Stand: 16.12.2025 01:59:36

Vorgangsmappe für die Drucksache 17/11825

"Verladestationen müssen erhalten bleiben - Ländlichen Raum nicht weiter ausbluten lassen"

Vorgangsverlauf:

1. Initiativdrucksache 17/11825 vom 08.06.2016
2. Beschlussempfehlung mit Bericht 17/12964 des WI vom 30.06.2016
3. Beschluss des Plenums 17/13046 vom 28.09.2016
4. Plenarprotokoll Nr. 82 vom 28.09.2016

Bayerischer Landtag

17. Wahlperiode 08.06.2016 **Drucksache** 17/**11825**

Antrag

der Abgeordneten **Dr. Christoph Rabenstein, Annette Karl, Natascha Kohnen, Andreas Lotte, Bernhard Roos, Klaus Adelt, Inge Aures, Susann Biedefeld, Günther Knoblauch SPD**

Verladestationen müssen erhalten bleiben – Ländlichen Raum nicht weiter ausbluten lassen

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, deutlich Stellung gegen die Pläne der DB Cargo zu beziehen und Einfluss zu nehmen, damit eine Schließung der 32 gefährdeten Verladestationen in Bayern verhindert wird.

Begründung:

Aus einer Pressemitteilung der DB Cargo geht hervor, dass das Unternehmen plane, insgesamt 215 Verladestationen bundesweit zu schließen. 154 weitere seien gefährdet. Für Bayern bedeutet das: Die Bahn will spätestens im nächsten Jahr 32 der rund 210 Verladestationen im Freistaat schließen. Auf den Bedienbereich München entfallen demnach 15 Schließungen, der Bedienbereich Nürnberg wird von 17 Schließungen betroffen sein. Als Alternative nennt die Deutsche Bahn unter anderem eine „Verlagerung auf Lkw“.

– Schaden für den ländlichen Raum:

  Mit der Schließung von Verladestationen würde sich die Deutsche Bahn mit seiner Tochter DB Cargo aus vielen strukturschwachen Regionen komplett zurückziehen. Wenn die Pläne umgesetzt werden, bedeutet das einen weiteren herben Schlag für den ländlichen Raum, der bereits seit vielen Jahren mit strukturellen Problemen zu kämpfen hat. Wirtschaftlich verlieren die Gebiete, die von der Schließung betroffen sind, deutlich an Attraktivität für dortige Unternehmen, aber auch für Firmen, die Interesse an einer Ansiedlung haben. So wird der ländliche Raum weiter unattraktiver für Unternehmen. Im Falle von Schließungen wären sie gezwungen, ihre Güter selbst (z.B. per Lastwagen) zur nächstgrößeren Verladestation zu bringen. Das schadet der Wirtschaft, die durch eine schlechtere Verkehrsanbindung einen erheblichen Standortnachteil erleidet.

– Verlagerung auf Lkw ist keine Alternative:

  Je weniger Verladestationen, desto weniger Anbindung gibt es, desto weniger Güter kommen auf die Schiene. Statt weniger Verladestationen und Anschlüsse sollte es verkehrspolitisch das Ziel sein, mehr Güter auf die Schiene zu bringen. Der Standortnachteil wirkt sich direkt auf den Güterverkehr aus, der nicht mehr über die Schiene, sondern nur noch über die Straße verlaufen wird. Bereits 73 Prozent des Warenverkehrs läuft derzeit über den Straßenweg, lediglich 18 Prozent über die Schiene. Bei Wegfall weiterer Verladestationen der DB Cargo steigt die Gefahr, dass noch mehr Unternehmen ihren Güterverkehr künftig per Lkw transportieren werden. Laut der Aussage von Frank Hauenstein, Geschäftsstellenleiter bei der Bahn-Gewerkschaft EVG, bedeute allein die geplante Schließung der Verladestelle Ansbach ein Mehraufkommen von rund 5.000 Lkw im Jahr auf den Straßen. Die bisher ohnehin schon bestehende erhebliche Belastung von Bundes-, Kreisstraßen und Autobahnen durch Lkw wird hier demnach noch stärker werden.

– Höhere Umweltbelastung durch Verlagerung:

  Eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Schiene auf die Straße in den von den Plänen betroffenen Gebieten bedeutet nicht nur eine erhebliche Mehr-Belastung für den Straßenverkehr, sondern auch für die Umwelt. Im Gegensatz zum Lkw-Verkehr verbrauche der Schienen-Güterverkehr nur ein Drittel der Energie pro transportierter Tonne und verursacht im Durchschnitt nur ein Fünftel der CO_2- und ein Zehntel der Stickoxid-Emissionen.

Drucksachen, Plenarprotokolle sowie die Tagesordnungen der Vollversammlung und der Ausschüsse sind im Internet unter www.bayern.landtag.de - Dokumente abrufbar. Die aktuelle Sitzungsübersicht steht unter www.bayern.landtag.de – Aktuelles/Sitzungen zur Verfügung.

Bayerischer Landtag

17. Wahlperiode 30.06.2016 **Drucksache** 17/**12964**

Beschlussempfehlung und Bericht

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

Antrag der Abgeordneten Dr. Christoph Rabenstein, Annette Karl, Natascha Kohnen u.a. SPD
Drs. 17/**11825**

Verladestationen müssen erhalten bleiben - Ländlichen Raum nicht weiter ausbluten lassen

I. Beschlussempfehlung:

Ablehnung

Berichterstatter: **Bernhard Roos**
Mitberichterstatter: **Walter Nussel**

II. Bericht:

1. Der Antrag wurde dem Ausschuss für Wirtschaft und Medien, Infrastruktur, Bau und Verkehr, Energie und Technologie federführend zugewiesen. Weitere Ausschüsse haben sich mit dem Antrag nicht befasst.
2. Der federführende Ausschuss hat den Antrag in seiner 51. Sitzung am 30. Juni 2016 beraten und mit folgendem Stimmergebnis:
   CSU: 9 Ablehnung, 1 Enthaltung
   SPD: Zustimmung
   FREIE WÄHLER: Zustimmung
   B90/GRÜ: Zustimmung
   Ablehnung empfohlen.

Erwin Huber
Vorsitzender

Drucksachen, Plenarprotokolle sowie die Tagesordnungen der Vollversammlung und der Ausschüsse sind im Internet unter www.bayern.landtag.de - Dokumente abrufbar. Die aktuelle Sitzungsübersicht steht unter www.bayern.landtag.de – Aktuelles/Sitzungen zur Verfügung.

Bayerischer Landtag

17. Wahlperiode 28.09.2016 **Drucksache** 17/**13046**

Beschluss

des Bayerischen Landtags

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

Antrag der Abgeordneten **Dr. Christoph Rabenstein, Annette Karl, Natascha Kohnen, Andreas Lotte, Bernhard Roos, Klaus Adelt, Inge Aures, Susann Biedefeld, Günther Knoblauch SPD**

Drs. 17/**11825**, 17/**12964**

Verladestationen müssen erhalten bleiben –
Ländlichen Raum nicht weiter ausbluten lassen

Die Staatsregierung wird aufgefordert, deutlich Stellung gegen die Pläne der DB Cargo zu beziehen und sich auf Bundesebene dafür einzusetzen, damit eine Schließung der gefährdeten Verladestationen in Bayern, deren Erhaltung sinnvoll ist, verhindert wird.

Die Präsidentin

I.V.

Reinhold Bocklet

I. Vizepräsident

Drucksachen, Plenarprotokolle sowie die Tagesordnungen der Vollversammlung und der Ausschüsse sind im Internet unter www.bayern.landtag.de - Dokumente abrufbar. Die aktuelle Sitzungsübersicht steht unter www.bayern.landtag.de – Aktuelles/Sitzungen zur Verfügung.

Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote
Abg. Dr. Christoph Rabenstein
Abg. Walter Nussel
Abg. Johann Häusler
Abg. Markus Ganserer

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Ich rufe **Tagesordnungspunkt 7** auf:

Antrag der Abgeordneten Dr. Christoph Rabenstein, Annette Karl, Natascha Kohnen u. a. (SPD)
Verladestationen müssen erhalten bleiben - Ländlichen Raum nicht weiter ausbluten lassen (Drs. 17/11825)

Ich eröffne die Aussprache. Die Gesamtredezeit der Fraktionen beträgt nach der Geschäftsordnung 24 Minuten. Die Redezeit der Staatsregierung orientiert sich dabei an der Redezeit der stärksten Fraktion. Unser erster Redner ist der Kollege Dr. Rabenstein. Bitte schön, Herr Dr. Rabenstein.

Dr. Christoph Rabenstein (SPD): Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen, liebe Kollegen! Zu vorgerückter Stunde ein Antrag über Verladestationen. Da könnte einer fragen: Muss das jetzt sein, müssen wir uns damit beschäftigen? Die meisten werden in der Problematik nicht so drinstecken. Was sind überhaupt Verladestationen, wer betreibt die?

Ich habe diesen Antrag deswegen hier ins Parlament eingebracht, weil ich mich geärgert habe, dass eine sinnvolle Sache, die eigentlich jeder befürworten muss, weil es eben um Strukturpolitik in Bayern geht, vor allem aus Prinzip abgelehnt worden ist.

Worum geht es? – Wir alle, die wir mit dem Auto unterwegs sind, schimpfen über die vielen Lkws. Wir wissen, die Lkws sind notwendig für unsere Wirtschaft, damit alles brummt. Aber wir wissen auch, dass es natürlich sehr viel sinnvoller wäre, wenn wir gerade im Güterverkehr einen Teil auf die Schiene verlegen könnten und dann viele Transporte über die Schiene stattfinden. Das ist eigentlich so selbstverständlich, dass es jeder sofort unterschreibt.

Es gibt auch viele Bemühungen in diese Richtung. Aber jetzt macht die DB AG meiner Meinung nach genau das Falsche, und zwar bundesweit, auch in Bayern. Es betrifft

insgesamt 210 Verladestationen, die geschlossen werden sollen. In Bayern sind davon 32 Stationen betroffen.

Es ist jedem klar, auch in der CSU: Diese Pläne bedeuten, dass die Regionen, vor allem die strukturschwachen Regionen, noch weiter geschwächt werden; denn wenn Güter dort nicht mehr auf der Schiene transportiert und auf Lkws umgeladen werden müssen, entsteht natürlich nicht nur mehr Verkehr, was wir ablehnen, sondern es wird auch die ganze Region geschwächt, weil viele Unternehmen dann woanders hinziehen, wo sie ihre Güter wieder auf der Schiene transportieren können. Deswegen halte ich es für sinnvoll, wenn wir uns für diese Stationen einsetzen.

Ich werde meinen Antrag, um der CSU entgegenzukommen, noch ein wenig ändern. Mir ist bei den Recherchen, vor allem, als ich mit den einzelnen Betriebsräten gesprochen habe, auch klar geworden, dass wir uns nicht für alle 32 Stationen einsetzen sollen, wie ich es ursprünglich gefordert habe. Ich habe gedacht, wir sollten überprüfen und uns für sie einsetzen. Bei allen 32 Stationen ist das aber sicher nicht sinnvoll; denn wenn im ganzen Jahr nur noch zehn Waggons irgendwo auf einer Verladestation bedient werden, dann sage ich, es ist nicht sinnvoll, dass wir uns dafür noch einsetzen.

Ein Beispiel, wo es wirklich Sinn macht, betrifft die Firma Zapf in Weidenberg. Weidenberg liegt in meinem Stimmkreis, im Landkreis Bayreuth. Der Ort wird nicht weiter bekannt sein, aber die Produkte sind bekannt. Es werden dort Fertiggaragen hergestellt, und zwar insgesamt 6.000 Fertiggaragen pro Jahr. Zapf-Garagen ist vielleicht ein Begriff. Ich darf hier noch ein wenig Schleichwerbung für die Region machen. Zapf-Garagen werden in ganz Deutschland, in ganz Europa ausgeliefert. Ich habe mir die Verladestation dort selbst angeschaut. Mir wurde von der Geschäftsführung mitgeteilt, dass sie jetzt massiv auf die Schiene verlagern will. Sie wollen also schauen, dass von den 6.000 Garagen im Jahr 1.200 Garagen jährlich auf die Schiene kommen. Es macht wirklich Sinn, wenn sie ihre Garagen nach Bamberg oder Nürnberg fahren und dort mit Schiffen den Transport in weitere Entfernungen vornehmen.

Wenn zum Beispiel wie jetzt für einen Großauftrag in Wien 100 oder 200 Garagen geliefert werden, dann ist es natürlich ein Riesenaufwand, die auf der Straße über diese große Entfernung zu transportieren. Es macht sehr viel Sinn, wenn man diese große Menge auf der Schiene in die weit entfernte Stadt Wien transportieren kann. Deswegen bitte ich eindringlich darum, diesem Antrag zuzustimmen.

(Beifall bei der SPD)

Walter Nussel hat im Ausschuss gesagt, der Antrag werde abgelehnt, weil wir nicht in die Marktwirtschaft eingreifen könnten. Vor Eingriffen des Staates in die unternehmerischen Entscheidungen sei zu warnen. Dazu muss ich sagen: Die Deutsche Bahn ist eben kein normales Unternehmen und DB Cargo erst recht nicht.

(Beifall bei der SPD)

Da müssen wir Einfluss nehmen, und das machen wir doch auch täglich. Wir kümmern uns um barrierefreie Bahnhöfe. Wir schreiben auch, die Staatsregierung solle sich dafür einsetzen, obwohl wir natürlich wissen, dass die Staatsregierung nicht alle Bahnhöfe in Bayern barrierefrei gestalten kann. Trotzdem fordern wir sie auf. Etwas anderes verlangt dieser Antrag auch nicht.

(Beifall bei der SPD)

Ich möchte unbedingt, dass die CSU zustimmen kann. Deshalb ändere ich den Antrag der SPD in der Art, dass nunmehr formuliert werden soll, die Staatsregierung werde aufgefordert, deutlich gegen die Pläne der DB Cargo Stellung zu nehmen. Dagegen kann man wohl nichts haben.

Ursprünglich hat es geheißen: "… und Einfluss zu nehmen …" Das ändere ich in: "… und sich auf Bundesebene dafür einzusetzen …" Sich auf Bundesebene einsetzen – ich denke, das kann man schlichtweg nicht ablehnen.

In dem Antrag hat es geheißen: "… damit eine Schließung der 32 gefährdeten Verladestationen in Bayern verhindert wird". Da ziehe ich etwas zurück.

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Herr Kollege, achten Sie auf die Zeit, bitte!

Dr. Christoph Rabenstein (SPD): Ja. – Ich weiß, alle 32 können wir nicht erhalten, aber mindestens fünf oder sechs oder sieben sind mir bekannt. Ich meine, man sollte den Text dahingehend ändern, dass es heißt: "… damit eine Schließung der gefährdeten Verladestationen in Bayern, deren Erhaltung sinnvoll erscheint, verhindert wird." Die Verladestation in Weidenberg zu schließen, wäre ein Schildbürgerstreich. Dort hat der Betrieb selber 30.000 Euro für den Anschluss gezahlt; jetzt soll sie nach dieser Liste geschlossen werden.

Ich bitte, dem Antrag in der so veränderten Form zuzustimmen. Das wäre ein Zeichen, dass man einen sinnvollen Antrag, auch wenn er von der SPD kommt, unterstützen kann.

(Heiterkeit und Beifall bei der SPD – Volkmar Halbleib (SPD): Bei dieser Charmeoffensive muss man doch zustimmen!)

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Vielen Dank, Herr Kollege Rabenstein. – Unser nächster Redner ist der Kollege Nussel. Bitte sehr.

Walter Nussel (CSU): (Vom Redner nicht autorisiert) Bei einer solch kämpferischen Rede um diese Zeit muss ich mir noch etwas einfallen lassen, Herr Dr. Rabenstein.

Ich möchte aber schon deutlich machen, dass man nicht Äpfel mit Birnen vergleichen kann. Man muss darauf hinweisen, dass dies ein sehr spezifisches Thema ist und dass ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen etwas anderes ist als ein Eisenbahnverkehrsunternehmen. Bei einem Eisenbahnverkehrsunternehmen wie der DB AG, die – in Anführungszeichen – eine "private" Firma ist, haben wir – in Anführungszeichen – "keinen Einfluss". Wir können natürlich – ich nehme das auf, was Herr Dr. Rabenstein gesagt hat – mit einem geänderten Antrag versuchen, den Bund zu animieren – er ist

ja Gesellschafter –, Einfluss zu nehmen und die DB AG zu motivieren, hier mehr zu tun.

Ich möchte aber schon vorweg sagen: Untätig waren der bayerische Staat und unsere Regierung nicht. Sie haben schon wiederholt darauf hingewiesen und unterstützen seit Jahren, dass wir Güter auf die Schiene bekommen. Das hat gerade so geklungen, als wenn wir Verladestationen zumachen lassen, und jetzt bricht alles auf uns herein. Dem ist wahrlich nicht so. Ich kann aufgrund von Recherchen nur feststellen, dass unsere Staatsregierung auch Richtung Bund vermehrt hierauf hingewiesen hat.

Ich gebe aber auch einmal einen Fehler zu. Ich denke, daran sollten wir gemeinschaftlich arbeiten. Diese Privatisierung damals war – darin sind wir uns ja im Ausschuss einig – ein Fehler; denn wir haben nun wirklich wenig Einfluss auf das Thema Schiene und haben uns hierüber schon oft geärgert. Das gilt fraktionsübergreifend. Das muss man für spätere Entscheidungen, wenn man wieder einmal über so etwas nachdenkt, mitnehmen.

Ich will es jetzt gar nicht ausweiten. Wir haben uns geeinigt. Wir stimmen Ihrem geänderten Antrag zu und hoffen, dass weitere Güter auf die Schiene kommen, dass aber auch die Privaten und die DB AG dies wahrnehmen und vermehrt darauf setzen, dass wir weniger Lkws brauchen, um die Güter zu transportieren.

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

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Danke schön, Herr Nussel. – Die nächste Wortmeldung kommt vom Kollegen Häusler. Bitte sehr, Herr Häusler.

Johann Häusler (FREIE WÄHLER): Frau Präsidentin, verehrte Kolleginnen und Kollegen! Der letzte Wortbeitrag hat mich wie viele andere hier im Gremium ermutigt. Ich finde das beachtlich und lobenswert.

Der SPD-Antrag bezieht sich wohl auf ein internes Dokument der Deutschen Bahn vom Mai dieses Jahres. Herr Dr. Rabenstein hat es angesprochen: 215 Güterbahnhö-

fe sollen stillgelegt werden, 154 weitere sind gefährdet. Wenn man das auf Deutschland umlegt, heißt das: Jeder vierte der 1.500 Güterbahnhöfe wäre betroffen. In der Konsequenz, wenn man es hochrechnet, würde dies 3.000 Arbeitsplätze betreffen, die hierdurch in Gefahr wären. Das geht auf jeden Fall aus dieser geheimen Streichliste der Konzerntochter DB Cargo hervor.

Die Bahn will umsatzschwache Verladestationen schließen. Als Alternative gibt sie die Verlagerung auf die Straße an. In Bayern sollen – das haben wir schon gehört – 32 der rund 210 Verladestationen im nächsten Jahr geschlossen werden. Hier müssen wir über mindestens 430 Arbeitsplätze sprechen, die in dem sogenannten Sanierungskonzept "Zukunft Bahn" dargestellt sind.

Die Bahntochter DB Cargo würde sich aus vielen strukturschwachen Bereichen komplett zurückziehen, aber auch Standorte und Stationen in Nürnberg, Ingolstadt und München schließen. Auch wirtschaftlich arbeitende Güterverkehrsstellen sollen geschlossen werden. Ich erinnere an Ansbach, Gunzenhausen und Triesdorf, also drei mittelfränkische Standorte, die täglich rund 1.000 Güterwagons abfertigen und die nachweislich wirtschaftlich arbeiten und Gewinne erzielen.

Was sind die Konsequenzen? – Eine Konsequenz ist ein Verkehrsinfarkt auf den Straßen. Herr Dr. Rabenstein hat es wunderbar dargestellt. Ich erlebe es immer wieder auf der B 16. Wenn die Zuckerrübenernte läuft, kommt es teilweise zu chaotischen Zuständen, die viele andere zusätzlich belasten; aber auch diejenigen, die anliefern, belastet es bezüglich einer punktgenauen Lieferung.

Als weitere Konsequenz würden auch mehr Gefahrguttransporte auf die Straße verlagert. Dessen sollten wir uns bewusst sein und dagegen angehen.

Wichtig ist auch die ökologische Bewertung. Wenn man es auf die Tonne Transportgut herunterbricht, erfordert der Bahntransport ungefähr ein Drittel der beim Lkw-Transport benötigten Energie, der CO_2-Ausstoß beträgt nur ein Fünftel, die Stickstoffemissionen

betragen lediglich ein Zehntel. Ökologisch wäre das tatsächlich ein Rückwärtsgang, den wir als Parlament in dieser Form nicht akzeptieren können und dürfen.

Dieser widerspricht auch – das ist, glaube ich, zum Ausdruck gekommen – der Politik und der Position der Bayerischen Staatsregierung, den Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Zurzeit werden nur knapp 18 % aller Güter auf der Schiene transportiert; auf der Straße sind es über 73 %.

Die Faktenlage ist auch noch einmal angesprochen worden. Natürlich handelt es sich bei der Deutschen Bahn AG auf der einen Seite um ein privatrechtliches Unternehmen, aber auf der anderen Seite befindet sie sich im hundertprozentigen Eigentum des Bundes, sodass die beiden großen Parteien CSU und SPD in diesem Parlament, die auch Teil der Bundesregierung sind, Einfluss nehmen können.

Die Deutsche Bahn AG ist sowohl Eisenbahninfrastrukturunternehmen als auch Eisenbahnverkehrsunternehmen, das heißt, sie bedient beide Positionen. Spätestens jetzt müssen wir feststellen, dass die Privatisierung des Netzes ein Grundsatzfehler war, den der Kollege Nussel gerade direkt angesprochen hat.

Natürlich sind die Marktanteile der DB Cargo auf rund 60 % gesunken. Das hängt einerseits mit den Ausschreibungen und dem verstärkten Wettbewerb zusammen, andererseits stellt sich aber die Frage, warum das so ist und warum andere die Zuschläge bekommen. In meiner eigenen beruflichen Erfahrung habe ich festgestellt, dass auch die Flexibilität und die Verlässlichkeit Kriterien sind, die die Akzeptanz entweder ein Stück weit steigern oder sie infrage stellen.

Ich möchte daran erinnern, dass Transport- und Verladegemeinschaften eine Infrastruktur auf die Beine gestellt haben, die jetzt im Grunde obsolet ist. Außerdem müssen Unternehmen zusätzliche Investitionen tätigen, um ihre Logistik aufrechtzuerhalten. Im Sinne unserer mittelständischen Wirtschaft ist es wichtig, diesen abgeänderten Antrag zu unterstützen. Wir werden dies tun. Ich bin dankbar, dass sich die Mehrheit des Hauses diesem Entwurf ebenfalls anschließt.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN und der SPD)

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Danke schön, Herr Häusler. – Die letzte Wortmeldung kommt von Herrn Kollegen Ganserer. Bitte schön, Herr Ganserer.

Markus Ganserer (GRÜNE): Sehr geehrte Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Mehr Güter auf die Schiene – bei diesem Ziel sind wir uns offenbar alle einig. Wenn wir aber mehr Güter auf die Schiene bringen wollen, müssen wir die Infrastruktur stärken, und zwar die gesamte Infrastruktur in der Fläche. Wir dürfen uns nicht nur auf ein paar Prestigeprojekte konzentrieren, sondern wir müssen das gesamte Netz fortentwickeln.

Die Schnellbahnstrecke "Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8" Nürnberg – Erfurt – Berlin wurde seit den Neunzigerjahren geplant und wird am Ende bis zur Fertigstellung rund 10 Milliarden Euro verschlingen. In der gleichen Zeit, seit 1994, wurden in Deutschland 5.000 km Gleise stillgelegt oder abgerissen. In Bayern waren es 550 km. Die Bahn wäre gegenüber den Lkws auf vielen Strecken konkurrenzfähig. Sie bringt aber teilweise keine zusätzlichen Güterzüge auf die Gleise, weil keine Trassen mehr frei sind. Warum ist das so? – Weil in den letzten Jahren Überholgleise mit dem Schneidbrenner herausgeschnitten worden sind, damit die DB-Tochter "Netz" ihre Bilanz aufhübschen und wenigstens auf dem Papier Gewinne erwirtschaften konnte.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Im Wirtschaftsausschuss diskutieren wir regelmäßig über den barrierefreien Ausbau von Bahnstationen, auch von kleinen Haltepunkten. Das ist zweifellos ein wichtiges Ziel. Ich darf aber in Erinnerung rufen: Die Bahn-Stationen gehören alle der DB-Tochter "Station & Service". Was macht diese Firma? – Sie macht lieber jedes Jahr Hunderte Millionen Euro Gewinn, anstatt in den barrierefreien Ausbau von Bahnstationen zu investieren. Und wir sollen das mit Landesmitteln ausgleichen. Liebe Kolleginnen und Kollegen, ich appelliere hier an alle Fraktionen: Statt Anträge für den Wirtschaftsausschuss im Bayerischen Landtag zu schreiben, sollten wir lieber unseren Kollegen

im Bundestag die Hölle heißmachen, damit sie diesem Staatsbetrieb Beine machen, damit er wieder seinem Auftrag gerecht wird und Bahnhöfe barrierefrei ausbaut.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Warum debattieren wir heute eigentlich überhaupt über Verladestationen? – Weil die Konzernführung sich angeblich wieder um das "Brot- und Buttergeschäft" kümmern möchte. Das hat Herr Grube mehrmals angekündigt. Deshalb rollt jetzt die nächste Sparwelle über die DB-Gesellschaften hinweg. Warum braucht es jetzt schon wieder Sparwellen? – Die Bahnreform wurde durchgeführt, um die Deutsche Bahn zu entschulden. Mittlerweile hat die DB AG knapp 20 Milliarden Euro neue Schulden angehäuft. Während die Infrastruktur in den letzten Jahren ausgepresst wurde, ist der Konzern international auf Einkaufstour gegangen.

Liebe Kolleginnen und Kollegen von der SPD und von der CSU, Sie bilden momentan die Bundesregierung. Lassen Sie sich doch endlich in Berlin von den Angestellten in der Chefetage der DB AG erklären, warum sie das Ganze so verbockt haben.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Wir GRÜNEN wollen Verkehr auf die Schiene verlagern. Dazu müssen wir die Verladestationen auch in der Fläche erhalten. Deshalb werden wir dem Antrag zustimmen. Um das Ziel zu erreichen, müssen wir jedoch die gesamte Infrastruktur stärken. Dafür brauchen wir dringend eine Korrektur der Bahnreform. Die Infrastruktur muss endlich von den Gewinnablieferungszielen befreit werden. Dafür müssen wir weiter streiten.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Danke schön, Herr Kollege Ganserer. – Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor. Die Aussprache ist geschlossen. Wir kommen zur Abstimmung. Die SPD hat in der Aussprache den Antrag gestellt, über eine geänderte Fassung abzustimmen. Ich lese Ihnen diese nochmals vor:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, deutlich Stellung gegen die Pläne der DB Cargo zu beziehen und sich auf Bundesebene dafür einzusetzen, damit eine Schließung der gefährdeten Verladestationen in Bayern, deren Erhaltung sinnvoll ist, verhindert wird.

Der federführende Ausschuss für Wirtschaft und Medien, Infrastruktur, Bau und Verkehr, Energie und Technologie empfiehlt die Ablehnung des Antrags in der ursprünglichen Fassung. Wer dem Antrag in der geänderten Fassung zustimmen möchte, den bitte ich um das Handzeichen. – Das sind die Fraktionen der CSU, der SPD, der FREIEN WÄHLER und des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN, also das ganze Hohe Haus. Gibt es Gegenstimmen? – Keine. Enthaltungen? – Auch keine. Damit ist dieser Antrag in der geänderten Fassung angenommen.

(Beifall bei der SPD)

Wir kommen nun zurück zum Tagesordnungspunkt 6. Hier ist noch die namentliche Abstimmung über den Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Thomas Kreuzer, Josef Zellmeier, Dr. Florian Herrmann und anderer und Fraktion (CSU) betreffend "Freiheit braucht Sicherheit!" auf der Drucksache 17/13012 offen. Liebe Kolleginnen und Kollegen, die Urnen sind bereitgestellt. Ich kann die Abstimmung eröffnen. Sie haben fünf Minuten Zeit.

(Namentliche Abstimmung von 21.26 bis 21.31 Uhr)

Die fünf Minuten sind vorbei. Ich schließe die Abstimmung. Das Ergebnis wird außerhalb des Plenarsaals ermittelt und noch heute Abend bekannt gegeben.

Die Dringlichkeitsanträge auf den Drucksachen 17/13013 bis 17/13018 sowie die Dringlichkeitsanträge auf den Drucksachen 17/13025 und 17/13026 werden in die zuständigen federführenden Ausschüsse verwiesen.

Ich habe das Gefühl, das Auszählen geht immer schneller. Ich gebe jetzt das Ergebnis der namentlichen Abstimmung zum Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Kreuzer,

Zellmeier, Dr. Herrmann und anderer und Fraktion (CSU) betreffend "Freiheit braucht Sicherheit!", Drucksache 17/13012, bekannt. Mit Ja haben 68, mit Nein haben 49 Abgeordnete gestimmt. Stimmenthaltungen: 2. Damit ist dieser Dringlichkeitsantrag angenommen.

(Abstimmungsliste siehe Anlage 2)

Damit haben wir heute alle Tagesordnungspunkte abgearbeitet. Ich danke Ihnen fürs Dableiben und für den ereignisreichen Tag. Ich wünsche Ihnen einen schönen Abend.

(Schluss: 21.34 Uhr)