Stand: 01.07.2025 16:20:02

Vorgangsmappe für die Drucksache 18/1192

"Neubewertung von Reaktivierungskriterien"

Vorgangsverlauf:

1. Initiativdrucksache 18/1192 vom 26.03.2019
2. Beschlussempfehlung mit Bericht 18/4445 des BV vom 24.09.2019
3. Beschluss des Plenums 18/4690 vom 07.11.2019
4. Plenarprotokoll Nr. 31 vom 07.11.2019

Bayerischer Landtag

18. Wahlperiode 26.03.2019 **Drucksache 18/1192**

Antrag

der Abgeordneten **Martin Hagen, Alexander Muthmann, Matthias Fischbach, Julika Sandt** und **Fraktion (FDP)**

Neubewertung von Reaktivierungskriterien

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, gemeinsam mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) und in Abstimmung mit dem Bund das für Streckenreaktivierungen vorausgesetzte Kriterium „Mindestzahl von Fahrgästen“ zu überprüfen und durch andere Kriterien zur Bewertung der Wirtschaftlichkeit zu ergänzen.

Begründung:

Der Koalitionsvertrag zwischen CSU und FREIEN WÄHLERN führt zur Reaktivierung von Bahnstrecken aus, man wolle diese „dort reaktivieren, wo es sinnvoll und möglich ist“.

Derzeit scheitern sinnvolle Reaktivierungen allerdings zumeist an der „Möglichkeit“, was auf die strikte Anwendung der – nicht gesetzlich vorgegebenen – Bemessungsgrenzwerte (1.000 Reisenden-Kilometer pro Kilometer Betriebslänge je Werktag) zurückzuführen ist.

Bereits die Enquete-Kommission „Gleichwertige Lebensverhältnisse in ganz Bayern“ hat in ihrem einstimmig verabschiedeten Abschlussbericht (Drs. 17/19700) die im Antragstext dargelegte Forderung erhoben, die auch von der FREIE WÄHLER Landtagsfraktion in ihrem Antrag Drs. 17/20516 aufgegriffen worden war.

Denkbar wäre beispielsweise die Ergänzung der genannten Kriterien durch einen Strukturindikator, in dem die Lage von Räumen mit niedriger Bevölkerungsdichte berücksichtigt werden kann.

Um Problemen vorzubeugen, die durch eine derartige Regelung bei der Festsetzung von Bundeszuweisungen entstehen könnten, sollte bei der Überprüfung und Ergänzung der Kriterien auch auf eine entsprechende Anpassung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen zwischen dem Bund und der Deutschen Bahn AG hingewirkt werden.

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

18. Wahlperiode 24.09.2019 **Drucksache** 18/**4445**

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Wohnen, Bau und Verkehr

Antrag der Abgeordneten Martin Hagen, Alexander Muthmann, Matthias Fischbach u.a. und Fraktion (FDP)
Drs. 18/**1192**

Neubewertung von Reaktivierungskriterien

I. Beschlussempfehlung:

Ablehnung

Berichterstatter: **Alexander Muthmann**
Mitberichterstatter: **Jürgen Baumgärtner**

II. Bericht:

1. Der Antrag wurde dem Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr federführend zugewiesen. Weitere Ausschüsse haben sich mit dem Antrag nicht befasst.
2. Der federführende Ausschuss hat den Antrag in seiner 12. Sitzung am 24. September 2019 beraten und mit folgendem Stimmergebnis:

   CSU: Ablehnung
   B90/GRÜ: Zustimmung
   FREIE WÄHLER: Ablehnung
   AfD: Ablehnung
   SPD: Zustimmung
   FDP: Zustimmung

   Ablehnung empfohlen.

Sebastian Körber
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

18. Wahlperiode 07.11.2019 **Drucksache** 18/**4690**

Beschluss

des Bayerischen Landtags

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

Antrag der Abgeordneten **Martin Hagen, Alexander Muthmann, Matthias Fischbach, Julika Sandt** und **Fraktion (FDP)**
Drs. 18/**1192**, 18/**4445**

Neubewertung von Reaktivierungskriterien

Ablehnung

Die Präsidentin
I.V.

Dr. Wolfgang Heubisch
VI. 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

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring
Abg. Alexander Muthmann
Abg. Jürgen Baumgärtner
Abg. Dr. Markus Büchler
Abg. Manfred Eibl
Abg. Toni Schuberl
Abg. Dr. Ralph Müller
Abg. Klaus Adelt
Staatsminister Dr. Hans Reichhart

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Ich rufe **Tagesordnungspunkt 4** auf:

Antrag der Abgeordneten Martin Hagen, Alexander Muthmann, Matthias Fischbach u. a. und Fraktion (FDP)
Neubewertung von Reaktivierungskriterien (Drs. 18/1192)

Bevor ich die Aussprache eröffne, teile ich Ihnen mit, dass die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hierzu namentliche Abstimmung beantragt hat.

Ich eröffne die Aussprache. Die Gesamtredezeit der Fraktionen beträgt nach der Geschäftsordnung 32 Minuten. Die Redezeit der Staatsregierung orientiert sich dabei an der Redezeit der stärksten Fraktion. Erster Redner ist der Kollege Alexander Muthmann von der FDP-Fraktion. Bitte schön.

Alexander Muthmann (FDP): Sehr geehrter Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Mit dem bisherigen Nein zu unserem Antrag verweigern Sie, liebe Kolleginnen und Kollegen von der CSU und den FREIEN WÄHLERN, dem ländlichen strukturschwachen Raum die gebotene, ja die verfassungsrechtlich geforderte Wertschätzung.

(Tobias Reiß (CSU): Eine bodenlose Unterstellung ist das!)

Der Kollege Baumgärtner hat bei den Beratungen im Ausschuss den Antrag als "gut gemeint, aber schlecht gemacht" bewertet.

(Tobias Reiß (CSU): Genau so ist es!)

In diesem Zusammenhang darf ich, lieber Kollege Reiß, auch Sie darauf hinweisen, dass das, was in unserem Antrag wiederholt wird, nicht nur das Ergebnis der Enquete-Kommission "Gleichwertige Lebensverhältnisse in ganz Bayern" in der letzten Legislaturperiode ist, sondern zuletzt auch vom Plenum einstimmig mit den Stimmen der CSU und der FREIEN WÄHLER verabschiedet wurde. Ich darf zitieren:

Das für die Streckenreaktivierung vorausgesetzte Kriterium "Mindestzahl von Fahrgästen" sollte überprüft werden und durch andere Kriterien zur Bewertung der Wirtschaftlichkeit ergänzt werden.

Denn das bisherige bayernweit genutzte Reaktivierungskriterium von 1.000 Fahrgastkilometern erweist sich bayernweit als nicht sachgerecht und falsch. Es ist unserer Zielsetzung, gleichwertige Lebensbedingungen und Chancengerechtigkeit in ganz Bayern, abträglich. Deswegen gab es noch in der letzten Wahlperiode die einmütige Bewertung, dass wir von diesem Kriterium wegmüssen.

Ich will Ihnen das anhand eines Beispiels aus meiner Heimat, der Bahnstrecke Gotteszell – Viechtach, illustrieren. Dort wird derzeit ein Probebetrieb gefahren. Die Erfahrungen sind gut, die Akzeptanz ist hoch; dieser Streckenabschnitt erweist sich auch als das Rückgrat des öffentlichen Personennahverkehrs. Gleichwohl können wir nach den bisherigen Erfahrungen und Zahlen prognostizieren, dass die tausend Fahrgastkilometer nicht erreicht werden können, und zwar nicht deswegen, weil die Akzeptanz unzureichend wäre, sondern banal deswegen, weil wir eine relativ dünn besiedelte Region sind, in der die Bedeutung der Strecke und die Akzeptanz nicht allein mit dem Kriterium der Fahrgastkilometer zum Ausdruck gebracht werden können.

(Beifall bei der FDP, der SPD sowie Abgeordneten der GRÜNEN)

Dass es auch anders geht, will ich Ihnen am Beispiel der Praxis der Staatsregierung bei den Staatsstraßen illustrieren; da wurden nämlich Lösungen gefunden. Da war es auch falsch zu sagen: Wir kümmern uns in ganz Bayern nur um Staatsstraßen, auf denen in 24 Stunden 10.000 oder 20.000 Kfz registriert werden.Das ist in Ballungsräumen natürlich klar, aber es gibt auch Staatsstraßen in bevölkerungsschwachen Regionen mit vielleicht nur 5.000 oder 8.000 Kfz pro 24 Stunden, die trotzdem finanziert und trotzdem für wichtig gehalten werden. Bei den Staatsstraßen nennen wir das eine Frage der raumordnerischen Relevanz. Bei den Staatsstraßen wird eine Raumwirksamkeitsanalyse vorgenommen. Das oder Ähnliches wollen wir eben auch bei der Be-

wertung der Bahnlinien haben und nicht allein abstrakte Zahlen, die den bayernweiten Verhältnissen insgesamt nicht gerecht werden.

Unser Antrag hat nicht schon eine bestimmte Lösung zum Inhalt, sondern ist ein Aufruf, noch einmal nachzudenken, um bayernweit zu gerechten Lösungen zu kommen. Lieber Kollege Baumgärtner, bei den Staatsstraßen geht es; dann muss es doch auch bei den Bahnlinien möglich sein. Darüber bitte ich noch einmal nachzudenken und zu einer anderen Haltung zu kommen, als wir sie bisher im Ausschuss erlebt haben. – Herzlichen Dank.

(Beifall bei der FDP sowie Abgeordneten der GRÜNEN)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Danke schön. – Nächster Redner ist der Kollege Jürgen Baumgärtner von der CSU-Fraktion.

Jürgen Baumgärtner (CSU): Herr Präsident, Kolleginnen und Kollegen! Der Grundsatz der FDP lautet ja eigentlich, dass Einsatz und Ergebnis im optimalen Verhältnis zueinander stehen sollen. Herr Kollege Muthmann, ich spüre, bei der FDP sind Sie zwar noch nicht ganz angekommen, aber im Landtag sind Sie es, und ich glaube, das andere kriegen wir in den nächsten Jahren auch noch hin.

Heute zu formulieren, man wolle unbedingt eine Reaktivierung, ohne auf die Ökologie zu schauen, erinnert mich sofort an das Motto: Eigentlich bin ich für Ökologie, und ich bin für Umweltschutz, aber wenn es mich persönlich trifft, nehme ich ein wenig Abstand davon.

Ihr heutiger Vergleich der Staatsstraßen mit einer Reaktivierung der Bahnen hinkt wirklich stark. Wenn wir über Staatsstraßen reden, dann reden wir darüber, dass wir Ressourcen zur Verfügung stellen. Bei der Reaktivierung von Bahnen ist immer zu fragen, ob man in der Lage ist, den gleichen Nutzen effizienter und effektiver zu erzielen. Hierzu muss ich feststellen, dass ein Bus 80 % günstiger ist als die Reaktivierung

einer Bahn. 80 %! Busse haben eine deutlich bessere Ökobilanz als die mögliche Reaktivierung einer Bahn. Das sind die Fakten.

Sie sagen heute: Wenn ihr nicht für die Reaktivierung der Bahnen seid, dann stellt ihr euch sofort gegen den ländlichen Raum. Da kann ich Ihnen als Vertreter des ländlichen Raums zurufen: Uns im ländlichen Raum ist es völlig egal, womit wir fahren, Hauptsache, wir sind in der Lage zu fahren. Das ist unser Thema.

(Beifall bei der CSU und des Abgeordneten Prof. (Univ.Lima) Dr. Peter Bauer (FREIE WÄHLER))

Wir als CSU streben passgenaue Möglichkeiten und passgenaue Lösungen für ganz Bayern an. Die Ressourcen, meine Damen und Herren, werden in den nächsten Jahren nicht mehr werden. Sie werden im Übrigen auch deshalb nicht mehr werden, weil es die GRÜNEN fertiggebracht haben, unsere Schlüsselindustrie kaputtzureden. Das ist die Situation.

(Beifall bei der CSU – Lachen bei den GRÜNEN)

Das Steueraufkommen und der Wohlstand dieses Landes sind dieser Schlüsselindustrie geschuldet. Wenn diese nicht mehr vorhanden ist, werden wir über Effizienz und Effektivität auch im ÖPNV reden müssen.

(Tobias Reiß (CSU): Genau so ist es! – Zurufe von den GRÜNEN)

Ich bin also sehr für passgenaue Lösungen für ganz Bayern.

Jetzt erzählen Sie immer, die Enquete-Kommission habe beschlossen, wir würden das alles verändern. Lesen Sie einmal genau nach, was dort beschlossen worden ist. Man hat vereinbart, das Tausender-Kriterium zu überprüfen und durch neue Wirtschaftskomponenten zu ergänzen. Ja, was glauben Sie denn? Glauben Sie wirklich, dass all diese Kriterien, wenn die Staatsregierung im Ausschuss berichtet, nicht noch einmal überprüft worden sind? – Selbstverständlich sind sie überprüft worden, und man kam

zu dem Ergebnis, dass diese Kriterien richtig, sachgerecht und stringent sind. Deshalb, glaube ich, sind diese Kriterien wichtig und gut.

(Beifall bei der CSU – Zurufe von den GRÜNEN: Nein!)

Wir haben in der Enquete-Kommission auch festgelegt, dass wir uns über ein Eisenbahninfrastrukturgesetz auf Landesebene Gedanken machen. – Einverstanden. Wir müssen über den touristischen Verkehr reden. – Einverstanden. Aber noch einmal: Das Wichtigste für uns sind bezahlbare Lösungen in ganz Bayern.

(Beifall bei der CSU – Zurufe von den GRÜNEN)

Sie sprechen immer vom Tausender-Kriterium. Ich will es einmal übersetzen. Das würde eine Diesellok und 25 Personen in einer Stunde bedeuten. Das kann doch keiner wollen, weder die GRÜNEN noch die FDP.

(Beifall bei der CSU – Zurufe von den GRÜNEN)

Man muss erkennen, Herr Kollege, dass die Bahn ein Massenverkehrsmittel ist. Deshalb reicht es nicht, wenn drei, vier oder fünf Menschen einsteigen. Noch einmal: Es ist wichtig, Busse zu organisieren, in die drei, vier oder fünf Menschen einsteigen, es ist wichtig, dass wir gute Lösungen erreichen.

Frau Kollegin Aures hat es beim letzten Mal formuliert: Wir diskutieren im ländlichen Raum darüber, dass am Tag nur zwei Busse kommen. Insoweit müssen wir besser werden, und dabei ist die Staatsregierung dank Ministerpräsident Söder auf einem guten Weg.

(Benjamin Adjei (GRÜNE): Wir brauchen beides!)

Dann höre ich immer, Wasserstoff sei eine gute Idee. Ich sage Ihnen: Ja, die Wasserstofftechnologie ist eine gute Idee. Die müssen wir auch vorantreiben. Aber wir müssen genau schauen, wo. Wasserstoff muss hergestellt werden. Blicken wir auf die Ökobilanz. Wir brauchen die Infrastruktur für Wasserstoffzüge, und wir brauchen die

Wartungsanlagen. Auch müssen wir wirklich noch einmal prüfen, ob der Wasserstoffzug auf kleinen Strecken, wie es bei Reaktivierungen normalerweise der Fall ist, die richtige Antwort ist.

In der Summe lehnen wir Ihren Antrag ab, weil er nicht stringent argumentiert, weil er falsch ist und weil er den ländlichen Raum nicht vorwärtsbringt. Letztlich lehnen wir ihn auch deswegen ab, weil wir Ihnen keine Möglichkeit der Profilierung in Ihrem Stimmkreis geben wollen. Das ist nämlich der einzige Grund für die Antragstellung. – Vielen herzlichen Dank.

(Beifall bei der CSU)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Danke schön. – Das Wort hat Herr Kollege Dr. Markus Büchler von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Dr. Markus Büchler (GRÜNE): Sehr geehrter Herr Präsident, meine Damen und Herren! Was wir gerade gehört haben, was du, lieber Jürgen, vorgebracht hast,

(Tobias Reiß (CSU): Das war sehr gut! – Zuruf von der CSU: Das war hervorragend!)

bringt sehr gut auf den Punkt, was die Staatsregierung, was die CSU, seit Jahrzehnten vollzieht:

(Tobias Reiß (CSU): Fakten statt Ideologie!)

die Perspektive durch die Windschutzscheibe, Politik für das Auto, Straßenbau, Straßenbau und Straßenbau.

(Zuruf der Abgeordneten Dr. Ute Eiling-Hütig (CSU))

Das verstehen Sie unter Verkehrspolitik, insbesondere für den ländlichen Raum. Das greift zu kurz. Wir brauchen endlich etwas anderes, nämlich einen massiven Ausbau des ÖPNV. Das Rückgrat des ÖPNV ist aber die Schiene, meine Damen und Herren.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Dieses Tausender-Kriterium, das Herr Kollege Muthmann für die Strecke von Gotteszell nach Viechtach angeführt hat, ist ein Verhinderungskriterium für den öffentlichen Nahverkehr im ländlichen Raum und muss endlich weg. Auch andere Bundesländer haben es längst abgeschafft.

(Beifall bei den GRÜNEN – Tobias Reiß (CSU): Ein Ökologie-Modell ist das!)

Der VDV, der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, fordert genau das Gleiche in einer ganz langen Liste für die Reaktivierung von Bahnstrecken in Bayern. Das sind doch keine Ideologen, wie du, lieber Jürgen, im Ausschuss gesagt hast. Du hast gesagt, das Eisenbahnfahren im ländlichen Raum und das Reaktivieren von Bahnstrecken sei eine Ideologie. Ich glaube nicht, dass der VDV verdächtig ist, Ideologen zu beschäftigen. Das sind Fachleute, und die fordern Reaktivierungen in Bayern, 18 Stück an der Zahl. Ideologisch ist meiner Meinung nach nur, auf dieser Zahl 1.000 stur herumzureiten, eine erfolgreiche Reaktivierung, wie wir sie mit der Strecke Gotteszell – Viechtach haben, zu torpedieren und diese Strecke möglicherweise aufs Abstellgleis zu schieben. Das ist Ideologie, lieber Jürgen Baumgärtner.

(Beifall bei den GRÜNEN – Zuruf des Abgeordneten Jürgen Baumgärtner (CSU))

Du hast auch gesagt, wenn nur zweimal am Tag der Bus kommt, ist das kein alternatives Angebot. Das sehen wir genauso. Darin sind wir uns einig. Bayern ist beim ÖPNV, insbesondere im ländlichen Raum, absolut rückständig.

(Unruhe – Glocke des Präsidenten)

Bayern muss hier nachholen. Bayern braucht den Stundentakt auch auf dem Land, in jedem Dorf, so wie es andere Länder, unter anderem Baden-Württemberg, aufziehen.

(Beifall bei den GRÜNEN – Hans Herold (CSU): Die haben keine Ahnung!)

Rückständig ist Bayern auch anderweitig. Es gibt ja nicht nur das eine Reaktivierungskriterium von 1.000 Personen pro Streckenkilometer, sondern das geht so weit, dass als Kriterium gefordert wird, dass dem Freistaat Bayern an der Strecke kein einziger Euro an Investitionen entsteht.

Bayern will kein Geld für die Schieneninfrastruktur ausgeben. Bayern sagt, hierfür sei der Freistaat nicht zuständig. Die Staatsregierung deutet mit dem Finger auf den Bund. Ich frage Sie: Ist denn Bayern zuständig für die Raumfahrt? – Das ist es ganz bestimmt nicht, und trotzdem haben Sie zwei Milliarden dafür übrig.

(Tanja Schorer-Dremel (CSU): Wir machen doch keine Raumfahrt! Lesen Sie nicht die Papiere?)

Reparieren Sie lieber Bayerns Gleise. Davon haben wir alle mehr, insbesondere im ländlichen Raum.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Oder legen Sie einen Schienennahverkehrsplan vor und hören Sie auf, das Gesetz zu brechen. Sie sind als Staatsregierung gesetzlich verpflichtet, alle zwei Jahre einen neuen Schienennahverkehrsplan vorzulegen und tun es seit 2003 nicht. Seit 2003 warten wir auf einen neuen Schienennahverkehrsplan. Darin könnte auch systematisch stehen, welche Schieneninfrastruktur wir in Bayern brauchen, um ein gutes öffentliches Verkehrsangebot zu schaffen.

Ein weiteres Beispiel dafür, dass die Staatsregierung handeln müsste: Schaffen Sie doch, wie in Baden-Württemberg, ein Schieneninfrastrukturgesetz, in dem Investitionsmittel für die Strecken im Schienenverkehr bereitgestellt werden; auch wenn der Bund für die Gleise zuständig ist, wollen wir doch den Schienenverkehr in Bayern für unsere Bürgerinnen und Bürger zeitnah verbessern und auf die Beine stellen. Mit einem Schieneninfrastrukturgesetz könnten insbesondere Mittel für die nicht bundeseigenen

Nebenbahnen bereitgestellt werden. Meine Damen und Herren, Baden-Württemberg kann das. Wir brauchen das auch in Bayern.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Sie reden gerne von gleichwertigen Lebensverhältnissen. Das tun Sie zu Recht, weil das für uns in Bayern auch ein Verfassungsauftrag ist. Deswegen appelliere ich noch mal an Sie: Geben Sie sich einen Ruck, schaffen Sie mehr Möglichkeiten für den Schienenverkehr als Rückgrat des öffentlichen Nahverkehrs im ländlichen Raum. Geben Sie dem Schienenverkehr eine Chance; machen Sie den Weg frei für eine Chance für die Fuchstalbahn, für die Ilztalbahn, für die Steigerwaldbahn, für die Bahn von Gotteszell nach Viechtach, von Volkach nach Seligenstadt, von Dombühl nach Wilburgstetten usw. und so fort, wie die ganzen stillgelegten Strecken in Bayern alle heißen.

Wir brauchen neue Kriterien in Bayern, so, wie es die anderen Bundesländer gemacht haben. Meine Damen und Herren, durch die richtige Abstimmung können Sie jetzt den Weg dafür freimachen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Herr Kollege Baumgärtner hat sich zu einer Zwischenbemerkung gemeldet. Herr Baumgärtner, bitte. Sie habe eine Minute.

Jürgen Baumgärtner (CSU): Kollege, Sie sind ja ein ausgesprochener Fachmann.

(Dr. Markus Büchler (GRÜNE): Das eint uns!)

Ich habe zwei Fragen.

Meine erste Frage ist: Wie machen das denn die anderen Bundesländer, und wie sind die Erfahrungen dort?

Meine zweite Frage ist: Sie haben die Gotteszell-Bahn angesprochen. Ich gehe also davon aus, dass Sie sich dort gut auskennen. Was kostet uns die Gotteszell-Bahn, und was würde uns bei gleicher Leistung ein Busverkehr kosten? – Diese beiden Fragen hätte ich gern beantwortet.

(Beifall bei der CSU)

Dr. Markus Büchler (GRÜNE): Die Erfahrungen mit Reaktivierungen in anderen Bundesländern – das können die Statistiken vom VDV genau nachweisen – sind in aller Regel weit über den Prognosen, die vorher gemacht werden, teilweise beim Zwei- und Dreifachen, in Baden-Württemberg, in Hessen, in Niedersachsen usw.

(Beifall bei den GRÜNEN – Jürgen Baumgärtner (CSU): Die Fragen, die Fragen, die Fragen! – Tanja Schorer-Dremel (CSU): Das ist keine Antwort!)

Zur Teilfrage zwei: Ja, es kann sein, dass insbesondere in Anlaufphasen der Schienenverkehr für uns teurer ist als der Busverkehr. Aber man muss auch sehen, dass der Busverkehr von den Fahrgästen schlechter angenommen wird. Insofern ist das eine Investition, die wichtig ist, um ein attraktives ÖPNV-Angebot in Bayern zu schaffen.

(Beifall bei den GRÜNEN – Jürgen Baumgärtner (CSU): Sie wissen es nicht! – Tanja Schorer-Dremel (CSU): Sie wissen es nicht!)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Bevor der nächste Redner kommt, möchte ich darauf hinweisen, dass der Geräuschpegel sehr hoch ist. Es gibt viele Gespräche über verschiedene Sitzreihen hinweg. Das ist einfach laut und störend. – Als Nächster hat nun Herr Kollege Manfred Eibl von den FREIEN WÄHLERN das Wort. Bitte schön.

Manfred Eibl (FREIE WÄHLER): Herr Präsident, verehrte Kolleginnen und Kollegen! Ich hoffe, dass die Emotionen wieder ein bisschen runtergefahren werden, weil es alles nicht so schlimm ist, wie es momentan scheint.

(Zuruf von den GRÜNEN: Doch!)

Ich sage Ihnen, warum: Im Koalitionsvertrag wurde die Reaktivierung von Bahnstrecken, wo es sinnvoll und möglich ist, ganz klar festgeschrieben. Das war und ist auch zum heutigen Zeitpunkt noch ein zentrales Thema der FREIEN WÄHLER. Meine Damen und Herren, genau diesbezüglich wurde in diesem Hohen Haus der Antrag der Regierungskoalition auf Drucksache 18/2107 mit Zustimmung der Fraktionen der SPD, der FDP, von BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN bei Enthaltung der AfD positiv beschieden.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN sowie Abgeordneten der CSU – Dr. Fabian Mehring (FREIE WÄHLER): Jetzt kommen wir zu den Fakten zurück!)

Der Antrag wurde positiv beschieden mit der eindeutigen Prämisse gleichwertiger Lebensbedingungen und Stärkung des ländlichen Raumes. Wir alle wissen, dass eine zentrale Herausforderung ländlicher Räume in der Mobilität der Menschen liegt. Eine geringere Bevölkerungsdichte und ländliche Strukturen erfordern spezielle Lösungen für Mobilität. Wege zur Arbeit, zum Einkaufen, zur ärztlichen Versorgung sowie zur Freizeit werden dort fast ausschließlich im Individualverkehr zurückgelegt. Ein wichtiger Grund ist, dass der ÖPNV und der Schienenpersonennahverkehr im Vergleich zum eigenen Auto häufig weniger attraktiv sind.

Vor diesem Hintergrund wurden im Freistaat Bayern in der Vergangenheit vielfältige Mobilitätskonzepte für ländliche Räume entwickelt. Meine Damen und Herren, ihnen ist jedoch die Konzentration auf individuelle Verkehre oder auf Verkehrssektoren gemein. So umfassen die meisten Konzepte entweder den ÖPNV, den SPNV oder den Individualverkehr.

Integrierte, ganzheitliche Ansätze, welche die Sektoren in ihren Verkehren zusammendenken, gibt es bisher in ländlichen Räumen fast nicht. Mobilität in ländlichen Räumen wird zukünftig aber durch gesellschaftliche und technologische Entwicklungen dramatisch beeinflusst werden. Der demografische Wandel betrifft speziell ländliche Räume. Der Rückgang der Schülerzahlen führt heute schon zu einer fehlenden Finanzausstat-

tung des ÖPNV im ländlichen Raum. Geringe ÖPNV-Nutzerzahlen, auch aufgrund einer gewissen Autoaffinität, verstärken diesen Effekt. Genau darum haben wir, wie gesagt, am 15.10.2019 diesen Antrag eingebracht.

Eine klare Zielsetzung dieses Antrags ist die Entwicklung eines kokreativen Prozesses zur Erstellung eines ganzheitlichen, zukunftsorientierten Mobilitätskonzeptes. Die Menschen und Nutzer, sprich: die Alltagsexpertinnen und Alltagsexperten, vor Ort sind mitzunehmen. Alle Verkehrsträger wie der öffentliche Personennahverkehr, Bedarfsverkehre, Schienenpersonennahverkehr, Fahrrad, Pkw, Taxi wie auch andere Mobilitätsangebote sollen hierbei berücksichtigt werden.

Sie sehen, wir denken weiter. Wir denken nicht nur in Sektoren. Wir denken ganzheitlich und integriert.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN sowie Abgeordneten der CSU)

Ebenso wichtig ist, dass die Schnittstellen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern in den Blick genommen werden; das heißt die Fragen, wie Vernetzungsangebote erfolgen können oder ob landkreisüberschreitende Angebote durch die Gründung von Nahverkehrsverbünden gemacht werden können. Auch die Möglichkeiten der gegebenen digitalen Situationen müssen berücksichtigt werden.

Wenn Sie von der FDP unseren Antrag gelesen hätten, hätten Sie gesehen, dass in unserem Antrag auch die Bemessungsgrenze aufgeführt wurde, die für die Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs nicht der ausschlaggebende Punkt sein kann. Meine Damen und Herren, das war bereits am 15.10. Inhalt unseres Antrags.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN sowie Abgeordneten der CSU)

Sie sehen, wir denken die Mobilität in ländlichen Räumen neu. Die FDP schmückt sich ja immer wieder damit, innovativ zu sein. Aber dieser Antrag zeugt nicht von Innovation.

(Dr. Fabian Mehring (FREIE WÄHLER): Neoliberale Mottenkiste!)

Unser Antrag zeugt von Innovation und ganzheitlichem Denken. Ihr Antrag ist rückwärtsgewandt und nur ein kleiner Baustein von dem, was wir verfolgen.

Meine Damen und Herren, ein Pilotprojekt, das wir angehen wollen, steht kurz bevor. Ihr Antrag ist zum heutigen Zeitpunkt überflüssig, weil wir das schon vor Wochen beantragt haben.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN sowie Abgeordneten der CSU)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Herr Eibl, bleiben Sie bitte am Rednerpult. Herr Kollege Toni Schuberl vom BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN hat sich zu einer Zwischenbemerkung gemeldet.

Toni Schuberl (GRÜNE): Herr Kollege Eibl, lieber Manfred, die Bahnstrecke Gotteszell – Viechtach ist im Probebetrieb und erreicht derzeit das Tausender-Kriterium nicht. Wenn der Probebetrieb vorbei ist und das Tausender-Kriterium immer noch besteht, wird die Bahnstrecke dann eingestellt, und übernimmst du dann dafür die Verantwortung?

Manfred Eibl (FREIE WÄHLER): Verantwortung kann ich in meiner Funktion für gar nichts übernehmen. Ich kann nur sagen: Wir stehen kurz davor, eine Pilotregion zu definieren. Dort werden, wie gesagt, alle Verkehre mit eingebunden. Dort werden auch Vernetzungsmöglichkeiten in Betracht gezogen werden, um eventuell auch eine Bahnstrecke Gotteszell – Viechtach zu stärken, damit die Zahl von tausend Fahrgästen einigermaßen erreicht wird. Wir haben ganz klar aufgeführt, dass das nicht das alleinige Kriterium sein kann.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN sowie Abgeordneten der CSU – Toni Schuberl (GRÜNE): Und wenn nicht?)

– Das kann ich nicht sagen.

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Das Wort hat nun der Abgeordnete Dr. Ralph Müller von der AfD.

(Beifall bei der AfD)

Dr. Ralph Müller (AfD): (Beitrag nicht autorisiert) Geschätzte Besucher des Bayerischen Landtags, verehrte Damen und Herren! Der Antrag der FDP-Fraktion ist unpassend, nicht durchdacht und letzten Endes von der politischen Zielrichtung her schlecht ausgerichtet.

(Tobias Reiß (CSU): Dann könnte er von der AfD sein!)

Offensichtlich ist die unzulässige Verkürzung auf die Personenkilometer der zu reaktivierenden Strecke als alleiniges Kriterium unbrauchbar. Es wird unterschlagen, dass die Strecke zum Beispiel als Zulieferer dienen kann, um den Fernverkehr der nächstgrößeren Stadt zu beflügeln. Einen zielführenden Lösungsvorschlag, beispielsweise zu solchen Aufgaben, liefern Sie nicht.

Ebenso kann die Strecke von einer kleinen Gemeinde zum nächstgelegenen Bahnhof auch kostengünstiger mit flexiblen Buslinien überbrückt werden. Diesen Ansatz könnten Kommunen bereits jetzt wesentlich schneller umsetzen. Darum geht es!

Ich nehme noch einmal Bezug auf die Verbindung von Gotteszell nach Viechba– – Entschuldigung, Viechtach.

(Heiterkeit)

Hier hätte man mit dem Bus eine Fahrzeit von dreißig Minuten. Mit dem Zug sind es eine Stunde und sieben Minuten. Damit sind wir beim Kernthema, bei der Genetik, um die es unserer Partei geht. Ich habe es in meiner ersten Rede hier im Bayerischen Landtag gesagt – Herr Baumgärtner hat dann meine Worte im Ausschuss dankenswerterweise aufgegriffen –: Es geht uns um Freiheit, Selbstverantwortung – hier auch im weiteren Sinne das Wort Subsidiarität – und Vernunft.

(Lachen bei den GRÜNEN – Dr. Fabian Mehring (FREIE WÄHLER): Vernünftig ist neu!)

Offensichtlich geht es der FDP hier mehr darum, das Auto gegen den Zug auszuspielen. Es geht jedoch um die Wahlfreiheit der Bürger – zu wählen, welches Verkehrsmittel für sie am attraktivsten ist. Gerade die FDP als angeblich liberale Partei sollte diesen Zusammenhang zwischen Angebot und Nachfrage sehr wohl verstehen.

Anstatt den Individualverkehr zu fördern und die bayerische Industrie dadurch nebenbei auch noch zu befördern – nämlich diejenigen, die die Mobilität produzieren –, wird dem Traum der überall verfügbaren Anbindung nachgelaufen – ein falscher Ansatz. Es ist jedoch schlicht unwirtschaftlich, für die morgendlichen und abendlichen Fahrten von zum Beispiel hundert Personen eine Strecke instand zu setzen. Nicht jedes Dorf benötigt einen Bahnhof – so schwer verständlich das für manche von Ideologie Geleitete auch sein mag.

Der Antrag der FDP zeugt auch von wenig Konsequenz. Wenn Sie es ernst meinen würden, gingen Sie in diesem Antrag noch weiter. So müsste der Freistaat zum Beispiel Anschubfinanzierungen leisten können, wenn der Zugverkehr sich langfristig selbst tragen kann. Eine komplette Ablehnung von Subventionen konterkariert jedoch Ihre Forderung. Oder ist es politisch nicht opportun, deutsches Steuergeld in Deutschland investieren zu wollen?

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Herr Abgeordneter, denken Sie an das Ende Ihrer Redezeit.

Dr. Ralph Müller (AfD): (Beitrag nicht autorisiert) Für den Rest der Welt – egal, ob legal oder illegal eingewandert, auf dem Weg hierher oder in seinem Heimatland verblieben – –

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Herr Abgeordneter, Ihre Redezeit!

(Dr. Fabian Mehring (FREIE WÄHLER): Na endlich! Endlich kriegt er die Kurve! – Zuruf des Abgeordneten Horst Arnold (SPD) – Weitere Zurufe)

Dr. Ralph Müller (AfD): (Beitrag nicht autorisiert) Da verpulvern Sie das Geld doch gerne zum größten Schaden Deutschlands!

(Unruhe)

Insgesamt – –

(Anhaltende Unruhe)

– Ruhe! – Insgesamt

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Herr Abgeordneter, Ihre Redezeit ist beendet!

Dr. Ralph Müller (AfD): (Beitrag nicht autorisiert) ist der Antrag schlecht.

(Unruhe)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Herr Abgeordneter, Ihre Redezeit ist beendet! Sie haben schon dreißig Sekunden überzogen und werden behandelt wie alle anderen Kollegen und Kolleginnen auch.

(Anhaltende Unruhe – Das Mikrofon wird abgeschaltet – Abgeordneter Dr. Ralph Müller spricht weiter)

Herr Abgeordneter, Ihre Redezeit ist beendet!

Dr. Ralph Müller (AfD): (Beitrag nicht autorisiert) Ich danke für Ihre geschätzte Aufmerksamkeit.

(Beifall bei der AfD)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Das Wort hat der Kollege Klaus Adelt von der SPD-Fraktion. Bitte schön, Herr Adelt.

Klaus Adelt (SPD): Sehr geehrter Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Nach dem Vorredner wieder zur Sache zurückzufinden, ist nicht einfach, das sage ich ganz ehrlich.

(Beifall bei der SPD, der CSU, den GRÜNEN und den FREIEN WÄHLERN)

Ich habe in diesem Hohen Haus schon viele Gedankensprünge erlebt,

(Heiterkeit bei den FREIEN WÄHLERN)

aber was hier passiert, ist schon fast wie Fallschirmfliegen. Es sind keine Sprünge mehr, sondern es ist das Niederprasseln von "Geistesblitzen".

Den Antrag der FDP halten wir für gut. Er ist ein kleiner Baustein in der Verkehrswende zurück zur Bahn, dort, wo es möglich und notwendig ist. Mich wundert nur das Datum 26.03. Seither ist eine geraume Zeit vergangen, genauso wie eine geraume Zeit vergeht, bis man bei der Verkehrswende die Schienenthemen wieder in den Vordergrund gerückt hat.

Es wurde angesprochen, dass das Erfordernis von 1.000 Personenkilometern ein K.-o.-Kriterium für viele Strecken ist, weil nur an Werktagen und nicht an den Wochenenden gemessen wird. Es wurde die Ilztalbahn angeführt, die nur am Wochenende mit großem Erfolg fährt, und aus unserer gemeinsamen Heimat im Frankenwald, Jürgen Baumgärtner, die Rodachtalbahn bei Nordhalben. Es gibt also viele Strecken, die für den Tourismus eine nicht unerhebliche Bedeutung haben. Das alles sollte in die Vereinbarungen und in die Berechnungen einfließen.

Der große Vorteil der Reaktivierung von Bahnstrecken besteht darin, dass die Trasse meist schon längst vorhanden ist und auch die Schienen vorhanden sind. Leider sind die Schienen jedoch oftmals in einem sehr schlechten Zustand. Hier möchte ich dem

Verkehrsminister, der hier sitzt, recht geben, der in der letzten Broschüre der Bahn geschrieben hat, für den Unterhalt seien die Netzbetreiber zuständig und für den Neubau die Bahn, weshalb man den Unterhalt oftmals sträflich vernachlässigte. Wir von der SPD halten es deshalb für dringend notwendig, zu neuen Finanzierungsvereinbarungen zwischen Bund und Land zu kommen.

Wir brauchen nicht darüber zu reden, dass die Bahn wichtig ist, denn das Auto allein kann es nicht mehr bewältigen. Mir ist es auch nicht egal, mit welchem Verkehrsmittel ich im ländlichen Raum fahre, aber ich bin eben oftmals gezwungen, mit dem Auto zu fahren, weil die Bahn nicht oder zu ungünstigen Zeiten fährt oder zu langsam ist. Was spricht aber dagegen, das zu verbessern? Nichts. Null. Das kann jederzeit gemacht werden.

(Beifall bei der SPD und den GRÜNEN)

Es muss der Wille dafür da sein, und dieser Wille fehlt oftmals. Es ist halt einfacher, eine Straße zu bauen, als eine Bahn zu reaktivieren. Nebenbei bemerkt: Schienen sind nicht nur für den Personenverkehr, sondern auch für den Güterverkehr von Bedeutung. Das bleibt meistens außen vor. Es gäbe aber durchaus den einen oder anderen Anschließer an Nebenbahnstrecken, wenn er einen Gleisanschluss hätte und auch bedient würde. Auch hier ist eine Kehrtwende dringend notwendig.

(Beifall bei der SPD und den GRÜNEN)

Ich möchte zum Schluss kommen. Der Antrag ist ein kleiner Baustein. Ich halte ihn nicht für ideologisch besetzt, sondern er ist im Sinne der Verkehrswende. Wir werden dem Antrag zustimmen.

Noch ein Hinweis zu Dieselloks und ÖPNV: Wie würde ich mich als Eisenbahnfan freuen, wenn ich ÖPNV mit Dieselloks hätte. Diese gibt es mittlerweile nicht mehr, sondern mittlerweile sind das Triebwägen, die mit wenig Einsatz von Energie gut fah-

ren. Das würde auch auf den reaktivierten Bahnstrecken der Fall sein. – Herzlichen Dank! Wir stimmen dem Antrag zu.

(Beifall bei der SPD und den GRÜNEN)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Entschuldigung, Herr Kollege, bleiben Sie bitte am Rednerpult. – Wir haben noch eine Zwischenbemerkung von Herrn Kollegen Baumgärtner von der CSU-Fraktion. Bitte schön.

Jürgen Baumgärtner (CSU): Ich habe drei Fragen. Erstens. Wie hoch ist der Nutzen der Rodachtalbahn in der Frage des Personennahverkehrs? Zweitens. Wie hoch ist der Nutzen der Rodachtalbahn beim Güterverkehr? Drittens. Kollege Adelt, Sie haben angesprochen, dass die Triebwägen weitaus weniger Energie bräuchten als angenommen. Vielleicht können Sie mir auch dazu etwas sagen. Wie viel Energie brauchen sie? Wie groß ist der Unterschied zum Beispiel zu einem Bus?

Klaus Adelt (SPD): Zum Energieverbrauch kann ich nur sagen, dass die Triebwägen der neuen Generation wesentlich weniger Energie verbrauchen, weil sie leichter und flexibler sind. Genaue Literzahlen müsste ich in meinen Handbüchern nachlesen. Die habe ich leider in Selbitz und nicht hier in München.

(Zuruf des Abgeordneten Tobias Reiß (CSU))

Zur Rodachtalbahn. Die ist dem Tourismus vorbehalten, weil sie eine Inselbahn ist und da kein durchgängiger Verkehr nach Kronach möglich ist. Aber das weißt du genauso gut wie ich. Wäre sie angebunden, wäre vielleicht mehr Verkehr möglich, aber sie ist nicht angebunden.

(Beifall bei der SPD)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Für die Staatsregierung hat nun der Verkehrsminister Dr. Hans Reichhart das Wort. Bitte schön.

Staatsminister Dr. Hans Reichhart (Wohnen, Bau und Verkehr): Sehr geehrter Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Über Reaktivierungen kann man sich trefflich streiten. Es lohnt sich, glaube ich, über jede Reaktivierung zu diskutieren und darum zu ringen. Aber, liebe Kolleginnen und Kollegen, wir müssen uns bei der ganzen Sache auch immer ehrlich machen. Wir müssen uns ehrlich machen dahin gehend, dass eine Reaktivierung auch Sinn machen muss. Sie muss ökologisch und ökonomisch Sinn machen. Dafür sollten wir zusammen als Haushaltsgesetzgeber eintreten.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, es wird vielfach diskutiert. Es wird vielfach ausgetauscht: Was ist richtig, was ist falsch, was kann man machen? Herr Kollege Baumgärtner hat es treffend dargestellt. Wir brauchen ökologische und ökonomische Kriterien, um das Reaktivierungsbestreben immer wieder überprüfen zu können. Es muss auch Sinn machen. Es müssen auch Leute damit fahren. Wenn 25 Personen pro Zug zu viel sind, die verlangt sind, dann frage ich mich – Entschuldigung –, wo wir dann sind. Wir wollen doch, dass die Züge voll sind, wir wollen doch auch, dass die Züge nachgefragt werden, dass dementsprechend etwas da ist. Ich glaube, dafür sollten wir gemeinsam eintreten.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, wenn jetzt immer wieder das Kriterium der 1.000 Personenkilometer infrage gestellt wird, dann lohnt es sich manchmal auch, den Blick über die bayerische Landesgrenze zu werfen.

(Zuruf von der CSU: Jawohl!)

Es lohnt sich, diesen Blick über die bayerische Landesgrenze dann zu werfen, wenn auch andere Parteien in der Verantwortung sind. Ich erlaube mir, liebe Kolleginnen und Kollegen von den GRÜNEN, lieber Kollege Büchler, auch einmal den Blick auf Baden-Württemberg zu richten. Wenn der dortige Verkehrsminister Winfried Hermann sagt – ich zitiere wörtlich –: "Tausend plus x Fahrgäste pro Tag seien wohl notwendig, um diese Hürde Reaktivierung zu überwinden", dann kann man wohl sagen, ein ge-

wisser grüner Sachverstand scheint auch im Verkehrsministerium Baden-Württemberg vorhanden zu sein. Vielleicht orientieren Sie sich einmal dort an den Kriterien.

Ganz ehrlich, die GRÜNEN können nicht in Bayern das eine und in Baden-Württemberg das andere fordern, sondern dort, wo Verantwortung vorhanden ist, sieht man, dass es ökonomisch und ökologisch Sinn machen muss. Deswegen stehen wir dahinter, deswegen stehen auch die GRÜNEN in Baden-Württemberg hinter diesem Kriterium.

(Beifall bei der CSU – Zuruf von der SPD)

Liebe Kollegen der SPD, Sie haben auch in Niedersachsen immer noch Verantwortung, und selbst in Niedersachsen, Herr Adelt, sind Kriterien gefordert, die deutlich über 1.000 Fahrgäste pro Streckenkilometer liegen. Das bedeutet, dass dort ein Kriterium angelegt wird, das eben auch ökologisch und ökonomisch Sinn macht.

Ich glaube, wir sollten uns auch auf Eigenes besinnen. Wir sollten uns darauf besinnen, dass wir ökologische und ökonomische Kriterien als Standardkriterien heranziehen, dass wir sagen: Leute, es muss Sinn machen, es muss auch dementsprechend begründet sein, wenn wir reaktivieren wollen. Deswegen macht das Kriterium der 1.000 Personenkilometer auch Sinn. Wenn eine Lok 100 Liter pro Kilometer braucht und ein Bus 25 Liter pro Kilometer, dann wissen wir doch wohl, was insgesamt passt. Darauf sollten wir uns beschränken.

Liebe Kollegen, ich möchte noch auf zwei Punkte des Kollegen Büchler eingehen. Lieber Herr Kollege Büchler, den Schienennahverkehrsplan werden wir noch in diesem Jahr vorlegen. Wenn Sie nun mit Baden-Württemberg kommen, dann ist das gut und recht. Aber auch wir als Freistaat Bayern investieren sehr viel Geld in die Schieneninfrastruktur, obwohl wir es uns ganz einfach machen könnten. Wir könnten sagen, der Bund ist zuständig, die DB ist zuständig, aber wir zeigen nicht immer mit dem Finger nach Berlin.

Wir haben doch eine Verantwortung für unsere Leute, wir haben doch eine Verantwortung für unsere Bürgerinnen und Bürger. Wenn wir auch in diesem Jahr wieder über 100 Millionen Euro in das Netz der Deutschen Bahn investieren, dann ist das gut angelegtes Geld. Wir brauchen nicht nach Baden-Württemberg zu schauen, wir müssen nach Bayern schauen. Seien Sie doch einmal stolz darauf, was wir in Bayern machen. Seien Sie doch einmal stolz darauf, was wir hier machen, und reden Sie nicht alles schlecht.

(Beifall bei der CSU)

Deshalb, liebe Kolleginnen und Kollegen, bitte ich darum, diesen Antrag abzulehnen. Denn, wie ein deutschlandweiter Vergleich zeigt, er macht keinen Sinn, er ist ökonomisch, er ist ökologisch unsinnig. Ich glaube, wir sind in Bayern mit diesem Weg, den wir gehen, auf einem guten Weg.

(Beifall bei der CSU)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Danke schön. – Zu einer Zwischenbemerkung hat sich Kollege Toni Schuberl von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gemeldet. Herr Schuberl, bitte schön.

Toni Schuberl (GRÜNE): Herr Staatsminister, Kollege Eibl hat vorhin auf meine Frage nicht antworten wollen. Jetzt frage ich Sie ganz konkret zum Probebetrieb Gotteszell – Viechtach. Wenn der Probebetrieb ausläuft und das Tausender-Kriterium nicht erfüllt ist, lässt es dieses Kriterium zu, dass die Bahn trotzdem weiterbetrieben wird, oder muss sie eingestellt werden? Ich bitte um eine klare Antwort und nicht drumherum zu reden.

Staatsminister Dr. Hans Reichhart (Wohnen, Bau und Verkehr): Keine Sorge. Lieber Kollege Schuberl, wir sind immer noch im Probebetrieb. Wir sind die nächsten Jahre bei der Strecke Gotteszell – Viechtach im Probebetrieb. Am Ende dieses Probebe-

triebs werden wir uns ganz genau anschauen, was Sinn macht. Wir sind im Gespräch, was wir mit den Bussen machen können.

(Toni Schuberl (GRÜNE): Wenn es nicht erfüllt ist, was passiert dann?)

Dort ist auch immer noch Potenzial, was ich auf abgestimmten Trassen dementsprechend machen kann. Am Ende dieses Probebetriebs werden wir Bilanz ziehen und schauen, wie es weitergeht. Ich rede mit allen Kolleginnen und Kollegen vor Ort. Sie fragen, was man machen kann. Max Gibis ist stark dahinter und sagt: Wir müssen dort mit dem Zug weitermachen. Wir sind grundsätzlich offen dafür, diese Bahn weiterhin fahren zu lassen. Wir müssen uns jetzt aber die Kriterien ansehen, wir müssen uns ansehen, wie viele Leute mit dem Zug fahren. Dann werden wir uns in ein paar Jahren darüber unterhalten, wie es dort weitergeht.

(Beifall bei der CSU)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Weitere Wortmeldungen liegen mir nicht vor. Die Aussprache ist geschlossen. Wir kommen zur Abstimmung. Diese Abstimmung erfolgt auf Wunsch der Fraktion von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in namentlicher Form.

Der federführende Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr empfiehlt die Ablehnung des Antrags. Die Urnen stehen für Sie an den Ausgängen und hier vor dem Rednerpult bereit. Ich eröffne die Abstimmung – fünf Minuten. Die Abstimmung beginnt.

(Namentliche Abstimmung von 11:46 bis 11:51 Uhr)

Liebe Kolleginnen und Kollegen, die Abstimmung ist geschlossen. Das Abstimmungsergebnis wird Ihnen später bekannt gegeben. – Es wäre schön, wenn sich alle wieder hinsetzen und die Gespräche einstellen würden. Dann fahren wir fort.

(...)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Vor dem nächsten Redner gebe ich Ihnen das Ergebnis der namentlichen Abstimmung bekannt. Es geht um die Drucksache 18/1192, den Antrag der Abgeordneten Martin Hagen, Alexander Muthmann, Matthias Fischbach und anderer und Fraktion (FDP) betreffend "Neubewertung von Reaktivierungskriterien". Mit Ja haben 67 Abgeordnete gestimmt. Mit Nein haben 107 Abgeordnete gestimmt. Es gab keine Stimmenthaltung. Damit ist dieser Antrag abgelehnt.

(Abstimmungsliste siehe Anlage 2)

Abstimmungsliste

zur namentlichen Abstimmung am 07.11.2019 zu Tagesordnungspunkt 4: Antrag der Abgeordneten Martin Hagen, Alexander Muthmann, Matthias Fischbach u. a. und Fraktion FDP; Neubewertung von Reaktivierungskriterien (Drucksache 18/1192)

Name	Ja	Nein	Enthalte mich
Adelt Klaus	X		
Adjei Benjamin	X		
Aigner Ilse		X	
Aiwanger Hubert			
Arnold Horst	X		
Aures Inge			
Bachhuber Martin		X	
Prof. (Univ. Lima) Dr. **Bauer** Peter		X	
Bauer Volker		X	
Baumgärtner Jürgen		X	
Prof. Dr. **Bausback** Winfried			
Bayerbach Markus		X	
Becher Johannes	X		
Becker Barbara		X	
Beißwenger Eric		X	
Bergmüller Franz		X	
Blume Markus			
Böhm Martin		X	
Bozoglu Cemal	X		
Brannekämper Robert			
Brendel-Fischer Gudrun		X	
von **Brunn** Florian	X		
Dr. **Büchler** Markus	X		
Busch Michael			
Celina Kerstin	X		
Dr. **Cyron** Anne		X	
Deisenhofer Maximilian	X		
Demirel Gülseren	X		
Dorow Alex		X	
Dremel Holger		X	
Dünkel Norbert		X	
Duin Albert	X		
Ebner-Steiner Katrin		X	
Eck Gerhard			
Eibl Manfred		X	
Dr. **Eiling-Hütig** Ute		X	
Eisenreich Georg			
Enders Susann		X	
Enghuber Matthias		X	
Fackler Wolfgang		X	

Name	Ja	Nein	Enthalte mich
Dr. **Faltermeier** Hubert		X	
Fehlner Martina	X		
Fischbach Matthias	X		
Flierl Alexander		X	
Flisek Christian	X		
Franke Anne	X		
Freller Karl		X	
Friedl Hans		X	
Friedl Patrick	X		
Fuchs Barbara			
Füracker Albert			
Ganserer Markus (Tessa)	X		
Gehring Thomas	X		
Gerlach Judith		X	
Gibis Max	X		
Glauber Thorsten			
Gotthardt Tobias		X	
Gottstein Eva			
Graupner Richard		X	
Grob Alfred		X	
Güller Harald	X		
Guttenberger Petra		X	
Häusler Johann		X	
Hagen Martin	X		
Prof. Dr. **Hahn** Ingo		X	
Halbleib Volkmar	X		
Hanisch Joachim		X	
Hartmann Ludwig	X		
Hauber Wolfgang		X	
Haubrich Christina	X		
Henkel Uli		X	
Herold Hans		X	
Dr. **Herrmann** Florian			
Herrmann Joachim			
Dr. **Herz** Leopold		X	
Dr. **Heubisch** Wolfgang	X		
Hierneis Christian	X		
Hiersemann Alexandra	X		
Hintersberger Johannes			
Högl Petra		X	
Hofmann Michael		X	
Hold Alexander			
Holetschek Klaus		X	

Name	Ja	Nein	Enthalte mich
Dr. **Hopp** Gerhard		X	
Dr. **Huber** Marcel		X	
Dr. **Huber** Martin		X	
Huber Thomas			
Huml Melanie		X	
Jäckel Andreas		X	
Dr. **Kaltenhauser** Helmut	X		
Kaniber Michaela		X	
Karl Annette	X		
Kirchner Sandro			
Klingen Christian		X	
Knoblach Paul	X		
Köhler Claudia	X		
König Alexander		X	
Körber Sebastian	X		
Kohler Jochen		X	
Kohnen Natascha			
Krahl Andreas	X		
Kraus Nikolaus		X	
Kreuzer Thomas		X	
Kühn Harald	X		
Kurz Susanne	X		
Ländner Manfred		X	
Lederer Otto		X	
Lettenbauer Eva	X		
Löw Stefan		X	
Dr. **Loibl** Petra			
Ludwig Rainer		X	
Magerl Roland		X	
Maier Christoph		X	
Mang Ferdinand		X	
Mannes Gerd		X	
Markwort Helmut	X		
Dr. **Mehring** Fabian		X	
Dr. **Merk** Beate			
Miskowitsch Benjamin		X	
Mistol Jürgen	X		
Mittag Martin		X	
Monatzeder Hep			
Dr. **Müller** Ralph		X	
Müller Ruth	X		
Muthmann Alexander	X		
Nussel Walter		X	
Dr. **Oetzinger** Stephan		X	
Osgyan Verena	X		
Pargent Tim	X		
Prof. Dr. **Piazolo** Michael			
Pittner Gerald		X	
Plenk Markus		X	
Pohl Bernhard			
Pschierer Franz Josef			
Radler Kerstin		X	
Radlmeier Helmut		X	
Rauscher Doris	X		
Regitz Barbara		X	
Reiß Tobias		X	
Dr. **Rieger** Franz		X	
Rinderspacher Markus	X		
Ritter Florian			
Rüth Berthold		X	
Dr. **Runge** Martin	X		
Sandt Julika	X		
Sauter Alfred		X	
Schalk Andreas		X	
Scharf Ulrike		X	
Schiffers Jan		X	
Schmid Josef			
Schmidt Gabi			
Schöffel Martin		X	
Schorer Angelika		X	
Schorer-Dremel Tanja		X	
Schreyer Kerstin		X	
Schuberl Toni	X		
Schuhknecht Stephanie	X		
Schulze Katharina	X		
Schuster Stefan	X		
Schwab Thorsten		X	
Dr. **Schwartz** Harald		X	
Seidenath Bernhard		X	
Seidl Josef		X	
Sengl Gisela	X		
Sibler Bernd			
Siekmann Florian	X		
Singer Ulrich		X	
Skutella Christoph	X		
Dr. **Söder** Markus			
Sowa Ursula	X		
Dr. **Spitzer** Dominik	X		
Stachowitz Diana	X		
Stadler Ralf		X	
Steinberger Rosi	X		
Steiner Klaus		X	
Stierstorfer Sylvia		X	
Stöttner Klaus		X	
Stolz Anna		X	
Straub Karl		X	
Streibl Florian		X	
Dr. **Strohmayr** Simone	X		
Stümpfig Martin	X		
Swoboda Raimund		X	
Tasdelen Arif	X		
Taubeneder Walter		X	
Toman Anna	X		
Tomaschko Peter		X	

Name	Ja	Nein	Enthalte mich
Trautner Carolina		X	
Triebel Gabriele	X		
Urban Hans	X		
Vogel Steffen		X	
Wagle Martin		X	
Waldmann Ruth	X		
Prof. Dr. **Waschler** Gerhard		X	
Weidenbusch Ernst		X	
Dr. **Weigand** Sabine	X		
Weigert Roland		X	
Westphal Manuel		X	
Widmann Jutta		X	
Wild Margit	X		
Winhart Andreas			
Winter Georg		X	
Zellmeier Josef		X	
Zierer Benno		X	
Zwanziger Christian	X		
Gesamtsumme	67	107	0