun, indem Sie die Bürger bevormunden und ihnen etwas vorschreiben, was sie nicht brauchen. Deswegen lehnen wir Ihre Anträge ab.

(Beifall bei der CSU – Florian von Brunn (SPD): Nichts haben wir gehört! – Christine Kamm (GRÜNE): Wenn Sie Ihre Redezeit nicht sinnvoll verwenden! – Weitere Zurufe von den GRÜNEN)

**Präsidentin Barbara Stamm:** Wir fahren in der Rednerliste fort. Dann hören wir wieder etwas. Herr Kollege Roos, bitte sehr. Sie sind an der Reihe.

**Bernhard Roos (SPD):** Werte Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Ja, wo sind die Konzepte? Ich habe auch nichts gehört, daher kann ich mich auf die Seite der GRÜNEN stellen.

(Beifall bei der SPD und Abgeordneten der GRÜNEN)

Sie verdienen sich angesichts der Fülle der Anträge, die Sie eingebracht haben, nicht nur ein Fleißbildchen, sondern diese Anträge enthalten auch viele positive Ansätze und Konzepte, über die man dann im Detail streiten kann. Natürlich können wir nicht jedem Detail zustimmen. Dennoch zum Einzelnen:

Der oberste Grundsatz lautet für uns als SPD, dass man Verkehr vermeidet. Verkehr muss viel intelligenter organisiert werden, ganz gleich, ob im Nahbereich oder im Fernbereich.

Ich will ein Beispiel nennen: Das jährliche Wirtschaftswachstum beträgt 1 % bis 1,5 %, in konjunkturell guten Zeiten vielleicht etwas mehr. Aber das Verkehrswachstum per annum beträgt 5 %, manchmal auch 6 % oder 6,5 %. Dass sich das Rad immer schneller dreht, ohne dass Wertschöpfung damit verbunden ist, ist eine Ressourcenvergeudung. Da müssen wir ansetzen, liebe Kolleginnen und Kollegen: Nahmobilität, klug organisierte Verteilerzentren nahe an den Metropolregionen, die mehrere Anbieter von Logistikdienstleistungen nutzen können, wären ein Weg.

Kommen wir zum Kern, zu SPNV und ÖPNV, die wir schon lange vorantreiben wollen. Beim Schienenpersonennahverkehr, beim Güterverkehr in der Nähe und natürlich auch beim öffentlichen Personennahverkehr geht es um Vernetzung, um Intermodalität, um mehr Mittel. Natürlich erbringt der Freistaat Bayern hier eine Leistung, aber mein Kollege Eberhard Rotter, den ich im Moment nicht sehe, wird nicht müde zu sagen, dafür bräuchten wir mehr Mittel. Als Mitglied der CSU-Fraktion müsste er eigentlich wissen, was noch möglich ist. Wären sich die Verkehrspolitiker hier einig, so wäre das wunderbar.

Die Forderung nach Bürgerbussen kann ich unterschreiben. Gerade in dünn besiedelten Regionen ist das eine Frage der Selbstorganisation der Bürgerinnen und Bürger. Sie sollten natürlich aber vom Staat ordentlich bezuschusst werden.

Bayernweit gültige Tarife, E-Tickets wären noch etwas, um den Umstieg vom Auto, vom Individualverkehr, auf den ÖPNV zu erleichtern.

100-prozentige Zustimmung zum Carsharing. Das ist der einzige Punkt, dem auch der Kollege Klaus Holetschek zugestimmt hat. Trotzdem lehnt er den Antrag ab, was ich nicht verstehe. Oder verstehe ich etwas falsch?

(Klaus Holetschek (CSU): Du musst den Antrag einmal genau lesen! Darin geht es unter anderem um Dienstwagen!)

– Ja, ich kann lesen, durchaus. Für uns ist das zustimmungsfähig.

(Klaus Holetschek (CSU): Darin geht es unter anderem um Dienstwagen!)

– Auch. Warum auch nicht? Man muss ja nicht jeden einzelnen Dienstwagen zur Verfügung stellen. Ich weiß nicht, ob Herr Seehofer seinen Dienstwagen samstags zur Verfügung stellen würde. Obwohl, er arbeitet samstags logischerweise auch. Aber darum geht es nicht. Das muss ein Massenmarkt werden. Es muss eine große Aufwärtsentwicklung geben.

Das gilt natürlich auch – Lieblingsthema – für das Fahrrad. Fahrradfahrer haben zwar manchmal einen schlechten Ruf im übertragenen Sinne, aber zur Verkehrsvermeidung wäre das Fahrradfahren sehr gut.

(Beifall bei der SPD)

**Präsidentin Barbara Stamm:** Danke schön. – Jetzt spricht für die FREIEN WÄHLER Herr Kollege Muthmann. Bitte sehr, Herr Kollege.

**Alexander Muthmann (FREIE WÄHLER):** Sehr geehrte Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Selbstverständlich ist der Klimaschutz ein Megathema, das uns alle beschäftigen muss, auch bezüglich der Frage, wie man gestalterischen und politischen Antworten möglichst wirksam und möglichst schnell nahekommt.

Richtig ist auch, dass bei den Menschen die Sensibilität für dieses Thema, die Bereitschaft, etwas zu tun, spürbar gestiegen ist. Allerdings – das muss man einräumen – ist diese Bereitschaft gerade auch durch die jüngsten Witterungskatastrophen stark be-

einflusst worden. Aber wir wollen uns nicht wünschen, dass erst durch katastrophale Witterungsentwicklungen die Schmerzgrenze erreicht wird und die Handlungsbereitschaft und die Bereitschaft, Konsequenzen zu ziehen und auch mitzutragen, verbessert werden.

Die gemeinsame Behandlung dieser zehn Anträge zu den Themen Klimaschutz und Mobilität in siebeneinhalb Minuten ist eine ambitionierte Aufgabe, aber der zentrale Kritikpunkt lautet: Es wird zu wenig auf die Mobilisierung der Umsetzungsbereitschaft gesetzt, auf Überzeugung und auf die Motivation der Menschen, die verschiedenen Anliegen zu unterstützen, zu akzeptieren und mitzutragen; denn die Ziele des Klimaschutzes werden wir nicht nur durch die Veränderung von Vorschriften erreichen, sondern mit Erfolg nur dann, wenn die Menschen davon überzeugt sind, dass Kurswechsel, Richtungsänderungen, mehr Kooperation und Innovation notwendig sind, um nicht nur den Klimaschutz, sondern auch den Schutz individueller Rechte und Werte zu sichern.

Insofern bedanke ich mich an dieser Stelle durchaus für die vielen Anträge, die zwar alle einzeln zu beraten und zu besprechen jetzt nicht möglich ist, aber das eine oder andere wurde in den Ausschüssen ja bereits diskutiert.

Den einen oder anderen Antrag können wir nicht mittragen. Das geht schon mit dem Antrag auf Drucksache 17/11054 los, weil dort der Rechtsrahmen, innerhalb dessen wir uns zu bewegen haben, nicht berücksichtigt ist. Die einschlägige EU-Richtlinie schreibt nämlich die Steuerbefreiung auch für innereuropäische Flüge vor. Daran kommen wir weder in den Ausschussberatungen noch in der Beratung des Plenums vorbei.

(Unruhe – Glocke der Präsidentin)

Noch mehr hat mich allerdings die Forderung in diesem Antrag erstaunt, es sei Sorge dafür zu tragen, dass kein weiterer Ausbau der Flughafeninfrastruktur in Bayern stattfindet. Sie wissen, dass wir sehr engagiert gegen die dritte Startbahn kämpfen. Kate-

gorisch aber jede Veränderung von Infrastruktur in diesem Bereich abzulehnen, geht uns zu weit. Wir kennen ja die ganze Entwicklung nicht. Was ist, wenn zum Beispiel Infrastrukturverbesserungen für solarbetriebene Flugzeuge vonnöten sind? Wären sie auch von diesem Antrag erfasst? Diese Frage war bereits im Ausschuss diskutiert worden. Darauf gab es keine Antwort.

Was den Antrag zur Geschwindigkeitsbegrenzung angeht, können wir ebenfalls auf die Argumente zurückgreifen, die wir in den Ausschussberatungen ausgetauscht haben. Es geht auch da nicht allein um Verbote, sondern es geht auch um die Frage, wie man die Verkehrsflüsse verbessern kann. Da wäre die eine oder andere Verbesserung an den Autobahnen oder an den Ortsumfahrungen sicherlich etwas, womit wir nicht nur die Menschen vor Lärm, sondern darüber hinaus auch das Klima vor einem zusätzlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoß bewahren können. Deshalb können wir auch diesem Antrag nicht zustimmen.

Kollege Ganserer, auch Ihr Hinweis im Antrag auf den Verkehrsverbund Großraum Nürnberg und den Vorwurf, dass an dieser Stelle keine entsprechende Bereitschaft bestünde, ist falsch; es ist im Ausschuss bereits erklärt worden, woran das scheitert. Wenn der Vertragspartner derartige Vertragshürden aufbaut, dann bedauern wir das zwar, aber man muss es zur Kenntnis nehmen.

(Zuruf des Abgeordneten Markus Ganserer (GRÜNE))

Auch dem Antrag auf Drucksache 17/11060 können wir nicht zustimmen. Hier kommt meine Eingangsbemerkung erneut zur Geltung: Das geht zu schnell. Es gilt, auch da konzeptionell darüber nachzudenken, wie man die Menschen mitnehmen kann, um zu gestuften, zielgerichteten Lösungen zu kommen.

Begrüßt werden von uns Ihre Anträge, die den ÖPNV betreffen. Dafür haben wir miteinander bereits an anderer Stelle gekämpft. Leider hat das zuständige Innenministerium – das möchte ich heute noch einmal zum Ausdruck bringen – die Verteilung der ÖPNV-Mittel auf die Kommunen eingefroren. Damit werden die verstärkten Anstren-

gungen der Kommunen nicht in gleicher Art und Weise unterstützt, wie wir uns das wünschen würden und wie es notwendig wäre. Deshalb unterstützen wir alle Ihre diesbezüglichen Anträge. Auch die Flexibilisierung – Stichwort Bürgerbusse – und die sonstigen Bedienformen tragen wir gerne und aus Überzeugung mit, genauso wie es auch gilt, einen Aktionsplan einzufordern, soweit es um die Nahmobilität geht.

Auch das Beraternetzwerk für Mobilitätsmanagement halten wir für richtig. Es muss nicht immer gleich ein neuer Kopf sein; denn es geht vor allem auch um die Sensibilisierung der Akteure in den Schulen und in den Betrieben. Das kann man mit der bestehenden Mannschaft erreichen.

Zum Carsharing möchte ich nur kurz darauf hinweisen, dass das natürlich eine moderne Nutzungsform ist, die den CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu reduzieren hilft. Wir unterstützen die in diesem Antrag von Ihnen geforderte Öffentlichkeitsarbeit wie auch die Forderung, dass den Carsharing-Unternehmen Behördenparkplätze zur Verfügung gestellt werden.

Lediglich das Carsharing von Dienstwagen können wir nicht unterstützen; denn bei diesem Thema sind Fragen offengeblieben, und zwar insbesondere in Bezug auf die günstigen Bedingungen, mit denen die Dienstwagen erworben werden. Wie das mit Blick auf die konkurrierende Privatwirtschaft zu lösen ist, sobald die Konditionen festgelegt werden sollen, ist noch zu erörtern.

Carsharing ja, diese Offensive ist wichtig und richtig, aber diesen Punkt gilt es noch zu klären. Solange diese Frage nicht geklärt ist, müssen wir uns bei diesem Antrag der Stimme enthalten.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

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

**Wolfgang Fackler (CSU):** Sehr geehrte Frau Präsidentin, verehrte Kolleginnen und Kollegen! Klimaschutz ist ein wichtiges und bedeutendes Thema und sicherlich auch eines der Lieblingsthemen der GRÜNEN. Aus diesem Grunde stehen heute zehn unterschiedliche Anträge zur Debatte. Aber, Kollege Roos, von Ihnen habe ich zum Beispiel kein Konzept gehört.

(Beifall bei der CSU – Alexander Muthmann (FREIE WÄHLER): CSU und SPD sind sich da einig! Sie sind ohne Konzept!)

– Dazu kommen wir noch. – Wir haben ein Riesenpotpourri von Anträgen. Ich sage an dieser Stelle: Der ÖPNV funktioniert nur, weil wir im Haushalt genügend Geld zur Verfügung stellen. Ohne Geld geht sowieso nichts im ÖPNV.

(Beifall des Abgeordneten Klaus Holetschek (CSU) – Zuruf des Abgeordneten Florian von Brunn (SPD))

– Seien Sie doch einmal still! – Ohne Geld geht gar nichts, und deswegen stellen wir das Geld entsprechend zur Verfügung.

(Markus Ganserer (GRÜNE): Wo und wann stellen Sie das Geld zur Verfügung?)

Vieles von dem, was Sie fordern, Kollege Ganserer, geht sowieso nicht. Es ist nicht praktikabel und völlig indiskutabel, was Sie da fordern. Kreativität und Ideenreichtum der GRÜNEN sind groß, und ich habe versucht, mich in Ihre Perspektive hineinzusetzen, aber es ist extrem schwierig, und es ist mir zugegebenermaßen nur teilweise gelungen.

(Zuruf des Abgeordneten Markus Ganserer (GRÜNE))

Verstanden habe ich zumindest, wie die GRÜNEN Klimaschutzpolitik begreifen. Das hat der Kollege Holetschek schon angesprochen. Es ist Ihre Ideologie. Sie koppeln den Klimaschutz ab und isolieren ihn von anderen Zielen und Aufgaben, bzw. Sie stel-

len ihn in der Priorität über andere Ziele, auch über so wichtige Ziele wie beispielsweise die wirtschaftliche Fortentwicklung Bayerns.

(Zuruf des Abgeordneten Florian von Brunn (SPD))

Gerade beim Thema Luftverkehr ist sie ein ganz wichtiger Faktor.

(Zuruf des Abgeordneten Markus Ganserer (GRÜNE))

Kollege Ganserer, Sie wollen auch Anreize schaffen, die es schon lange gibt. Ihre Anträge sind dafür nicht geeignet. Ich erwähne nur die steuerlichen Regeln oder auch das Thema Jobticket, zu dem ich gleich noch kommen werde.

Klimaschutz ist unstreitig von großer Bedeutung. Aber es gibt auch andere gesellschaftliche und wirtschaftliche Teilbereiche, die beachtet werden müssen; denn auch damit hat der Klimaschutz zu tun. Die CSU setzt da mit Augenmaß die richtigen Rahmenbedingungen. Bayern ist in vielen Bereichen Vorreiter. Das möchte ich an dieser Stelle besonders hervorheben.

(Beifall bei der CSU – Florian von Brunn (SPD): In welchen Bereichen ist Bayern Vorreiter?)

– In fast allen Bereichen, Herr Kollege. Vergleichen Sie doch mal Bayern mit vielen anderen Ländern. Warum ist in Europa Deutschland stark? – Weil Bayern stark ist. Das wissen Sie doch ganz genau!

(Florian von Brunn (SPD): Auch im Klimaschutz?)

– Auch im Klimaschutz ist Deutschland mit Bayern Vorreiter. So schaut's doch aus. Sie haben da nichts zu kritisieren. Sie sitzen nur da und meinen, kritisieren zu können. Das können Sie aber nicht.

(Beifall bei der CSU)

Sie lachen sogar noch.

(Florian von Brunn (SPD): Sie stehen wichtig da und haben nichts zu sagen!)

– Mein Gott!

Zum Thema Luftverkehr sage ich nur zwei Sätze. Wir brauchen eine leistungsstarke Luftfahrt-Infrastruktur – das wissen Sie alle –: für den Freistaat Bayern, für die Wirtschaft, für die Bürger und für die Arbeitsplätze. Ich glaube, auch der Tourismus braucht diese. An dieser Stelle sei erwähnt: Wir unterstützen deshalb auch den Flughafen Memmingen. Für uns ist auch dies ein strukturpolitischer Aspekt. Insbesondere die schwäbischen Kollegen werden mir dafür danken. Notwendige Modernisierungen müssen vorgenommen werden. Natürlich unterstützen wir auch München und Nürnberg.

Zum Thema Aufhebung der Kerosinsteuerbefreiung: Ich glaube, das ist vorher auch schon einmal angeklungen. Wir wollen keine internationalen Wettbewerbsnachteile. Dies sieht übrigens auch der Bund so. Deshalb ist eine internationale Lösung notwendig, keine nationalen Alleingänge. Diese bringen überhaupt nichts.

Zum Thema Jobtickets, die auch angesprochen wurden: Wir unterstützen Jobtickets, sei es bei der Bahn, sei es beim MVV, sei es beim Meridian, sei es bei der BOB. Es geht um bis zu 13 % Rabatt. Leider macht der VGN seit Jahren nicht mit – das wissen Sie auch ganz genau. Die Rahmenbedingungen sind so, dass sie nicht erfüllbar sind. Sie sind schlicht und ergreifend tatsächlich nicht erfüllbar. Deswegen müssen wir an den VGN in aller Deutlichkeit appellieren, seine Angebote zu ändern und neue Angebote zu machen. Sie appellieren an den Staat – das ist der falsche Adressat.

Abschließend noch zum Thema Dienstwagen: Sie wollen die steuerliche Ein-Prozent-Regelung für Dienstwagen an den CO<sub>2</sub>-Ausstoß koppeln. Ich muss dazu sagen: Sie wollen eine Unterscheidung von sogenannten guten und schlechten Betriebsausgaben. Ich sage: Ökologische Komponenten haben im Ertragsteuerrecht nichts zu suchen. Klimapolitische Lenkungsmaßnahmen müssen durch die Kfz-Steuer oder durch die Energiesteuer verfolgt werden. Außerdem – dies sei auch einmal erwähnt – gibt es

den Anreiz, einen kleinen Pkw dienstlich zu fahren, weil dadurch ein geringerer Betrag beim Nutzenden zu versteuern wäre. Das heißt eigentlich: kleiner Wagen, geringe Einnahmen; großer Wagen, große Einnahmen. Den Anreiz gibt es doch eigentlich schon. Sie müssen das System verstehen. Ihr Antrag geht an der Realität vorbei.

(Beifall bei der CSU)

Klimaschutz und Klimapolitik sind kein geschlossenes System. Man muss die Dinge immer im Gesamten betrachten und vor allem auch zu Ende denken. Nehmen Sie doch am besten unsere Perspektive ein, dann klappt es vielleicht auch mit der Zustimmung. – Ich danke für die Aufmerksamkeit.

(Beifall bei der CSU – Zuruf des Abgeordneten Markus Ganserer (GRÜNE))

**Präsidentin Barbara Stamm:** Herr Kollege, bleiben Sie bitte noch am Rednerpult. Ich habe eine Zwischenbemerkung vom Kollegen Ganserer. Bitte.

**Markus Ganserer (GRÜNE):** Herr Kollege Fackler, Sie haben all das gesagt, was nach Ihrer Ansicht nicht geht, und haben uns vorgeworfen, wir hätten keine Ahnung. Der Vorschlag des Umweltbundesamtes zur Kerosinsteuerbefreiung bringt 15 bis 20 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Einsparung. Ich habe von Ihnen keinen Vorschlag gehört, wo Sie diese Menge alternativ einsparen wollen. Ein Tempolimit bringt zwar nur 3,2 bis 2,9 Millionen Tonnen Einsparung jährlich. Ich habe keinen Alternativvorschlag gehört.

Das sind Vorschläge des Umweltbundesamtes, das sagt, dass wir alle diese Vorschläge umsetzen müssen, wenn wir den Klimaschutz ernst nehmen wollen. Es geht um die Verkehrsmenge. Wir müssen das ganze Klavier der Maßnahmen spielen. Wenn Sie die Anreize, die auch das Umweltbundesamt in seinem Konzept vorsieht, aus ideologischen Gründen ablehnen, müssen Sie endlich Antworten auf die Frage liefern, wo Sie diese Mengen an CO<sub>2</sub> alternativ einsparen wollen. Die Antwort sind Sie schuldig geblieben. Sie haben keine Konzepte.

(Beifall bei den GRÜNEN)

**Wolfgang Fackler (CSU):** Ich meine, gerade auf das Thema Luftverkehr bin ich intensiv eingegangen. Was bleibt mir denn bitte anderes übrig, als zu sagen, dass das, was sie fordern, nicht geht? – Entschuldigung, das tut mir ganz einfach leid.

(Thomas Gehring (GRÜNE): Eigene Vorschläge!)

Der Bund und die EU

(Zurufe – Unruhe – Glocke der Präsidentin)

sind gefordert. Das wissen Sie. Deswegen stimmen wir zum Beispiel auch den Maßnahmen bei Lkw und Bussen zu. Ich kann noch einmal ganz klar auf die entsprechenden Stellen verweisen. Im Übrigen tut es mir leid: Wenn Ihre Anträge nicht praktikabel sind, müssen wir sie ablehnen.

(Beifall bei der CSU)

**Präsidentin Barbara Stamm:** Vielen Dank. Bitte bleiben Sie noch, Herr Kollege Fackler. Eine weitere Zwischenbemerkung kommt von Herrn Kollegen Roos. Bitte.

**Bernhard Roos (SPD):** Herr Kollege Fackler, Sie haben mir vorher anscheinend nicht zugehört. Sie haben Konzepte vermisst – ich wiederhole das jetzt zum Mitschreiben – zur Verkehrsvermeidung und zu sämtlichen Ideen, die man dazu entwickeln kann. Exemplarisch habe ich Nahverkehrsverteilerzentren genannt, die intelligent gesteuert sind, die dem Anspruch, den wir an den "Verkehr 4.0" haben, Genüge leisten. Das wäre das eine.

Mit der Digitalisierungsoffensive, die die Bayerische Staatsregierung für sich reklamiert, wären E-Tickets verbunden, die in ganz Bayern gelten, und zwar nicht solche aus kompliziert zu bedienenden Automaten, sondern solche, die man mit dem Handy bezahlen kann – vom kleinsten Bus in den Regionen bis hin zum MVV in München. Das wäre beispielsweise ein Konzept. Ich hätte noch andere Ideen.

Haben Sie das vorher gehört? Ja oder nein? Sind das Ideen? Übrigens kann man auch Fahrradfahren mit Apps intelligent gestalten, um von A nach B gelenkt zu werden – um nur einige Punkte zu nennen. Sind das Konzepte? Ja oder nein?

(Beifall bei Abgeordneten der SPD)

**Präsidentin Barbara Stamm:** Herr Kollege Fackler, bitte.

**Wolfgang Fackler (CSU):** Ich bin auf das Thema ÖPNV eingegangen und habe gesagt, dass wir im Haushalt entsprechende Mittel zur Verfügung stellen.

(Florian von Brunn (SPD): Wie viel?)

– Das können Sie selber nachlesen.

(Florian von Brunn (SPD): Sie wissen es also nicht!)

– Sie sind sicherlich so versiert, dass Sie das selber lesen können – wenn nicht, wird es Ihnen jemand anders sagen.

(Inge Aures (SPD): Danke schön! Eingebildet sind Sie gar nicht!)

– Er ist eingebildet. Das müssen Sie einmal erkennen.

Ich bin auf den Haushalt eingegangen. Sie können dann wieder entsprechende Anträge stellen, und dann können wir sie auch debattieren.

(Beifall bei der CSU)

**Präsidentin Barbara Stamm:** Vielen Dank. – Jetzt hat Herr Kollege von Brunn das Wort. Bitte schön.

**Florian von Brunn (SPD):** Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen! Nachdem wir heute über Klimaschutz und Mobilität in Bayern diskutieren, möchte ich gerne an große Worte aus dem Jahr 2007 erinnern. Die deutsche Autoindustrie – so damals ein bayerischer Politiker – lege beim Thema Umweltschutz

nicht genügend Erfindergeist an den Tag, obwohl klar sei – Zitat –: "Grüne Motoren schaffen neue Arbeitsplätze". Seine Schlussfolgerung und Forderung lautete damals – das ist wieder ein wörtliches Zitat –:

Ab dem Jahr 2020 dürfen nur noch Autos zugelassen werden, die über einen umweltfreundlichen Antrieb verfügen.

Diese Forderung stammt nicht von einem Oppositionspolitiker, sondern vom damaligen CSU-Generalsekretär Markus Söder. Das waren aber nicht allein die grünen Fantasien von Markus Söder. Diese hatte auch der Herr Ministerpräsident. Unser Fraktionsvorsitzender hat das in seiner Antwort auf die Regierungserklärung der Umweltministerin zur Klimapolitik vor wenigen Monaten an dieser Stelle ausgeführt.

Horst Seehofer selbst hat im Jahr 2008 angekündigt, dass aus Klimaschutzgründen bis zum Jahr 2020 in Bayern 200.000 Elektrofahrzeuge fahren sollen. Derzeit fahren nur 4.000 Stück. Sie müssen also noch weitere 196.000 Elektrofahrzeuge bis 2020 auf die Straße bringen. Wir sind gespannt.

Dies illustriert ein grandioses Scheitern Ihrer Verkehrspolitik, was Klimaschutz angeht. In beiden Fällen steht den großartigen Ankündigungen nichts gegenüber. Es handelt sich um leere Versprechungen und heiße Luft, aber auf keinen Fall um fortschrittliche Klimapolitik.

(Beifall bei der SPD)

Die Realität sieht anders aus. Ende Januar wurde der Umweltbericht Bayern 2015 veröffentlicht. Sie mussten sich selbst ganz schlechte Noten ausstellen. Die Fakten lauten, amtlich von dieser Staatsregierung bestätigt: Die verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen in Bayern sind höher als 1990. Der Anteil des Flugverkehrs liegt bei 14 % und ist damit seit 1990 um das Dreifache gestiegen. Also: Klimaschutz? – Fehlanzeige! Das ist das Ergebnis Ihres eigenen Berichts. Damit haben Sie einen klimapolitischen Of-

fenbarungseid geleistet. Das wird auch nicht besser, wenn Sie weiterhin fröhlich in dieser Sackgasse bleiben.

(Beifall bei der SPD)

Erlauben Sie mir ein Wort zum Flugverkehr. Was hat der Ministerpräsident in Attaching im letzten Dezember zu den Menschen und zu den Vertretern der Bürgerinitiativen gesagt? – Er sagte: Mit den Bewegungen und Zahlen von heute kann man aktuell eine Notwendigkeit der dritten Startbahn nicht begründen. Heute wird Ihr Fraktionsvorsitzender in der "Süddeutschen Zeitung" mit den Worten zitiert: "Das Ergebnis muss sein: Die Startbahn kommt". – Wir nennen das eine Täuschung der Bürgerinnen und Bürger, das ist nichts anderes.

(Beifall bei der SPD)

Das beweist einmal mehr: Sie machen keine klimafreundliche Verkehrspolitik; denn immer mehr Flugverkehr bedeutet unter den heutigen Umständen eine immer schlechtere bayerische Klimabilanz. Deswegen ist es kein Wunder, dass wir beim Bundesländerindex Mobilität 2014/2015 der "Allianz pro Schiene" den vorletzten Platz 15 einnehmen. In der Einzelbewertung liegt der Freistaat beim Klimaschutz im Verkehr sogar auf dem letzten Platz und bei der Luftqualität auf Platz 14. Sie reden von Umweltschutz und tun das Gegenteil.

Dies wird auch durch das Gerichtsurteil unterstrichen, das die Deutsche Umwelthilfe erst vor wenigen Tagen erwirkt hat. Die Schlussfolgerung aus diesem Urteil lautet: Die CSU-Staatsregierung tut viel zu wenig, um den Ausstoß von Schadstoffen wie Feinstaub und Stickoxid zu vermindern. Wir haben darüber erst in der letzten Woche diskutiert, und von der verantwortlichen Ministerin kam nichts bzw. nichts Relevantes. Wo bleiben denn Ihre Programme, mit denen Städte und Gemeinden wirklich beim Ausbau eines klimafreundlichen Nahverkehrs und Umweltverbunds, inklusive Rad- und Fußverkehr, unterstützt werden? – Sie sind heute jeglichen konkreten Vorschlag und konkrete Zahlen schuldig geblieben.

Was ist von Ihrer eingangs zitierten E-Mobilitätsoffensive aus den Jahren 2007 und 2008 übrig geblieben? – Die Wirtschaftsministerin hat dazu im Januar folgendes ärmliche Fazit gezogen: "Gemeinsam ist es uns gelungen, die Elektromobilität in der Praxis umfassend zu testen". Das ist es, was Sie in zehn Jahren erreicht haben: fast nichts. Den Grund dafür kennen wir: Sie klammern sich an die Konzepte von gestern. Das tut auch Ihr Bundesstraßenbauminister Dobrindt mit seinem zu Recht auch im Bundeskabinett kritisierten Bundesverkehrswegeplan. Die Präsidentin des Umweltbundesamtes Maria Krautzberger sagt dazu, dass wir von einer integrierten, verkehrsmittelübergreifenden Mobilitätsstrategie mit anspruchsvollen Umweltzielen weit entfernt seien. Die "Allianz pro Schiene" hat gerade veröffentlicht, dass Deutschland nur 56 Euro pro Kopf in den Ausbau und den Erhalt der Schienennetze investiere. Zum Vergleich: Die Schweiz gibt 383 Euro und Österreich 192 Euro pro Kopf dafür aus. Deutschland liegt dank einer Verkehrspolitik, die die CSU im Bund und im Land verantwortet, weit abgeschlagen noch hinter Italien. – Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei der SPD)

**Präsidentin Barbara Stamm:** Vielen Dank. – Für die Staatsregierung hat Herr Staatsminister Herrmann ums Wort gebeten. Bitte schön, Herr Staatsminister.

**Staatsminister Joachim Herrmann (Innenministerium):** Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Der Klimaschutz ist in der Tat eine der wichtigsten Aufgaben und eine der größten Herausforderungen unserer Zeit. Auf den Verkehrsbereich entfällt rund ein Drittel des gesamten Endenergieverbrauchs und der CO<sub>2</sub>-Emissionen in Bayern. Angesichts des prognostizierten Verkehrswachstums und zum Schutz des Klimas verfolgt die Bayerische Staatsregierung mit ihrer Verkehrspolitik zahlreiche Maßnahmen, um die umweltfreundliche Mobilität zu stärken. Zur Entlastung der Straßen und der Umwelt wollen wir einen möglichst großen Anteil des Straßenverkehrs auf die Schiene, die Wasserstraße und auf öffentliche Verkehrsmittel verlagern. Ich sage aber ganz klar: Wir wollen das nicht mit Zwangsmaßnahmen erreichen, sondern mit attrakti-

ven Angeboten. Meine Damen und Herren, das ist der grundlegende Unterschied zu Ihrem Antragskonzept.

Ich möchte beispielhaft nur drei Punkte nennen. Erstens. Wir bauen den öffentlichen Personennahverkehr in Zusammenarbeit mit den Kommunen und den Verkehrsunternehmen in Bayern kontinuierlich weiter aus. Wir fördern die Kommunen und die Verkehrsunternehmen jährlich mit 200 Millionen Euro. Zudem setzt Bayern von den vom Bund bereitgestellten Regionalisierungsmitteln allein 90 % zur Bestellung der Schienenpersonennahverkehrsleistungen ein. Gerade im Schienenpersonennahverkehr lässt sich das Engagement der Staatsregierung zur Schaffung von Alternativen zum motorisierten Individualverkehr und von Anreizsystemen belegen. Wir konnten kontinuierlich enorme Steigerungen bei den Fahrgastzahlen und den Zugkilometern erreichen.

Sehen wir uns einmal die Entwicklung seit der großen Bahnreform in den Jahren 1995 und 1996 an. Seit dieser Zeit sind die Länder zuständig. Heute, 20 Jahre danach, können wir feststellen: Wir sind ein erfolgreiches Bahnland. Seit 1996 haben wir beispielsweise über 60 neue Haltepunkte eingerichtet. Wir haben aufgehört, Strecken und Haltepunkte stillzulegen. Jetzt werden wieder neue Haltepunkte eingerichtet. Diese Entwicklung wird sich in den nächsten Jahren fortsetzen.

Wir haben das Angebot des Schienenpersonennahverkehrs in den letzten 20 Jahren in Bayern um rund 40 % ausgeweitet. Im Jahre 1995 wurden 82 Millionen Zugkilometer pro Jahr bestellt. Heute sind es über 120 Millionen Zugkilometer pro Jahr. Das ist eine enorme Steigerung, wie wir sie in kaum einem anderen Bundesland in diesem Ausmaß finden. 1,3 Millionen Fahrgäste täglich – das ist eine Steigerung um zwei Drittel gegenüber der Zeit vor der Bahnreform. Diese Zahlen belegen: Seitdem wir in Bayern, aufgrund der vor 20 Jahren durchgeführten Bahnreform, unmittelbar die Möglichkeit haben, Züge zu bestellen und damit zu beeinflussen, wann und wo welche Züge fahren, wurde das Angebot wesentlich ausgeweitet. Dieses Angebot wird auch angenommen. Meine Damen und Herren, das ist es, was wir unter einer Attraktivitätsstei-

gerung verstehen. Wir wollen keine Zwangsmaßnahmen nach dem Motto: Ihr dürft nicht. Wir wollen eine Attraktivitätssteigerung.

(Beifall bei der CSU – Florian von Brunn (SPD): Die Züge sind zu voll!)

Damit komme ich zum zweiten Punkt, zum S-Bahn-Konzept München. Darüber werden wir beim nächsten Tagesordnungspunkt noch sprechen. Wir müssen gerade im Ballungsraum München das Angebot noch mehr ausweiten, da dieses Angebot sehr gut angenommen wird, was erfreulich ist. Wir müssen deshalb den Ausbau dringend voranbringen. Mein klares Ziel ist, dass wir noch in diesem Jahr die endgültige Entscheidung über die zweite Stammstrecke herbeiführen und dass noch in diesem Jahr mit den Baumaßnahmen für die zweite Stammstrecke begonnen wird. Wir brauchen sie dringend, nicht nur die Stadt, sondern die gesamte Region.

(Beifall bei der CSU)

Das dritte Beispiel, das ich für unsere engagierte Verkehrspolitik nennen will, ist der Ausbau des Radverkehrs in unserem Land. Nach allgemeinen Einschätzungen werden heute bayernweit rund ein Drittel aller Wege zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt. Um Bayerns Zukunft nachhaltig zu gestalten, haben wir den Radverkehr als einen wichtigen Bestandteil unserer gesamten Verkehrspolitik definiert. Die Nutzung des Fahrrads im Alltag soll noch selbstverständlicher werden. Der Freistaat investiert zwischen den Jahren 2015 und 2019 200 Millionen Euro in den Ausbau von Radwegen an Bundes- und Staatsstraßen. Das ist eine absolute Rekordentwicklung.

Meine Damen und Herren, gerade bezüglich der Förderung des Radverkehrs haben wir erfreulicherweise sehr viel Übereinstimmung. Wir haben aber auch hier den klaren Ansatz, dass wir keine Ideologie verfolgen. Wir wollen den Menschen andere Verkehrsmittel nicht verbieten oder verleiden, sondern wir wollen das Angebot an Radwegen und alle Bedingungen für den Radverkehr so attraktiv machen, dass die Menschen von sich aus gern aufs Fahrrad steigen. Das ist unser Ziel.

(Beifall bei der CSU)

Außerdem wollen wir die Elektromobilität voranbringen. Meine Damen und Herren, die Entwicklung der Elektromobilität ist in den letzten Jahren in ganz Deutschland und in weiten Teilen Europas hinter den Erwartungen zurückgeblieben, die noch vor zehn Jahren dazu geäußert worden sind. Das ist gar keine Frage. Diese Problematik ist nicht CSU-spezifisch, sondern sie betrifft ganz Deutschland. Der wesentliche Grund dafür sind die Angebote der Industrie. Hier kommen wir jedoch voran. Jetzt gibt es wesentlich bessere Angebote. Wir haben eine gemeinsame Entscheidung getroffen, die vom Land Bayern ganz wesentlich unterstützt und vorgebracht worden ist. Danach gibt es jetzt eine konkrete Förderpolitik der Bundesregierung, mit der Menschen, die sich ein Elektroauto zulegen, entsprechend gefördert werden. Prämien werden gewährt. Wir werden vonseiten des Freistaates die Lade-Infrastruktur dafür weiter ausbauen. Die Rastanlagen werden mit Ladesäulen ausgestattet; ich könnte viele weitere Beispiele nennen.

Mit Blick auf die Hoffnungen, die es vor zehn Jahren gab, hat sich die Entwicklung etwas verzögert, aber nicht nur in Bayern, sondern überall in Deutschland und darüber hinaus. Jetzt bringen wir die Systeme zügig voran. Dabei ziehen wir an einem Strang. Allerdings bleiben wir auch im Bereich der Elektromobilität bei unserem Grundsatz: Wir wollen den Menschen sozusagen Lust auf Elektroautos machen, aber schreiben niemandem etwas vor. Wir wollen eine umweltfreundliche Mobilität. Das Ziel des Umweltschutzes vertreten wir gemeinsam. Nachhaltigen Umweltschutz erreichen wir allerdings nicht dadurch, dass wir die Mobilität massiv beschränken. Das ist die Fehlkonstruktion vieler Ihrer Anträge, Herr Kollege Ganserer. Wir brauchen für eine positive Zukunft unseres Landes – dazu gehören eine gute wirtschaftliche Entwicklung und der Erhalt unserer Arbeitsplätze – eher mehr statt weniger Mobilität. Wir brauchen umweltgerechte Mobilität, nicht aber Beschränkungen der Mobilität. Das ist unser Konzept. Wir werden es weiterhin konsequent umsetzen.

(Beifall bei der CSU)

**Präsidentin Barbara Stamm:** Vielen Dank, Herr Staatsminister. – Für eine Zwischenbemerkung: Herr Kollege Ganserer, bitte.

**Markus Ganserer (GRÜNE):** Sehr geehrter Herr Staatsminister, Sie sagten, dass Sie Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagern wollen. Zudem sprachen Sie von "umweltgerechter Mobilität". Es ist schön, wenn Sie unsere Formulierungen übernehmen.

(Lachen bei der CSU)

Wenn Sie das Ziel der Verlagerung des Verkehrs tatsächlich anstreben, dann müssen Sie zunächst einmal den Investitionsschwerpunkt von der Straße auf die Schiene verlagern. Nur dann wird es möglich, attraktive, umweltfreundliche Mobilitätsangebote zu machen bzw. diese auszubauen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Wie wollen Sie das umsetzen? Folgte man Ihren Vorschlägen zum Bundesverkehrswegeplan, würde nach wie vor das meiste Geld in das System Straße und viel zu wenig Geld in den Ausbau der Schieneninfrastruktur fließen.

Sie haben die ÖPNV-Zuwendungen des Freistaates Bayern angesprochen. Sagen Sie den Menschen bitte auch, dass der Freistaat in diesem Jahr im Vergleich zum Jahr 2003 wesentlich weniger ÖPNV-Zuschüsse zur Verfügung stellt. Ich greife als Beispiel die Busförderung heraus: Im Jahr 2003 waren es noch 60 Millionen Euro. Zwischendurch wurde sie sogar auf null heruntergefahren. Momentan liegen wir gerade einmal bei der Hälfte des damaligen Wertes.

Wenn Sie umweltfreundliche Mobilität voranbringen wollen, dann müssten Sie zumindest für den Inflationsausgleich, aber im Grunde für deutlich mehr Geld sorgen. Ich wiederhole es: Sagen Sie den Menschen, wie viel Geld der Freistaat Bayern durch Kürzung von Zuschüssen für den ÖPNV in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten eingespart hat. Nach den Aufzeichnungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunter-

nehmen – VDV – sind es mittlerweile 800 Millionen Euro! Wenn Sie in den nächsten Jahren Mittel in diesem Umfang zusätzlich bereitstellen würden, dann kämen wir ein deutliches Stück voran. Mit Ihrer heutigen Rede allein haben Sie keinen Beitrag dazu geleistet.

(Beifall bei den GRÜNEN)

**Staatsminister Joachim Herrmann (Innenministerium):** Lieber Herr Kollege Ganse-  
rer, wenn Sie die Bundesländer vergleichen, dann sehen Sie, dass die ÖPNV-Förde-  
rung in Bayern nach wie vor überaus bemerkenswert ist. Wir werden darüber dem-  
nächst wieder im Detail diskutieren. Ich kann Ihnen nur sagen: Wir sind da auf einem  
sehr guten Weg.

Was die Gesamtinvestitionen anbetrifft: Laut Aussage der Deutschen Bahn bekommt  
sie in diesem Jahr über eine Milliarde Euro für Investitionen in die Schienenstrecken  
Bayerns. Das ist fast genauso viel, wie wir vom Bund für den Ausbau der Autobahnen  
und Bundesstraßen in Bayern erhalten. Vor diesem Hintergrund kann ich für das lau-  
fende Jahr 2016 überhaupt nicht erkennen, dass hier eine Schieflage bestünde. Im  
Gegenteil, wir können feststellen, dass der Schienenverkehr – was dringend notwen-  
dig ist – deutlich ausgebaut wird. Auf diesem Weg wollen wir fortfahren.

(Beifall bei der CSU)

**Präsidentin Barbara Stamm:** Vielen Dank, Herr Staatsminister. – Mir liegen keine  
weiteren Wortmeldungen vor. Damit ist die Aussprache geschlossen. Wir kommen zur  
Abstimmung. Die Ausschüsse empfehlen, dem Antrag auf Drucksache 17/11055 zuzu-  
stimmen, und bei den übrigen Anträgen die Ablehnung.

(Unruhe)

Besteht Einverständnis damit, dass wir über die Anträge insgesamt abstimmen und  
der Abstimmung die Voten der federführenden Ausschüsse – es sind dies der Aus-  
schuss für Wirtschaft und Medien, Infrastruktur, Bau und Verkehr, Energie und Tech-

nologie, der Ausschuss für Staatshaushalt und Finanzfragen, der Ausschuss für Fragen des öffentlichen Dienstes, der Ausschuss für Umwelt und Verbraucherschutz und bei dem Antrag unter Tagesordnungspunkt 14 das Votum des mitberatenden Ausschusses für Staatshaushalt und Finanzfragen – zugrunde legen? – Das ist der Fall. Die Fraktionen sind so übereingekommen.

Dann lasse ich so abstimmen. Wer mit der Übernahme seines Abstimmungsverhaltens bzw. des jeweiligen Abstimmungsverhaltens seiner Fraktion in den vorgenannten Ausschüssen einverstanden ist, den bitte ich um das Handzeichen. – Die Gegenstimmen bitte ich anzuzeigen. – Keine. Stimmenthaltungen? – Auch keine. Damit übernimmt der Landtag diese Voten.

(Unruhe)