Stand: 15.12.2025 19:50:04

Vorgangsmappe für die Drucksache 17/8438

"Keine Dobrindt'sche Straßenbaugesellschaft - Keine Schattenverschuldung durch ÖPP- Projekte"

Vorgangsverlauf:

1. Initiativdrucksache 17/8438 vom 20.10.2015
2. Beschluss des Plenums 17/8508 vom 20.10.2015
3. Plenarprotokoll Nr. 55 vom 20.10.2015

Bayerischer Landtag

17. Wahlperiode 20.10.2015 **Drucksache 17/8438**

Dringlichkeitsantrag

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

Keine Dobrindt'sche Straßenbaugesellschaft –
Keine Schattenverschuldung durch ÖPP-Projekte

Der Landtag wolle beschließen:

Der Landtag lehnt die von der Fratzscher-Kommission gemachten Vorschläge zur Nutzung alternativer Finanzierungsmöglichkeiten beim Bau von Bundesfernstraßen entschieden ab.

Die Staatregierung wird daher aufgefordert, sich auf allen Ebenen gegen weitere ÖPP-Projekte und für den Fortbestand der Auftragsverwaltungen für Bundesfernstraßen einzusetzen.

Begründung:

Mit der von der sogenannten Fratzscher-Kommission der Bundesregierung geforderten Verkehrsinfrastrukturgesellschaft für die Bundesfernstraßen würde eine zusätzliche Verwaltungsebene geschaffen. Abstimmungsprozesse mit den Belangen der Landesplanung und die Berücksichtigung lokaler Belange würden dadurch erschwert. Darüber hinaus soll diese Infrastrukturgesellschaft in erster Linie nur dazu dienen, privaten Investoren neue, ertragreiche Investitionsmöglichkeiten über ÖPP-Modelle (öffentlich-private Partnerschaften) zu eröffnen. Dies würde aber dem Steuerzahler am Ende teuer zu stehen kommen.

Das größte Problem bei der Infrastrukturbereitstellung der zurückliegenden Jahrzehnte – die Vernachlässigung der Erhaltungsinvestitionen im Bestand – wird durch eine Infrastrukturgesellschaft für die Bundesfernstraßen nicht angegangen. Um den Instandhaltungsrückstand zu beseitigen, müsste der Neubau drastisch hinter die in den Bedarfsplänen formulierten Vorgaben reduziert werden.

Die Wahrung der öffentlichen Kontrolle über eine Infrastrukturgesellschaft für Bundesfernstraßen dürfte schwierig werden. Das zeigt der geringe Einfluss des Bundes auf seine ihm gehörende privatrechtlich organisierte Deutschen Bahn AG.

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 20.10.2015 **Drucksache** 17/**8508**

Beschluss

des Bayerischen Landtags

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

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

Drs. 17/**8438**

Keine Dobrindt'sche Straßenbaugesellschaft –
Keine Schattenverschuldung durch ÖPP- Projekte

Ablehnung

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

Präsidentin Barbara Stamm
Abg. Eberhard Rotter
Abg. Thorsten Glauber
Abg. Markus Ganserer
Abg. Bernhard Roos
Staatsminister Joachim Herrmann

Präsidentin Barbara Stamm: Ich rufe folgende Dringlichkeitsanträge auf:

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Thomas Kreuzer, Karl Freller, Erwin Huber u. a. und Fraktion (CSU)
Keine Infrastrukturgesellschaft - bewährte Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen beibehalten! (Drs. 17/8416)

und

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Hubert Aiwanger, Florian Streibl, Thorsten Glauber u. a. und Fraktion (FREIE WÄHLER)
Bundesfernstraßen: Auftragsverwaltung erhalten - Finanzierung optimieren (Drs. 17/8437)

und

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Margarete Bause, Ludwig Hartmann, Markus Ganserer u. a. und Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
Keine Dobrindt'sche Straßenbaugesellschaft - Keine Schattenverschuldung durch ÖPP-Projekte (Drs. 17/8438)

Ich eröffne die gemeinsame Aussprache und darf als Erstem Herrn Kollegen Rotter das Wort erteilen.

Eberhard Rotter (CSU): Verehrte Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Seit Jahrzehnten ist der Bundesverkehrshaushalt chronisch unterfinanziert, was sich sowohl auf die Bundesverkehrswegeplanprojekte auswirkt, die eben nicht entsprechend ihrer Dringlichkeit ausgeführt werden können, als auch insbesondere auf den Verschleiß, den wir auf Straßen, aber auch auf Schienen ständig beklagen.

Diverse Kommissionen wie die Daehre-Kommission und die Bodewig-Kommission, die jeweils von den Länderverkehrsministern eingesetzt worden sind, haben dies nochmals deutlich unterstrichen und haben darauf hingewiesen, wie viel mehr Geld wir benötigen würden, um das in den vergangenen Jahrzehnten Versäumte innerhalb der

nächsten 15 Jahre aufholen zu können. Das wären nämlich über sieben Milliarden Euro mehr pro Jahr.

Nunmehr gibt es auf Bundesebene die Idee, eine Bundesfernstraßengesellschaft zu gründen. Dieser Gesellschaft sollten dann die Bundesautobahnen und sonstige wichtige Bundesfernstraßen übertragen werden. Wir lehnen dies gemeinsam mit der Staatsregierung entschieden ab und haben daher den Dringlichkeitsantrag eingereicht, in dem wir diese Ablehnung nochmals deutlich zum Ausdruck bringen und zugleich die Staatsregierung auffordern, sich auf allen Ebenen weiterhin für den Fortbestand der bewährten Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen einzusetzen.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, der Bund ist gemäß Artikel 90 des Grundgesetzes Eigentümer der Bundesfernstraßen. Die Länder verwalten die Bundesautobahnen und sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs im Auftrag des Bundes. Diese Auftragsverwaltung hat sich – ich kann das insbesondere für Bayern feststellen – sehr gut bewährt. Bisher wurden neben den regelmäßigen Ausgaben für Erhaltung, Betrieb, Neu-, Um- und Ausbau auch alle Investitionsprogramme und Sonderfinanzierungen einschließlich Projekte in öffentlich-privater Partnerschaft durch die Auftragsverwaltungen erfolgreich umgesetzt. Das gut ausgebaute Netz der Bundesfernstraßen ist in der operativen Verantwortung der Länder entstanden. Auch die Fratzscher-Kommission, eine weitere Kommission, die eingesetzt worden ist, hat Vorschläge zur Nutzung alternativer Finanzierungsmöglichkeiten gemacht, wobei diese Vorschläge bzw. die alternativen Finanzierungsmöglichkeiten auch in der bewährten Zusammenarbeit zwischen den Auftragsverwaltungen und der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft umgesetzt werden können. Eine Bundesfernstraßengesellschaft ist nicht der Schlüssel für mehr Investitionen. Dies ist bereits mit dem aktuellen System, zum Beispiel mit der bewährten ÖPP, möglich.

Erfreulich ist, liebe Kolleginnen und Kollegen, dass dies auch die Verkehrsministerkonferenz so sieht und vor zehn Tagen in Worms bekräftigt hat. Auch sie weist darauf hin, dass sich die Auftragsverwaltung bewährt hat und die gegebenen Möglichkeiten zur

Optimierung dieser bestehenden Auftragsverwaltung, vor allem zur Verbesserung der vorhandenen Abläufe im Hinblick auf Kosten und Termintreue, Effizienz und Transparenz, genutzt werden müssen. Die Verkehrsministerkonferenz rät zu Recht von vorschnellen Entscheidungen ab. Mögliche Veränderungen des bisherigen Systems der bewährten Auftragsverwaltung müssen fundiert und in enger Zusammenarbeit mit den Ländern untersucht und bewertet werden. Entscheidend ist die Vermeidung von Doppelstrukturen mit erhöhten Kosten und Kompensationsverlusten durch eine geteilte Zuständigkeit für die übergeordneten Straßen. Dies hätte nur mehr Bürokratie und mehr Abstimmungsbedarf zur Folge. Ebenso ist wichtig die Erhaltung von Synergieeffekten und Effizienzvorteilen in allen Aufgabenbereichen der Straßenbauverwaltung. Wir können das in Bayern immer wieder feststellen, wo unsere staatlichen Bauämter natürlich nicht nur in Auftragsverwaltung des Bundes für die Bundesfernstraßen, sondern auch für unsere Staatsstraßen, in einer ganzen Reihe von Landkreisen auch für Kreisstraßen zuständig sind.

Schließlich geht es darum, die lokalen und regionalen Belange sicherzustellen und die Mitwirkungsmöglichkeiten der Länder bei Investitionsentscheidungen des Bundes zu bewahren; denn wenn nur noch der Bund dafür zuständig ist, haben wir vielleicht noch ein Anhörungsrecht, aber wir können dann natürlich nicht mehr mitentscheiden. Die Mitentscheidung ist für uns sehr wichtig. Es geht darum, wie Vorteile für die Gesamtstraßeninfrastruktur sowie die verkehrs- und strukturpolitischen Ziele erreicht werden können.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, wir begrüßen sehr, dass auch der Bundesrat am vergangenen Freitag deutlich gemacht hat, dass er strukturelle Veränderungen ablehnt, die gezielt auf die Gründung einer Bundesfernstraßengesellschaft und die Abschaffung der Länderauftragsverwaltung hinarbeiten. Ziel muss sein, vorhandenes Geld effizient einzusetzen und natürlich auch mehr Geld zu generieren sowie die Prozessabläufe zu optimieren.

Wie kann dieses Ziel erreicht werden? - Die Vorratsplanung, die wir im Freistaat Bayern seit Jahrzehnten erfolgreich praktizieren, ist eine Erfolgsgeschichte gewesen, die wir natürlich im bewährten System der Auftragsverwaltung fortsetzen wollen.

Nun ist es so, dass die Bodewig-II-Kommission nächstes Jahr Handlungsempfehlungen vorlegen soll. Mit unserem Antrag wollen wir unser Verkehrsministerium, aber insbesondere auch die gesamte Staatsregierung unterstützen und ihr Rückendeckung für die weiteren Verhandlungen geben, auch nach Vorlage der Bodewig-Kommission. - Ich bitte daher um Zustimmung zu unserem Antrag.

(Beifall bei der CSU)

Um mich nicht nochmals melden zu müssen, Frau Präsidentin, würde ich gleich noch mit Ihrer Zustimmung einige Sätze zu den nachgezogenen Anträgen der Opposition sagen.

Präsidentin Barbara Stamm: Herr Kollege, Sie haben Zeit.

Eberhard Rotter (CSU): Diese Anträge gehen zwar in die gleiche Richtung, aber man muss sie schon genau lesen. Die FREIEN WÄHLER fordern hier einen zweckgebundenen Infrastrukturfonds. Mir erschließt sich nicht, wie dieser Infrastrukturfonds gespeist werden soll. Das ist zunächst einmal eine Grundvoraussetzung.

(Hubert Aiwanger (FREIE WÄHLER): Ausländermaut!)

Wir haben ja ohnehin zu wenig Geld, um Straßen zu bauen, und können dann nicht noch Geld in einem derartigen Fonds parken. Eine gezielte Vorwegfestlegung, wie sie hier vorgeschlagen wird, ist falsch. Ich habe gesagt, es gilt zunächst einmal abzuwarten, was die Bodewig-II-Kommission entwickelt.Im Übrigen wird sich der Bund gegen einen Eingriff in das Budgetrecht durch das Land verwahren, wie das hier vorgesehen ist. Im Dringlichkeitsantrag der FREIEN WÄHLER heißt es, dass der Fonds aus den konstant hohen Mitteln aus der Lkw-Maut und dem allgemeinen Haushalt ausgestattet werden soll. Auf der anderen Seite wird beklagt, dass die Haushaltsmittel schwanken.

Von daher ist das ein Widerspruch in sich. Darum werden wir den nachgezogenen Antrag der FREIEN WÄHLER ablehnen.

Ebenfalls ablehnen werden wir den Dringlichkeitsantrag von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, da er sich dezidiert gegen weitere ÖPP-Projekte ausspricht. Aber wir sind der Überzeugung, dass sich diese bewährt haben, und können insbesondere auf die A8 München – Augsburg, die schon seit drei Jahren unter Verkehr ist, und auf die seit wenigen Wochen gleichfalls unter Verkehr befindliche Fortsetzung von Augsburg nach Ulm verweisen. In diese Richtung gilt es weiter zu überlegen und weiter zu handeln.

(Beifall bei der CSU)

Präsidentin Barbara Stamm: Vielen Dank, Herr Kollege. – Jetzt erteile ich Herrn Kollegen Glauber das Wort. Bitte schön, Herr Kollege.

Thorsten Glauber (FREIE WÄHLER): (Vom Redner nicht autorisiert) Verehrtes Präsidium, verehrte Kolleginnen und Kollegen! Kollege Rotter, wir dürfen schon fragen: Wer war denn in Berlin in den letzten Jahren Verkehrsminister?

(Eberhard Rotter (CSU): Die FREIEN WÄHLER sicher nicht! Andere Parteien hier im Landtag?)

- Ich sage Ihnen gerne die Namen. Es war Ihr Kollege Ramsauer von der CSU, und aktuell heißt der Verkehrsminister Dobrindt. Sie fordern hier im Bayerischen Landtag Ihren Verkehrsminister auf, er möge doch weniger auf ÖPP-Projekte setzen.

(Eberhard Rotter (CSU): Nein, das Gegenteil! Haben Sie den Antrag gelesen?)

Ich frage mich, ob Sie innerhalb Ihrer Partei miteinander sprechen und ob Sie die gleichen Ziele haben, oder hat der Bayerische Landtag andere Ziele als Ihr eigener Verkehrsminister? - Wir sind verwundert darüber, dass Sie sich über den Antrag selber auffordern müssen, im Hinblick auf ÖPP-Projekte zur klassischen Auftragsverwaltung, die wir gut finden, zurückzukehren.

Ich glaube – Sie haben es schön beschrieben –, es ist in Bayern gute Sitte, dass wir über unsere Ämter Planungsprojekte mit Baureife vorlegen, und diese Baureife braucht eine Finanzierung. Sie klagen darüber, dass es im Prinzip den schwankenden Haushalten unterworfen ist, ob Projekte gebaut oder nicht gebaut werden. Genau dem wollen wir als Fraktion einen Riegel vorschieben und einen Fonds schaffen, in den wir zur Finanzierung Gelder aus der Lkw-Maut, aus der Kfz-Steuer fließen lassen und Verkehrsprojekte eben nicht mehr nach Haushaltslage abbauen.

Wir wollen eine Verstetigung der Projekte. Dann wird nämlich das, was Sie beschrieben haben, erst real. Baureife Projekte, die unsere Bauämter vorgelegt haben, können sie dann nämlich sauber abarbeiten. Jetzt ist es so, dass bei den Bauämtern die Baureife aufläuft, aber je nach Haushaltslage müssen wir darum bitten, dass wir überhaupt Mittel bekommen. Und so wird nichts abgearbeitet.

Ein zweiter entscheidender Punkt. Ich weiß gar nicht, warum Sie uns im Wirtschaftsausschuss dafür belächelt haben. Wir fordern Sie, seit wir im Landtag sind, auf - -

(Zuruf des Abgeordneten Alfred Sauter (CSU))

- Aber es reicht aus, damit wir Sie auffordern können, die überjährige Finanzierung einzuführen. Lieber Kollege, überjährige Finanzierung ist kein Quatsch. Man sieht, dass Sie nie mit Bauunternehmern unterwegs sind, sonst würden Sie diese überjährige Finanzierung bei Straßenbauprojekten kennen. Was passiert denn? - Der Bauunternehmer muss letztendlich abziehen, weil wir keine überjährige Finanzierung vereinbart haben.

(Ministerpräsident Horst Seehofer: Sie haben schon recht. Kollege Sauter ist ja …!)

- Ich weiß schon. Warum fragt er denn dann so? Er weiß doch, wie die Praxis ist.

Wenn wir diese überjährige Finanzierung einführen würden, dann würden wir weiterkommen. Herr Kollege Sauter ist lange genug hier, um das zu wissen. Er hätte das

schon längst ändern können. Aber gut – Kolleginnen und Kollegen, wir bitten Sie unserem Antrag zuzustimmen.

(Zuruf von der CSU: Nein!)

- Doch. Wir brauchen den Verkehrsinfrastrukturfonds, wir brauchen die überjährige Finanzierung. Wir wollen die Auftragsverwaltung nach wie vor in Bayern behalten. Wir setzen darauf, dass Baureife in eigener Hand zu guten Fortschritten führt. Wir wollen keine ÖPP-Projekte oder keine solchen, wie Verkehrsminister Dobrindt sie will. - Ihrem Antrag werden wir natürlich zustimmen, er ist im Prinzip der gleiche wie unserer.

(Eberhard Rotter (CSU): Umgekehrt!)

- Nein, Ihrer ist wie unserer. Von daher werden wir natürlich zustimmen. Dem Antrag vom BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN werden wir auch zustimmen; denn es geht um die gute bayerische Praxis der Auftragsverwaltung. – Danke für die Aufmerksamkeit.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Präsidentin Barbara Stamm: Herr Kollege, bleiben Sie bitte am Rednerpult für eine Zwischenbemerkung des Kollegen Rotter. Bitte schön, Herr Kollege.

Eberhard Rotter (CSU): Lieber Herr Kollege Glauber, nachdem Sie das Stichwort überjährige Finanzierung hier eingeführt haben, möchte ich Sie daran erinnern, dass gerade wir in Bayern von der nicht überjährigen Finanzierung immer wieder profitiert haben, weil andere Länder nicht in der Lage waren, ihre Projekte entsprechend zu planen, für die Geld im Bundeshaushalt eingestellt war. Wir haben dann die Schublade aufgemacht, konnten fertige Pläne herausziehen und so die in anderen Ländern nicht ausgegebenen Gelder nach Bayern holen. Das sollten Sie bei Ihrer Forderung nach einer überjährigen Finanzierung schon auch mit berücksichtigen. Das wäre zum Nachteil Bayerns.

(Alfred Sauter (CSU): Dafür ist er noch nicht lange genug hier!)

Thorsten Glauber (FREIE WÄHLER): (Vom Redner nicht autorisiert) Kollege Rotter, so, wie Sie es beschreiben, ist es nicht richtig. Die überjährige Finanzierung hat nichts mit der Planreife zu tun. Wir profitieren in Bayern davon, dass wir in den Schubladen baureife Projekte haben. Die überjährige Finanzierung entsteht dann, wenn Sie mit dem Unternehmer einen Vertrag schließen. Der Vertrag hat eine Laufzeit und wird abfinanziert; der hat nichts mit dem Planungszeitraum, der Baureife zu tun. In Bayern haben wir eben mehr baureife Projekte, als wir Geld für Projekte haben. Da müssen andere Länder erst zu baureifen Projekten kommen, und das tun sie nicht. Daher würden wir nach wie vor von überjähriger Finanzierung profitieren.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Präsidentin Barbara Stamm: Vielen Dank, Herr Kollege. - Jetzt darf ich Herrn Kollegen Ganserer das Wort erteilen. Bitte schön, Herr Kollege.

Markus Ganserer (GRÜNE): (Vom Redner nicht autorisiert) Sehr geehrte Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Zunächst finde ich es hoch erfreulich, dass die CSU-Regierung und die CSU-Fraktion hier im Hohen Hause die vom Bundesverkehrsminister Dobrindt geplante Straßenbaugesellschaft für Bundesfernstraßen entschieden ablehnt. Diese Pläne finden auch bei uns GRÜNEN im Bayerischen Landtag keine Zustimmung.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Kollege Rotter hat es indirekt schon angesprochen: Auch in den von uns GRÜNEN mitregierten Ländern gibt es keine Zustimmung für die dafür notwendige Änderung des Grundgesetzes. Die Erfahrung, eigentlich die negativen Erfahrungen, muss man sagen, die man beim Unterhalt und Ausbau der Bundeswasserstraßen in den letzten Jahren gesammelt hat, lassen vermuten, dass eine solche Straßenbaugesellschaft für Bundesfernstraßen nur einen zweiten Moloch schaffen würde.

Dazu würden zusätzlich Abstimmungsprozesse mit den Belangen der Landesplanung entstehen, und die Berücksichtigung lokaler Belange würde deutlich erschwert. Es ist vollkommen klar: Je weiter der Entscheidungsträger vom konkreten Projekt weg ist, umso schwieriger wird es, die lokalen Bedürfnisse aufzunehmen, zu erfassen und für Transparenz und Bürgerbeteiligung zu sorgen und sie zu organisieren.

Man kann ja durchaus Reformbedarf bei der Straßenbauverwaltung sehen, aber hier gilt es, Gründlichkeit vor Schnelligkeit walten zu lassen. Auch wenn wir GRÜNEN der Auffassung sind, dass in Bayern manchmal zu viele oder zu breite Straßen gebaut werden, sind wir der Überzeugung, dass sich die Auftragsverwaltung der Bundesländer bewährt hat.

(Beifall bei den GRÜNEN)

So weit zum unstrittigen Teil. Wenn wir aber über die Straßenbauverwaltung sprechen, sollten wir auch die weniger erfreulichen Aspekte ansprechen, zum Beispiel den Umstand, dass aufgrund der Personalabbauverpflichtungen und des schon geschehenen Personalabbaus – Stichwort Artikel 6b Bayerisches Haushaltsgesetz – nicht mehr genügend Personal zur Verfügung steht, sodass im Bereich Planung zunehmend Teilleistungen an Private vergeben werden müssen.

Auf eine Schriftliche Anfrage von mir zum Thema Privatisierung staatlicher Leistungen – Drucksache 17/5232 – antwortete die Staatsregierung:

> In der Regel erhöht sich der Verwaltungsaufwand bei Vergaben aufgrund des erforderlichen Begleit- und Betreuungsaufwands. … Der Begleit- und Betreuungsaufwand liegt im Bereich des Straßenbaus im Durchschnitt bei 10 % … der Auftragssumme.

Weiter führt die Staatsregierung aus:

> Eine Kostensenkung durch die Vergabe an Private wird in der Regel nicht erzielt, weil die abgerechnete Leistung mit Mehrwertsteuer beaufschlagt ist und zusätz-

lich zu den hohen Honoraren für vergebene Leistungen ein nicht unerheblicher Begleit- und Betreuungsaufwand anfällt.

Sie werden verstehen, dass wir in Anbetracht dieser Tatsachen der Privatisierung von staatlichen Leistungen äußerst kritisch gegenüberstehen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Die Expertenkommission der Bundesregierung, die sogenannte Fratzscher-Kommission, fordert eine Verkehrsinfrastrukturgesellschaft für die Bundesstraßen. Sie wird nicht nur zu einem erheblichen Verwaltungsaufwand führen, sondern wir sind auch der Überzeugung, dass der Sanierungsstau dadurch nicht automatisch zu lösen ist. Dieser ist nämlich die Konsequenz einer falschen Politik, die viel zu lange auf zu teure Großprojekte gesetzt und mehrfach überbuchte und nicht priorisierte Projektlisten für den Bundesverkehrswegeplan gemeldet hat. Er ist nicht zuletzt auch durch den jahrelangen Missbrauch von Unterhaltsmitteln für den Neubau entstanden, wie das auch in Bayern geschehen ist.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Die geplante Infrastrukturgesellschaft soll in erster Linie dazu dienen, privaten Investoren neue und ertragreiche Investitionsmöglichkeiten über sogenannte ÖPP-Projekte zu eröffnen. Genau das kann aber nicht unser verkehrspolitisches Ziel sein.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Diese Form der Schattenverschuldung würde den Steuerzahler sehr teuer zu stehen kommen; denn es müssten zusätzliche Renditen und Zinsen für die privaten Anleger bezahlt werden. Das haben die Rechnungshöfe des Bundes und der Länder mehrfach dokumentiert und kritisiert. Zuletzt hat der Bundesrechnungshof festgestellt, die letzten Ausführungen wären, wären sie von den Ländern gemacht worden, um über zwei Milliarden Euro günstiger gewesen als die ÖPP-Projekte. Es gibt also keinen Grund, der Privatwirtschaft vorbehaltlos zu vertrauen und dem Staat grundsätzlich zu misstrauen.

Wir halten die Finanzierung von Infrastruktur für eine öffentliche, also für eine staatliche Aufgabe. Dafür muss sie mit Steuermitteln und Nutzungsentgelten auskömmlich finanziert werden. Wir werden uns deshalb beim Antrag der CSU enthalten. Dem Antrag der FREIEN WÄHLER werden wir zustimmen.

(Beifall bei den GRÜNEN und Abgeordneten der FREIEN WÄHLER)

Präsidentin Barbara Stamm: Vielen Dank, Herr Kollege. Pflichtgemäß gebe ich bekannt, dass die CSU-Fraktion namentliche Abstimmung für Ihren Antrag angekündigt hat. Ich komme nun zur nächsten Wortmeldung; das ist Herr Kollege Roos. Bitte schön, Herr Kollege.

Bernhard Roos (SPD): Werte Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Diese letzte Ankündigung liegt wohl erneut in der mangelnden Disziplin der CSU-Fraktion begründet.

(Jürgen W. Heike (CSU): Da schaut mal auf eure Seite! – Zuruf von der CSU: Da ist es nicht besser!)

- Ja, geh weiter, dann ist das so. Auf alle Fälle wirft die Ankündigung der namentlichen Abstimmung ein Schlaglicht darauf, dass die Debatte um eine Infrastrukturgesellschaft absolut relevant und wichtig ist für unser Land, für den Bund ebenso wie für den Freistaat Bayern. Ich schließe mich gerne den Lobgesängen an, die für die Auftragsverwaltung der Bundesfernstraßen gesungen wurden. Noch viel besser aber, liebe Kolleginnen und Kollegen von der CSU-Seite, wäre das alles ohne die Stoiberschen Spardiktate. Die Situation wäre dann weitaus besser; denn bis zum Jahr 2019 wird Personal beschnitten. Unsere Forderung ist: Personaldecke ausbauen statt schrumpfen! Das gilt für die Autobahndirektionen ebenso wie für die staatlichen Bauämter. Da wäre viel geholfen.

(Beifall bei der SPD)

Unsere Repräsentanten in der Großen Koalition in Berlin - Schäuble CDU, Dobrindt CSU und Gabriel SPD - sind für eine Infrastrukturgesellschaft. Sie sind nicht ganz unwesentlich. Die Verkehrspolitiker der SPD-Bundestagsfraktion sagen: "Ja, aber" und wollen die strikte Kontrolle durch die Bundesregierung und durch den Bundestag. Als Landesverkehrspolitiker füge ich hinzu: Als Bayerischer Landtag möchten wir natürlich ein Wörtchen mitreden. Umstritten ist die Form der Kapitalbeteiligung. Daher kommt auch das abweichende Votum der Gewerkschaften in der Fratzscher-Kommission. Das hat dazu geführt, dass es kein eindeutiges Votum gab. Angesichts der Niedrigzinsphase gibt es hier Möglichkeiten für die Versicherungswirtschaft und andere Investoren. Auch wir in München haben ein nicht gerade unwesentliches Unternehmen, nämlich die Münchner Rückversicherungs-Gesellschaft AG, kurz: die Münchner Rück. Die würde sich die Finger angesichts einer verlässlichen, wenn auch nicht übermäßigen Renditeerwartung lecken. Hier bestünde eine Chance für die Bürgerinnen und Bürger, sich zu beteiligen. Es wäre eine sichere Anlage im Unterschied zu den vielen Schrottpapieren, die angeboten werden.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, das darf natürlich dennoch kein Instrument sein, um die Schuldenbremse zu umgehen, die ich persönlich kritisch sehe. Sie steht aber nun einmal im Grundgesetz und auch in unserer Bayerischen Verfassung. Das lässt keine Schattenwirtschaft, keinen Schattenhaushalt üblicher Provenienz zu.

Zur Nutzerfinanzierung: Wir können natürlich sagen, die Steuerfinanzierung ist die beste aller Möglichkeiten. Fakt ist aber, dass sie nicht ausreicht, weil wir eine Finanzierungslücke von mehr als sieben Milliarden Euro zusätzlich für die Bundesfernstraßen haben. Da kann man nicht kleckern, da muss man klotzen. Deshalb sollte man doch bitte schön neue Wege überdenken.

Die Kritik des Rechnungshofs wurde angesprochen, die kann ich nur unterstreichen. Umso erstaunlicher ist es, dass die CSU bei ÖPP-Projekten nicht nur bei den Straßen meint, das wäre der richtige Weg, sondern diese auch für die Schienenwege in Be-

tracht zieht. Zu sagen: "Wasch mir den Pelz, aber mach mich nicht nass", ist keine überzeugende Position.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, wir haben noch Chancen durch eine Ausweitung der Lkw-Maut, auch durch eine Bus-Maut. Wenn man Mut hätte seitens der CSU, dann könnte man auch eine tragfähige Pkw-Maut einbringen. Da fehlt's aber wohl am Rückgrat. Effizienzgewinne durch eine Entflechtung der Zuständigkeiten sind durchaus noch möglich. Das ist übrigens ebenfalls eine klare Aussage des Bundesrechnungshofs und der Landesrechnungshöfe.

Mir als Sozialdemokrat wäre es gelegen, dass man sich erst einmal über die Möglichkeiten informiert. Ich bin deshalb gespannt, was Innen- und Verkehrsminister Joachim Herrmann bringen wird. Ich hätte selbst einen Dringlichkeitsantrag zu einem ÖPP-Bericht in Bayern in petto gehabt, genauso wie andere Projekte in der Schublade haben. Die haben übrigens nicht dazu geführt, dass in Bayern deutlich mehr gebaut worden wäre. Wo bitte schön bleibt die Fertigstellung der A 94? - 40 Jahre Projektlaufzeit, das ist doch wirklich unsäglich. Da mag so manches in der Schublade gelegen haben, aber es fehlte an der Durchfinanzierung. Für die Durchfinanzierung aber wäre eine Infrastrukturgesellschaft unter Wahrung der grundgesetzlichen Aspekte schon der richtige Weg. Ich werbe dafür, sich diese Möglichkeit nicht durch ein kurzfristiges und kurzsichtiges Nein zu verbauen. Besser ist es doch, auf Bundesebene Verbesserungen einzubauen. Deshalb: Erst Klarheit schaffen, dann neu entscheiden.

Bodewig 2.0: Kurt Bodewig, der ehemalige Bundesverkehrsminister der SPD, hat sein Votum abgegeben, von allen Seiten anerkannt. Ich bin der Auffassung, er wird auch unter Berücksichtigung der föderalen Aspekte einen gangbaren Weg finden und dazu ein bundesweites Dach, das verlässlich ist, um die Finanzierung der sich über Jahrzehnte hinziehenden Investitionsströme zu erreichen.

(Beifall bei der SPD)

Liebe Kolleginnen und Kollegen, unabhängig von der Auslastung sind wir nicht in einer komfortablen Position. Bayerns Bauunternehmer schreien nach Aufträgen.

(Jürgen W. Heike (CSU): Ich höre nichts!)

Da können wir hier lange über die Struktur philosophieren. Klar ist, dass die Aufträge fehlen. Vor allem der Mittelstand geht teilweise auf dem Zahnfleisch, weil er für die großen ÖPP-Projekte gar nicht die nötigen Ressourcen hat.Werfen wir deshalb einen Blick über die Grenze zu ASFINAG nach Österreich. Dort funktioniert es. Wenn man die bayerische Autobahn verlässt, stellt man fest, dass es in Österreich schöner ist. Das gilt nicht für alles, aber zumindest in Bezug auf die Straßen sollte man davon lernen.

(Beifall bei der SPD)

Pardon, ich habe das Votum vergessen: dreimal Enthaltung.

Präsidentin Barbara Stamm: Vielen Dank, Herr Kollege. – Jetzt darf ich für die Staatsregierung Herrn Staatsminister Joachim Herrmann das Wort erteilen. Bitte schön, Herr Staatsminister.

Staatsminister Joachim Herrmann (Innenministerium): Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich bin dankbar, dass die CSU-Fraktion dieses Thema heute auf die Tagesordnung gesetzt hat, weil es, wie ich glaube, wichtig ist, dass das Hohe Haus möglichst frühzeitig in der nun verstärkt beginnenden Diskussion auf Bundesebene eine klare Position bezieht. Ich sage es gleich vorweg, Herr Kollege Roos: Ich habe überhaupt nichts dagegen, dass wir über eine Weiterentwicklung dessen, was gegenwärtig schon als Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft auf Bundesebene existiert, nachdenken und reden.

(Beifall des Abgeordneten Bernhard Roos (SPD))

Das ist nicht das Problem. Wenn der Bund zu dem Entschluss kommen sollte, beispielsweise alle Mauteinnahmen komplett zusammenzufassen

(Beifall des Abgeordneten Bernhard Roos (SPD))

und daraus die Bundesfernstraßen zu finanzieren, wäre das auch kein Problem. Da hätten wir überhaupt nichts dagegen. Ich will deutlich herausarbeiten, wo das eigentliche Problem liegt. Das Problem besteht dann, wenn man darüber hinausgeht. Der Bund überlegt, die gesamte Planungs- und Umsetzungskompetenz dieser Gesellschaft oder einer ähnlichen Gesellschaft zu übertragen. Das heißt, dass dieser Gesellschaft die ganze Planung und Durchführung oblägen. Außerdem überlegen in diesem Moment zumindest einige auf Bundesebene, auch die gesamten Planfeststellungsverfahren einer Bundesgesellschaft oder einer Bundeseinrichtung zu übertragen.

Ich bin seit acht Jahren Innenminister mit der Zuständigkeit für die Staatsbauverwaltung. Seit zwei Jahren habe ich auch den übrigen Verkehr in meinem Zuständigkeitsbereich und erlebe, wie großartig Planungsprozesse bei der Deutschen Bahn ablaufen. Ich kann Ihnen nur sagen: Wenn der Bund ernsthaft beabsichtigt, das umzusetzen, was bei der Deutschen Bahn mit dem Eisenbahnbundesamt passiert, nämlich jede Planung nur von einer Bundesbehörde feststellen zu lassen, dann müssen Sie für jede Straßenbaumaßnahme, die Sie in Zukunft in Bayern bauen, die Planungen bei dieser Bundesbehörde einreichen. Wenn das die Zukunft für den Bundesfernstraßenbau sein soll, dann sage ich Ihnen: Das wird bei uns bestimmt zu keiner Beschleunigung führen. Das wird den Fernstraßenbau nicht besser machen. Auch nach Meinung unserer Bürgermeister wäre dadurch bestimmt nicht mehr Kommunalfreundlichkeit oder Bürgernähe die Folge. Ich will nicht behaupten, dass andere Behörden nie einen Fehler machen. Aber das läuft sehr schwerfällig ab. Mir wird parteiübergreifend ständig von Kollegen verschiedener Parlamente, aber auch von unseren Kommunalpolitikern zugerufen, dass das nicht die Zukunft, nicht die Verbesserung sein kann.

Deshalb sage ich: Ja, man soll darüber nachdenken, wie man die Finanzierung anders organisieren kann. Damit habe ich überhaupt keine Probleme. Das geht wahrscheinlich sogar ohne Grundgesetzänderung. Aber wenn dafür eine Grundgesetzänderung notwendig sein sollte, hätte ich nichts dagegen, wenn die Finanzierung neu geordnet würde. Nutzerfinanzierung, völlig d'accord, kein Problem.

Aber vor welchem Hintergrund würden die ganzen Planungsprozesse auf eine Bundesgesellschaft übertragen? Da gibt es Auseinandersetzungen in Berlin wegen einer Reihe von Bundesländern, die in der Tat beim Planen von Bundesfernstraßen nicht besonders zügig sind. Ich will hier keine einzelnen Länder benennen. Das ist nicht unser Problem. Wir machen unsere Hausaufgaben in Bayern. Aber es ist so ein typisches Problem, wie wir es bei anderen Fragen auf Bundesebene auch haben. Dies ist deshalb so, weil in einzelnen Bundesländern die Landesverwaltung nicht richtig funktioniert. Daher wird gesagt, dann muss der Bund diese Kompetenz insgesamt den Ländern wegnehmen, sie auf Bundesebene heben und damit auch Bayern wegnehmen, wo, wie ich glaube, bislang jedenfalls – wie gesagt, auch hier werden irgendwann Fehler gemacht – in der Gesamtsumme eine hohe Zustimmung für die Bayerische Staatsbauverwaltung besteht. Es ist unbestritten, dass sie leistungsfähig ist und die Dinge insgesamt gut voranbringt. Wir haben nicht von ungefähr sogar Landkreise, die der Staatsbauverwaltung Verwaltung, Unterhalt usw. ihrer Kreisstraßen übertragen. Insgesamt handelt es sich also wirklich um eine sehr leistungsfähige Staatsbauverwaltung. Vor diesem Hintergrund den Ländern insgesamt die Staatsbauverwaltung wegzunehmen und diese neuen Bundesbehörden oder Bundesgesellschaften zu übertragen, weil es in anderen Ländern nicht funktioniert, wird uns mit Sicherheit nicht voranbringen.

(Beifall bei der CSU und Abgeordneten der SPD)

Meine Damen und Herren, ich bin dankbar dafür, dass dieses Thema bei der Verkehrsministerkonferenz in der vergangenen Woche sehr kritisch diskutiert wurde. Ich bin außerdem dankbar, dass in der Bundesratssitzung am vergangenen Freitag im

Rahmen einer Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetzes, bei der es ansonsten um andere Dinge ging, mit breiter Mehrheit quasi nebenbei festgestellt wurde, dass strukturelle Veränderungen, welche gezielt die Gründung einer Bundesfernstraßengesellschaft und die Abschaffung der Länderauftragsverwaltung zum Ziel haben, klar abgelehnt wurden.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, auch heute ist die Bayerische Staatsbauverwaltung im Ergebnis nicht dafür zuständig, welche Straßen gebaut werden. Das entscheidet der Bundesverkehrswegeplan, das entscheidet der Bundestag, und das entscheidet das Bundesverkehrsministerium. Das bleibt völlig unberührt. Aber auf die Planungen im Detail haben wir – das muss man letztendlich sagen -, solange wir die Staatsbauverwaltung in Bayern haben, natürlich einen viel größeren Einfluss. Wir können eine Detailplanung mit Landkreisen, Städten und Gemeinden im Einzelnen vornehmen, weil die Umsetzung hier in Bayern erfolgt und weil, mit Verlaub, die sieben Regierungen in Bayern für das Raumordnungsverfahren und das Planfeststellungsverfahren zuständig sind und nicht, wie bei der Deutschen Bahn, ein Eisenbahnbundesamt in Köln oder dergleichen. Ich bin wirklich der festen Überzeugung, dass es klug ist, dies zu bewahren.

Ich sage Ja zu einer Finanzierung in anderer Struktur mit anderen Wegen; aber die Ausführung, die Umsetzung, die Planung und das Planfeststellungsverfahren wollen wir hier in Bayern behalten. Ich bitte nachdrücklich darum und werbe dafür, uns dafür parteiübergreifend einzusetzen. Deshalb bitte ich Sie um Zustimmung zu dem vorliegenden Dringlichkeitsantrag.

(Beifall bei der CSU)

Präsidentin Barbara Stamm: Vielen Dank, Herr Staatsminister. Ich danke Ihnen auch für die Einteilung Ihrer Redezeit. Sie haben mir jetzt nämlich die Möglichkeit gegeben, abstimmen zu lassen. Die Aussprache ist geschlossen. Wir kommen zur Abstimmung.

Dafür werden die Dringlichkeitsanträge wieder getrennt. Die CSU-Fraktion hat für ihren Antrag namentliche Abstimmung beantragt. – Ich lasse zunächst über den Antrag der FREIEN WÄHLER abstimmen. Das ist die Drucksache 17/8437. Wer diesem Dringlichkeitsantrag seine Zustimmung geben will, den bitte ich um das Handzeichen. – Das sind die FREIEN WÄHLER und die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Ich bitte, Gegenstimmen anzuzeigen. – Die CSU-Fraktion. Stimmenthaltungen? – Die SPD-Fraktion. Damit ist dieser Dringlichkeitsantrag abgelehnt.

Ich lasse jetzt über den Dringlichkeitsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf der Drucksache 17/8438 abstimmen. Wer diesem Antrag seine Zustimmung geben will, den bitte ich um das Handzeichen. – Die Fraktion der FREIEN WÄHLER und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Ich bitte, Gegenstimmen anzuzeigen. – Die CSU-Fraktion. Stimmenthaltungen? - Die SPD-Fraktion. Damit ist auch dieser Dringlichkeitsantrag abgelehnt.

Jetzt kommen wir zur namentlichen Abstimmung über den Antrag der CSU-Fraktion auf Drucksache 17/8416. Die Urnen stehen bereit. Ich bitte, die Stimmkarten einzuwerfen. Fünf Minuten!

(Namentliche Abstimmung von 17.09 bis 17.14 Uhr)

Kolleginnen und Kollegen, ich schließe die Abstimmung. Ich bitte, die Stimmkarten draußen auszuzählen. Das Ergebnis geben wir später bekannt.

Zwischenzeitlich darf ich das Ergebnis der namentlichen Abstimmung zum Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Margarete Bause, Ludwig Hartmann, Thomas Gehring und anderer Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) betreffend "Keine Zulassungsbeschränkung zum Vorbereitungsdienst in Bayern", Drucksache 17/8415, bekannt geben. Mit Ja haben 64 Abgeordnete gestimmt. Mit Nein haben 82 gestimmt. Stimmenthaltungen gab es keine. Damit ist dieser Dringlichkeitsantrag abgelehnt.

(Abstimmungsliste siehe Anlage 3)

Ich bitte Sie, die Plätze einzunehmen, damit ich die Sitzung wieder aufnehmen kann.

(...)

Zweite Vizepräsidentin Inge Aures: Ich gebe nun das Ergebnis der namentlichen Abstimmung zum Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Thomas Kreuzer, Karl Freller, Erwin Huber und andere und Fraktion (CSU) betreffend "Keine Infrastrukturgesellschaft – bewährte Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen beibehalten!", Drucksache 17/8416, bekannt. Mit Ja haben 99 gestimmt, mit Nein haben 0 gestimmt. Stimmenthaltungen gab es 49. Damit ist der Dringlichkeitsantrag angenommen.

(Abstimmungsliste siehe Anlage 4 – Unruhe)

Abstimmungsliste

zur namentlichen Abstimmung am 20.10.2015 zum Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Thomas Kreuzer, Karl Freller, Erwin Huber u. a. und Fraktion CSU; Keine Infrastrukturgesellschaft - bewährte Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen beibehalten! (Drucksache 17/8416)

Name	Ja	Nein	Enthalte mich
Adelt Klaus			X
Aigner Ilse	X		
Aiwanger Hubert	X		
Arnold Horst			X
Aures Inge			X
Bachhuber Martin	X		
Prof. (Univ. Lima) Dr. **Bauer** Peter	X		
Bauer Volker	X		
Baumgärtner Jürgen	X		
Prof. Dr. **Bausback** Winfried	X		
Bause Margarete			X
Beißwenger Eric	X		
Dr. **Bernhard** Otmar	X		
Biedefeld Susann			X
Blume Markus	X		
Bocklet Reinhold			
Brannekämper Robert	X		
Brendel-Fischer Gudrun	X		
Brückner Michael	X		
von **Brunn** Florian			X
Brunner Helmut			
Celina Kerstin			X
Dettenhöfer Petra			
Dorow Alex	X		
Dünkel Norbert	X		
Dr. **Dürr** Sepp			
Eck Gerhard			
Dr. **Eiling-Hütig** Ute	X		
Eisenreich Georg	X		
Fackler Wolfgang	X		
Dr. **Fahn** Hans Jürgen	X		
Fehlner Martina			X
Felbinger Günther	X		
Flierl Alexander	X		
Dr. **Förster** Linus			
Freller Karl			
Füracker Albert			
Ganserer Markus			X
Prof. Dr. **Gantzer** Peter Paul			X

Name	Ja	Nein	Enthalte mich
Gehring Thomas			X
Gerlach Judith	X		
Gibis Max	X		
Glauber Thorsten	X		
Dr. **Goppel** Thomas	X		
Gote Ulrike			X
Gottstein Eva	X		
Güll Martin			
Güller Harald			
Guttenberger Petra	X		
Haderthauer Christine	X		
Häusler Johann	X		
Halbleib Volkmar			
Hanisch Joachim			
Hartmann Ludwig			X
Heckner Ingrid	X		
Heike Jürgen W.	X		
Herold Hans	X		
Dr. **Herrmann** Florian	X		
Herrmann Joachim	X		
Dr. **Herz** Leopold	X		
Hiersemann Alexandra			
Hintersberger Johannes	X		
Hofmann Michael	X		
Holetschek Klaus	X		
Dr. **Hopp** Gerhard			
Huber Erwin			
Dr. **Huber** Marcel	X		
Dr. **Huber** Martin	X		
Huber Thomas	X		
Dr. **Hünnerkopf** Otto	X		
Huml Melanie	X		
Imhof Hermann	X		
Jörg Oliver			
Kamm Christine			X
Kaniber Michaela	X		
Karl Annette			
Kirchner Sandro	X		
Knoblauch Günther			X
König Alexander	X		
Kohnen Natascha			X

Name	Ja	Nein	Enthalte mich
Kränzle Bernd			
Dr. **Kränzlein** Herbert			X
Kraus Nikolaus	X		
Kreitmair Anton	X		
Kreuzer Thomas	X		
Kühn Harald	X		
Ländner Manfred	X		
Lederer Otto	X		
Leiner Ulrich			X
Freiherr von **Lerchenfeld** Ludwig	X		
Lorenz Andreas	X		
Lotte Andreas			X
Dr. **Magerl** Christian			X
Dr. **Merk** Beate			
Meyer Peter	X		
Mistol Jürgen			X
Müller Emilia			
Müller Ruth			X
Mütze Thomas			X
Muthmann Alexander	X		
Neumeyer Martin	X		
Nussel Walter	X		
Osgyan Verena			X
Petersen Kathi			X
Pfaffmann Hans-Ulrich			X
Prof. Dr. **Piazolo** Michael	X		
Pohl Bernhard	X		
Pschierer Franz Josef			
Dr. **Rabenstein** Christoph			X
Radlmeier Helmut	X		
Rauscher Doris			
Dr. **Reichhart** Hans	X		
Reiß Tobias	X		
Dr. **Rieger** Franz	X		
Rinderspacher Markus			X
Ritt Hans	X		
Ritter Florian			X
Roos Bernhard			X
Rosenthal Georg			X
Rotter Eberhard	X		
Rudrof Heinrich	X		
Rüth Berthold	X		
Sauter Alfred	X		
Scharf Ulrike			
Scheuenstuhl Harry			
Schindler Franz			X
Schmidt Gabi	X		
Schmitt-Bussinger Helga			X
Schöffel Martin	X		
Schorer Angelika	X		

Name	Ja	Nein	Enthalte mich
Schorer-Dremel Tanja	X		
Schreyer-Stäblein Kerstin	X		
Schulze Katharina			X
Schuster Stefan			X
Schwab Thorsten	X		
Dr. **Schwartz** Harald	X		
Seehofer Horst	X		
Seidenath Bernhard	X		
Sem Reserl	X		
Sengl Gisela			X
Sibler Bernd			
Dr. **Söder** Markus	X		
Sonnenholzner Kathrin			X
Dr. **Spaenle** Ludwig	X		
Stachowitz Diana			X
Stamm Barbara	X		
Stamm Claudia			X
Steinberger Rosi			X
Steiner Klaus			
Stierstorfer Sylvia	X		
Stöttner Klaus	X		
Straub Karl	X		
Streibl Florian	X		
Strobl Reinhold			X
Ströbel Jürgen	X		
Dr. **Strohmayr** Simone			
Stümpfig Martin			X
Tasdelen Arif			X
Taubeneder Walter			
Tomaschko Peter	X		
Trautner Carolina	X		
Unterländer Joachim	X		
Dr. **Vetter** Karl	X		
Vogel Steffen	X		
Waldmann Ruth			X
Prof. Dr. **Waschler** Gerhard	X		
Weidenbusch Ernst			
Weikert Angelika			X
Dr. **Wengert** Paul			X
Werner-Muggendorfer Johanna			X
Westphal Manuel	X		
Widmann Jutta			
Wild Margit			X
Winter Georg	X		
Winter Peter			
Wittmann Mechthilde	X		
Woerlein Herbert			X
Zacharias Isabell			
Zellmeier Josef	X		
Zierer Benno	X		
Gesamtsumme	99	0	49