

6. Sitzung

am Donnerstag, dem 10. Dezember 1998, 9.00 Uhr,
in München

Geschäftliches	186	Dr. Hahnzog (SPD)	200
Geburtstagswünsche für die Abg. Frau Narnhammer und Brosch	186	Dr. Weiß (CSU)	203
Aktuelle Stunde gemäß § 75 GeschO auf Antrag der Fraktion der SPD		Frau Tausendfreund (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)	204
Reformstau im bayerischen Bildungswesen dazu		Staatsminister Dr. Beckstein	206
Dringlichkeitsantrag der Abg. Renate Schmidt, Radermacher, Irlinger u. Frakt. (SPD)		Beschluß	208
Bildungsreform in Bayern (Drs. 14/154)		Gesetzentwurf der Staatsregierung zur Änderung des Bayerischen Katastrophenschutzgesetzes und anderer sicherheitsrechtlicher Vorschriften (Drs. 14/146)	
Irlinger (SPD)	186	– Erste Lesung –	
Knauer (CSU)	188	Staatsminister Dr. Beckstein	208
Frau Münzel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)	190	Dr. Jung (SPD)	209
Frau Goertz (SPD)	191	Dr. Kempfler (CSU)	209
Thätter (CSU)	192	Beschluß	210
Egleder (SPD)	193	Gesetzentwurf der Staatsregierung zur Änderung des Gesetzes über die Rechtsverhältnisse der Mitglieder der Staatsregierung (Drs. 14/29)	
Sibler (CSU)	194	– Zweite Lesung –	
Frau Pranghofer (SPD)	195	Beschlußempfehlung des Haushaltsausschusses (Drs. 14/102)	
Frau Staatsministerin Hohlmeier	195	Niedermeier (SPD)	210
Frau Radermacher (SPD)	197	Frau Kellner (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)	210
Siegfried Schneider (CSU)	199	Kupka (CSU)	211
Dr. Schuhmann (SPD)	199	Staatsminister Huber	211, 212
Beschluß	200	Dr. Hahnzog (SPD)	212
Gesetzentwurf der Abg. Renate Schmidt, Dr. Hahnzog, Hoderlein u.a. u. Frakt. (SPD), Paulig, Elisabeth Köhler, Kellner u.a. u. Frakt. (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) zum Schutz und zur Stärkung der Mitwirkungsrechte der bayerischen Bürgerinnen und Bürger in Städten, Gemeinden und Landkreisen (Gesetz zum Schutz des Bürgerentscheids) (Drs. 14/98)		– Dritte Lesung –	
Gesetzentwurf der Abg. Glück, Dr. Weiß, Dr. Kempfler u. Frakt. (CSU) zur Änderung der Gemeindeordnung und der Landkreisordnung (Drs. 14/133)		Niedermeier (SPD)	228
– Erste Lesung –		Kupka (CSU)	228
		Staatsminister Huber	228
		Dr. Hahnzog (SPD)	229
		Abstimmung	219, 229
		Schlußabstimmung	229

Gesetzentwurf der Staatsregierung**Drittes Gesetz zur Überleitung von Zuständigkeiten** (Drs. 14/30)

– Zweite Lesung –

Beschlussempfehlung des Hochschulausschusses
(Drs. 14/101)

Frau Dr. Baumann (SPD)	212
Prof. Dr. Stockinger (CSU)	213
Dr. Dürr (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)	213
Staatsminister Huber	217

Abstimmung 218

Schlußabstimmung 219

Mündliche Anfragen gemäß § 73 Abs. 1 GeschO

1. Strafanzeige gegen Vorstände der ehemaligen Hypo-Bank	
Güller (SPD)	219
Staatsminister Sauter	219
2. Bedenken der EU-Kommission gegen das neue Kulturlandschaftsprogramm	
Sprinkart (BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN)	219, 220
Frau Staatssekretärin Deml	219, 220
Starzmann (SPD)	220
3. Interregio-Linie München – Ulm und „Neigezugprojekt Allgäu“	
Rotter (CSU)	221
Staatsminister Dr. Wiesheu	221, 222
Sprinkart (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)	222
4. Schaffung neuer Arbeitsplätze in Bayern	
Franzke (SPD)	222, 223
Staatsminister Dr. Wiesheu	222, 223
5. Fernbahnananschluß des Münchner Flughafens	
Prof. Dr. Gantzer (SPD)	224, 225
Staatsminister Dr. Wiesheu	224, 225
Frau Dr. Kronawitter (SPD)	224
6. Projekte aus Privatisierungserlösen in den Städten Fürth, Nürnberg und Erlangen	
Dr. Jung (SPD)	225
Staatsminister Dr. Wiesheu	225, 226
Dr. Scholz (SPD)	226
7. Einbindung der Bahnstrecke Markt Schwaben – Dorfen in das MVV-Tarifsystem	
Frau Dr. Kronawitter (SPD)	226
Staatsminister Dr. Wiesheu	226
8. Frachtaufkommen auf der Donau	
Memmel (SPD)	226
Staatsminister Dr. Wiesheu	227

Frau Peters (SPD)	227
Niedermeier (SPD)	227

Mündliche Anfragen gemäß § 73 Abs. 2 Satz 2
GeschO (Anlage)

9. Vergabe von öffentlichen Aufträgen, gekoppelt an Bereitstellung von Ausbildungsplätzen	
Frau Narnhammer (SPD)	265
10. Solar-Wasserstoff-Anlage in Neunburg vorm Wald	
Schindler (SPD)	265
11. Alternativen zur ICE-Hochgeschwindigkeitsverbindung München – Nürnberg – Erfurt – Berlin	
Dr. Scholz (SPD)	266
12. Standort Ingolstadt der Rieter AG	
Werner (SPD)	266
13. Ortsumgehung Dasing	
Knauer (CSU)	266
14. Einführung eines Quorums bei kommunalen Bürgerentscheiden	
Frau Tausendfreund (BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN)	266
15. Verwaltungsrat der Kreissparkasse Altötting-Burghausen	
Erwin Schneider (CSU)	267
16. Wassernutzungsgebühren bei den Innkraftwerken	
Frau Lochner-Fischer (SPD)	267
17. Förderung der Trinkwasserversorgung – Wasserzweckverbände	
Schammann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)	267
18. Schadensersatzforderungen an die AWG Donau-Wald	
Frau Peters (SPD)	267
19. In den Umweltskandal bei Eltmann verwickelte Firmen	
Frau Gote (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)	268
20. Sanierungsmaßnahmen an kommunalen Abwasseranlagen und Kläranlagen	
Hartmann (SPD)	268
21. Geflügelschlächtereien und -mästereien in Warmersdorf (Mittelfranken)	
Irlinger (SPD)	268

22. Steuerbetrugsfall am Finanzamt Aschaffenburg Dr. Kaiser (SPD)	269	37. Mobilitätshilfe für Auszubildende Frau Steiger (SPD)	273
23. Altersteilzeit im öffentlichen Dienst Frau Naaß (SPD)	269	38. Zuwendungen an die Radio Inn-Salzach-Welle GmbH Jetz (CSU)	273
24. Von den Sozialplänen bei der Neuen Maxhütte betroffene Arbeitnehmer Nentwig (SPD)	269	39. Geplantes Neurozentrum München Hartenstein (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) .	274
25. Generalsanierung des Gymnasiums in Selb Schläger (SPD)	270	40. Hauptschule Thalmässing (Mittelfranken) Hufe (SPD)	274
26. Fleischprüfung Heckel (CSU)	270	41. Gutachten „Auswirkungen des gleichzeitigen Übertritts an Gymnasien und Realschulen auf die Grundschule“ Frau Münzel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) .	274
27. Drogenprogramm zur Umstellung von Kodein- auf Methadonsubstitution Pfaffmann (SPD)	270	42. Landesweiter Mathematiktest an allen neunten Realschul- und Gymnasialklassen Mehrlich (SPD)	274
28. Sozialversicherungsfreie Arbeitsverhältnisse in Bayern Frau Kellner (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) .	271	Bericht der Staatsregierung zu aktuellen Fragen der Verkehrspolitik	
29. Ausbildungsförderungsprogramm für benachteiligte Jugendliche Frau Pranghofer (SPD)	271	Dringlichkeitsantrag der Abg. Glück, Dinglireiter, Ach u.a. u. Frakt. (CSU)	
30. Suchtbetreuung in den Justizvollzugsanstalten Frau Elisabeth Köhler (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)	271	„Ökosteuern“ – Befreiung oder vollständiger Defizitausgleich im öffentlichen Verkehr durch den Bund (Drs. 14/147)	
31. Suchtberatung an den bayerischen Justizvollzugsanstalten Dr. Rabenstein (SPD)	271	Dringlichkeitsantrag der Abg. Glück, Dinglireiter, Ach u.a. u. Frakt. (CSU)	
32. Kostenteilungsverträge für Jugendhäuser in Nürnberg und Erlangen Frau Schopper (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)	272	Finanzmittelausstattung im Verkehrsbereich aufrechterhalten (Drs. 14/148)	
33. Jugendliche ohne Ausbildungsplatz in Arbeitsamtsmaßnahmen Frau Werner-Muggendorfer (SPD)	272	Dringlichkeitsantrag der Abg. Renate Schmidt, Maget u. Frakt. (SPD)	
34. Personelle Ausstattung des Gewerbeaufsichtsamts Wörner (SPD)	272	Ausstattung der S-Bahn in der Region München (Drs. 14/156)	
35. Mobilitätshilfe für Auszubildende Frau Lück (SPD)	273	Dringlichkeitsantrag der Abg. Paulig, Scharfenberg u. Frakt. (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)	
36. Mobilitätshilfe für Auszubildende Frau Radermacher (SPD)	273	Zustand des regionalen Nahverkehrs und der S-Bahnen in den Ballungsräumen (Drs. 14/160)	
		Staatsminister Dr. Wiesheu	229, 260
		Schläger (SPD)	239
		Dinglireiter (CSU)	244
		Frau Scharfenberg (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)	247
		Staatsminister Dr. Beckstein	252
		Dr. Scholz (SPD)	253
		Frau Paulig (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)	254, 257
		Hoderlein (SPD)	254
		Rotter (CSU)	255
		Wörner (SPD)	256, 260
		Dr. Helmut Müller (CSU)	259
		Beschluß	263
		Schluß der Sitzung	263

(Beginn: 09.03 Uhr)

Erster Vizepräsident Dr. Ritzer: Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich eröffne die 6. Vollsitzung des Bayerischen Landtags. Den Begriff „voll“ lasse ich mir so richtig auf der Zunge zergehen. Presse, Funk und Fernsehen sowie Fotografen haben um Aufnahmegenehmigung gebeten. Die Genehmigung wurde erteilt; Ihre Zustimmung habe ich dabei vorausgesetzt.

Bevor wir in die Tagesordnung eintreten, darf ich zwei Glückwünsche aussprechen. Frau Kollegin Bärbel Narnhammer konnte am 3. Dezember einen runden Geburtstag feiern. Heute vollendet Herr Kollege Franz Brosch sein 49. Lebensjahr.

(Allgemeiner Beifall)

Im Namen des Hohen Hauses und persönlich gratuliere ich Ihnen, Frau Kollegin Narnhammer, und Ihnen, Herr Kollege Brosch, sehr herzlich und wünsche Ihnen alles Gute und Gottes Segen für das neue Lebensjahr sowie Kraft und Erfolg bei der Erfüllung Ihrer parlamentarischen Aufgaben.

Ich rufe auf:

Tagesordnungspunkt 1

Aktuelle Stunde

Reformstau im bayerischen Bildungswesen

Für die heutige Sitzung ist die Fraktion der SPD vorschlagsberechtigt. Sie hat eine Aktuelle Stunde zu diesem Thema beantragt. In die Aussprache mit einbezogen wird der zum Plenum eingereichte

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Renate Schmidt, Radermacher, Irlinger und Fraktion (SPD)

Bildungsreform in Bayern (Drucksache 14/154)

In der Aktuellen Stunde dürfen die einzelnen Redner grundsätzlich nicht länger als fünf Minuten sprechen. Auf Wunsch einer Fraktion kann einer ihrer Redner zehn Minuten sprechen; dies wird auf die Gesamtredzeit der jeweiligen Fraktion angerechnet. Wenn ein Mitglied der Staatsregierung kraft seines Amtes das Wort nimmt, wird die Zeit seiner Rede nicht mitgerechnet. Ergreift ein Mitglied der Staatsregierung das Wort für mehr als zehn Minuten, erhält auf Antrag einer Fraktion eines ihrer Mitglieder Gelegenheit, fünf Minuten ohne Anrechnung auf die Zeit der Dauer der Aussprache zu sprechen. Ich bitte Sie, auf mein Signal zu achten. Erster Redner ist Herr Kollege Irlinger, er wird zehn Minuten sprechen.

Irlinger (SPD): Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Zum x-tenmal über die bayerische Bildungsmisere zu reden, macht keinen Spaß. Übrigens macht es auch wenig Spaß, hier nur vor Ausschußstärke reden zu müssen.

(Zuruf von der CSU: Die Qualität der Anwesenden macht es aus!)

– Ja, stimmt, die Qualität der Anwesenden macht es aus.

Wir würden lieber über blühende Reformlandschaften sprechen, die die CSU vor fast einem Jahr, im Januar 1998, in Kreuth vorgemalt hat. Heute können wir feststellen: Außer Thesen nichts gewesen.

(Beifall bei der SPD)

Was hat sich denn für die Schulen und für die Schulkinder in Bayern geändert? Nichts ist besser geworden. Was schlecht war, blieb schlecht. Die Kinder warten auf moderneren Unterricht, sie wollen weniger pauken. Die Jugendlichen warten auf mehr Mitsprache, die Eltern auf kleinere Klassen und die Rücknahme der Stundenkürzungen. Die Lehrerinnen und Lehrer warten auf ein Ende der Gängelung und auf mehr Fortbildung. Die Schulen warten auf mehr Kompetenzen, Eigenverantwortung und Anstöße zur pädagogischen Schulentwicklung. Die Studentinnen und Studenten warten auf die neue Lehrerbildung. Die Junglehrerinnen und Junglehrer warten auf ein Ende der Arbeitslosigkeit.

(Maget (SPD): Und wir warten auf die Ministerin!)

– Das Parlament wartet auf die zuständige Ministerin. Sie hat wohl gemeint, der gestrige Fernsehauftritt habe schon genügt.

(Glück (CSU): Der Staatssekretär ist doch da!)

Die Wirtschaft wartet auf hochqualifizierte junge Menschen, und die Kommunen warten auf finanzielle Unterstützung, um ihren Beitrag zur geforderten Ausstattung der Schulräume leisten zu können.

Mindestens ein Jahr haben Staatsregierung und CSU verstreichen lassen und statt dessen nur nutz- und folgenlose Reformrhetorik betrieben. Es gab Ankündigungen zuhauf, die Umsetzungen blieben gleich Null.

(Beifall bei Abgeordneten der SPD)

Dem Reformverweigerer Zehetmair folgt Kultusministerin Hohlmeier als unverbindliche Reformstauerberaterin, die neuerlich das verspricht, was sie aufgrund eines Landtagsbeschlusses hätte längst vorlegen müssen.

(Beifall bei der SPD)

Ein Beispiel dafür – Herr Staatssekretär, eigentlich wollte ich die Ministerin ansprechen –: Laut Landtagsbeschluß hätten Sie zum 1. November 1998 ein Konzept für die familiengerechte Halbtagschule vorlegen müssen. Erst am 23. November 1998 wird ein kultusministerielles Schreiben auf den Dienstweg gebracht, dem ein Bogen zur Erhebung des geschätzten Bedarfs an Mittagsbetreuung und Halbtagsgrundschulen beigelegt ist. Frau Hohlmeier und Herr Freller, Sie selbst liefern doch die besten Beweise dafür, daß unsere Vorwürfe, das Ministerium habe keine Konzepte und schon gar kein Gesamtkonzept für die großen bildungspolitischen Auf-

gaben und für eine moderne, innovative Schule, richtig sind.

(Beifall bei der SPD)

Gesundrederei und Gesundbeterei werden nicht weiterhelfen. Wahrscheinlich werden Sie jetzt abwinken und sagen, dies sei typische Oppositionskritik. Sie werden aber doch hoffentlich das ernst nehmen, was die OECD-Bildungsforscher jüngst veröffentlicht haben. Bei wichtigen Bildungsqualitätskriterien liegt Bayern deutlich unter dem Durchschnitt der anderen Länder. Die Studienergebnisse sind ein Alarmzeichen für Bildung und Gesellschaft. Hoffentlich läuten auch bei den Regierungsverantwortlichen die Alarmglocken.

Die Analyse der OECD brachte heraus, daß es bei uns zu wenig hochwertige Abschlüsse gibt. Wir haben zu wenig Studenten, zu wenig mittlere Abschlüsse und zu wenig Bildungsausgaben gemessen am Bruttosozialprodukt; vor allem sind das Arbeitslosigkeitsrisiko und damit das Armutsrisiko bei fehlendem Schulabschluß doppelt so hoch. Akademiker werden erheblich seltener arbeitslos als Arbeitnehmer mit geringerwertigem Abschluß. Die OECD-Ergebnisse bestätigen noch einmal unsere Kritik an Ihrer Auslesepolitik und an Ihrer Politik des Lenkens von Schülerströmen, deren Exzeß in der bevorstehenden Entscheidung zur sechsklassigen Realschule bevorsteht.

Es ist noch nicht lange her, daß im Kultusministerium ein Papier ausgearbeitet wurde, mit dem ein noch größerer Hauptschüleranteil und dafür weniger Gymnasiasten und Realschüler angestrebt wurden. Ihnen sind 17 bis 20% Abiturienten in Bayern noch zu viel. In anderen international vergleichbaren Ländern gibt es mehr als das Doppelte an Schulabgängern mit der Befähigung zum Hochschulstudium. Länder wie Irland, Polen und Ungarn haben mittlerweile ein besseres Angebot an Arbeitskräften für High-Tech-Berufe als wir.

Sie aber wollen mit einem Notendurchschnitt von 2,0 für den Übertritt an das Gymnasium eine noch schärfere Schülerselektion, so daß noch mehr Schülerinnen und Schüler auf dem Weg zu höheren Qualifikationen straucheln werden.

(Knauer (CSU): Welcher Notendurchschnitt?)

Sie investieren zuviel Energie und zu viele Ressourcen in das Aussortieren von Kindern und Jugendlichen. Wir setzen auf Förderung als Voraussetzung für Leistung. Sie von der CSU vergeuden Talente. Wir wollen Begabungen entwickeln, und damit werden wir auch breitere und höhere Qualifikationen erreichen. Das bringt mehr Leistung als das Rezept, das Sie vorsehen. Dies ist im übrigen auch unter dem Gesichtspunkt ökonomischer Notwendigkeiten zielführender.

Die OECD-Untersuchung bestätigte noch etwas: Moderner Unterricht ist nicht ohne neue Medien möglich. Also: Multimedia-Lernen, CD-ROM-Lernen und Online-Lernen sind angesagt. Denn die neuen Medien sorgen für aktives Lernen und Motivationsförderung, für die Individualisierung des Lerntempos und der Lernintensität, und sie

ermöglichen selbstgesteuertes Lernen, aber auch verbessertes Teamlernen. Damit wird Zeit für Erziehungsarbeit und soziales Lernen in den Schulen freigemacht.

Aber auch in diesem Bereich steht unsere Schule, wie die OECD aufzeigt, schlecht da. Bei uns teilen sich 41 Schüler einen Computer, in den USA sind es 11 Kinder. Dort herrscht eine viermal bessere Situation. Es nützt uns also nichts, wenn wir auf die gute Ausstattung der Schulen mit Informatikräumen hinweisen. Nein, Multimedia-Lernen muß zum alltäglichen Unterrichtsprinzip werden, CD-ROM-Lernen muß einen didaktischen und methodischen Stellenwert in fast allen Unterrichtsfächern bekommen. Das bedeutet einen enormen Nachholbedarf und verlangt eine Aufbruchstimmung ins Multimediazeitalter der Schulen.

(Beifall bei der SPD)

Dabei dürfen die Kommunen bei der Bewältigung der Kosten nicht allein gelassen werden. Sie haben doch die Warnrufe von den Spitzenverbänden vernommen. Sie müssen endlich die Mittel für Sonderprogramme bereitstellen, damit die neue Kulturtechnik und ein nicht wegzudenkendes Medium zur Selbstverständlichkeit in allen bayerischen Klassenzimmern werden.

(Beifall bei der SPD)

Eigentlich müßten es doch alle begriffen haben: Eine Gesellschaft, die ihr Bildungswesen vernachlässigt, löst sich aus dem Generationenvertrag und kommt ihren Pflichten gegenüber Kindern und Jugendlichen nicht nach. Eine solche Gesellschaft wird neue Herausforderungen nur schwer bewältigen können. Sie läßt das Fundament brüchig werden, das den kulturellen, sozialen und ökonomischen Fortschritt tragen soll.

Deshalb setzen wir auf das Konzept einer modernen und innovativen Schule. Unsere Qualitätsmerkmale dafür sind: durchlässige, wohnortnahe Schulen, in denen mehr Kinder länger gemeinsam zur Schule gehen können. Wir fordern also eine Überwindung der starren Dreigliedrigkeit, die Sie propagieren.

(Beifall bei der SPD)

Wir wollen moderne Unterrichtsformen forcieren, insbesondere das schüleraktivierende Lernen, aber auch Multimedia-Lernen. Wir wollen die Erziehungskraft der Schulen stärken, also Schulprogramme an den einzelnen Schulen entwickeln, können, Schulsozialarbeit einführen und endlich Ganztagsangebote auch für alleinerziehende und doppelverdienende Eltern möglich machen und nicht nur für den Sohn eines Ministerpräsidenten in diesem Lande.

(Beifall bei der SPD – Zurufe von der CSU)

Wir wollen die Bürokratie abbauen, Kompetenzen nach unten verlagern, den Einzelschulen mehr Eigenverantwortung geben.

(Kaul (CSU): Er hält eine Spiegel-Rede! – Weitere Zurufe von der CSU)

Ein weiteres Qualitätsmerkmal unseres Bildungskonzepts ist die Neuentwicklung der Lehrerbildung. Wir wollen die Lehrerbildung flächendeckend intensivieren. Weiterhin beabsichtigen wir eine Verbesserung der Rahmenbedingungen. Die besseren Rahmenbedingungen sind nicht zum Minipreis zu haben. Es bedarf vermehrter Investitionen, denn mehr Bildungsqualität bedeutet mehr Unterricht, mehr Erziehung braucht mehr Zeit, und mehr Schülerinnen und Schüler brauchen mehr Lehrer und mehr Geld. Diese Forderungen werden von uns eingebracht werden.

(Zuruf von der CSU)

– Sie werden doch nicht glauben, daß all das, was ein High-Tech-Land braucht, zum Nulltarif zu haben ist. Die OECD hat aufgezeigt, wo die Defizite sind. Die Defizite sind nur zu beseitigen, wenn Sie endlich einmal mehr investieren.

(Beifall bei der SPD)

Ihre alte Schulpolitik, nämlich weniger Unterrichtszeit und immer höhere Leistungsanforderungen, noch frühere und schärfere Schülerauslese, noch mehr Unterricht alten Stils, zurück zu einer gymnasialen Oberstufe mit einem verpflichtenden Fächerkanon, Schulverwaltungssysteme und Bürokratie aus dem 19. Jahrhundert, ist das Gegenteil dessen, was wir in unserem Modernisierungskonzept niedergelegt haben. Innovation ist angesagt.

Erster Vizepräsident Dr. Ritzer: Herr Kollege, Ihre Redezeit ist zu Ende.

Irlinger (SPD): Ich komme zum Abschluß. Als Beispiel für die angebliche Erneuerungskraft hat der Sprecher des Kultusministeriums im letzten Jahr gesagt, es werde kein Stein auf dem anderen bleiben. Es blieben leere Versprechungen.

Erster Vizepräsident Dr. Ritzer: Herr Kollege, Sie müssen jetzt zum Ende kommen.

Irlinger (SPD): Es wäre endlich an der Zeit – –

(Unruhe)

Gestatten Sie mir noch einen Satz. Es wäre endlich an der Zeit, wenn Sie von der CSU endlich dazu kämen, den Grundstein für eine echte Bildungsreform zu legen.

(Beifall bei der SPD)

Erster Vizepräsident Dr. Ritzer: Herr Kollege, Sie haben davon profitiert, daß der Präsident beim Einschalten der Stoppuhr abgelenkt war. Als nächstem Redner erteile ich Herrn Kollegen Knauer das Wort.

Knauer (CSU): Herr Präsident, meine sehr verehrten Kolleginnen und Kollegen! Als ich gestern über den Arbeitstitel dieser Aktuellen Stunde informiert wurde, war

ich mehr als überrascht. Ich kann die Wahl des Titels eigentlich nur so erklären, daß an Ihnen und Ihren Kolleginnen und Kollegen, Herr Kollege Irlinger, die ganze Entwicklung der letzten Wochen und Monate wirklich spurlos vorbeigegangen ist.

(Frau Werner-Muggendorfer (SPD): Es ist doch nichts passiert!)

Sie waren nicht einmal in der Lage, die Zeitschriften der Lehrerverbände zu lesen, in denen ganz offen davon gesprochen wird, daß in Bayern etwas vorangeht und wir in Bayern vor umfassenden Schulreformen stehen.

(Frau Werner-Muggendorfer (SPD): Wo denn?)

Herr Kollege Irlinger, ich habe manchmal den Eindruck, daß Sie fast in Panik geraten. Ich habe das schon in der letzten Ausschußsitzung bei den GRÜNEN registriert, in der sie sagten, den Schulversuch zur sechsstufigen Realschule dürfe man jetzt nicht abschließen, er sei auf einen längeren Zeitraum geplant und müsse noch länger durchgeführt werden.

(Frau Münzel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das habe ich überhaupt nicht gesagt!)

Das hat uns sehr erstaunt, Frau Kollegin Münzel, und wir haben Ihnen damals schon widersprochen.

Herr Kollege Irlinger, wir haben uns zu Beginn der Arbeit im neuen Landtag drei ganz konkrete Ziele gesetzt.

Das erste ist eine umfassende Schulreform im Bereich der weiterführenden Schulen. Das zweite ist, daß wir prüfen wollen, ob die derzeitige Form der Schulaufsicht noch den Anforderungen der heutigen Zeit entspricht und pädagogisch gerechtfertigt ist. Das dritte ist – da haben wir, wenn ich genau zugehört habe, wieder eine Gemeinsamkeit –: Wir wollen auch die Lehrerbildung überprüfen, vor allen Dingen mit Blick auf eine stärkere pädagogische Ausrichtung, ohne dabei die fachliche zu vernachlässigen.

Im letzten Jahr hat die CSU-Fraktion auf der Klausurtagung in Wildbad Kreuth ein umfassendes Papier verabschiedet. Dieses Papier ist bis zur Sommerpause auch nach und nach in Landtagsanträge umgesetzt worden. Herr Kollege Irlinger, ich stelle fest, daß Sie nicht genau arbeiten, sondern sehr oberflächlich; denn nur so ist es zu erklären, daß Ihnen die Vielzahl der Vollzugsmeldungen der Staatsregierung, die sich in etlichen Bereichen sicher auf Zwischenberichte beschränken müssen – wie könnte es auch anders sein; denn der Zeitabstand von der Beschlußfassung bis zur Umsetzung ist noch sehr gering –, einfach durch die Lappen gegangen ist bzw. daß Sie hiervon überhaupt nicht Kenntnis genommen haben.

Statt dessen stellen Sie sich hierher und unterstellen uns Dinge, mit denen Sie in den vergangenen Wochen und Monaten vor der Landtagswahl draußen schon hausieren gegangen sind, als Sie Ihren Beitrag zur Verunsicherung der Schüler und Eltern geleistet haben. Letztendlich ist aber bei der Landtagswahl jene Abstimmung vollzo-

gen worden, die Sie über Jahre propagiert haben. Es waren doch Ihre Worte, vor allen Dingen auch die Worte Ihrer Vorsitzenden, die gelautet haben: Die Wahl wird auf dem Feld der Bildungspolitik entschieden. Der Wähler hat entschieden; der Wähler hat sich letztendlich für das gegliederte Schulsystem und gegen Ihre ursprünglichen bildungspolitischen Vorstellungen entschieden, die durch zwei große Schlagworte gekennzeichnet waren: zum einen mit der Gesamtschule, die Sie in allen anderen Bundesländern favorisiert und durchgesetzt haben, zum anderen mit der abgespeckten Form der Regionalschule.

(Beifall bei Abgeordneten der CSU)

Herr Kollege Irlinger, Sie haben die TIMMS-Studie ein paar Mal zitiert.

(Zurufe von der SPD: Die OECD-Studie!)

– Die OECD-Studie auch. Wenn Sie sauber zitieren würden, hätten Sie feststellen müssen, daß bei der Bewertung der Schulleistungen die bayerischen Schulen im Vergleich zu den anderen Schulen in der Bundesrepublik Deutschland nach wie vor am besten abschneiden und daß Deutschland im internationalen Vergleich wesentlich schlechter ausgesehen hätte, gäbe es nicht die bayerischen Schulen.

(Beifall bei der CSU)

Ich teile Ihre Auffassung, daß selbst dies kein abschließendes Kriterium bei der Betrachtung unserer Hoheitsverpflichtung sein kann, daß uns allen gemeinsam daran gelegen sein muß, unser Schulsystem weiter zu verbessern. Herr Kollege Irlinger, hierüber führen wir seit Beginn der Legislaturperiode nahezu fortlaufend Gespräche mit den Lehrerverbänden, mit den Elternverbänden und mit den kommunalen Spitzenverbänden. Ich bin sicher, daß wir Ihnen zu Beginn des nächsten Jahres ein Reformpaket vorlegen können, das auf eine breite Akzeptanz stößt und das wirklich von Innovation geprägt ist.

Herr Kollege Irlinger, um eines gleich vorweg zu nehmen, damit Sie nicht wieder herausgehen können mit dem Ziel, die Leute zu verunsichern: Wir wollen eine Schulreform, die vom Begriff der humanen Leistungsschule geprägt ist, in der die Kinder zu jedem Zeitpunkt entsprechend ihrer individuellen Fähigkeiten und Fertigkeiten gefordert und gefördert werden. Wir wollen, daß die Anschlußmöglichkeiten zu jedem Zeitpunkt erhalten bleiben, damit wir eine große Durchlässigkeit erreichen. Deswegen ist Ihre in der Öffentlichkeit vertretene These falsch, die CSU beabsichtige lediglich einen Austausch R 6 gegen R 4. Herr Kollege Irlinger, unser Reformmodell wird viel umfassender sein und wird sich nicht auf diesen Aspekt beschränken, mit dem es Ihnen und einigen Verbänden gelungen ist, draußen Ängste zu wecken.

Wir wollen zudem weitgehend an einer heimatnahen Beschulung festhalten. Dies heißt nicht, daß wir nicht zuletzt auch aufgrund der demographischen Entwicklung und auch aufgrund unseres Ziels, möglichst viel zu

individualisieren und zu differenzieren, zu größeren organisatorischen Einheiten kommen müssen. Dies heißt aber nicht, daß damit die Beschulung auf dem flachen Land letztendlich in Frage gestellt wird. Wir wollen auch – dies will ich deutlich zum Ausdruck bringen; deswegen bin ich froh, daß Sie uns die Gelegenheit geben, im Parlament heute darauf hinzuweisen – dem Elternwillen und der Elternverantwortung breiteren Raum als bisher einräumen.

Herr Kollege Irlinger, Sie haben dann wieder vorgetragen, wie schlecht die Situation in Bayern sei. Wir haben im vergangenen Herbst mit 3500 Neueinstellungen einen Einstellungsrekord in der Bundesrepublik Deutschland erzielt.

(Beifall bei der CSU)

Dies ist einfach Faktum, und dies sollten Sie zur Kenntnis nehmen. Es ist das Problem der SPD, ständig draußen im Land zu versuchen, alles, was in Bayern gut geht, madig zu machen. Im bundesweiten Vergleich sind wir bei weitem nicht so schlecht, wie Sie es draußen glauben machen wollen.

(Beifall bei der CSU)

Herr Kollege Irlinger, Sie haben dann gesagt: Das Ganze muß mehr Geld kosten. Im Moment geben wir pro Schüler 9100 DM aus. Damit haben wir eine Spitzenposition eingenommen, abgesehen von den Stadtstaaten Hamburg und Bremen, deren Situation wir schon allein aufgrund der Schulorganisation nicht übertragen können. Mit 9100 DM liegen wir 500 DM über dem Betrag, den die anderen Bundesländer im Durchschnitt aufbringen. Wenn Sie davon sprechen, daß wir unseren Aufgaben, unseren Verpflichtungen nicht nachgekommen sind, dann kann dies nur daran liegen, daß Sie die tatsächliche Lage entweder bewußt nicht zur Kenntnis nehmen oder daß Sie es einfach nicht kapierten wollen.

(Beifall bei der CSU)

Herr Kollege Irlinger, Sie haben einen Dringlichkeitsantrag eingereicht. Bezeichnenderweise haben die Kolleginnen und Kollegen diesen Antrag erst heute ausgeteilt bekommen; die SPD-Fraktion hat ihn gestern freundlicherweise unserer Fraktion zugeleitet. Ich habe Ihnen vorgeschlagen: Lassen Sie uns über diesen Antrag, der sehr viel Allgemeines und Selbstverständliches enthält, im Ausschuß diskutieren. Sie haben gemeint, wir müßten darüber abstimmen. Herr Kollege Irlinger, wir haben keinen Reformstau in Bayern. Die Reformen werden vorangetrieben. Deshalb sehe ich diesen Antrag als überflüssig und als Nachtarocken an.

(Dr. Weiß (CSU): Denkstau bei der SPD!)

Ich lade Sie vielmehr ein, sich in diesen Reformprozeß konstruktiv einzubringen. Ihre Ideen sind uns herzlich willkommen.

(Beifall bei der CSU)

Erster Vizepräsident Dr. Ritzer: Herr Kollege Knauer, vielleicht darf ich mir den Hinweis erlauben, daß Dringlichkeitsanträge deswegen „Dringlichkeitsantrag“ heißen, weil sie kurzfristig eingereicht werden. Die Einreichungsfrist ist immer 16 Uhr am Vortag der Sitzung. Zu diesem Zeitpunkt sind die anderen Dringlichkeitsanträge auch gekommen, Herr Kollege Knauer. – Das Wort hat jetzt Frau Kollegin Münzel.

Frau Münzel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) Herr Präsident, Kolleginnen und Kollegen! Rechtzeitig vor den Wahlen hat die CSU eine große Bildungsoffensive angekündigt. Die Bildung sollte sozusagen zum Mega-Thema in dieser Legislaturperiode werden. Viel Staub wurde aufgewirbelt, aber mittlerweile hat der winterliche Schnee alles zugedeckt.

(Kaul (CSU): Jetzt wird sie lyrisch!)

Ob überhaupt etwas davon übrig bleibt, wird der Frühling zeigen müssen.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN)

Große Erwartungen habe ich da, ehrlich gesagt, nicht.

Meine Skepsis wird auch von den Ausführungen des Kollegen Knauer genährt. Zu Beginn hat er drei Schwerpunkte der CSU in dieser Legislaturperiode genannt. Einer dieser Schwerpunkte kommt auf den Prüfstand; der zweite Schwerpunkt wird geprüft. Von drei Schwerpunkten werden also zwei auf den Prüfstand gestellt bzw. geprüft. Was mit Prüfanträgen passiert, wissen wir alle: Die Idee wird geprüft und verschwindet anschließend in der Schublade. Das heißt, es wird auch in dieser Legislaturperiode nichts passieren.

Ich bin auch skeptisch, ob die neue Kultusministerin frischen Wind in die Bildungslandschaft bringen wird. Neues hat sie bisher nicht verkündet, und vieles dümpelt nur vor sich hin, zum Beispiel die kind- und familiengerechte Grundschule. Vor Monaten hat das Ministerium von der CSU-Fraktion den Auftrag bekommen, ein Konzept zu erarbeiten. Das Konzept ist, daß es kein Konzept gibt. Das hat Frau Ministerin Hohlmeier im Ausschuß gesagt. Ich finde es gar nicht so verkehrt, daß man erklärt, man gibt nichts vor, sondern die Schulen sollen selbst ein Konzept ausarbeiten. Nur muß man das den Schulen auch sagen, denn sie sind es nicht gewöhnt, selbst Konzepte auszuarbeiten und zu tun, was sie für sinnvoll halten.

So stehen wir vor der Situation, daß der Bedarf zwar erhoben wird, die Eltern aber überhaupt nicht wissen, um was für eine Art von Schule es sich handeln soll. Soll es zum Beispiel so sein, daß alle Kinder von 7.30 Uhr bis 13.00 Uhr in der Schule bleiben? Oder soll es so sein, daß nur die Kinder, die betreut werden wollen, in der Schule bleiben? Es herrscht eine große Verunsicherung, und ich befürchte, daß bei der Bedarfserhebung letztlich herauskommt, daß kein Bedarf besteht.

Für die neue Form von Schule wird vom Ministerium nicht geworben. Die ganze Angelegenheit wird sehr

halbherzig angegangen. Mir ist auch klar, warum das so ist: Im Prinzip will die CSU so eine Schule nicht. Außerdem hat sie Angst vor den Kosten. Offensichtlich werden die Kosten gescheut, wobei wir sagen: Lieber die Milliarden in die kind- und familiengerechte Grundschule investiert als in die flächendeckende Einführung der sechstufigen Realschule. Bei der kind- und familiengerechten Grundschule wäre das Geld optimal angelegt.

Falsches wird am Gymnasium reformiert. Natürlich ist es bedenklich, daß die Verlustquote auf dem Weg zum Abitur so hoch ist. Bei einer derart hohen Quote derjenigen, die das Abitur nicht erreichen, muß man über diese Schulart nachdenken. Man muß sich Gedanken darüber machen. Es geht aber nicht an, zu sagen: Wir haben nicht die richtigen Schülerinnen und Schüler, wir lassen viele erst gar nicht herein, und wer fehlt am Platz ist, muß hinaus. Ein solches Verständnis von Bildung haben wir nicht. Man kann nicht sagen, man habe nicht die richtigen Schülerinnen und Schüler, denn die Kinder und Jugendlichen haben von der Grundschule attestiert bekommen, daß sie gymnasialreif sind. Oft haben die Gymnasien sie auch selbst ausgesucht und aufgenommen.

Wir fordern Reformen am Gymnasium, beginnend in der Unterstufe. Hier fordere ich eine Pädagogisierung. Der Bruch zwischen der Grundschule und dem Gymnasium darf nicht so groß sein wie bisher. Anschließend muß die Mittelstufe reformiert werden und dann, falls es notwendig ist, die Oberstufe. Man darf aber mit den Reformen nicht oben anfangen, wie es jetzt die CSU tut.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Zur Hauptschule. Ein willkommenes Nebenprodukt der Diskussion über die sechstufige Realschule ist, daß jetzt die Hauptschule in den Blickpunkt rückt. Ich begrüße das sehr. Ich warne aber vor einer Gefahr: Wir dürfen die Diskussion um die Reform der Hauptschule nicht unter dem Blickwinkel der sechstufigen Realschule führen. Wir dürfen uns nicht überlegen, wie wir die Hauptschule stärken können, um ein Argument für die Einführung der sechstufigen Realschule zu haben. Die Überlegungen zur Reform der Hauptschule dürfen nur unter folgenden Gesichtspunkten angestellt werden: Wie kann man die Hauptschülerinnen und Hauptschüler stärken, wie kann man sie fit machen, damit sie gute Chancen auf dem Ausbildungs- und Arbeitsmarkt haben, wie kann man sie in ihrer Gesamtpersönlichkeit so festigen, daß sie gute Lebensbedingungen bekommen?

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Ich muß sagen, endlich reformieren wir die Hauptschule, denn es ist allerhöchste Zeit. Wir haben mehr als einmal deutlich gemacht, daß die Zugangsbedingungen zum freiwilligen zehnten Hauptschuljahr unmöglich sind. Die Jugendlichen werden ausgesperrt. Dies ist keine Förderung für die Schülerinnen und Schüler. Hier sehe ich ein kleines Pflänzlein, das vielleicht im Frühling übrigbleiben könnte, und ich hoffe, daß dieses Pflänzchen nicht zwischen CSU-Fraktion und Kultusministerium zermalmt wird.

Überhaupt nicht zur Kenntnis genommen und diskutiert wird die Tatsache, daß nicht nur die TIMMS-Studie über uns gekommen ist, sondern daß auf diesem Feld der Forschung eine empirische Wende stattgefunden hat. Nicht nur die Ergebnisse der internationalen TIMMS-Studie werden uns präsentiert; in den nächsten Jahren kommen PISA, eine Untersuchung zum Leseverständnis und zur Lesekompetenz, und Civic Education, eine Studie zur politischen Bildung, auf uns zu. So wie das Ministerium auf die TIMMS-Studie reagiert, können wir nicht auf alle Untersuchungen reagieren. Wir müssen uns überlegen, wie wir mit den vielen Untersuchungen, die grundsätzlich zu begrüßen sind, umgehen. Wir können nicht einfach erklären, es gibt eine Untersuchung mit einem bestimmten Ergebnis, und jetzt wird vorgegangen wie in Mathematik: Weil wir in Mathematik schlecht sind, gibt es noch mehr Mathematik und noch mehr Tests; weil wir im Lesen schlecht sind, wird noch mehr gelesen und gibt es noch mehr Tests. Wir müssen uns grundsätzlich überlegen, wie wir mit solchen Testergebnissen umgehen. Wir dürfen nicht so hektisch und kopflos reagieren, wie es das Ministerium getan hat.

Eines möchte ich deutlich sagen: Wichtiger als alle Tests ist eine Qualitätsoffensive für den Unterricht. Eine solche Qualitätsoffensive kann aber nicht daraus bestehen, daß man die Lehrer zusammenruft und erklärt, es müsse etwas getan werden, weil der Unterricht schlecht sei. Grundvoraussetzung für eine Qualitätsoffensive ist, daß die Kultusbürokratie die Schulen von der Leine läßt. Das wissen Sie genau, Frau Ministerin, denn das ist die Grundlage jeglicher internationalen Diskussion. Innovative Schulen gibt es nur dort, wo die Ideen von den Schulen selbst kommen. Das heißt, die Schulen müssen die Gelegenheit erhalten, ihre eigenen Ideen zu entwickeln. Die Anstöße von unten müssen aufgegriffen werden. Die Lehrerinnen und Lehrer müssen dafür ausgebildet sein, ihre Schule selbst zu gestalten. Nur dann gibt es eine Qualitätsoffensive.

Lassen Sie mich zum Abschluß einen Blick auf ein ganz anderes Gebiet werfen, nämlich die Hochschulen. Sie gehören auch zu unserem Bildungswesen. Ein großes Defizit und dringender Handlungsbedarf bestehen an den bayerischen Universitäten hinsichtlich der Frauenförderung. Wenn Frauen auf der Karriereleiter nicht mehr weiterkommen, spricht man von der „gläsernen Decke“. Diese „gläserne Decke“ ist für die Frauen an den bayerischen Universitäten besonders dick.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Die Situation ist so dramatisch, daß die „Süddeutsche Zeitung“ am 6. August schreibt: „Nirgends in Deutschland werden Frauen, die eine wissenschaftliche Karriere anstreben, stärker benachteiligt als in Bayern.“

Mittlerweile gehen die Frauenbeauftragten der bayerischen Universitäten an die Öffentlichkeit und weisen auf die dramatische Situation hin. Derzeit wären wir in der Lage, Veränderungen vorzunehmen, denn auf uns rollt eine große Emeritierungswelle zu. Wir müssen dafür Sorge tragen, daß bei den vielen Neubesetzungen von Professuren der Anteil der Frauen stark und nicht nur ein bißchen erhöht wird. Wir müssen alles daransetzen, daß

Frauen eine echte Chance erhalten, eine Professur zu erreichen.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Frau Abgeordneten Werner-Muggendorfer (SPD))

Das ist offensichtlich nicht der Fall. Es scheint an vielen Stellen zu haken. Ich fordere das Ministerium auf, alles in seiner Macht Stehende zu tun, damit sich die Situation verbessert und Frauen nicht weiter diskriminiert werden.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, ich habe gerade noch Zeit, zu sagen, daß wir dem Antrag der SPD zustimmen werden.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und bei Abgeordneten der SPD)

Erster Vizepräsident Dr. Ritter: Die nächste Rednerin ist Frau Kollegin Goertz.

Frau Goertz (SPD): Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Wir haben ein neues Ministerium für Unterricht und Kultus, wir haben eine neue Kultusministerin, und wir haben ein schulpolitisches Potpourrie mit einem neuen Trend: Viele Fragen bleiben offen.

Meine Damen und Herren, leider bleiben viele Fragen offen. Ich nenne nur die bohrenden Fragen, die wir zur eventuellen Einführung der R 6 stehen. Wir lehnen die R 6 ab. Derzeit gibt es keine Antworten auf die Fragen nach der Durchlässigkeit des Schulsystems, den Übertrittsmodalitäten, den Chancen für Spätentwickler, den Auswirkungen auf die pädagogische Arbeit von Grundschulen sowie auf Kosten- und Personalfragen. Bisher ist nur eines klar: Für die R 6 werden horrend Summen aufgebracht. Meine Damen und Herren von der CSU, wir brauchen kein Geld für unnötige Schulversuche. Wir brauchen Geld, um die Klassenstärken zu reduzieren, Lehrer einzustellen und Stundenkürzungen zurückzunehmen.

(Beifall bei der SPD – Unruhe bei der CSU)

Nun zur kind- und familiengerechten Halbtagschule, die für das nächste Schuljahr geplant ist: Mit dieser Ankündigung akzeptiert die CSU veränderte Familienstrukturen und gibt zu, daß flexible Angebote, egal, ob halb- oder ganztägig, gebraucht werden. Zu fragen bleibt allerdings, wo das Konzept zur kind- und familiengerechten Halbtagschule bleibt, das in Ihrem Antrag „Grundschule als kind- und familiengerechte Halbtagschule“ zum 1. November 1998 für die modellhafte Einführung dieser Schule vorgelegt werden sollte. Sie wollen eine kindgerechte Gestaltung des Unterrichts. Geht es allerdings um die Umsetzung einer kindgerechten Rhythmisierung des Vormittags, weichen Sie in eine nichtssagende Kannhaltung aus. Die Mittagsbetreuung soll sich dort, wo es nötig ist, an den Schulvormittag anschließen. Zu fragen ist: Wie wird sie weiterlaufen? Die einstmals angekündigten 6000 DM pro Gruppe und Jahr sind inzwischen Schall und Rauch geworden.

(Beifall bei der SPD)

Zur Zeit stehen lediglich 3,7 Millionen DM für 800 Gruppen zur Verfügung. Für die SPD verbindet sich mit der Halbtagschule nicht nur eine zeitliche Sicherung, sondern eine grundlegende Umgestaltung der Grundschule im Sinne der Kinder.

(Beifall bei der SPD)

Wir wollen neue Lehrpläne mit mehr Freiräumen. Für Förderung und Differenzierung der Kinder muß ausreichend Zeit zur Verfügung stehen. Wir wollen sicherstellen, daß die Betreuung der Kinder von Pädagogen und Sozialarbeitern geleistet wird. Meine Damen und Herren von der CSU, Sie haben eine praktikable Möglichkeit, den Grundschulern gesicherte Zeiten anzubieten: Nehmen Sie die Stundenkürzungen zurück. Das wäre ein phantastischer Anfang.

(Beifall bei der SPD)

Von der Staatsregierung ist zu hören, Tagesschulangebote sollten Mitte der Legislaturperiode ausgebaut werden. Wir meinen, hier geht es nicht um Ausbau. Vielmehr müssen staatliche Ganztagesangebote bedarfsgerecht eingerichtet werden; denn private Schulangebote, die sich Minister und der Ministerpräsident für die eigenen Kinder leisten können, sind für die breite Masse berufstätiger Eltern und Alleinerziehender unbezahlbar. Das ist keine Frage.

(Beifall bei der SPD)

Sie bieten nur Ankündigungen. Andernfalls wäre unser Dringlichkeitsantrag, ein mittelfristiges Konzept zur Einführung von Ganztagsbetreuungen vorzulegen, nicht abgelehnt worden.

Bereits zu Beginn dieses Jahres habe ich über die Not an Bayerns Förderschulen gesprochen. Zwischenzeitlich hat sich die Situation weiter verschärft. Hunderte von Kindern mit sonderpädagogischem Förderbedarf mußten abgewiesen werden. Die Wartelisten werden immer länger, Räume fehlen, mehrere tausend Förderstunden entfallen, und mobile Dienste sind, jedenfalls in Schwaben, auf dem Niveau von vor zwei Jahren eingefroren worden. An manchen Schulen fehlen mobile Reserven total. Die Klassen quellen vor Schülern über. Mit 18 Kindern ist die Höchstzahl weit überschritten.

Die Zahl der stark verhaltensauffälligen Kinder und Jugendlichen wächst. Mangels spezieller Angebote landen diese Kinder und Jugendlichen letzten Endes an den Förderschulen. Dort wiederum fehlen Fachleute, die Verhaltensgestörtenpädagogik studiert haben. Meine Damen und Herren von der CSU, Sie haben diese Krise der Förderschulen zu verantworten. Sie haben sich von dem verabschiedet, was wir wollen: von der individuellen Förderung als Leitlinie einer zeitgemäßen, pädagogisch verantwortlichen Schulpolitik.

(Beifall bei der SPD – Lachen bei der CSU)

Für die SPD stehen Kinder und Jugendliche im Mittelpunkt. Für sie müssen wir die nötigen Reformen durchführen. Ein erster Schritt wäre, Herr Kollege Knauer:

Schenken Sie den Schulen Zeit, einfach mehr Zeit. Schüler, Lehrer und Eltern werden es Ihnen danken.

(Beifall bei der SPD)

Erster Vizepräsident Dr. Ritzer: Als nächster hat Herr Kollege Thätter das Wort.

Thätter (CSU): Herr Präsident, verehrte Kolleginnen und Kollegen! Ich kann bei allem Bemühen nicht verstehen, warum die SPD-Fraktion heute eine Aktuelle Stunde zum Thema „Reformstau im Bildungsbereich in Bayern“ gefordert hat. Seit zwei Jahren sind wir intensiv damit beschäftigt, unser gegliedertes Schulsystem weiterzuentwickeln. Die CSU-Fraktion hat alle Bereiche der Bildungspolitik beleuchtet, hinterfragt und neue Ansätze gesucht und gefunden. Unsere EntschlieÙung in Kreuth im Januar 1998 war nicht der Einstieg in das Thema, sondern das Ergebnis intensiver Vorarbeit. Mit dieser EntschlieÙung wurden Voraussetzungen dafür geschaffen, die Qualität des bayerischen Schulsystems zu sichern, das heißt, die Spitzenstellung des bayerischen Schulwesens in Deutschland zu halten und international wieder Anschluß an die Weltspitze zu finden.

Ich möchte einen Teilbereich herausgreifen, um aufzuzeigen, was aus der grundsätzlichen EntschlieÙung umgesetzt worden ist. Die integrative schulische Förderung Behinderter und von Behinderung bedrohter Kinder und Jugendlicher in Bayern hat zwei wesentliche Bereiche:

Erstens. Eltern, die ihr behindertes Kind bewußt und in voller Verantwortung annehmen und in ihr eigenes Leben integrieren, erwarten von der Gesellschaft, daß sie genauso handelt. Ein Leben der Akzeptanz in der Gesellschaft bedeutet auch die mögliche Einschulung in der Regelschule.

Zweitens. Wir müssen auf die veränderte Situation in der Gesellschaft reagieren. Wir haben veränderte Familien, halbe Familien, Alleinerziehende sowie Familien in massiven sozialen Konflikten und Kinder mit ausgeprägten Kontakt- und Bindungsproblemen.

Im zuletzt genannten Bereich setzt die CSU vor allem auf Prävention, um den Kindern die Möglichkeit zu geben, im Regelschulbereich aufgefangen zu werden. Dafür sind verschiedene Maßnahmen vorgesehen und zum Teil schon umgesetzt: Im Vorschulalter muß eine verstärkte Diagnose und Betreuung stattfinden. In der Regelschule müssen Diagnose- und Förderklassen geschaffen werden. Wir brauchen an den Regelschulen eine massive Verstärkung der mobilen Dienste. Die Stundentafel in der Grundschule muß wieder aufgestockt werden, um mehr Erziehungsarbeit zu ermöglichen. Schließlich muß die verlässliche Halbtagschule eingeführt werden. Außerdem müssen benachteiligte Kinder und Jugendliche in der Hauptschule gefördert werden.

Zur Einschulung behinderter Kinder haben wir in unseren Thesen deutliche Aussagen gemacht. Wir wollen eine hohe Flexibilität erreichen. Die schulische Förde-

rung muß sich am individuellen Förderbedarf des einzelnen Kindes ausrichten. Dabei soll jeder denkbare Weg in die Überlegungen einbezogen werden. Wohnortnahe Beschulung soll im Rahmen der fachlichen, personellen und organisatorischen Möglichkeiten gesucht und verwirklicht werden. Die Anordnung der Schulbehörde soll nicht alleiniger Maßstab sein. Allerdings soll auch der Elternwille nicht allein Vorrang haben. Vielmehr soll in einer echten Zusammenarbeit zwischen Eltern, Schulbehörden, medizinischen Fachdiensten, Psychologen und Lehrern der richtige Weg gefunden werden. Die Devise ist die Bewußtseinsbildung in einem konstruktiven Miteinander.

Im Vordergrund der Schullaufbahnentscheidung steht das Kind. Zu hinterfragen ist, ob, wann und wie lange der jeweilige Lernort für das einzelne Kind geeignet ist. Lernzielgleichheit kann nicht das entscheidende Kriterium sein. Differenzierung und Individualisierung nach Belastbarkeit und Leistungsfähigkeit sind entscheidende Momente. Eine pädagogisch verantwortliche Lehrkraft ist sicherlich in der Lage, in ihrem Unterricht eine innere Differenzierung vorzunehmen.

Diese Differenzierung ist grundsätzlich notwendig. Allerdings müssen sich Lehrerbildung und -fortbildung auf diese Situation einstellen. Auch das haben wir angepackt.

Wir wollen aber die Förderschulen nicht abschaffen. Sie haben sich seit ihrer Einführung vor zirka 30 Jahren bewährt und vielen Kindern Schulbildung und Berufsfähigkeit vermittelt, Kindern, die vorher zum großen Teil als nicht schulfähig erachtet wurden. Das ist eine große Leistung unserer Förderschulen. Diese Möglichkeit wird ein Großteil der Kinder wahrnehmen. Förderschulen sind auch Schonräume, die Entwicklung fördern.

Wir verlangen aber Flexibilität. Wir gehen davon aus, daß die Einschulung flexibel gehandhabt wird. Im Augenblick befinden wir uns allerdings in einer Versuchs- und Beobachtungsphase. Wir sehen zwar die Bemühungen der Exekutive, spüren aber auch, daß die neuen Gedankengänge noch nicht überall Einzug gehalten haben. Wir halten unsere Vorstellungen im Rahmen des bestehenden Erziehungs- und Unterrichtsgesetzes für machbar. Was sonst allgemein gefordert wird, sollte auch für diese Versuchs- und Beobachtungsphase gelten, nämlich die 100-Tage-Frist. Dann werden wir die Ergebnisse prüfen und vielleicht weitere Schritte einleiten.

Auf keinen Fall ist es angebracht, von einem Reformstau in der Bildungspolitik zu sprechen. Vielmehr ist die Bildungsarbeit zur Zeit in starkem Fluß. Unsere Aufgabe ist es, alle Bewegungen und Strömungen in den verschiedenen Bereichen zusammenzuführen, damit ein Bildungsstrom daraus wird, in dem alle Schularten ein Nebeneinander im Miteinander finden.

(Beifall bei der CSU – Frau Radermacher (SPD):
Wenn es das nur wäre, das wäre toll!)

Erster Vizepräsident Dr. Ritzer: Die Überschreitung der Redezeit durch Kollegen Irlinger ist nun ausgeglichen.

(Hofmann (CSU): Das ist eine umsichtige Führung!
– Glück (CSU): Bei Lob schreitet er nicht ein, nur bei Tadel!)

Als nächster hat Kollege Egleder das Wort.

Egleder (SPD): Herr Präsident, Kolleginnen und Kollegen! Herr Kollege Knauer, Sie haben für sich und die CSU einen Teil des Elternwillens reklamiert. Ich darf Ihnen sagen: Der oberste und allgemeine Elternwille ist es, daß bei uns in Bayern wieder mehr für die Bildung getan und auch wieder mehr in Bildung investiert wird. Das machen uns die Eltern bei allen Veranstaltungen immer wieder klar.

(Beifall bei der SPD)

Herr Kollege Thätter, ich komme nun auf etwas zu sprechen, wo nicht nur ein Reformstau, sondern ein klarer Rückschritt zu verzeichnen ist. Ich spreche das Desaster der dritten und vierten Sportstunde an. Sie haben den Sportunterricht schon im letzten Schuljahr gekürzt. Im laufenden Schuljahr hat es die bayerischen Schulen nun voll und ganz erwischt. In der Hauptschule werden zur Zeit nur noch 12% der dritten und vierten Sportstunde erteilt. An allen Schulen fallen weiterhin massiv vor allem Basis-Sportstunden aus. Das liegt nicht zuletzt daran, daß Sie mit ihren Beschlüssen, Personal zu sparen, dafür gesorgt haben, daß sich die Altersstruktur bei den Sportlehrern weiter verschlechtert hat. Ältere Lehrkräfte werden nun einmal öfter krank als jüngere. Die Situation ist, wie mir ein CSU-Kollege vor Ort gesagt hat, nicht mehr rosig. Sie ist aufgrund Ihrer tiefschwarzen Politik tiefschwarz geworden.

(Beifall bei der SPD)

Vor Jahresfrist haben Sie uns versprochen, daß diese Pflichtstunden von Übungsleitern, nebenamtlichen und nebenberuflichen Lehrkräften erbracht werden könnten. Das ist nicht geschehen. Nun wird der Bewegungsmangel, unter dem unsere Kinder zu leiden haben, durch den Wegfall von Sportunterricht noch verschärft, den Sie schon zu Schuljahresbeginn einfach hinnehmen. Es ist ein Skandal, daß Sie nicht einmal den Versuch unternehmen, dagegen etwas zu tun.

Durch das übertriebene Sparen an der falschen Stelle leidet auch die Lehrerfortbildung im Sport. Die Meldungen für Schulwettkämpfe gehen zurück. Das ist bedauerlich, weil sich gerade daran Schüler ihr Leben lang erinnern, wenn sie hier positive Erlebnisse haben. Sie aber sparen an dieser Stelle. Was tun Sie, um das Ganze zu verdecken? Sie hängen diesem Vorgang ein schönes Mäntelchen um und verordnen per Dekret von oben, daß sogenannte Bezirksolympiade durchgeföhrt werden müssen. Was soll das Ganze? Das ist so, als würde man jemandem zuerst einmal die Beine abschlagen und dann sagen: Nun spring mal besonders schön. So kann es auf keinen Fall weitergehen.

(Beifall bei der SPD)

Die Staatsregierung konstatiert selbst in ihrem Sozialbericht, daß in Bayern bei einem bestimmten Personenkreis von Schulabgängern Bildungsarmut herrscht. Der Begriff Bildungsarmut könnte in Bayern zum Unwort des Jahres erklärt werden. Dieser negative Begriff müßte doch uns alle aufrütteln, besonders die Kolleginnen und Kollegen der CSU. Jedem, dem an Bildung und unserer Jugend gelegen ist, müßte diese Aussage Beine machen. Ich sehe aber, daß gerade benachteiligte Jugendliche aus bildungsfernen Schichten immer weniger Chancen bekommen. Ihre Privatisierungsbestrebungen bei Schulen und damit eine Entlastung des Staates nehmen ständig zu.

Wegen der Erziehungsdefizite in Familien, wegen der Probleme durch „Miterzieher“ und wegen der Jugendgefährdungen bräuchten wir eine konkrete, umfangreiche, bedarfsgerechte Schulsozialarbeit. Immer wenn wir das gefordert haben, haben Sie uns in den letzten beiden Jahren ständig mit der Behauptung hingehalten, daß eine bessere Zusammenarbeit der Jugendämter mit den Schulen Abhilfe schaffen könnte. Sie wissen doch, daß das auf keinen Fall möglich ist. Sie kennen die Situation der Kommunen: Die Kosten der Jugendhilfe bei den Kommunen steigen explosionsartig. Die Jugendämter können hier nicht mehr leisten, so daß wir an den Schulen ansetzen müssen, um die Probleme zu lösen. Kinder lassen nämlich ihre Probleme nicht zu Hause, sondern tragen sie in die Schule hinein. Wir brauchen endlich ein Landesprogramm für eine wirksame Schulsozialarbeit. Wir werden diese Anträge wieder einbringen und setzen dabei auf ihre Unterstützung.

(Beifall bei der SPD)

Erster Vizepräsident Dr. Ritter: Als nächster hat Herr Kollege Sibler das Wort.

Sibler (CSU): Sehr geehrter Herr Präsident, verehrte Kolleginnen und Kollegen! Bayerns Schulen nehmen die Herausforderungen an, die sich ihnen stellen. Zusammen mit den Lehrerinnen und Lehrern gilt es, die Schülerinnen und Schüler auf die Herausforderungen der Zukunft vorzubereiten. Der Druck zum Wettbewerb zwischen den Staaten in Europa und weltweit, die Vorbereitung der Schüler auf eine Wissens- und Dienstleistungsgesellschaft, der Weg zum Computer und ins Informationszeitalter, die Globalisierung und eine zunehmende Individualisierung in unserer Gesellschaft stellen uns vor Aufgaben, die im bayerischen Schulsystem angepackt werden.

Gerade das bayerische Gymnasium stellt sich diesen Anforderungen. Als erstes möchte ich die Oberstufenreform nennen. Diese Maßnahme führt die Schülerinnen und Schüler hin zu einem vertieften Allgemeinwissen und reduziert das umfangreiche Fachwissen, das momentan in den Leistungskursen gelehrt wird. Gerade im Interesse einer allgemeinen Hochschulreife und einer sowohl umfassenden als auch breitangelegten Vorbereitung auf die Hochschule ist diese veränderte Schwerpunktsetzung wichtig und unumgänglich.

Die hochschulpropädeutische Funktion wird durch das sogenannte Seminarfach weiterhin gewährleistet. Die notwendige Breite einer allgemeinen Hochschulreife wird durch die verpflichtenden Abiturfächer Deutsch, Mathematik und eine fortgeführte Fremdsprache sichergestellt. So können die Schülerinnen und Schüler auf die Herausforderung durch die Globalisierung mit ihren vermehrten Anforderungen an die Sprachkompetenz optimal vorbereitet werden.

Man macht sich auch Gedanken über eine Reform der Unter- und Mittelstufe des Gymnasiums. 34 staatliche Gymnasien in ganz Bayern nehmen am Schulversuch mit einer reformierten Unter- und Mittelstufe teil.

Die Einführung des Faches „Natur und Technik“ betont den fächerübergreifenden und ganzheitlichen Ansatz, der in einer sich immer komplizierter darstellenden Welt eine Orientierungshilfe bieten wird. Daran schließt auch die epochale Behandlung der einstündigen Fächer schlüssig an. Auch die bei gutem Ausstattungsniveau mit der notwendigen Hardware verstärkt gelehrt Informatik gibt Lösungen für die Aufgaben der Zukunft.

Herr Irlinger, es sei mir gestattet, darauf hinzuweisen, daß bereits im Schuljahr 1996 am Gymnasium in Eggenfelden ein Pilotversuch durchgeführt wurde, an dem ich sogar selbst teilgenommen habe. Zusätzlich läuft der Schulversuch des Europäischen Gymnasiums. Auch hier wird der ganzheitliche und umfassende Ansatz gewählt, wenn daran gedacht wird, im mathematisch-naturwissenschaftlichen Gymnasium die Fremdsprachen weiter zu stärken und in einer weiteren Stufe Informatik und Praktika zu ergänzen.

Gedanken an eine Reduzierung des Gymnasiums auf eine achtklassige Form zeigen auch Initiativen im Bereich der Schüler, die für Höchstleistungen begabt sind. Auch dieses Spektrum gilt es im Sinne einer optimalen Förderung nicht nur von unten, sondern auch von oben her zu beachten.

Initiativen im Bereich der Lehreraus- und Fortbildung, gerade im Bereich der Informatik, setzen weitere Zeichen und stärken das bayerische Schulsystem im Vergleich zu anderen Bundesländern weiter. Auch die Pädagogisierung der Ausbildung zum Gymnasiallehrer muß weiterhin in Angriff genommen werden. Bayern hat die Zeichen der Zeit erkannt und die Weichen in die richtige Richtung mit gestellt.

(Beifall bei der CSU – Hofman (CSU): Sehr richtig!)

Alein die Zahl der durchdacht und geordnet durchgeführten Schulversuche an den Gymnasien, die bislang zahlreichen positiven Ergebnisse der Versuche, die übrigens in der Regel mit hochmotivierten Lehrerinnen und Lehrern durchgeführt werden, und die geplanten Initiativen in diesem Bereich lassen in der bayerischen Schullandschaft keinen Reformstau erkennen. Daher ist mir die Formulierung des Themas der Aktuellen Stunde nicht nachvollziehbar.

(Beifall bei der CSU)

Erster Vizepräsident Dr. Ritzer: Als nächste hat Frau Kollegin Pranghofer das Wort.

Frau Pranghofer (SPD): Sehr geehrter Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Wer sich zu einer High-Tech-Offensive aufmacht, sollte dabei die Bildung nicht vergessen. Derzeit haben wir nicht den Eindruck, als würde das die CSU beherzigen.

Herr Knauer, Ihre Äußerungen, wir stünden vor einer Schulreform, möchte ich wörtlich nehmen. Wir stehen zwar vor einer Schulreform, sollten sie aber endlich umsetzen.

(Beifall bei der SPD)

Ich will auf zwei Problemfelder in der beruflichen Bildung eingehen, wo wir Handlungsbedarf sehen. Wir haben es in der beruflichen Bildung mit einem Engpaß an Ausbildungsstellen und mit höheren Qualifikationsanforderungen im Beruf zu tun. Das duale System zeigt inzwischen Krankheitssymptome, die mit politischen und Goodwill-Appellen nicht mehr zu behandeln sind. Das jährliche Sommerfieber in den Regionen, wo diese Sache mit wirklich großer Kraftanstrengung immer wieder gemeistert und versucht wird, Ausbildungsstellen herauszuholen, taugt wirklich nicht mehr, um die berufliche Ausbildung für alle Jugendlichen zu sichern.

(Beifall bei der SPD)

Wir raten Ihnen deshalb dringend dazu, anstatt die duale Ausbildung immer noch zu glorifizieren, endlich den Modernisierungsrückstand in der beruflichen Bildung anzuerkennen, darauf zu reagieren und das duale System anzupassen und zu verändern.

Ein wichtiger Baustein bei dieser Sache ist für uns die Kooperation von neuen Lernorten. Es ist klar, daß, wenn nur noch 30% der Betriebe ausbilden – nicht, weil sie das nicht mehr wollen, sondern weil sie das aufgrund ihrer Spezialisierung oft nicht mehr können –, gleichzeitig der Bedarf und die Nachfrage nach Qualifikationen steigen. Dann muß das logischerweise für die Gestaltung der Lernorte Konsequenzen haben, wo ich mir die Qualifikationen aneigne.

(Beifall bei der SPD)

Gerade weil wir als SPD das duale System hochhalten und an ihm festhalten wollen, erwarten wir von Ihnen endlich konzeptionelle Ansätze. Sie haben weder in der Regierungserklärung des Ministerpräsidenten noch im Regierungsprogramm konzeptionelle Ansätze, wie Sie die duale Ausbildung sichern wollen. Vor allen Dingen müssen Sie uns sagen, wie Sie sicherstellen wollen, daß der Lernort Betrieb in der Zukunft optimal genutzt wird.

(Beifall bei der SPD)

Ich möchte jetzt einen zweiten Problempunkt aufgreifen, nämlich die Qualifizierung. Für die Ausbildung gilt hier das gleiche wie für die Beschäftigung. Neue Stellen entstehen nicht dort, wo alte Stellen verlorengehen. Gerade

in neuen Tätigkeitsfeldern, Wachstumsbranchen der Informationswirtschaft und in Dienstleistungsbereichen fehlen die Ausbildungsplätze. Egal, wie wir das organisieren, können wir uns dafür sehr viel einfallen lassen. Fakt ist, daß wir es vor allen Dingen schnell organisieren müssen. Deswegen erwarten wir flankierende Maßnahmen in der beruflichen Bildung, und zwar nicht nur wie vorgesehen mit den Privatisierungserlösen im Weiterbildungs- und Umschulungsbereich, sondern vor allen Dingen und gerade auch in der beruflichen Erstausbildung.

(Beifall bei der SPD)

Ein weiteres großes und immer häufigeres Problem, das ich kurz ansprechen möchte, ist, daß viele Jugendliche keinen Schulabschluß haben und die Schule und Ausbildung ohne Abschluß verlassen. Da sollte sich vor allen Dingen Frau Kultusministerin Hohlmeier angesprochen fühlen; denn es ist notwendig, endlich einmal unsere Forderungen nach besseren Lernvoraussetzungen in den Schulen zu berücksichtigen. Es ist notwendig, unsere Forderung nach der Differenzierung der Lernwege in der beruflichen Bildung endlich zu berücksichtigen und dort einzugreifen. Diese Forderungen müssen endlich erfüllt werden.

(Beifall bei der SPD)

Zur Bewältigung dieser Probleme nützt es nichts, Schmalspurausbildungen in Berufen anzubieten, die hinterher keiner mehr braucht. Es geht darum, Lernwege so zu organisieren, daß die Jugendlichen hinterher eine Stelle in einem Betrieb finden.

Statt alles immer nur zu glorifizieren, ist es notwendig, den Patient Berufsbildung endlich zu behandeln. Wir mahnen an, das endlich zu tun.

(Beifall bei der SPD)

Erster Vizepräsident Dr. Ritzer: Als nächster erteile ich Frau Staatsministerin Hohlmeier das Wort.

Frau Staatsministerin Hohlmeier (Kultusministerium): Herr Präsident, verehrte Kolleginnen und Kollegen! Ich kann in den wenigen Minuten nur auf einige wenige Schwerpunkte eingehen, die angesprochen worden sind. Ich höre von den Kolleginnen und Kollegen der SPD immer wieder, für Bildung müßte mehr getan und mehr Geld ausgegeben werden. Ich stelle mir aber ständig die Frage, weshalb dann der Freistaat Bayern mit seinen Bildungsausgaben gegenüber den SPD-regierten Ländern im letzten Jahr sehr deutlich zugelegt hat, warum in Niedersachsen die Lehrerplanstellen abgebaut werden, während bei uns Stellen dazugekommen sind.

(Beifall bei der CSU)

Diese Fakten sind nun einmal nicht auf die Seite zu schieben. Daß allerdings auch im Freistaat Bayern in einer Zeit, in der das Steueraufkommen nicht unbegrenzt wächst, auch angesichts wachsender Schülerzahlen, gewisse Grenzen gesetzt sind, gebietet schlicht und einfach die Vernunft. Wir haben erhebliche finan-

zielle Anstrengungen unternommen. Die viermal 500 Zwei-Drittel-Stellen zeugen sehr deutlich von dem Willen des Freistaates Bayern, für seine Schulen etwas zu tun, und wir werden das in Zukunft noch ausweiten.

Als Zweites kam das Argument, die Ausstattung mit Computern sei nicht ausreichend und wir lägen wesentlich hinter anderen Ländern dieser Erde.

Zunächst einmal muß ich darauf verweisen, daß Bayern, Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen die einzigen Länder sind, die mit einer solchen Computerausstattung aufwarten können. Alle anderen Bundesländer haben dagegen wesentlich mehr Probleme mit der Computerausstattung ihrer Schulen. In Bayern haben wir es immerhin erreicht, innerhalb von zwei Jahren 2000 Schulen zu vernetzen, also an das Internet anzuschließen. Das ist mit Unterstützung des Freistaates Bayern geschehen. Bis zum nächsten Jahr oder in eineinhalb Jahren werden wir alle weiterführenden Schulen vernetzt haben.

In dem Zusammenhang werden wir unsere gemeinsamen Bemühungen mit den Kommunen verstärken. Für die Vernetzung haben der Freistaat Bayern 40 % und die Kommunen 60 % der Kosten getragen. Das war eine gemeinsame Aktion zwischen dem Freistaat Bayern und den Kommunen.

Wir werden uns auch künftig darum bemühen, die Schulen nicht nur mit Informations- und Kommunikationstechnologie auszustatten, sondern auch die Integration dieser neuen Medien in den Unterricht zu forcieren. Ich kann aber behaupten, daß wir zusammen mit Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen – also Flächenländern – bei der Ausstattung der Schulen mit Computern derzeit an der Spitze der Entwicklung stehen und uns auch hinsichtlich der Fortbildung sehr wohl sehen lassen können. In zwei Jahren werden in diesem Bereich über 70 000 Lehrkräfte fortgebildet sein. Diese massive Kraftanstrengung ist sowohl finanziell fundiert als auch inhaltlich im Rahmen einer Multiplikatorenfortbildung hervorragend vorbereitet.

Besonders interessant ist für mich immer wieder die Diskussion zur TIMSS-Studie. Im Gegensatz zu SPD-regierten Ländern haben wir diese Studie nicht etwa beschimpft und behauptet, der bayerische Unterricht sei vollkommen richtig, die Studie hingegen völlig falsch. Vielmehr haben wir uns die TIMSS-Studie kritisch angesehen und jetzt zum Beispiel einen Jahrgangsstufentest in Mathematik mit spezifischen Fragen durchgeführt, die gerade aus dem Aufgabenbereich stammten, in dem unsere Schülerinnen und Schüler bereits bei den Befragungen im Rahmen der TIMSS-Studie Schwierigkeiten gezeigt haben. Dies ist bewußt geschehen, um festzustellen, mit welchen Aufgaben unsere Schülerinnen und Schüler Schwierigkeiten haben. Anschließend wird eine Analyse durchgeführt. Danach werden der Unterrichtsaufbau, die Lehrpläne sowie die Art und Weise des Unterrichts entsprechend geändert bzw. angepaßt.

(Hoderlein (SPD): Wo war das?)

– Der Jahrgangsstufentest wurde soeben an allen bayerischen Schulen durchgeführt. Es tut mir leid, Herr Hoderlein, daß Sie das nicht mitbekommen haben. Ich teile es Ihnen aber gerne mit.

(Hoderlein (SPD): Nein, ich meinte, in welchen Bereichen sind diese Schwächen aufgetreten? Seien Sie doch nicht gleich so böse!)

Die Testergebnisse werden wir genau analysieren. Probleme sind im Anwendungsbezug, beim problemlösenden Denken sowie in der Übertragung bestimmter Rechenvorgänge auf andere Bereiche aufgetreten. Die Testergebnisse werden wir also genau analysieren und uns dabei auch der Frage widmen, wie die bisherigen Aufgabenstellungen an unseren Schulen schrittweise zu verändern sind. Dieser Prozeß muß begonnen werden, und wir beginnen ihn auch. Die SPD-regierten Länder bezeichnen hingegen den Test bzw. die TIMSS-Studie als falsch. Diese Studie ist jedoch nicht falsch. Man mag manches kritisieren, aber in vielerlei Zusammenhängen ist sie richtig.

In der Debatte wurde die OECD-Studie angesprochen. Diese Studie berücksichtigt aber nicht – und das ist Konsens zwischen den SPD- und unionsregierten Ländern –, daß es bei uns berufliche Schulen und ein duales berufliches Schulwesen gibt. Die OECD-Studie erfaßt nämlich nur die „direkten“ Abiturienten, also die Absolventen des Gymnasiums. Die Zahlen sind deshalb sowohl in Deutschland als auch in Bayern zwangsläufig niedriger. Bei Hinzunahme der Zahlen der beruflichen Oberstufe und des beruflichen Schulwesens liegen wir hingegen weit über dem Durchschnitt anderer Länder. Das ist, wie gesagt, Konsens zwischen SPD- und unionsregierten Ländern. Da gibt es keinen Zweifel. Das hat die Kultusministerkonferenz übereinstimmend festgestellt. In diesem Zusammenhang sollte man deshalb keine falsche Phantasie entwickeln.

Erster Vizepräsident Dr. Ritzer: Frau Staatsministerin, gestatten Sie eine Zwischenfrage des Kollegen Irlinger?

Frau Staatsministerin Hohlmeier (Kultusministerium): Nein. Ich möchte bitte meine Ausführungen fortsetzen, damit ich meine Redezeit nicht ausweite.

Erster Vizepräsident Dr. Ritzer: Ich bedanke mich. Damit ist das klargestellt.

Frau Staatsministerin Hohlmeier (Kultusministerium): Ich möchte noch kurz auf das Thema der inneren Schulreform eingehen. Wir befinden uns derzeit inmitten des Prozesses der inneren Schulreform, zu dem auch die Fragen der Unterrichtsqualität und die TIMSS-Studie gehören. Ferner gehören zur inneren Schulreform Fragen des Aufbaues der Lehrpläne, der Zusammenarbeit innerhalb der Lehrerkollegien und auch der bereits vom Kollegen Knauer angesprochenen Eigenverantwortlichkeit der Schulen sowie der Schulaufsicht. Diese Fragen werden derzeit aktuell behandelt. Einen weiteren Bestandteil der inneren Schulreform bilden die Fragen einer verstärkten Einbindung der Eltern und deren Mit-

verantwortung in die Schulen sowie die Stärkung der erzieherischen Aspekte in diesem Zusammenhang.

Das Thema der kind- und familiengerechten Halbtagschule, Frau Kollegin Goertz, werden wir nach einer Vereinbarung mit Ihrem Fraktionskollegen Irlinger Anfang nächsten Jahres behandeln. Diese Terminverschiebung erfolgt nicht etwa mangels Vorliegens eines Konzeptes, sondern weil wir die Eltern nach dem Bedarf befragen müssen und außerdem die Vorschläge der Schulen abzuwarten sind.

Ich kann Ihnen aber das Grundgerüst, das ich bereits im Bildungsausschuß formuliert habe, noch einmal beschreiben. Die kind- und familiengerechte Halbtagschule baut auf vorhandenen Strukturen von der Mittagsbetreuung bis hin zur Zusammenarbeit mit Kindergärten und Horten sowie zum Teil auf einer Veränderung der Rhythmisierung des Vormittags und auf einer Veränderung der Zusammenarbeit zwischen Schule und Elternhaus auf. Dazu gibt es verschiedene Aufbauformen. Das Konzept ist vorhanden.

(Zuruf der Frau Abgeordneten Münzel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN))

Die Ausführung dieses Konzeptes durch die Schulen soll aber bewußt unterschiedlich sein. Wir wollen nämlich kein festgezurrttes Konzept, das vom Kultusministerium nach unten gegeben wird, sondern die Schulen sollen vor Ort von unten nach oben die ihnen gemäßige Konzeption entwickeln. Das halte ich für den richtigen Prozeß.

(Beifall bei der CSU)

Eltern und Lehrkräfte sollen gemeinsam das für sie zweckmäßigste Konzept entwickeln. Ein für alle gleichermaßen verbindliches Konzept kann nämlich nicht richtig sein. Es muß vielmehr bedarfsgerecht sein.

Bei der von der Opposition angesprochenen Oberstufenreform werden wir jedenfalls nicht das tun, was der hessische Kultusminister Holzapfel derzeit unternimmt, nämlich das Fach Deutsch im Abitur durch „Darstellendes Spiel“ zu ersetzen. Das ist nicht Bestandteil unserer Oberstufenreform.

(Zurufe von der SPD)

– Wenn er dies wieder zurücknimmt, ist es in Ordnung. Wenn meine Ausführungen insoweit unzutreffend sein sollten, wäre ich darüber sogar ganz froh. Wir haben aber bereits die Erfahrung mit Hamburg gemacht, wo das Fach Deutsch im Abitur ebenfalls durch „Darstellendes Spiel“ ersetzt worden ist. Im bayerischen Abitur werden die Fächer Deutsch, Mathematik und eine Fremdsprache die zentrale Rolle spielen. Das sind nämlich die zentralen Fächer für die Studierfähigkeit, und sie werden deshalb auch in einer künftigen Oberstufenreform betont werden.

Einige Sätze zur dualen Berufsausbildung. Wir werden in Bayern keine Basisberufe einführen. Die zum Teil von SPD-regierten Ländern gemachten Vorschläge, berufsartübergreifend, aber nicht mehr auf einen Beruf hin aus-

zubilden, sind nicht akzeptabel. Die Absolventen erfahren dabei nämlich eine ganze Menge von irgend etwas, erlernen aber keinen bestimmten Beruf und werden deshalb auf dem Markt nicht genommen.

(Beifall bei der CSU)

Als Erfolg der dualen Berufsausbildung in Bayern ist es anzusehen, daß bei uns im Vergleich zu allen anderen Bundesländern die Jugendarbeitslosigkeit am geringsten ist. Unsere Lehrstellenbilanz ist also sehr gut. In den neuen Berufsfeldern erwarten wir zudem weitere Ausbildungsplätze, denen wir im Rahmen der dualen Berufsausbildung gerecht werden wollen.

In diesem Zusammenhang ist es uns wichtig, daß sich die Lehrpläne genau so wie im allgemeinbildenden Bereich soweit wie möglich auf die Schwerpunkte einer Berufsbildung beschränken. Diese Frage ist aber in den meisten Fällen von den Arbeitgebern und Gewerkschaften zu beantworten. Wir vollziehen nämlich die Lehrpläne insoweit nur nach den Rahmendaten, die uns Gewerkschaften und Arbeitgeber vorgeben.

Wir befinden uns derzeit also in einer sehr interessanten Phase struktureller Veränderungen, wie zum Beispiel die Einführung der sechsstufigen Realschule und die Veränderung der Hauptschule. In diesem Zusammenhang darf ich an die Ausführungen des Kollegen Knauer anknüpfen. Die Zahl der Schulabbrecher an bayerischen Hauptschulen ist zwar niedriger als in manchen anderen Bundesländern. Dennoch beabsichtigen wir, speziell diejenigen, die in der Hauptschule Schwierigkeiten haben, durch sogenannte Praxisklassen, wie sie zum Beispiel in Memmingen und an anderen Orten erprobt worden sind, ein besonderes Angebot zu machen. Damit sollen sie früher und besser an den Beruf herangeführt werden.

Das Ziel ist es, den Übergang in den Beruf zu stärken, ihnen Erfolgsmomente innerhalb der Hauptschule durch eine eigene Form der Ausbildung in der Hauptschule zu geben. Zudem wollen wir die Möglichkeit, an der Hauptschule die mittlere Reife abzulegen, stärken. Wir entwickeln unsere Schulen strukturell, inhaltlich und organisatorisch sinnvoll weiter.

(Zuruf des Abgeordneten Irlinger (SPD))

Den „Reformstau“ kann ich relativ amüsiert betrachten. Den dürfen die Kollegen der SPD und der GRÜNEN in ihren Ländern suchen, denn bei uns ist derzeit eine aufgeweckte Diskussion im Gange.

(Beifall bei der CSU – Zurufe von der SPD)

Erster Vizepräsident Dr. Ritzer: Ich weise darauf hin, daß die Staatsregierung 13 Minuten gesprochen hat. Als nächstem Redner erteile ich Herrn Kollegen Siegfried Schneider das Wort. – Pardon, zunächst hat Frau Kollegin Radermacher das Wort und nach ihr Herr Kollege Schneider.

Frau Radermacher (SPD) (von der Rednerin nicht autorisiert): Herr Präsident, meine Damen und Herren, liebe

Kolleginnen, liebe Kollegen! Herr Knauer, Sie haben uns angeboten, wir könnten uns bei der Umsetzung der Dinge konstruktiv einbringen. Was glauben Sie eigentlich, wo wir wären, wenn sich die SPD-Landtagsfraktion in den letzten vier Jahren nicht konstruktiv eingebracht hätte?

(Dr. Spaenle (CSU): Ganz hinten!)

Alles, was Sie in Kreuth zusammengeschrieben haben, ist aus unseren Papieren abgeschrieben, nur leider nicht weitgehend genug. Nehmen Sie das endlich zur Kenntnis.

(Beifall bei der SPD)

Wir hören seit etwa zehn Jahren, daß alles auf den Weg gebracht sei. Sie haben gesagt, Teile seien schon umgesetzt und wir sollten die Vollzugsmeldungen lesen. Wir lesen die Vollzugsmeldungen. Entscheidend ist aber, was an den Schulen passiert, und nicht, was in Vollzugsmeldungen des Ministeriums steht. Das ist der Gradmesser für die Antwort, die wir geben. Wir werden bald „Kreuth II“ bekommen. Es werden wieder Ankündigungen gemacht, und trotzdem passiert an den Schulen viel zu wenig.

Frau Kollegin Hohlmeier, heute wurde nicht von der TIMMS-Studie gesprochen, sondern wir haben uns auf die Aussagen der OECD-Studie berufen, wonach deutsche Schülerinnen und Schüler – und damit auch bayerische – im internationalen Wettbewerb nicht mehr mithalten könnten und nicht mehr leistungsfähig seien. Sie selbst sagten in einem Interview, daß wir künftig mehr dazu tun müßten, damit die Schülerinnen und Schüler auch international bestehen können. Was haben die CSU und die Staatsregierung in den letzten Jahren eigentlich gemacht? – Das ist nichts, was nicht schon seit längerem bekannt ist. Sie hat gesagt: möglichst wenig Abiturienten.

(Glück (CSU): Das hat sie nie gesagt!)

Herr Knauer, Sie sagten, wir würden Ihnen unterstellen, daß Sie Übertrittsquoten einführen wollen. Wir unterstellen nichts. Lesen Sie im Papier des Kultusministeriums nach. Dort sind die exakten Zahlen über die Übertrittsquoten für die einzelnen Schularten bis zum Jahr 2005 ausgewiesen. Das ist keine Erfindung von uns. Das ist festgeschrieben. Wenn Sie als CSU davon abrücken, soll uns das wirklich sehr freuen.

Die Antwort war: möglichst wenig Abiturienten. Sie haben in Bonn, als Sie mitregierten, heftig dazu beigetragen, daß – wie die neuesten Zahlen des Deutschen Studentenwerks zeigen – von 100 Arbeiterkindern nur noch 8 eine Hochschule besuchen und aus der höchsten sozialen Schicht von 100 Kindern 72. Das ist das Ergebnis unter anderem ihrer BAföG-Politik, die Sie in Bonn betrieben haben.

(Beifall bei der SPD – Willi Müller (CSU): Das stimmt doch nicht!)

Sie haben die Übertrittsbedingungen verschärft; Sie haben Schülerstromlenkung betrieben, und Sie haben eine absolut unnötige Strukturdebatte herbeigeführt. An den Schulen gibt es offensichtlich Defizite in Mathematik. Frau Hohlmeier, es hilft überhaupt nichts, wenn Sie Mathematik-Tests machen, Defizite feststellen, dann aber nichts passiert. Nachhaltiges Lernen kann nicht herbeigetestet werden, sondern wir müssen die Art der Wissensvermittlung verändern. Wir brauchen nur in alle europäischen Länder zu schauen. Dort wurden längst andere Unterrichtsformen gefunden. Das wissen wir seit zehn Jahren. Seit zehn Jahren passiert nichts. Jetzt wird getestet, und es wird wieder nichts passieren. Herr Holzappel hat gesagt: Ein Schwein, das man ständig auf die Waage stellt, wird auch nicht fetter.

(Beifall bei der SPD)

Das ist vielleicht kein ganz passender Vergleich, aber durch das Testen wurde noch kein Kind schlauer. Die Wissensvermittlungsmethoden müssen sich ändern.

Herr Glück, von Ihnen konnte man lesen, daß die CSU im Moment im Spannungsfeld zwischen dem stehe, was pädagogisch wünschenswert und was finanziell machbar sei. Ich sage: Sie bräuchten nur das zu machen, was pädagogisch dringend notwendig ist. Sie können sich die Milliarden für die neuen Schulhäuser sparen, wenn Sie die geistigen Ressourcen suchen und fördern und wenn Sie endlich aufhören würden, die ganze Energie damit zu verschwenden, frühzeitig auszulesen, anstatt zu fördern. Das wäre eine vernünftige Politik. Dann könnten wir die Milliarden endlich sinnvoll für die Pädagogik und den Rohstoff Geist einsetzen. Das muß unser Ziel sein.

(Beifall bei der SPD)

Zum Abschluß noch einen Satz zu unserem Antrag. Herr Knauer, Sie haben dazu das Übliche gesagt: In einem Antrag, der gut ist, steht nichts Besonderes, das wird alles schon gemacht. Ich sage Ihnen zum, ich weiß nicht wievielten Male: Wenn nichts Besonderes darin steht und alles schon gemacht wird, schadet es nichts, daß Sie ihn unterstützen, weil dadurch das Ministerium erst recht zum Handeln aufgefordert wird.

Frau Hohlmeier hat bei der Kultusministerkonferenz die Experimentierklausel für die gymnasiale Oberstufe für Bayern gefordert, damit Bayern den „Wahnsinn“ nicht mitmachen müsse, den andere Länder produzierten. Frau Hohlmeier, Sie wissen genau, daß es nicht nur das Fach Literatur gibt, sondern eine Zusammenfassung von drei Bereichen. Ich muß Ihnen das nicht sagen. Sie wissen das ganz genau. Sie verbreiten es aber falsch.

Wenn Ihnen die Experimentierklausel für die gymnasiale Oberstufe als richtig erscheint, sollen Sie sie haben. Lassen Sie dann aber im Land eine Experimentierklausel zu, damit die Schulen auch dort neue Methoden und neue Möglichkeiten ausprobieren können, wo Sie das nicht wollen. Nur das trägt, was von den Schulen kommt. Herr Thätter, Sie haben das richtig gesagt. Aber das muß umgesetzt werden. Ich hoffe, daß Sie unserem Antrag in diesem Sinne zustimmen werden.

(Beifall bei der SPD und beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Erster Vizepräsident Dr. Ritzer: Das Wort hat Herr Kollege Siegfried Schneider.

Siegfried Schneider (CSU): Sehr geehrter Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Frau Radermacher hat darauf hingewiesen, daß die SPD die TIMMS-Studie nicht nenne.

(Frau Radermacher (SPD): Heute!)

Es stellt sich die Frage, warum sie es nicht tut. Die TIMMS-Studie hat zwar deutlich gezeigt, daß wir im internationalen Wettbewerb und im internationalen Vergleich weit unten stehen, zeigt aber im innerdeutschen Vergleich auch – den die TIMMS-Studie durchaus bietet –

(Frau Renate Schmidt (SPD): Wir können uns doch nicht damit zufriedengeben, daß unter den Blinden der Einäugige König ist!)

daß Bayern sehr weit vor den SPD-regierten Ländern ist.

(Frau Radermacher (SPD): Damit können wir uns doch nicht zufriedengeben!)

– Wir geben uns damit nicht zufrieden, Frau Radermacher. Sowohl Kollege Knauer als auch Frau Ministerin Hohlmeier haben deutlich gemacht, daß wir die TIMMS-Studie sehr ernst nehmen und daraus die Konsequenzen ziehen werden. Wenn Herr Holzapfel meint, daß ein Schwein, das man täglich auf die Waage stellt, nicht fetter werde, so kann ich dem sicher zustimmen. Aber niemand wird ein Schwein kaufen, ohne es vorher auf die Waage zu stellen.

(Heiterkeit des Abgeordneten Prof. Dr. Stockinger (CSU))

Deswegen übernehmen wir Ihre Vorschläge nicht ohne Prüfung.

(Zurufe der Frau Abgeordneten Werner-Muggendorfer (SPD) und Frau Radermacher (SPD))

– Die SPD, Frau Radermacher, hat die Bildungspolitik zum wahlentscheidenden Thema hochstilisiert und wurde dabei von manchem Lehrerverbandsfunktionär bereitwillig unterstützt. Das Ergebnis der Wahlentscheidung in Bayern hat gebracht, daß die Bürgerinnen und Bürger sehr wohl mit der Politik der CSU zufrieden sind.

(Beifall bei der CSU)

Was Herr Irlinger heute gesagt hat, hat mich verwundert; denn die beiden Sitzungen, die er als Ausschußvorsitzender geleitet hat, haben ihn ganz anders gezeigt.

(Zuruf der Frau Abgeordneten Radermacher (SPD))

Heute hat er wieder etwas vorgelesen, hinter dem er selbst nicht richtig steht. Als Kollege Knauer gesprochen hat, war ständig zustimmendes Nicken von ihm zu „vernehmen“. Ich denke, daß die CSU auf dem richtigen Weg ist und daß das von Ihnen so gesehen wird.

(Zuruf von der SPD: Jetzt kann man Nicken schon vernehmen!)

Die CSU wird die laufenden Reformen Schritt für Schritt umsetzen. Sie wird dabei auch den gesellschaftlichen Wandel mit einbeziehen. Sie wird die Schüler auf das 21. Jahrhundert vorbereiten, und dafür helfen uns nicht die Vorschläge der siebziger Jahre, sondern wir sind neu gefordert. Wir werden auf dem Bewährten aufbauen, werden aber dort, wo es notwendig ist, das bayerische Bildungssystem auch weiterentwickeln.

Frau Goertz, bei Ihnen habe ich den Eindruck gehabt, entweder Sie wollen oder Sie können es nicht verstehen – wir haben das intensiv diskutiert –, daß wir klare Vorstellungen haben, wie wir die Durchlässigkeit gewährleisten, wie wir die Förderung aller Schüler gewährleisten, wie wir sowohl für den hochbegabten als auch für den lernschwächeren Schüler unser Bildungssystem neu akzentuieren werden. Sie sind anscheinend der Meinung: Stör, mich nicht in meinen Vorurteilen, denn sonst werde ich nur aufgeweckt.

Wie Herr Kollege Knauer schon gesagt hat, fordere ich Sie auf, sich mit einzubringen und mitzuarbeiten. Aber gehen Sie nicht übers Land, verunsichern Sie nicht die Eltern und die Lehrer. Die Neidparolen helfen uns nicht weiter.

Wir werden die einzelnen Reformschritte miteinander vernetzen: Hauptschule, Realschule, Gymnasium. Der Schwerpunkt der CSU-Fraktion wird auch in dieser Legislaturperiode die Bildungspolitik bleiben, im Inhaltlichen, aber auch in der Finanzausstattung. Ich denke, wir sind auf einem guten Weg. Die Reformen greifen. Sie dürfen überzeugt sein, daß wir am Ende dieser Legislaturperiode das bayerische Bildungssystem wieder ein Stück weiter auf einem guten Weg gebracht haben.

(Beifall bei der CSU)

Präsident Böhm: Als nächster hat Herr Kollege Dr. Schuhmann das Wort.

Dr. Schuhmann (SPD): Kolleginnen und Kollegen! Wenn man so wie ich schon ein paar Jahre in diesem Hohen Hause ist und mehrmals solche Diskussionen mitverfolgt hat, dann ist es schwierig, sich zu entscheiden, ob man weinen oder lachen soll. Eines muß ich sagen: Amüsiert habe ich mich heute schon. Ich war selber Gymnasiallehrer. Wir haben heute einen jungen Kollegen von der CSU erlebt, der offensichtlich irgendwann einmal den Vorlesewettbewerb am Gymnasium gewonnen hat.

(Heiterkeit bei der SPD)

Er hat in Windeseile seine Statements vorgelesen, so daß die anderen gar nicht mehr folgen konnten. Und dann redet er über die Oberstufenreform und betont, wie wichtig Deutsch sein soll. Dazu möchte ich sagen, verehrte Bildungsexperten der CSU: Die freie Rede müßte man im Gymnasium irgendwann einmal geübt haben, um dann hier über die Oberstufenreform einigermaßen nachvollziehbar reden zu können.

(Zurufe von der CSU)

Kolleginnen und Kollegen, wir haben hier heute die Aktuelle Stunde wegen der OECD-Studie beantragt. Aber wir erleben – Herr Kollege Gabsteiger, auf Ihre Zwischenrufe bin ich wirklich nicht angewiesen –, daß die gleichen Ablenkungsmanöver kommen, die wir seit vielen Jahren gewohnt sind. Die TIMSS-Studie ist von uns heute überhaupt nicht ins Gespräch gebracht worden. Aber weil man nichts anderes weiß, versucht man – wie auch die Ministerin – auf etwas abzuheben, was heute überhaupt nicht Gegenstand der Diskussion war. Gegenstand der Diskussion ist die besorgniserregende Feststellung der OECD. Die hat sich doch nicht die böse SPD aus den Fingern gesaugt, sondern das sind Warnsignale.

Heute hören wir wieder: Bayern ist Spitze. Seit zehn Jahren hören wir schon: Wir sind mitten drin, wir sind dabei, wir bereiten vor – Ankündigungen, die diese CSU, die mit absoluter Mehrheit regiert, seit zehn Jahren schon hätte umsetzen können. Sie hat es aber nicht getan. Jetzt kommt sie wenigstens auf den Trichter, doch einmal zu versuchen, daß die Kolleginnen und Kollegen, die die Situation vor Ort kennen, ein Konzept entwickeln. Das ist schon eine tolle Sache. Ich finde es wirklich prima, daß man zumindest einmal anfängt und denen nicht vom Ministerium aus die Konzepte überstülpt, sondern darauf wartet, was von unten kommt.

Kollege Siegfried Schneider hat uns aufgefordert, mitzumachen, mitzuarbeiten. Dazu muß man sagen: Wir arbeiten hier seit Jahren, seit Jahrzehnten mit

(Zuruf von der CSU: Merkt man aber nicht!)

und haben festgestellt – was uns manchmal selber betroffen macht –, daß wir mit all den Dingen, mit denen wir seit Jahren versuchen, für die einzelnen Schularten wenigstens kleine Verbesserungen herbeizuführen, dieses System eher verstärkt haben, ein System, das sich leider immer mehr als untauglich herausstellt.

(Beifall bei der SPD)

Wir haben festgestellt, daß wir uns immer wieder in Strukturdiskussionen bewegen. Jetzt haben wir gesagt, wir wollen das hintanstellen und mehr inhaltlich diskutieren. Aber da weicht uns die CSU laufend aus. Bei Kreuth I haben wir sie ertappt, daß sie nachweislich aus unseren Anträgen wortwörtlich abgeschrieben hat. Nun bin ich neugierig, was bei Kreuth II herauskommt. Herr Kollege Schneider, Sie gehören zu denen, die ich als die Vernünftigen bezeichnen möchte, weil Sie erkannt haben, daß zum Beispiel das Überstülpen der R 6 mehr Probleme in unserer Bildungslandschaft schafft als Verbesserung. Ich kann an Sie nur appellieren, bei Kreuth II

besser zu agieren, als Sie es bei Kreuth I gemacht haben.

(Beifall bei der SPD)

Präsident Böhm: Die Aktuelle Stunde ist beendet. – Ich lasse jetzt noch über den zum Plenum eingereichten Dringlichkeitsantrag der SPD-Fraktion betreffend Bildungsreform in Bayern, Drucksache 14/154, abstimmen. Wer dem Dringlichkeitsantrag zustimmen möchte, den bitte ich um das Handzeichen. – Die Fraktionen der SPD und des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN. Gegenstimmen? – Die Fraktion der CSU. Gibt es Stimmenthaltungen? – Keine. Der Antrag ist abgelehnt.

Ich rufe zur gemeinsamen Behandlung auf:

Tagesordnungspunkt 2 a

Gesetzentwurf der Abgeordneten Renate Schmidt, Dr. Hahnzog, Hoderlein und anderer (SPD),

Paulig, Elisabeth Köhler, Kellner und anderer und Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

zum Schutz und zur Stärkung der Mitwirkungsrechte der bayerischen Bürgerinnen und Bürger in Städten, Gemeinden und Landkreisen (Gesetz zum Schutz des Bürgerentscheids) (Drucksache 14/98)

– Erste Lesung –

Tagesordnungspunkt 2 b

Gesetzentwurf der Abgeordneten Glück, Dr. Weiß, Dr. Kempfner und Fraktion (CSU)

zur Änderung der Gemeindeordnung und der Landkreisordnung – Kommunalen Bürgerentscheid – (Drucksache 14/133)

– Erste Lesung –

Die Gesetzentwürfe werden nicht begründet. Ich eröffne die allgemeine Aussprache. Pro Fraktion stehen 15 Minuten Redezeit zur Verfügung. Das Wort hat Herr Kollege Dr. Hahnzog.

Dr. Hahnzog (SPD): Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Daß wir uns heute mit dem Bürgerentscheid und seiner Ausgestaltung und damit auch mit der Frage der Demokratie in unserem Lande beschäftigen, liegt aus meiner Sicht allein daran, daß am 29. August letzten Jahres der Bayerische Verfassungsgerichtshof – es ist bei Gerichtsurteilen immer schwierig, das richtige Wort zu finden – an dem durch Volksentscheid 1995 eingeführten Gesetzesvorhaben herumgemäkelt hat. Diese Entscheidung war wahrlich kein Glanzstück in der Rechtsprechung dieses Gerichts. Es ist auch kaum jemand auf den Gedanken gekommen, sie etwa zu loben. Der einzige, der in verhaltenen Jubel ausgebrochen ist, war Herr Prof. Schmitt-Glaeser. Aber wir hatten verschiedentlich schon Gelegenheit, dessen juristische Sicht nicht als die allein maßgebende anzusehen.

Der gemeinsame Gesetzentwurf der Fraktionen der SPD und des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN entspricht wörtlich – es sind noch vier Druckfehler darin enthalten, aber die werden korrigiert – dem Volksbegehren, das unter dem Titel „Schutz des Bürgerentscheids“ gestartet worden ist. Wir halten dieses Gesetz gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern für erforderlich, die 1994/95 dieses Instrument gegen den erbitterten Widerstand der CSU durchgesetzt haben. Wir sind uns darüber im klaren, daß es eigentlich kein ganz neues Volksbegehren ist. Wir können für Veranstaltungen draußen unsere alten Texte herausholen und freuen uns auf die Diskussion mit ähnlichen Schwerpunkten wie damals.

Es ist die Fortsetzung des damals erfolgreichen Volksbegehrens. Ich erinnere noch einmal an das Urteil des Verfassungsgerichtshofes. Weder die Staatsregierung noch die CSU hatten in den verschiedenen Stadien des Volksgesetzgebungsverfahrens irgendwelche Zweifel an der Verfassungsmäßigkeit des ersten Volksbegehrens. Diese Zweifel hat erst der Verfassungsgerichtshof gesehen. Wir setzen unsere damalige Linie fort.

Darüber gab es auch in der SPD einen Diskussionsprozeß. Dabei hat sich allerdings gezeigt, daß die CSU so starr ist, daß selbst diejenigen in unserer Partei, die etwas andere Vorstellungen haben als die Initiatoren des Volksbegehrens, die Vorstellungen der CSU nicht als eine Ideallösung ansehen. Deshalb würden sie diese auch nicht unterstützen. Welches Grundkonzept hat denn die CSU? Die Grundhaltung der CSU besteht immer noch in der Angst und im Mißtrauen gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern in unserem Land, obwohl Herr Stoiber und Herr Glück gleichzeitig immer wieder sagen, daß wir den Bürgern in unserer Demokratie mehr Mitwirkungs- und mehr Mitentscheidungsrechte zubilligen müßten. Wenn es aber zur Nagelprobe kommt, herrschen nur Angst und Mißtrauen.

Dies zeigt sich schon darin, daß Sie wieder die alte Kamelle des Zustimmungsquorums herauskramen. Hinter diesem Zustimmungsquorum verbirgt sich etwas ganz Stringentes. Es gab doch schon ganz knappe Ergebnisse bei Bürgerentscheiden. Wenn sich nun bei einem Zustimmungsquorum von 20 % 39,9 % der Bürger am Bürgerentscheid beteiligen und die Mehrheit bei knapp unter 20 % liegt, ist der Bürgerentscheid ungültig. Wenn sich 21 % am Bürgerentscheid beteiligen und davon über 90 % dafür stimmen, dann beträgt die Zustimmung auch nur 19,8 % der Gesamtstimmberechtigten, und damit wäre der Bürgerentscheid auch wieder ungültig. Sie schreiben doch selbst, daß 11 % aller Bürgerentscheide, bei denen es eine Mehrheit gab, ungültig gewesen wären, wenn Ihr Zustimmungsquorum gegolten hätte. Wenn Sie Leuten, die sich engagieren und dafür riesige Mehrheiten bekommen, entgegenhalten, die Mehrheit reiche immer noch nicht, leisten Sie nicht gerade einen enormen Beitrag zur Akzeptanz von Demokratie.

Mit dem Quorum bringen Sie nicht nur Ihre alten Ängste und Vorurteile zum Ausdruck, Sie verschieben viele Entscheidungen in der Kommunalpolitik auch wieder auf die Gerichte. Ich nenne Ihnen zwei Beispiele. Das eine ist die Sperrwirkung einer Unterschriftensammlung. Sie

sagen, daß die Sperrwirkung erst dann eintritt, wenn der Gemeinderat die Zulässigkeit des Bürgerbegehrens beschlossen hat. Wir haben es in den letzten drei Jahren doch gesehen: Ein Gemeinderat, der gegen ein Bürgerbegehren ist, versucht alle möglichen Tricks anzuwenden. Er erklärt einfach das Bürgerbegehren erst einmal für unzulässig, und in dieser Zeit schafft er vollendete Tatsachen. So wurden zum Beispiel noch am Tag vor dem Bürgerentscheid, bei dem zwischen Umgehungsstraße oder Brücke entschieden wurde, Verträge mit Brückenbaufirmen abgeschlossen. Wenn ein zivilrechtlich wirksamer Vertrag über ein paar Millionen Mark erst einmal vorliegt, kann ein Bürgerentscheid laufen, wie er will. In einem anderen Fall wurde ein historisches, den Bürgern sehr ans Herz gewachsenes Gebäude einfach schnell abgerissen.

Das zweite Beispiel ist noch viel gravierender; hier kommen wir wieder sehr oft vor die Gerichte. Ich meine die Bindungswirkung. Sie fordern eine Bindungswirkung von einem Jahr, und hier stimmen Sie auch noch mit unserem Entwurf überein. Sie schränken aber die Bindungswirkung ein, indem Sie im Gesetzentwurf formulieren: „... es sei denn, daß sich die dem Bürgerentscheid zugrunde liegende Sach- oder Rechtslage wesentlich geändert hat.“ Das ist doch eine völlig wachsweiche Formulierung. Wenn also nach einem halben Jahr eine Änderung eintritt, muß unweigerlich das Gericht entscheiden. Es gäbe genug andere Lösungsmöglichkeiten; auch ein Bürgerentscheid, den der Gemeinderat mit einfacher Mehrheit herbeiführen kann, wäre eine Lösung.

Ich verstehe überhaupt nicht, daß die CSU nicht endlich unserem sonst auch von der CSU so gelobten Bundespräsidenten Roman Herzog zustimmt. Er hat doch schon vor vielen Jahren gesagt, er hätte genausoviel Vertrauen in die Einsichtsfähigkeit von Bürgerinnen und Bürgern wie in die Einsichtsfähigkeit von Stadträten, Gemeinderäten, Abgeordneten oder Verwaltungen. Die über 300 Bürgerentscheide der Vergangenheit haben gezeigt, daß Roman Herzog recht hat. Mir ist kein Bürgerentscheid bekannt, der nicht auch von einem Gemeinderat oder Stadtrat so hätte getroffen werden können. Es gibt doch zwei Bürgerentscheide, die immer besonders erwähnt werden.

Der eine betrifft die Tunnel in München. Wenn die CSU im Stadtrat die Mehrheit gehabt hätte, hätte sie den Tunnelbau genauso beschlossen. Der andere Bürgerentscheid betraf das berühmte Museum der Phantasie von Herrn Buchheim. In Feldafing war die Beteiligung am Bürgerentscheid höher als bei der letzten Kommunalwahl. Herr Buchheim ist mit seinen Museumsplänen in Feldafing an den Bürgern gescheitert. In vielen Städten Deutschlands ist er dagegen an den Bürgermeistern oder an den Stadträten gescheitert. Ich erinnere nur an Städte wie München, Krefeld, Duisburg, Chemnitz – überall hat es Herr Buchheim versucht, und überall konnte er sich nicht durchsetzen, weil er nicht genügend Überzeugungskraft hatte. Ich schätze Teile seiner Ausstellung, die ich im Haus der Kunst gesehen habe. Offenbar hängt der Erfolg seiner Ausstellung aber auch davon ab, wie sie präsentiert wird. Wenn man allerdings Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde, in der man

wohnt, als „Gullyratten“ bezeichnet, braucht man sich nicht zu wundern, wenn ein Bürgerentscheid anders ausfällt, als man es erwartet.

(Zuruf des Abgeordneten Welnhofer (CSU))

– Herr Kollege Welnhofer, ich buchstabiere noch einmal: GULLY. Ich meine die Ratten, die in den Großstädten aus den Gullys emporsteigen. Ich weiß nicht, ob dies in Regensburg noch so ist oder ob dort die römische Kanalkunst bessere Ergebnisse herbeigeführt hat.

Mit der Bewertung der Qualität von Bürgerentscheiden stehe ich gar nicht alleine. Unser Innenminister hat neulich gesagt, daß bei den bisher über 300 Bürgerentscheiden keine gravierenden Mißstände festzustellen waren. Sie hingegen versuchen, Mißstände darzustellen, und fallen damit wieder in frühere Diskussionen zurück. Herr Stoiber hat 1991 als Innenminister noch gesagt, Bürgerentscheide könnten nur über seine Leiche eingeführt werden, egal, ob sie mit Quoren oder sonstigen Regeln ausgestattet sind. Darauf basiert immer noch Ihre eigentliche Meinung über Bürgerentscheide. Für uns ist die Freiheit von einem Quorum die Zentralfrage.

Interessant ist, daß die CSU noch in den letzten Wochen der letzten Legislaturperiode einen Gesetzentwurf von uns abgelehnt hat, nach dem ein Ausländerbeauftragter mit einer absoluten Mehrheit von 103 Mitgliedern des Landtages hätte gewählt werden sollen. In Artikel 2 Absatz 2 Satz 2 der Bayerischen Verfassung heißt es: „Mehrheit entscheidet.“ Deswegen müßte nach ausdrücklicher Ansicht der CSU eine qualifizierte Mehrheit in der Verfassung vorgeschrieben sein. So stand es auch noch in Ihrem Gesetzentwurf von 1995, der eine Regelung in Artikel 12 der Bayerischen Verfassung vorsah: „Das Gesetz kann dabei insbesondere bestimmte Mehrheitserfordernisse festlegen.“ Jetzt sind Sie offenbar zu feige, diese Vorschrift wieder einzufügen. Sie wollen vorweg vollendete Tatsachen schaffen. Sie wissen, daß Sie eine Zweidrittelmehrheit des Landtags bräuchten, wenn Ihr Gesetzentwurf eine Verfassungsänderung vorsehen würde.

Jetzt wenden Sie einen Bauerntrick an und versuchen, sich aus Ihrer eigenen, über Jahrzehnte hinweg gültigen Argumentation zu lösen, und meinen nun, es brauche keine Verfassungsänderung für eine qualifizierte Mehrheit. Hier haben Sie es aber etwas schwer. In Artikel 2 Absatz 2 Satz 1 der Bayerischen Verfassung heißt es: „Das Volk tut seinen Willen durch Wahlen und Abstimmungen kund.“ Wir haben – aus Ihrer Sicht vielleicht trickreich – mit dem Volksentscheid von 1995 Artikel 7 Absatz 2 der Bayerischen Verfassung geändert. Dieser Artikel 7 Absatz 2 definiert diese Abstimmungsbestimmung des Artikel 2 Absatz 2. Er lautet: „Der Staatsbürger übt seine Rechte aus durch Teilnahme an Wahlen, Bürgerbegehren und Bürgerentscheiden sowie Volksbegehren und Volksentscheiden.“

Also sind ganz klar die Abstimmungsmodalitäten auf kommunaler Ebene und Landesebene durch den Artikel 2 der Verfassung definiert. Bei Ihrer Argumentation bleibt wohl nichts anderes übrig, als die Verfassung zu ändern, es sei denn, Sie erklärten die Entscheidung des Verfas-

sungsgerichts von 1949 für völlig falsch und irregeleitet. Dann müssen Sie dies aber auch offen aussprechen. Wenn Sie von Ihrer bisherigen Meinung abrücken, dann muß das auch begründet werden. Es ist nicht hinnehmbar, daß dies in dem Gesetzentwurf verschleiert wird.

Warum bestehen wir so vehement auf einer Quorumfreiheit? Diese ist ein tragendes Demokratieprinzip, das unsere Verfassung von 1946 geprägt hat. Es leitet sich aus Erfahrungen ab, die die Mütter und Väter dieser Verfassung zum Teil aus dem Exil mitgebracht haben. Diese sind davon ausgegangen, wer sich an einem demokratischen Vorhaben beteiligen könne und davon Abstand nehme, der habe seine Möglichkeiten nicht wahrgenommen. Die Demokratie lebt von den mündigen Bürgern, von den Bürgerinnen und Bürgern, die sich engagieren und teilnehmen. Niemand kann unterstellen, daß eine Nichtteilnahme einer Neinstimme zu einem Anliegen gleichzusetzen sei. Dieses grundlegende demokratische Prinzip war ganz wichtig für unsere Verfassungsentwicklung.

In der Verfassung selbst gibt es für Verfassungsänderungen kein Quorum. Das hat Hoegner 1949 ganz bewußt vor dem Verfassungsgerichtshof verteidigt, und er hat damit Erfolg gehabt. Er hat übrigens 1951 einen Entwurf zum Bürgerentscheid vorgelegt, in dem auch kein Quorum vorgesehen war. Das hat er als Kernstück einer modernen Kommunalpolitik bezeichnet.

Wie sehen denn unsere Verfassungsänderungen aus? Sie sind zum Teil über Volksbegehren eingeleitet worden. Daraufhin ist der Landtag zum Teil aktiv geworden. Wir haben zum Beispiel die Rundfunkfreiheit. Die Zustimmung lag bei 20,29% aller Abstimmungsberechtigten. Jetzt soll schon bei kleinen Gemeinden ein Zustimmungsquorum von 20% eingeführt werden. Aber eine Verfassungsänderung als oberste Staatsnorm ist doch etwas viel Wichtigeres in der unmittelbaren Demokratie als ein Bürgerentscheid etwa über eine Umgehungsstraße. Dann müßte man doch in der Verfassung ein Quorum einführen. Wenn dem also so gewesen wäre, wäre die Entscheidung zur Rundfunkfreiheit trotz einer Mehrheit von 87,1% der Ja-Stimmen ungültig. Als weiteres Beispiel nenne ich die 5%-Klausel für die Wahlen zum Bayerischen Landtag. Bei einer Beteiligung von 23,3% lag die Zustimmung bei 19,5%. Wir haben heute die Jungfernrede des jüngsten Mitglieds in diesem Hohen Hause gehört. Er wäre vielleicht noch nicht einmal in den Landtag gekommen. Denn die Herabsetzung des Wahlalters im Jahre 1970 hatte eine Zustimmung von gerade einmal 20,8%.

Sie sollten sich dies alles einmal unter dem Aspekt des Gesamtgefüges unserer Demokratie im Freistaat Bayern überlegen. Vielleicht kommen Sie dann zu einer besseren Einsicht. Sonst werden Sie wieder von einem Volksentscheid dazu gezwungen, und das wäre allerdings ganz gut für das Renommee der CSU.

(Beifall bei der SPD und beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Präsident Böhm: Als nächster Redner hat Herr Kollege Dr. Weiß das Wort.

Dr. Weiß (CSU): Herr Präsident, Hohes Haus! Der Bayerische Verfassungsgerichtshof hat im August vergangenen Jahres eine Entscheidung getroffen. Wenn Herr Kollege Dr. Hahnzog eine solche Entscheidung kommentiert, dann ist das eine Sache für sich. Wenn der Verfassungsgerichtshof ausnahmsweise einmal eine Position von Herrn Kollegen Dr. Hahnzog bestätigt, dann ist das offensichtlich nach Meinung von Herrn Kollegen Hahnzog der Weisheit letzter Schluß. Dann ist das das gebündelte juristische Wissen, das die Meinung von Herrn Hahnzog unterstützt.

(Zuruf des Abgeordneten Dr. Hahnzog (SPD))

Wenn aber eine Entscheidung des Verfassungsgerichts anders ausfällt, was meistens der Fall ist, dann gibt es herbe Kritik von seiten der SPD. Das Verfassungsgericht wird als CSU-Gericht bezeichnet, es gehe an der Wirklichkeit vorbei. Manchmal gibt es aber auch nur einen milden Tadel. So ist es auch diesmal. Herr Kollege Hahnzog hat gesagt, der Verfassungsgerichtshof habe herumgemäkelt, und es gebe keinen Grund, ihn zu loben. Herr Kollege Dr. Hahnzog, ich kenne Ihre Ausdrucksweise. Offenbar halten Sie die Entscheidung des Verfassungsgerichtshofs für doch nicht ganz so falsch, sonst hätten Sie ganz andere Worte gewählt.

Im Prinzip ist es ganz einfach. Selbstverständlich gibt es Entscheidungen des Verfassungsgerichtshofs, die einem gefallen und manchmal nicht gefallen. Wir von der CSU nehmen das zur Kenntnis. Die Achtung vor dem Verfassungsgerichtshof gebietet es, daß man nicht klein-kariert herummäkelt.

(Beifall der Abgeordneten Dr. Kempfler (CSU) und Dr. Eykmann (CSU))

Was ist die Grundlage dessen, worüber wir heute reden? Das Gesetz ist durch den Volksentscheid vom 1. Oktober 1995 in Kraft getreten. Ich gebe zu, daß wir von der CSU damals eine andere Vorstellung hatten. Aber der Bürger hat entschieden, und wir haben dies akzeptiert. Ich will deutlich machen, wir hätten das Gesetz nicht geändert, auch wenn wir die gesetzlichen Möglichkeiten dazu haben, weil wir uns an die Entscheidung des Bürgers halten. Wir befassen uns jetzt mit dieser Angelegenheit, weil der Verfassungsgerichtshof entschieden hat, weil er verschiedene Regelungen aufgehoben und andere beanstandet hat und den Gesetzgeber aufgefordert hat, eine Regelung zu treffen.

Die SPD hat es sich wieder einmal sehr leicht gemacht. Sie hat sich gedacht, es sei das einfachste, irgendeinen Antrag abzuschreiben. Sie hat den Antrag von der Bürgerinitiative abgeschrieben und ihn eingebracht.

(Dr. Hahnzog (SPD): Lieber Freund, ich habe sehr stark daran mitgearbeitet!)

Abschreiben ist noch nicht einmal das richtige Wort. Sie haben den Antrag übernommen und bloß die Überschrift

herausgestrichen. Ich habe den Eindruck, Herr Kollege Hahnzog, daß Sie den Antrag so schnell eingebracht haben, daß Sie von Ihren eigenen Parteifreunden nicht mehr daran gehindert werden konnten. Denn was einmal auf dem Tisch liegt, das ist nicht mehr zu ändern.

(Frau Werner-Muggendorfer (SPD): Die Entscheidung, daran teilzunehmen, ist schon vor längerer Zeit gefallen!)

Im Abschreiben von Gesetzentwürfen haben Sie von der SPD Übung. Vor einigen Jahren haben Sie einen Antrag zum Bürgerentscheid eingebracht, in dem ein Quorum von 30% vorgesehen war. Damals haben Sie das von einem Antrag aus Baden-Württemberg abgeschrieben. Sie geben selbst zu, daß dieser Antrag nicht auf Ihrem Mist gewachsen war. Diesmal schreiben Sie Ihren Antrag von der Bürgerinitiative ab.

Wie wollen Sie das Problem lösen, daß der Verfassungsgerichtshof einige Regelungen für verfassungswidrig erklärt hat? Sie wollen das dadurch regeln, indem Sie die als verfassungswidrig erklärten Regelungen nunmehr in die Bayerische Verfassung aufnehmen wollen. Wenn das ständige Übung werden sollte, dann müssen wir uns ernsthaft Gedanken machen. Wenn man einen Artikel in die Verfassung aufnimmt, der normalerweise mit der Verfassung nicht vereinbar wäre, dann wird sich eine Diskussion entwickeln, die wir bisher nur im Rahmen eines Jurastudiums geführt haben, nämlich die Diskussion über das verfassungswidrige Verfassungsrecht.

(Dr. Hahnzog (SPD): Ich bin gespannt, was Sie zu dem verfassungsgerichtlichen Verfahren über den Bayerischen Senat sagen werden!)

Ich glaube nicht, daß man die Gefahr einer verfassungswidrigen Regelung künftig dadurch umgehen kann, daß man eine solche Regelung als Verfassungsänderung einbringt.

Wir haben diese Sache auf jeden Fall etwas ernster genommen. Wir haben selbstverständlich zur Kenntnis genommen, daß wir damals beim Volksentscheid nicht recht bekommen haben. Wir haben in sehr intensiven Gesprächen mit den kommunalen Spitzenverbänden und auch mit der Bürgerinitiative nach Wegen gesucht. Ich glaube, mit der Regelung, die wir heute vorlegen, kann man leben.

Erstens. Sperrwirkung des Bürgerbegehrens. Die bisherige Regelung ist vom Verfassungsgerichtshof beanstandet worden, weil die Möglichkeit der Kommune zum Handeln zu sehr eingeschränkt wurde. Wir haben jetzt die Sperrwirkung ab Zulässigkeit des Bürgerbegehrens festgelegt. Bis zum Bürgerentscheid sollen normalerweise drei Monate, höchstens aber sechs Monate Zeit gewährt werden. Ich glaube, das kann man verkraften.

Wenn Sie die Sperrwirkung anders festlegen wollen, indem die Wirkung ab Antragstellung gelten soll, dann kann ein jahrelanger Streit um die Zulässigkeit einen Gemeinderat lähmen. Das ist genau das, was der Verfassungsgerichtshof für verfassungswidrig gehalten hat. Das wollen Sie nun in die Verfassung einbringen.

Zweitens. Der Verfassungsgerichtshof hat entschieden, daß eine lange Bindungswirkung des Bürgerentscheids und das Fehlen eines Quorums verfassungswidrig seien. Wir sind uns einig, daß die Bindungswirkung von drei Jahren zu lange ist. Wir sind einvernehmlich zusammen mit der Bürgerinitiative und damit auch mit Ihnen übereingekommen, eine Bindungswirkung von einem Jahr als angemessen zu erachten.

(Dr. Hahnzog (SPD): Die Reihenfolge ist umgekehrt!)

Andererseits hat der Verfassungsgerichtshof aber auch deutlich gemacht, daß ein gewisses Quorum sicher sinnvoll wäre. Sie könnten jetzt sagen, daß es vielleicht genügt hätte, im Rahmen der Verfassung nur die Bindungswirkung ohne Einbeziehung des Quorums zu verkürzen. Aber ich glaube, das war nicht gemeint.

(Dr. Hahnzog (SPD): Das meint auch das Innenministerium!)

Herr Kollege Dr. Hahnzog, Sie haben schon so oft vor dem Verfassungsgerichtshof verloren, daß diese Ihre Meinung nicht als der Weisheit letzter Schluß gelten kann, auch wenn ich Ihre juristische Meinung sonst sehr schätze.

Auf jeden Fall sind wir der Meinung, durch ein mäßiges Quorum die richtige Regelung gefunden zu haben, wobei wir zum Teil abgeschwächt der Forderung der kommunalen Spitzenverbände Rechnung tragen. Herr Kollege Hahnzog, Sie haben vorhin gesagt, daß es auch in Ihrer Partei wichtige Mandatsträger gibt, die zum Großteil Kommunalpolitiker sind, die andere Vorstellungen haben und nicht mit unserem Entwurf zufrieden sind. Dies liegt nicht daran, daß unser Entwurf zu schlecht wäre, sondern daran, daß das Quorum nach den Vorstellungen Ihrer Kommunalpolitiker zu niedrig ist. Dies ist die Position Ihrer eigenen Kommunalpolitiker.

Andererseits wollen wir berücksichtigen, was bisher an Bürgerentscheiden gelaufen ist. Darum haben wir folgende Regelung gefunden: bis 50 000 Einwohner 20 %, bis 100 000 Einwohner 15 %, über 100 000 Einwohner 10 % Zustimmungsquorum – an sich heißt es korrekt Abstimmungsquorum, aber das würde falsch verstanden werden. Damit haben wir die Hürde so niedrig gesetzt, daß von den bisher erfolgreichen Bürgerentscheiden lediglich etwa 10 % – genau sind es 11 % – betroffen gewesen wären. Ich glaube, damit kann man leben. Dies ist eine Sperre für die Zukunft, die verhindert, daß zu sehr Mißbrauch getrieben wird. Ich glaube aber, dies ist eine Hürde, die für ein vernünftiges Bürgerbegehren leicht zu überspringen ist. Aus diesem Grunde haben wir sie so festgelegt.

Zur freien Unterschriftensammlung. Der Verfassungsgerichtshof hat entschieden, daß dies noch mit der Verfassung vereinbar ist. Obwohl wir ursprünglich anderer Meinung waren – wir waren für die Eintragung in den Amtsräumen –, haben wir gesagt: Jawohl, wir tragen dem Rechnung. Was Sie infolge der Bürgerinitiative jetzt zusätzlich wollen, ist, daß nicht nur frei Unterschriften gesammelt werden können, sondern auch in den Amts-

räumen Listen aufgelegt werden. Dies birgt eine gewisse Problematik in sich. Wenn ich Listen in den Amtsräumen auflege und sage, ihr könnt euch von dann bis dann eintragen, dann muß der Bürger an sich erwarten, daß eine gewisse Vorprüfung stattgefunden hat, daß er nicht zu einem Bürgerbegehren gerufen wird, das voraussichtlich anschließend für unzulässig gehalten wird. Wenn jemand auf der Straße, an der Haustüre oder im Wohnhaus Stimmen sammelt, haben wir dafür keine Verantwortung. Dann kann man sagen: Die Zulässigkeit wird erst anschließend geprüft. Wenn Listen aber in den Amtsräumen aufgelegt werden, müßte die Zulässigkeit vorher geprüft werden.

Wir halten dies für überzogen. Selbstverständlich sind wir auch der Meinung, daß es einen unnötigen Verwaltungsaufwand verursacht, wenn dies nur als Ergänzung zur freien Sammlung von Stimmen betrachtet wird. Aus diesem Grunde lassen wir auch weiterhin, trotz einiger Bedenken, die freie Sammlung von Unterschriften zu, wir verpflichten aber nicht gleichzeitig die Kommunen, die Amtsräume dafür offen zu halten. Wenn ein Gemeinderat es trotzdem machen will, dann soll er daran nicht gehindert sein. Die Verpflichtung dazu halten wir aber für falsch.

Die Bürgerinitiative hat immer erklärt: Wir wollen durch den neuen Gesetzentwurf nur das, was wir bisher hatten, bestätigen, nicht aber erweitern. Wenn man den Anfang liest, geht es anders los: Man will jetzt nämlich nicht nur im eigenen Wirkungskreis, sondern auch im erweiterten Wirkungskreis Bürgerbegehren und Bürgerentscheide zulassen. Wir sind der Meinung: Dies geht zu weit. Wir sollten uns auf das beschränken, was bisher für zulässig gehalten wurde.

Wir von der CSU haben eine weitere Ergänzung eingebracht, nämlich den Bürgerantrag. Das kommunale Gremium hat sich mit einer Sachfrage zu befassen, wenn mindestens 1 % ihre Unterschrift abgegeben haben. Natürlich könnte man auch sagen: In der Regel finde ich für jedes Vorhaben irgendeinen Stadtrat, der es in dem Gremium einbringt. Dennoch wollen wir diesen Akt als zusätzliche Mitwirkungsmöglichkeit der Bürger in das Gesetz aufnehmen. Vielleicht findet es künftig eine Bedeutung, die wir bisher noch nicht so ganz sehen konnten.

Ich möchte sagen: Wir von der CSU gehen sehr weit auf die bisherigen Regelungen zurück. Wir nehmen aber auch von bisherigen Positionen Abschied, nicht weil wir die bisherigen für falsch halten, sondern weil wir akzeptieren, daß der Bürger die Schwerpunkte anders gesetzt hat. Ich glaube, dies ist ein gutes Angebot an die Bürger und an unsere Kommunen. Ich bitte Sie um wohlwollende Beratung in den Ausschüssen.

(Beifall bei der CSU)

Präsident Böhm: Als nächste hat Frau Kollegin Tausendfreund das Wort.

Frau Tausendfreund (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich

möchte ein bißchen in die Vergangenheit schauen. Damals war es schon ein Paukenschlag, als sich die Bürgerinnen und Bürger Bayerns am 1. Oktober 1995 ein bedeutendes Mitbestimmungsrecht geschaffen haben. Es war eine deutliche Mehrheit von 57,8% der abgegebenen Stimmen. Es war eine Entscheidung für den Gesetzentwurf der Initiative „Mehr Demokratie“ und gegen den Gesetzentwurf der Mehrheitsfraktion in diesem Hause –

(Beifall beim BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN)

zu Recht; denn der damalige Entwurf kam nach dem erbitterten Widerstand der CSU nur auf Druck der Bevölkerung, auf Druck des Volksbegehrens „Mehr Demokratie“ zustande. Die Bürgerinnen und Bürger haben sich für ein Mehr an Demokratie entschieden, für einen umfangreichen Themenkatalog, für eine ausreichende Schutzwirkung des Bürgerentscheides, für die freie Unterschriftensammlung und für das Prinzip der Bayerischen Verfassung „Mehrheit entscheidet“ und damit gegen jegliches Quorum.

Die Bevölkerung hat das Instrument des Bürgerentscheides auch genutzt. Nach nunmehr drei Jahren gab es ungefähr 600 Bürgerbegehren und fast 400 durchgeführte Bürgerentscheide. Gerade im ersten Jahr war ein richtiger Themenstau zu bemerken. Die Menschen wollten selbst entscheiden und nicht alle Entscheidungen den Gemeinderäten, Stadträten und Kreistagen überlassen. Dieses Instrument funktioniert auch, aller Unkenrufe verschiedener Bürgermeister zum Trotz. Die Bürgerinnen und Bürger sind genauso kompetent und ernsthaft dabei, wenn es um Entscheidungen geht.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Vielfach wurde gesagt, es würden sich Partikularinteressen etc. durchsetzen. Dies ist nicht der Fall. Die kommunale Selbstverwaltung ist auch nicht ins Wanken geraten. Vielmehr ist die Demokratie auf der kommunalen Ebene deutlich belebt worden. Meinungsbildungsprozesse sind in Gang gekommen, die es vorher nicht gegeben hat.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Zur Entscheidung des Bayerischen Verfassungsgerichtshofes vom 29. August des letzten Jahres. Ich glaube, der Inhalt dieser Entscheidung wird von der CSU-Fraktion überinterpretiert. Die Schutzwirkung ist zwar ersatzlos gestrichen worden, aber kurz nach dieser Entscheidung hat der Verwaltungsgerichtshof korrektiv eingegriffen, da der Bürgerentscheid ein verfassungsgemäß garantiertes Recht ist. Im Einzelfall muß abgewogen werden, ob es der Kommune zuzumuten ist abzuwarten, bis der Bürgerentscheid stattgefunden hat. Sie darf Bürgerentscheide auch jetzt nicht vereiteln. Es hat einige Kommunen gegeben, die nach der Verfassungsgerichtsentscheidung versucht haben, schnell Aufträge zu vergeben, schnell vollendete Tatsachen zu schaffen, zum Beispiel Freilassing, Krumbach oder der Landkreis Coburg.

Zum 1. Januar 2000 soll nun die dreijährige Bindungswirkung entfallen. Es war nur die Kombination aus dieser zugegebenermaßen langen Bindungswirkung und einem fehlenden Quorum. Es ist nicht erforderlich, ein Quorum einzuführen, wenn die Bindungswirkung verkürzt wird.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Aufgrund dieser Entscheidung war natürlich zu erwarten, daß die CSU-Fraktion das Datum 01.01.2000 mit einem gewissen Vorlauf zum Anlaß nehmen wird, das Recht auf Mitsprache der Bürgerinnen und Bürger wieder einzuschränken, und es ist bezeichnend, daß dies nicht vor der letzten Landtagswahl geschah, sondern nun kurz nach der Landtagswahl stattfindet.

(Frau Paulig (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das ist CSU-Politik!)

Diese Entwicklung war für die Initiative „Mehr Demokratie“ der Anlaß, ein neues Volksbegehren auf den Weg zu bringen, um den Bürgerentscheid zu sichern.

Wenn wir, die SPD-Fraktion und die Fraktion des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN, jetzt nun diesen Text wortgleich als Gesetzentwurf einbringen, dann ist dies nur logisch, denn Herr Kollege Hahnzog und ich haben an diesem Entwurf mitgearbeitet.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Ziel und Zweck ist es, dieses neue Mitspracheinstrument zu schützen und fortzuentwickeln; wir haben damit drei Jahre Erfahrungen gemacht.

Eine wesentliche Regelung ist, daß der Themenkatalog tatsächlich etwas ausgeweitet werden soll. Das bezieht sich insbesondere auf die verkehrsrechtlichen Anordnungen. Es war nämlich nicht einzusehen, daß zum Beispiel Tempo-30-Regelungen dem Bürgerentscheid nicht zugänglich sein sollten.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Auch das Ratsbegehren soll vereinfacht werden. Der Gemeinderat soll mit einfacher Mehrheit und nicht mit Zweidrittelmehrheit einen Bürgerentscheid herbeiführen können.

Die Quoren werden ausgeschlossen. Damit dies klar wird, soll der Ausschluß in die Verfassung aufgenommen werden. Ihre Kritik, Herr Kollege Dr. Weiß war, daß verschiedene Regelungen systemwidrig in die Verfassung aufgenommen würden. Aber das liegt im Grunde an den Mehrheitsverhältnissen in diesem Hause. Hätten wir diese Regelungen bereits anläßlich des Entwurfs von 1995 in die Verfassung aufgenommen, hätten wir die Probleme heute nicht.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Die Schutzwirkung soll automatisch vom Einreichen der Unterschriften an etwas reduziert werden, und zwar auf einen Monat nach Vorlage ab der Hälfte der erforderli-

chen Unterschriften. Sie gilt nach Einreichung des Bürgerbegehrens bis zur Zulässigkeitsentscheidung des Gemeinderats und bei zulässigem Bürgerbegehren bis zur Durchführung des Bürgerentscheids.

Die freie Unterschriftensammlung wird festgeschrieben. Es kommt zu einer Ausweitung hinsichtlich der Unterschrift in den Amtsräumen. Ich sehe hier nicht die Probleme, die Sie sehen, Herr Dr. Weiß. Zum Glück sind wir uns aber bei der freien Unterschriftensammlung, auf die es uns ankommt, einig.

Die Bindungswirkung wird reduziert. Darüber sind wir uns ebenfalls einig. Im Unterschied zu unserer ist aber Ihre Formulierung wachsw weich.

Etwas ausgeweitet bzw. den Erfordernissen angepaßt werden die Rechtsschutzmöglichkeiten. Hierzu kann ich nur sagen, wir haben häufig das Problem gehabt, daß zwar der Bürgerentscheid erfolgreich war, aber die Kommunen den Inhalt nicht umgesetzt haben.

Der CSU-Fraktion ist zugute zu halten, daß sie nicht alle Forderungen der kommunalen Spitzenverbände übernommen hat. Ich denke hier insbesondere an die Amts eintragung. Leider ist es immer noch so, daß der Bürgerentscheid für die Entscheidungsträger in den Kommunen nicht zur Normalität gehört. Ich glaube, hier ist noch ein gewisser Gewöhnungsprozeß notwendig.

Nun zu den wesentlichen Punkten. Wesentlich sind das Zustimmungsquorum, die Schutzwirkung und die Bindungswirkung.

Zum Zustimmungsquorum. Wie schon gesagt, will die CSU-Fraktion dieses Quorum ohne Not einführen. Der Verfassungsgerichtshof schreibt die Einführung eines Quorums jedenfalls nicht vor. Die Einführung des Quorums verstößt gegen den Verfassungsgrundsatz: „Mehrheit entscheidet“. Es gibt noch viele weitere Gründe, die gegen ein Quorum sprechen, nämlich zum Beispiel Politikverdrossenheit, notwendige Verfassungsänderung usw. Im Entwurf von 1995 hatte die CSU-Fraktion die Verfassungsänderung noch vorgesehen. Jetzt ist sie nicht mehr dabei.

(Frau Paulig (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Interessant!)

Zur Schutzwirkung. Sie tritt erst ein, wenn der Gemeinderat über die Zulässigkeit entschieden hat. Es ist also ein Monat Zeit, vollendete Tatsachen zu schaffen. Leider sprechen die Erfahrungen dafür, daß diese Situation ausgenutzt wird.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Zur Bindungswirkung. Die Bindungswirkung soll nach Ihren Vorstellungen entfallen, wenn sich die Sach- und Rechtslage wesentlich ändert. Was ist das? – Eine Auslegungsfrage. Es wird Rechtsstreitigkeiten geben. Dies sollte nicht bereits im Gesetz angelegt sein. Die Regelung ist auch ein Rückschritt im Vergleich zu dem Entwurf von 1995. Dort war diese Einschränkung nicht enthalten.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Im Ergebnis ist festzustellen, daß Sie, wenn Sie Ihrem und nicht unserem Entwurf folgen, eine wesentliche Einschränkung des Bürgerrechts auf Mitbestimmung durch Bürgerentscheid in Kauf nehmen. Das gilt, auch wenn Sie es abstreiten. Wir dürfen gespannt darauf sein, ob sich das die Bürgerinnen und Bürger gefallen lassen oder ob sie nicht vielmehr dem neuen Volksbegehren ihre Unterschrift geben und es damit weiterbringen. Wir sind uns der Tatsache bewußt, daß wir bei den eindeutigen Mehrheitsverhältnissen hier nur Werbung für das Volksbegehren machen können. Ich gebe aber nicht die Hoffnung auf, daß wir Sie umstimmen können.

(Dr. Hahnzog (SPD): Sie ist neu hier!)

Die Tatsachen sind eben oft anders. Wir werden sehen, was passiert, wenn das Volksbegehren zum Schutz des Bürgerentscheids Erfolg hat.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und bei Abgeordneten der SPD)

Präsident Böhm: Das Wort hat Staatsminister Dr. Beckstein.

Staatsminister Dr. Beckstein (Innenministerium): Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren Kollegen! Seit Inkrafttreten des Gesetzes zur Einführung des kommunalen Bürgerentscheids vor mehr als drei Jahren gehören die Rechtsinstitute „Bürgerbegehren“ und „Bürgerentscheid“ in Bayern zu den eingeübten und akzeptierten Mitteln der Kommunalpolitik. Die Gemeinde- und Kreisbürger machten in der zurückliegenden Zeit häufig von diesen Mitwirkungsrechten Gebrauch. Meines Erachtens ist das verstärkte bürgerschaftliche Engagement durchaus positiv zu bewerten. Mandatsträger werden dadurch veranlaßt, für umstrittene Projekte in der Öffentlichkeit verstärkt um Zustimmung zu werben. Bürgerbegehren und Bürgerentscheide bewirken damit nicht selten einen heilsamen Rechtfertigungsdruck. Außerdem fördert es die politische Akzeptanz, wenn die Bürger in wichtigen Angelegenheiten selbst unmittelbar entscheiden können. Das sehen die Bürger genauso. Laut Umfragen wollen über 70% von ihnen an wichtigen politischen Entscheidungen direkt beteiligt werden. Deshalb sollen Bürgerbegehren und Bürgerentscheid auch nicht eingeschränkt werden.

Der Bayerische Verfassungsgerichtshof hat in seiner Entscheidung vom 29. August 1997 dem Gesetzgeber aufgegeben, bis zum 1. Januar 2000 eine verfassungsgemäße Lösung hinsichtlich des bislang fehlenden Quorums und der langen Bindungswirkung zu treffen. Die Aufgabe des Gesetzgebers ist es nun, einerseits den Willen des Volksgesetzgebers zu achten – dieser hat anders entschieden, als es die Mehrheit des Landtag gewünscht hat – und andererseits die Entscheidung des Verfassungsgerichtshofs zu berücksichtigen. Ich meine, daß die Reaktion, die Verfassung zu ändern, nicht die richtige ist. Es ist immerhin das Recht der kommunalen Selbstverwaltung berührt, das man durch eine Verfassungsänderung verändern und beeinträchtigen will.

(Dr. Hahnzog (SPD): Nicht beim Quorum!)

Ich meine, daß der Gesetzentwurf, den die Landtagsfraktion der CSU vorgelegt hat, diesen beiden Gesichtspunkten – Achtung vor dem Volksgesetzgeber, aber auch Achtung vor der Verfassung und dem Verfassungsgerichtshof – in vollem Umfang gerecht wird, und begrüße ihn deshalb sehr. Es ist eine wichtige Entscheidung, daß der Grundsatz des freien Unterschriftensammelns belassen worden ist. Das Verfassungsgericht hat sich damit auseinandergesetzt. Es ist richtig, daß da und dort einzelne Verstöße gegen das Gebot des korrekten Unterschriftensammelns festzustellen waren. Mißstände in größerem Umfang sind aber nicht aufgetreten. Man muß sich auch klarmachen, daß ein Bürgerentscheid folgt. Beim Bürgerentscheid ist in einem formalisierten Verfahren Sorge dafür getragen, daß der Wille der Bürger zur Durchsetzung kommt. Daher können gewisse Mängel bei der Sammlung von Unterschriften hingenommen werden.

Ich selbst habe die Probleme des Unterschriftensammelns eindrucksvoll in Ingolstadt demonstriert bekommen. Ich war dort bei der Einweihung einer Brücke über die Donau. Der evangelische Dekan, der die Segnung vorgenommen hat, hat erklärt, er habe sich an der Abstimmung über den Brückenbau beteiligt. Erst nach der Unterschrift für ein Bürgerbegehren habe er aber festgestellt, daß es zwei Bürgerbegehren gegeben habe. Leider wisse er bis heute nicht, ob er sich für oder gegen die Brücke ausgesprochen habe.

(Heiterkeit – Frau Werner-Muggendorfer (SPD): Das spricht aber nicht für den Geistlichen!)

Lieber Herr Kollege Regensburger, diese ex cathedra vorgetragene Äußerung des Dekans war eine sehr eindrucksvolle Darstellung. Dies sind Einzelfälle.

Im Hinblick auf die in der Fraktion geäußerten Bedenken, lieber Herr Kollege Weinhofer, möchte ich hervorheben, dadurch wird nur eine Abstimmung herbeigeführt. Die Entscheidung selbst erfolgt nach strikt kontrollierten und formal überprüfbaren demokratischen Regeln. Im Gesetzentwurf ist außerdem geregelt, daß der Gemeinderat eine Frage den Bürgern leichter zur Entscheidung vorlegen kann.

In meinen Gesprächen mit den kommunalen Spitzenverbänden habe ich die Meinung geäußert, daß es nicht konsequent ist, freies Unterschriftensammeln und Amtseintragung parallel durchführen zu lassen. Für solche Fälle wären Vertrauensschutzvorschriften erforderlich, damit Bürgerbegehren nicht unzulässigerweise in den Amtsräumen erfolgen. Ich habe diesen Punkt in meinen Gesprächen mit dem Vorstand der Aktion „Mehr Demokratie in Bayern“ angesprochen. Da dieser Regelungsvorschlag nicht zentral ist, wird darüber sicherlich noch einmal beraten werden. Die Frage, ob die Unterlagen zusätzlich in den Amtsräumen ausgelegt werden sollen, ist sekundär. Wir glauben, daß in diesem Falle die Nachteile überwiegen.

Zum Problem der Sperrwirkung hat der Verfassungsgerichtshof eine Vorschrift des bisherigen Volksgesetzes

für nichtig erklärt. Wir regeln diese Sperrwirkung folgendermaßen: Die Gemeinde muß unverzüglich die Zulässigkeit prüfen. Das bedeutet, sie muß diese Prüfung so schnell wie möglich ohne jedes schuldhaftes Verzögern durchführen. Dafür haben wir eine Frist von höchstens einem Monat gesetzt. Mit der Zulässigkeitsfeststellung tritt dann die Sperrwirkung ein. Die Abstimmung muß innerhalb von drei Monaten, bzw., wenn beide Seiten einverstanden sind, von sechs Monaten durchgeführt werden. Damit ist die Gewähr gegeben, daß Bürgerbegehren nicht ausgehöhlt werden. Herr Kollege Dr. Hahnzog, zu Ihren Bedenken möchte ich folgendes bemerken: Wir halten es für unzulässig, wenn eine Gemeinde in illoyaler Weise versucht, noch schnell Fakten zu schaffen. Die Rechtsprechung ist eindeutig. Sie würden mit Ihrem Regelungsvorschlag keinen größeren Schutz schaffen.

Nun zur Frage des Abstimmungsquorums. Ich begrüße ausdrücklich, daß die CSU unter den von mir nach meinen Gesprächen mit den kommunalen Spitzenverbänden vorgeschlagenen gestaffelten Quoren geblieben ist. Mit niedrigen Quoren soll dem Grundgedanken Rechnung getragen werden, daß das Instrument des Bürgerentscheids nicht ausgehöhlt werden soll. Dabei muß sichergestellt sein, daß minimale Minderheiten nicht eine große Mehrheit majorisieren können.

Herr Kollege Dr. Hahnzog und Frau Kollegin Tausendfreund, ich glaube nicht, daß Ihr Argument, dies verstoße gegen das in der Verfassung festgeschriebene Mehrheitsprinzip, stichhaltig ist. Die Forderung bestimmter Mindestbeteiligungen ist zulässig. Ein Beispiel ist der Gemeinderat. Kein ernstzunehmender Jurist würde bestreiten, daß die Mehrheit anwesend sein muß. Ich hebe hervor, außer in Hamburg sind in allen anderen Bundesländern Quoren festgeschrieben. Diese Quoren sind wesentlich höher als bei uns. In der Regel liegen sie bei 25%, in Baden-Württemberg sogar bei 30%. Die CSU hat neben Hamburg die niedrigste Schwelle für Bürgerentscheide vorgeschlagen. Daraus wird deutlich, die CSU will die Bürgerentscheide nicht aushebeln, sondern sicherstellen, daß eine winzige Minderheit nicht die Mehrheit majorisieren kann. Dies entspricht dem demokratischen Prinzip.

Ein gestaffeltes Quorum ist generell zulässig. Sinnvoll ist auch, daß wir die Ortsgrößengrenzen, die im Zulassungsverfahren für die Unterschriftensammlung gelten, aufgenommen haben. Herr Kollege Dr. Weiß hat zurecht darauf hingewiesen, der überwältigende Anteil der Bürgerentscheide wäre auch nach der neuen Regelung gültig. Dies gilt übrigens auch für den Antrag zu den Münchner Tunnels. Dieser Antrag hat enorme finanzielle Auswirkungen. Die Staffelung ist wichtig, da es in größeren Gemeinden schwieriger ist, eine große Anzahl von Bürgern zur Abstimmung zu bringen. Kein Bürgerentscheid, der in einer Gemeinde mit über 100 000 Bürgern bisher durchgeführt wurde, wäre nach der neuen Regelung ungültig.

Bei Einzelfragen versuchen wir, den Erfahrungen der Praxis Rechnung zu tragen. Wir werden eine vernünftige Lösung finden, die nicht zu großen politischen Auseinandersetzungen führen wird. Ich hoffe, daß der Entwurf der

CSU-Fraktion im Landtag zügig beraten wird. Die Staatsregierung wird diese Beratungen intensiv und wohlwollend begleiten. Ich freue mich, daß diese grundlegenden Entscheidungen getroffen worden sind. Damit wird das Instrument des Bürgerentscheids auf kommunaler Ebene in Bayern abgesichert, so daß wir unsere Spitzenstellung, die wir in Deutschland auf diesem Gebiet haben, auch in Zukunft behalten werden.

(Beifall bei der CSU – Frau Paulig (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aufgrund der Abstimmung des Volkes!)

Präsident Böhm: Die Aussprache ist geschlossen. Im Einvernehmen mit dem Ältestenrat schlage ich vor, beide Gesetzentwürfe dem Ausschuß für Kommunale Fragen und Innere Sicherheit als federführendem Ausschuß zu überweisen. Besteht damit Einverständnis? – Das ist der Fall. Es ist so beschlossen.

Ich rufe auf:

Tagesordnungspunkt 2 c

Gesetzentwurf der Staatsregierung

zur Änderung des Bayerischen Katastrophenschutzgesetzes und anderer sicherheitsrechtlicher Vorschriften (Drucksache 14/146)

– Erste Lesung –

Der Gesetzentwurf wird von Seiten der Staatsregierung begründet. Das Wort hat Herr Staatsminister Dr. Beckstein.

Staatsminister Dr. Beckstein (Innenministerium): Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren Kollegen! Frau Kollegin Schmidt, ich habe noch einmal überprüft, ob ich das richtige Manuskript mitgenommen habe, damit ich Ihnen nicht noch einmal meine Ausführungen zum kommunalen Bürgerentscheid vortrage.

(Frau Renate Schmidt (SPD): Das hätten wir schon gemerkt!)

– Das weiß ich nicht. Ich habe mich jedenfalls noch einmal vergewissert, weil die Staatsregierung die Auffassung vertritt, Sicherheit und Vorsorge sind die Mutter der Porzellankeise. Der vorliegende Gesetzentwurf zur Änderung des Bayerischen Katastrophenschutzgesetzes und anderer sicherheitsrechtlicher Vorschriften hat drei Schwerpunkte:

Erstens. Im Bayerischen Katastrophenschutzgesetz muß die sogenannte Seveso-II-Richtlinie der EU umgesetzt werden. Zu diesem Zweck werden sogenannte externe, das heißt von den Katastrophenschutzbehörden zu erstellende Notfallpläne für Betriebe mit besonderem Gefahrenpotential eingeführt.

Zweitens. Den Gemeinden soll die Möglichkeit gegeben werden, die Feuerbeschau auf Betriebe mit anerkannter Werksfeuerwehr zu übertragen. Dies führt zu einer gro-

ßen Entlastung kleiner Gemeinden, ohne die Betriebe zusätzlich nennenswert zu belasten.

Drittens. Zum 1. Januar 1999 treten zahlreiche bundesrechtliche Neuregelungen auf dem Gebiet des Straßenverkehrsrechts in Kraft. Ich nenne als Stichwort nur den EU-Führerschein. Dies erfordert die Anpassung landesrechtlicher Zuständigkeitsregelungen. Die Anpassung des Gesetzes hinsichtlich der Zuständigkeit im Verkehrswesen an das neue Bundesrecht schafft für diese notwendigen Zuständigkeitsübertragungen eine eindeutige Rechtsgrundlage.

Lassen Sie mich kurz auf das Katastrophenschutzgesetz und das LStVG eingehen.

Zum Katastrophenschutzgesetz: Abgesehen von den Fragen, die das Störfallrecht und damit Bundesrecht betreffen, müssen wir nach Artikel 11 der Richtlinie Notfallpläne für Betriebe mit besonderem Gefahrenpotential erstellen. Der Betreiber muß an der Erstellung der externen Notfallpläne mitwirken; damit sind wir gefordert.

Der Gesetzentwurf verfolgt das Ziel, die europarechtlichen Vorgaben im notwendigen Umfang umzusetzen und sowohl die bewährte Systematik des Katastrophenschutzgesetzes als auch die gewachsenen und leistungsfähigen Einheiten der Katastrophenschutzpraxis zu erhalten. Der Katastrophenbegriff wird um das Schutzgut der natürlichen Lebensgrundlagen erweitert. Die Kreisverwaltungsbehörden werden als untere Katastrophenschutzbehörden verpflichtet, für die in Bayern etwa 100 betroffenen Betriebe, zum Beispiel im bayerischen Chemiedreieck, externe Notfallpläne aufzustellen. Schließlich werden die notwendigen Inhalte eines externen Notfallplans festgelegt. Bei der Aufstellung der externen Notfallpläne wird die Öffentlichkeit durch Auslegung und die Möglichkeit, Anregungen vorzubringen, beteiligt. Dabei werden die berechtigten Geheimhaltungsinteressen der betroffenen Betriebe ausreichend gewahrt.

Die Erfahrungen der letzten Jahre bei Katastrophen, insbesondere bei Hochwassern der vergangenen Jahre und bei den Brandkatastrophen 1995 und 1998 im Raum Fürth sowie der Unwetterkatastrophe im Berchtesgader Land Ende Juni 1998 und bei anderen schweren Schadensereignissen haben gezeigt, daß auf der Grundlage des Katastrophenschutzgesetzes auch überraschend eintretende Schadensereignisse großen Ausmaßes bewältigt werden können.

Unser Gefahrenabwehrsystem hat sich bewährt. Aus unserer Sicht wäre die Regelung sogenannter externer Notfallpläne nicht erforderlich gewesen, aber da die EU das vorschreibt, müssen wir das umsetzen. Das heißt, daß wir dabei auch die Belange der Wirtschaft berücksichtigen müssen; das heißt, daß die Betriebe nicht übermäßig gefordert werden. Sie müssen allerdings ihrer Mitwirkungspflicht gerecht werden. Der Mehraufwand der Betriebe hält sich in engen Grenzen. Damit ist die Regelung, wie wir sie vorschlagen, zweckmäßig.

Die Änderung des LStVG besagt im wesentlichen, daß die Feuerbeschauverordnung umfassend novelliert wer-

den kann, um sie modernen Gegebenheiten anzupassen. Im Rahmen der Feuerbeschauverordnung ist unter anderem vorgesehen, den Gegenstand der Feuerbeschau wesentlich einzuschränken, die periodische Prüfpflicht abzuschaffen sowie die Art und Weise der Durchführung der Feuerbeschau weitgehend in das Ermessen der für die Durchführung zuständigen Gemeinde zu stellen. Darüber hinaus sollen die Gemeinden die Befugnis haben, die Durchführung der Feuerbeschau auf Betriebe und sonstige Einrichtungen mit Werksfeuerwehren zu übertragen. Eine ähnliche Regelung ist in vielen anderen Bundesländern bereits vorhanden und hat sich dort bewährt. Wir wollen das übernehmen. Damit wird das Verursacherprinzip eingeführt: Betriebe, die eine besondere Gefährdungslage schaffen, müssen sie auch beherrschen. Deswegen gehört die Feuerbeschau in die eigene Verantwortung. Vor allem müssen die Betriebe die dadurch anfallenden Kosten tragen.

Wir gehen davon aus, daß die Belastung der Betriebe in engsten Grenzen gehalten wird. Der Verband der chemischen Industrie hat für seine Mitglieder mitgeteilt, daß er bei einer Übertragung der Feuerbeschau keinen Mehraufwand erwartet. Eine Ausdehnung der Eigenverantwortung, wie sie sich in anderen Ländern bewährt hat, ist von uns beabsichtigt.

Ich bitte Sie, diese gesetzlichen Bestimmungen möglichst unverzüglich und wohlwollend zu beraten.

(Beifall bei der CSU)

Präsident Böhm: Ich eröffne die allgemeine Aussprache. Wortmeldungen? – Herr Kollege Dr. Jung.

Dr. Jung (SPD): Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Herr Staatsminister, wir sind der Auffassung, daß diese Richtlinie aus Brüssel sehr wohl einen Fortschritt bringt. Bei der Novellierung des Bayerischen Katastrophenschutzgesetzes haben wir kürzlich erfahren müssen, daß in die bisherige Regelung dieses Gesetzes wirtschaftliche Interessen ganz massiv eingeflossen sind. Selbstverständlich müssen wir auch an die Betriebe denken, aber wenn es gilt, Unglücksfälle wie in Seveso zu verhindern oder andere schwere Unglücke, die auch in Bayern nicht ausbleiben – ich denke dabei an den Störfall in der Schwelbrennanlage in meiner Heimatstadt Fürth, bei dem zehn Polizeibeamte verletzt wurden –, darf nicht der Gesichtspunkt der Kostenbelastung der Wirtschaft im Vordergrund stehen, sondern im Vordergrund muß der Gesichtspunkt der optimalen Gefahrenabwehr stehen.

Wir sind daher grundsätzlich von den Neuregelungen angetan. Wir sind auch sehr dafür, daß dieses Verfahren mit einer breiten Beteiligung der Öffentlichkeit, wie sie in Bayern bislang nicht stattfand, eingeführt wird. Wir wünschen uns darüber hinaus – und werden dies in die Diskussion einbringen –, daß die ursprünglichen Vorschläge Ihres Hauses zur Novellierung des Katastrophenschutzgesetzes wieder in die Debatte kommen – ich denke dabei an Artikel 8, Betreiberpflichten – und wirtschaftliche Erwägungen zurückstehen.

Wir versichern Ihnen, daß wir dem Gesetzentwurf grundsätzlich wohlwollend gegenüberstehen und noch weitergehende Vorschläge unterbreiten werden.

(Beifall bei der SPD)

Präsident Böhm: Das Wort hat Kollege Dr. Kempfler.

Dr. Kempfler (CSU): Herr Präsident, meine Damen und Herren! Die Gewährleistung der inneren Sicherheit in unserem Lande ist ein Anliegen, dem sich das gesamte Parlament verpflichtet weiß. Erst in der vergangenen Woche haben wir einen Bericht der Staatsregierung gehört, der sich eingehend mit den organisatorischen Maßnahmen und Vorkehrungen gegen Großschadensereignisse befaßt hat und auch mit den Möglichkeiten zur Bewältigung von deren Folgen. Wir haben dabei festgestellt, daß die Bemühungen der Staatsregierung, insbesondere die bereits jetzt bestehende Katastrophenschutzplanung, die Anerkennung aller Fraktionen gefunden haben. Ich bin Herrn Kollegen Dr. Jung sehr dankbar für seine Ankündigung, daß dieser Gesetzentwurf der Staatsregierung die Billigung der Opposition finden wird.

Die CSU-Fraktion begrüßt den Gesetzentwurf der Staatsregierung, mit dem – Herr Staatsminister hat das ausgeführt – die EG-Richtlinie vom 9. Dezember 1996 zur Beherrschung der Gefahren bei schweren Unfällen mit gefährlichen Stoffen umgesetzt wird. Eine wesentliche Verpflichtung, die wir in dieser Richtlinie sehen, ist die Erstellung von sogenannten externen, das heißt durch Behörden erarbeiteten Notfallplänen. In der EG-Richtlinie wird erläuternd ausgeführt, daß zur Sicherung der Notfallbereitschaft für Betriebe mit gefährlichen Stoffen in erheblichen Mengen Notfallpläne aufgestellt werden müssen und ein System einzuführen ist, das sicherstellt, daß diese Pläne erprobt und erforderlichenfalls überarbeitet werden.

Die EG-Richtlinie schreibt auch ausdrücklich vor, daß die Öffentlichkeit zu den externen Notfallplänen gehört werden muß. Gesetzestechisch kann der Entwurf an den geltenden Artikel 3 des Katastrophenschutzgesetzes anknüpfen, der bereits allgemeine Katastrophenschutzpläne und in besonderen Fällen Alarm- und Einsatzpläne vorschreibt. Für welche Betriebe externe Notfallpläne vorgeschrieben sind, wird in der EG-Richtlinie im einzelnen festgelegt. Dort finden sich die Definitionen und die Auflistung der gefährlichen Stoffe, zum Beispiel Ammoniumnitrat, Chlor, Fluor und vieles andere mehr.

Ein weiterer wichtiger Inhalt des Gesetzentwurfs ist eine Erweiterung der Verordnungsermächtigung im Landesstraf- und -verordnungsgesetz. Die Behörden, die nach den Vorschriften der Feuerbeschauverordnung für die Feuerbeschau zuständig sind, sollen die Befugnis erhalten, die Feuerbeschau auf Betriebe und sonstige Einrichtungen zu übertragen, die über Werksfeuerwehren verfügen.

Ich darf dem Herrn Staatsminister zusichern, daß wir den Gesetzentwurf zügig und wohlwollend behandeln werden.

(Beifall bei der CSU)

Präsident Böhm: Die Aussprache ist geschlossen. Im Einvernehmen mit dem Ältestenrat schlage ich vor, den Gesetzentwurf dem Ausschuß für Kommunale Fragen und Innere Sicherheit als federführendem Ausschuß zu überweisen. Besteht damit Einverständnis? – Das ist dann so beschlossen.

Ich rufe auf:

Tagesordnungspunkt 3

Gesetzentwurf der Staatsregierung

zur Änderung des Gesetzes über die Rechtsverhältnisse der Mitglieder der Staatsregierung (Drucksache 14/29)

– Zweite Lesung –

Ich eröffne die allgemeine Aussprache. Die Redezeit beträgt 30 Minuten pro Fraktion. Wortmeldungen? – Herr Kollege Niedermeier.

Niedermeier (SPD): Herr Präsident, Kolleginnen und Kollegen! Der Gesetzentwurf der Staatsregierung zur Änderung des Gesetzes über die Rechtsverhältnisse der Mitglieder der Staatsregierung ist in die richtige Richtung gegangen. Inhaltlich haben wir in allen Ausschüssen den Vorstellungen Rechnung getragen. Die vorgesehenen Maßnahmen, wie die Änderung der Dienstaufwandsentschädigung, die Bildung einer Versorgungsrücklage, die Anrechenbarkeit von privatem Erwerbseinkommen, die Anhebung der Altersgrenze auf 60 Jahre und die Verschärfung der Hinzuverdienstgrenze für ehemalige Mitglieder sind längst überfällig. Sie entsprechen Forderungen der sozialdemokratischen Partei, die schon vor Jahren in diesem Hause eingebracht worden sind. Trotz dieser Einschränkungen für die Mitglieder der Staatsregierung wird die Bayerische Staatskanzlei im Vergleich mit anderen Bundesländern nach wie vor zu den teuersten im Bunde zählen.

(Beifall bei der SPD – Frau Renate Schmidt (SPD): Leider wahr!)

Eine grundsätzliche Frage ergibt sich bei § 1 Nummer 4b, wo folgender Satz eingefügt wird: „Ein Verzicht auf das Übergangsgeld ist zulässig.“ Dies sollte nach § 3 erst ab 01.01.99 in Kraft treten. Wir sind der Auffassung, daß man die Möglichkeit des freiwilligen Verzichts bereits 1998 eröffnen sollte, nämlich für diejenigen, die die Übergangsgelder in diesem Jahr in Anspruch nehmen.

Ich gehe ferner davon aus, daß im Interesse eines sichtbaren Zeichens oder, wie es unter Buchstabe a steht, der sozialen Symmetrie wäre, wenn die Regelung der Dienstaufwandsentschädigung ohne gesetzliche Verpflichtung bereits mit Zusammentritt der Staatsregierung in diesem Jahr erfolgt, spätestens zum 1. Oktober; denn ich halte es hinsichtlich der Klarheit, der Wahrheit und der Sauberkeit für wichtig, diese drei Monate nicht abzuwarten, bis auf die Dienstaufwandsentschädigung ver-

zichtet werden kann, weil die Regierung angetreten ist, hier besondere Akzente zu setzen.

(Frau Renate Schmidt (SPD): Ein vernünftiger Vorschlag!)

Wir können deshalb dem Gesetz insoweit unsere Zustimmung erteilen, als wir für § 1 Nummer 4 b ein anderes Inkrafttreten wünschen. Wir möchten deshalb § 3 wie folgt geändert sehen: „§ 1 Nummer 4 b tritt rückwirkend zum 01.01.98 in Kraft.“ Damit wäre der Freiwilligkeit Tür und Tor geöffnet. Die SPD-Fraktion beantragt deshalb eine dritte Lesung.

(Beifall bei der SPD)

Präsident Böhm: Als nächste hat Frau Kollegin Kellner das Wort.

Frau Kellner (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Präsident, Kolleginnen und Kollegen! Der hier vorliegende Gesetzentwurf, der im wesentlichen Aufwandsentschädigungen, Übergangsgelder und Ruhegehälter von Regierungsmitgliedern einschränken soll, ist überfällig. Ich mußte etwas schmunzeln, als wir den Gesetzentwurf im Ausschuß beraten haben, weil ein Interview von Hans Herbert von Arnim im Sommer dieses Jahres sicher etwas zur Beschleunigung des Gesetzentwurfs beigetragen hat. Auf die Frage der „Passauer Neuen Presse“: „Wieso ist aus Ihrer Sicht ein Teil der Bezüge des bayerischen Ministerpräsidenten verfassungswidrig?“ hat Herr von Arnim geantwortet: „Das betrifft vor allem die steuerfreie Pauschale aus seinem Amt und aus seinem Abgeordnetengehalt.“ Dies sind 8200 DM im Monat, während die Ministerpräsidenten Niedersachsens und Hessens mit 2015 DM bzw. 1600 DM auskommen. Da Sie es bei allen möglichen und unmöglichen Sachverhalten nicht lassen können, auf andere Bundesländer zu deuten, erlaube auch ich mir heute diesen Vergleich. Es war an der Zeit, sich an den etwas bescheideneren Ansprüchen der Ministerpräsidenten und Ministerpräsidentinnen anderer Bundesländer ein Beispiel zu nehmen.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Die Vergleichszahlen für die Altersversorgung und für die Übergangsgelder belegen, daß Bayern mit an der Spitze liegt. Deshalb dürfte es Ihnen leichtfallen, auch einmal ein bißchen Verzicht zu üben. Wenn wir sehen, was sonst in unserem Land passiert, und wenn wir erleben, wie der Finanzminister bei den Haushaltsberatungen – gerade wenn es um die Mittel im Einzelplan 10, um den Sozialetat, geht – wiederum das eine oder andere Mal sagen wird, eine Mehrleistung wäre zwar wünschenswert, aber finanziell nicht darstellbar, ist es höchste Zeit, da, wo die Gelder noch üppig fließen, auch einmal eine kleine Einschränkung vorzunehmen.

Es wird interessant sein – Kollege Niedermeier hat dies angesprochen –, wie Sie sich zum Vorschlag der SPD verhalten werden, dieses Gesetz rückwirkend in Kraft zu setzen; denn das wäre nochmals eine beträchtliche Masse. Da nach dem Regierungswechsel im Herbst die-

ses Jahres Übergangsgelder, Minister- und Ruhegelder usw. anstehen, würde ein Verzicht ein schönes, nettes Polster in den Haushalt 1999 einbringen. Daher unterstützen wir sehr gerne das Antragsbegehren der SPD.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Präsident Böhm: Als nächster hat Herr Kollege Kupka das Wort.

Kupka (CSU): Herr Präsident, verehrte Kolleginnen und Kollegen! Frau Kollegin Kellner, es hat sich gezeigt, daß es sich über den Geldbeutel anderer am leichtesten reden läßt. Dies sind menschliche Regungen, die natürlich in der Vorweihnachtszeit Vorfahrt haben, das sehe ich durchaus ein. Es ist aufgrund der zur Zeit diskutierten Rentenpolitik davon auszugehen, daß auf die Renten- und Versorgungsempfänger weitere Belastungen zukommen werden.

(Zuruf von der CSU: So ist es!)

Deshalb hat man aus Gründen der sozialen Symmetrie und der Leitbildfunktion das Gesetz vorgelegt. Aber ich möchte darauf hinweisen, daß dies lediglich die Fortsetzung dessen ist, was schon begonnen worden ist.

An den Bezügen der Mitglieder der Staatsregierung erfolgen jetzt nämlich nicht zum erstenmal Abstriche, Frau Kollegin Kellner. Vielmehr sind auch schon in der Vergangenheit erhebliche Einschränkungen gemacht worden. Ich erinnere nur an die Einschränkungen in der Versorgung, an die Ablieferungspflicht bei Nebentätigkeiten, an die Kürzung der Bezüge im Krankheitsfall. Das sind nicht alles Selbstverständlichkeiten, und das ist auch in anderen Bundesländern nicht üblich.

Die nunmehr beabsichtigten Kürzungsmaßnahmen sind weiterhin sehr einschneidend. Die Halbierung der Dienstaufwandsentschädigung erbringt immerhin eine Einsparung von 287 000 DM pro Jahr. Aufgrund der Bildung der Versorgungsrücklage werden ab dem Jahr 2014 4,4 Millionen DM zur Verfügung stehen. Damit können auch die Versorgungsausgaben reduziert werden.

Die uneingeschränkte und unmittelbare Anrechnung von privaten Erwerbseinkommen auf das Übergangsgeld ist noch nicht angesprochen worden. Die Altersgrenze für die Zahlung des Ruhegehalts wird auf das 60. Lebensjahr angehoben, und die Hinzuverdienstregelungen werden verschärft.

Meine Damen und Herren, diese einschneidenden Maßnahmen, die der Gesetzentwurf enthält, wurden bereits vor den Wahlen angekündigt und werden jetzt umgesetzt. Wir sind deshalb nicht bereit, darüber hinaus weitere Änderungen vorzunehmen. Vielmehr bitten wir das Hohe Haus, den Gesetzentwurf so anzunehmen, wie er von allen Ausschüssen einstimmig genehmigt und dem Parlament vorgelegt worden ist.

Weitere Änderungen lassen wir also, wie gesagt, nicht zu. Sofern das Parlament dem Gesetzentwurf zustimmt,

bitten wir den Herrn Präsidenten darum, die beantragte Dritte Lesung nach der Mittagspause durchzuführen.

Präsident Böhm: Um das Wort hat Herr Staatsminister Huber gebeten.

Staatsminister Huber (Staatskanzlei): Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Angesichts einiger versteckter Hinweise der Opposition auf die Bezüge der Mitglieder der Staatsregierung möchte ich zunächst darauf hinweisen, daß die Initiative zum vorliegenden Gesetzentwurf mit den darin enthaltenen weiteren Einschränkungen von der Staatsregierung selbst ausgeht und nicht etwa von der Opposition herbeigeführt worden ist.

Zweitens. Der Gesetzentwurf steht im Zusammenhang mit einer Reihe erheblicher Einschränkungen, die schon in den letzten Jahren erfolgt sind. Diese Einschränkungen beziehen sich auf die Versorgung und vor allem auch auf die Ablieferung aller Vergütungen aus Nebentätigkeiten sowie auf die Kürzung der Bezügefortzahlung im Krankheitsfall. Nach meinem Informationsstand haben die anderen Bundesländer vor allem die Kürzung der Bezügefortzahlung im Krankheitsfall nicht übernommen. Auch die anderen bayerischen Regelungen sind schon derzeit strenger als in den anderen Bundesländern. Ein Nachholbedarf besteht also nicht. Die Staatsregierung benötigt deshalb auch keinen Nachhilfeunterricht.

Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf gehen wir noch einen Schritt weiter, weil wir der Meinung sind, daß die den Rentnern und Versorgungsbeziehern durch das Versorgungsreformgesetz zugemuteten Opfer analog genauso für die Mitglieder der Staatsregierung gelten müssen. Deshalb schlagen wir die Bildung einer Versorgungsrücklage vor, die aus Gründen der sozialen Symmetrie und der Vorbildfunktion zeitgleich für die Mitglieder der Staatsregierung umzusetzen ist.

Wir gehen noch einen Schritt weiter. Bezüglich der Altersversorgung insgesamt wird die Altersgrenze grundsätzlich auf 60 Jahre angehoben. Bayern verfügt damit über die engsten, weil strengsten Regelungen für die Versorgung sowohl der amtierenden als auch der ehemaligen Mitglieder der Staatsregierung. Hinzu kommen die Anrechnung privater Erwerbseinkommen bereits ab dem ersten Monat und die Halbierung der Dienstaufwandsentschädigung.

In einer Zeit, in der die Bevölkerung in vielen Bereichen Opfer tragen muß, leistet die Bayerische Staatsregierung meines Erachtens ihren Beitrag und handelt damit – gemessen am Bund und den übrigen Ländern – vorbildlich. Ich danke deshalb für die zügige Behandlung dieses Gesetzentwurfs und bitte darum, ihn heute zu verabschieden.

Die SPD hat vorgeschlagen, das Gesetz rückwirkend zum 1. Januar 1998 in Kraft zu setzen.

(Dr. Hahnzog (SPD): Nur einen Teil des Gesetzes, nicht das ganze!)

– Ja, einen Teil des Gesetzes, auf den sich Ihr Antrag bezieht. Ich kann mich mit meinen Ausführungen ohnehin nur auf diesen Antrag beziehen, Herr Abgeordneter. Die teilweise rückwirkende Inkraftsetzung ist rechtlich nicht zulässig, weil damit in rechtliche Besitzstände eingegriffen würde.

(Dr. Hahnzog (SPD): Nein, denn es bleibt bei der Freiwilligkeit!)

– Eine solche Rückwirkung ist rechtlich eindeutig unzulässig. Ich muß mich deshalb auf die Rechtsauskunft beschränken, daß der SPD-Vorschlag rechtlich nicht umsetzbar ist.

Ich möchte darum bitten, das Gesetz insgesamt in Kraft zu setzen, damit die vom Herrn Ministerpräsidenten mehrfach angekündigte vorbildliche Aktion der Staatsregierung in Kraft treten kann.

(Beifall bei der CSU)

Präsident Böhm: Um das Wort hat Herr Kollege Dr. Hahnzog gebeten.

Dr. Hahnzog (SPD): Herr Präsident, meine Damen und Herren! Herr Staatsminister, Sie können uns schon zutrauen, daß wir keine Rückwirkung in ein Gesetz aufnehmen, wenn dadurch Rechte verschlechtert würden. Wir wollen den betroffenen Kabinettsmitgliedern nur die Möglichkeit geben, ihre Einwilligung für diesen Bereich schon für den Zeitraum ab 1. Januar 1998 zu erklären. Das hat keinen Zwangscharakter. Der Antrag meiner Fraktion bezieht sich nur auf einen bestimmten Passus des Gesetzentwurfs.

Ich bitte Sie, das noch einmal zu überlegen. Wenn Sie schon mit großen Worten die Zurückhaltung der Mitglieder der Staatsregierung beschreiben, dann sollten Sie auch Nägel mit Köpfen machen und es nicht nur bei symbolischen Gesten belassen.

(Beifall bei der SPD und beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Präsident Böhm: Das Wort hat Herr Minister Huber.

Staatsminister Huber (Staatskanzlei): Herr Präsident, meine Damen und Herren! Den Vorwurf des Kollegen Dr. Hahnzog, daß sich dieses Gesetz auf symbolische Gesten beschränke, muß ich energisch zurückweisen.

(Beifall bei der CSU)

Der Gesetzentwurf reduziert die Bezüge der Mitglieder der Staatsregierung vielmehr massiv. Wenn Ihnen dazu nichts anderes einfällt, sollten Sie mit Ihrer Kritik wenigstens bei der Wahrheit bleiben, Herr Abgeordneter.

(Beifall bei der CSU – Dr. Goppel (CSU): Das war ein echter Hahnzog!)

Präsident Böhm: Verehrte Kolleginnen und Kollegen, die Aussprache ist geschlossen. Es ist Antrag auf Dritte Lesung gestellt. Diese findet unmittelbar nach der Mittagspause statt.

Ich rufe auf:

Tagesordnungspunkt 4

Gesetzentwurf der Staatsregierung

Drittes Gesetz zur Überleitung von Zuständigkeiten (Drucksache 14/30)

– Zweite Lesung –

Ich eröffne die allgemeine Aussprache. Dafür stehen jeder Fraktion 30 Minuten zur Verfügung. Wortmeldungen liegen mir vor. Erste Rednerin ist Frau Kollegin Dr. Baumann.

Frau Dr. Baumann (SPD): Herr Präsident, Kolleginnen und Kollegen! Ich denke, die 30 Minuten werden wir nicht benötigen. Auch dieses Gesetz ist im erstberatenden Ausschuß für Hochschule, Forschung und Kultur zügig beraten worden – vielleicht zu zügig, denn im nachberatenden Ausschuß für Fragen des öffentlichen Dienstes hat sich doch noch einiges ergeben, was im Hochschulausschuß nicht bekannt gewesen ist.

Im Artikel 1 dieses Gesetzentwurfs wird der Aufgabenkatalog für den Teil des geteilten Ministeriums, nämlich des ehemaligen Kultusministeriums, das jetzt als Wissenschaftsministerium fungiert, beschrieben. Aus diesem Aufgabenkatalog wurden zwei wesentliche Dinge entfernt, nämlich die Zuständigkeiten für die Medien- und Filmpolitik. Die Medienpolitik wurde in die Staatskanzlei integriert, die damit monarchistisch aufgebläht wird. Die Staatsregierung macht mit dieser Maßnahme deutlich, daß Medienpolitik zur reinsten Standort- und Wirtschaftspolitik geworden ist. Hinterher beklagt sich die Staatsregierung dann über das kulturelle Niveau der privaten Fernsehsender in Bayern.

(Beifall bei der SPD und beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Der zweite Artikel des Gesetzes beschäftigt sich mit der Überleitung der Zuständigkeiten des Landespersonalausschusses von der Staatskanzlei in das Finanzministerium. Die Staatsregierung gibt damit zu erkennen, was sie von ihren Beamten hält. Diese sind lediglich finanzpolitische Verschiebemasse und nicht etwa Bürger, um die sich der Staat kümmert. Im Ausschuß für Hochschule, Forschung und Kultur wurde bei der Beratung dieses Punktes so getan, als sei der Landespersonalausschuß damit zufrieden gewesen.

In den nachberatenden Sitzungen des Ausschusses für Fragen des öffentlichen Dienstes kam deutlich heraus, daß das nicht stimmt. Eigentlich sollte man von erwachsenen Menschen erwarten können, daß die Betroffenen wenigstens in Kenntnis gesetzt oder angehört werden, wenn Zuständigkeiten verlagert werden. Das ist nicht geschehen. Im Ausschuß für Fragen des öffentlichen

Dienstes kam ein Schreiben des Städtetages, des Gemeindetages und des Landkreistages zum Vorschein, in dem diese sich ausdrücklich gegen die Verlagerung aus der Staatskanzlei in das Finanzministerium gewandt haben, weil damit auch die Geschäftsführung des Landespersonalausschusses dem Finanzministerium unterstellt wird und ihre Wünsche, den Landespersonalausschuß beim Landtag anzusiedeln, ignoriert worden sind.

Das sind insgesamt die Gründe, weshalb wir das Gesetz ablehnen. Ich stelle noch einmal ausdrücklich klar: Wir sind nicht gegen die Teilung des Kultusministeriums. Diese Teilung kann sinnvoll gestaltet werden. Der richtige Weg ist aber nicht, gleichzeitig die Staatskanzlei aufzublähen.

(Beifall bei der SPD und beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Nächste Wortmeldung: Herr Kollege Prof. Dr. Stockinger.

Prof. Dr. Stockinger (CSU): Frau Präsidentin, Hohes Haus! Bei diesem Tagesordnungspunkt gilt es zunächst einmal mit einem in diesem Haus weitverbreiteten Irrtum aufzuräumen. Gegenstand des Dritten Gesetzes zur Überleitung von Zuständigkeiten innerhalb der Bayerischen Staatsregierung ist nicht die Übertragung von Medienkompetenzen aus anderen Häusern an die Staatskanzlei;

(Zuruf der Frau Abgeordneten Dr. Baumann (SPD))

denn für diese Übertragung ist eine gesetzliche Änderung nicht erforderlich, weil das nicht gesetzlich geregelt ist. Im übrigen freue ich mich, daß die Übertragung an die Bayerische Staatskanzlei erfolgen konnte; denn wir brauchen für den Wirtschaftsfaktor Nummer 1, der in Zukunft Hunderttausende von Arbeitsplätzen sichern und neu schaffen wird, eine zentrale und gebündelte Kompetenz in der Staatsregierung, die in diesem Fall bei der Staatskanzlei angesiedelt ist.

Wir brauchen unseren Blick nur nach Nordrhein-Westfalen zu wenden. Nordrhein-Westfalen mit der Stadt Köln und Bayern mit München ringen um den Wettbewerbsplatz Nummer 1 als Medienstandort in Deutschland. In Nordrhein-Westfalen ist die komplette Medienkompetenz schon seit einiger Zeit bei Ministerpräsident Clement angesiedelt. Wer sich in den Medien – vor allen Dingen bei Film und Fernsehen – umsieht und mitbekommt, mit welch brutalen finanziellen Angeboten in München ansässige Anbieter und Gesellschaften nach Nordrhein-Westfalen gelockt werden sollen, kann nachvollziehen, wie notwendig in Bayern die Bündelung der gemeinsamen Kräfte ist. Ich mußte dies feststellen, damit nicht der Eindruck entsteht, es gehe heute um die Verlagerung von Medienkompetenzen.

Wir haben auf Wunsch des Ministerpräsidenten im Landtag beschlossen, das bisherige Staatsministerium für Unterricht, Kultus, Wissenschaft und Kunst in ein Staatsministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst und in ein Staatsministerium für Unterricht und Kultus zu tei-

len. Das Dritte Gesetz zur Überleitung von Zuständigkeiten vollzieht diese Teilung in der von der Verfassung hierfür vorgesehenen Art und Weise.

Auch die Angliederung des Landespersonalausschusses an das Finanzministerium ist gesetzlich zu regeln und deswegen in einem zweiten Artikel dieses Gesetzentwurfs geregelt. Das Finanzministerium ist schließlich das für das Beamtenum in Bayern zuständige Haus. Insofern erscheint es uns durchaus als sinnvoll und notwendig, den Landespersonalausschuß dort ebenfalls anzusiedeln.

(Franzke (SPD): Warum war das dann bisher anders?)

Wie Kollegin Dr. Baumann schon sagte, ist in allen beratenden Ausschüssen hierfür eine Zustimmungsempfehlung gegeben worden.

(Franzke (SPD): Mehrheitlich!)

Ich bitte Sie herzlich, der mehrheitlich gegebenen Zustimmungsempfehlung bei der Verabschiedung des Gesetzes zu folgen.

(Beifall bei der CSU)

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Nächste Wortmeldung: Herr Dr. Dürr, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Dr. Dürr (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Der Gesetzentwurf zur Überleitung von Zuständigkeiten, den uns die Staatsregierung vorgelegt hat, regelt in Artikel 1 auf den ersten Blick nur die Teilung des alten Kultusministeriums. Ausdrücklich nicht per Gesetz geregelt werden soll unter anderem der Übergang der Angelegenheiten des Films und der Medienförderung vom bisherigen Staatsministerium für Unterricht, Kultus, Wissenschaft und Kunst in die Staatskanzlei sowie der Angelegenheiten der Telekommunikation, der Informations- und Kommunikationstechnologie vom Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie in die Staatskanzlei.

(Prof. Dr. Stockinger (CSU): Weil das nicht notwendig ist, Herr Kollege!)

Die Zuständigkeitsverlagerungen stehen dennoch heute zur politischen Diskussion. Es ist nahezu albern, daß im Ausschuß für Hochschule, Forschung und Kultur und auch heute in der Debatte versucht wurde, sich durch juristische Spitzfindigkeiten der politischen Debatte zu entziehen.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Nicht umsonst ist unter Buchstabe B bei der Lösung des Problems, vor die die Staatsregierung den Gesetzgeber stellt, ausdrücklich von den Übergängen die Rede. Schon allein deshalb sind sie Gegenstand der heutigen Debatte. Aber nicht nur aus formalen, vor allem aus inhaltlichen Gründen ist die politische Bewertung der Zuständigkeiten geboten. Was sind das für Politiker, die

sich freiwillig der politischen Diskussion entziehen und sich hinter juristischen Feinheiten verschanzen wollen?

(Sinner (CSU): Nennen Sie Ihre inhaltlichen Probleme!)

Gegenstand des Gesetzentwurfes ist in Artikel 1 ausdrücklich der neue Zuschnitt des Staatsministeriums für Wissenschaft, Forschung und Kunst. Damit ist indirekt von den Verlagerungen die Rede. Der Vertreter des Ministeriums hat das im Wissenschaftsausschuß zugegeben. Das kann man im Protokoll nachlesen. Es muß sogar von Angelegenheiten die Rede sein, für die das Ministerium gar nicht zuständig war, für die es aber aus fachlichen Gründen zuständig sein sollte. Es muß die Frage erlaubt sein, warum dem Ministerium die bisherigen Zuständigkeiten entzogen und die zusätzlichen für Telekommunikation und Informations- und Kommunikationstechnologie nicht erteilt wurden. Das kann doch nicht an der Person des Ministers liegen.

Die Einlassungen, daß die im Vorblatt des Gesetzentwurfes unter Buchstabe B genannten Zuständigkeiten nicht Gegenstand des Gesetzentwurfes seien, über den wir heute abstimmen, weisen wir als juristische Finten zurück. So einfach kann man sich nicht der politischen Diskussion entziehen. Ich weiß nicht, warum Sie im Hohen Haus sitzen. Ich habe mich hierher wählen lassen, weil ich politisch die Zukunft Bayerns mitgestalten will.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Sinner (CSU): Dazu haben Sie noch nichts gesagt!)

An der Auseinandersetzung mit der Staatsregierung und vor allem der Staatskanzlei kommt man dabei nicht vorbei. Frau Ministerin Hohlmeier hat vorhin gesagt, die Opposition sollte es in den von ihr regierten Ländern besser machen. Ich sage dazu: Das ist unser Land.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Frau Paulig (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): So ist es!)

Auch wenn die CSU das immer noch nicht glauben will, so gehört Bayern doch allen, die hier wohnen.

(Heiterkeit beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Sinner (CSU): Das war aber ein Geistesblitz!)

Deswegen muß die Frage erlaubt sein, ob die Staatsregierung tatsächlich alles richtig macht

(Sinner (CSU): Natürlich!)

und ob sie die besten und sachgerechtesten Wege findet, ihrem Auftrag nachzukommen.

(Prof. Dr. Stockinger (CSU): Die Frage ist erlaubt!)

– Sie können nachher antworten, wenn Sie es besser wissen.

(Zuruf der Frau Abgeordneten Paulig (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) – Zehetmair (CSU): Meinen Sie die Staatsregierung oder die Staatskanzlei?)

– Ich meine beide. Sie gehören auch dazu.

Nicht zuletzt müssen wir heute auch über die Tatsache sprechen, daß es für dieses Gremium immer schwieriger wird, die Regierung zu kontrollieren. Das liegt nicht nur daran, daß immer mehr Zuständigkeiten für die Medien und die Technologie in immer neue Fonds, Verbände, Beiräte, Agenturen, oder wie die scheinselfständigen Einheiten auch heißen mögen, verlagert werden.

(Sinner (CSU): Wir leben im Zeitalter der Selbständigkeit!)

Alle diese Aktivitäten werden der direkten Verantwortung des Landtags entzogen. Die Kluft zwischen den Kontrollmöglichkeiten des Landtags einerseits und der Bündelung und Effektivierung der Handlungskompetenzen der Staatskanzlei andererseits wird immer größer. Während sich die Abgeordneten zunehmend im Alltagsgeschäft aufreiben und es für die Opposition immer schwieriger wird, die Fülle und Verästelung der Regierungsaktivitäten zu kontrollieren, wird die Exekutive in der Staatskanzlei immer schlagkräftiger und machtzentrierter ausgebaut.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Frau Paulig (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Bis sie platzt!)

Dazu muß die Frage gestattet sein: Welche Kontrollmöglichkeiten können die Abgeordneten der Zusammenballung an Exekutive in der Staatskanzlei entgegensetzen?

(Sinner (CSU): Werfen Sie die Flinte nicht gleich ins Korn!)

– Herr Sinner, ich rede nachher, in Ihrer Redezeit mit Ihnen.

Der Ministerpräsident verantwortet seine Politik gegenüber dem Landtag.

Die hier vorgesehene Überleitung von Zuständigkeiten in die Staatskanzlei wird dazu führen, daß die Handlungsmöglichkeiten noch weiter auseinander klaffen. Je mehr Macht sich in der Staatskanzlei konzentriert, desto intensiver muß kontrolliert werden. Dem künftigen zusätzlichen Handlungsbedarf werden aber keine zusätzlichen Handlungsmöglichkeiten für den Landtag gegenüberstehen. Eine solche Entwicklung können wir nicht billigen.

(Sinner (CSU): Sie waren doch auch für die Reduzierung der Zahl der Abgeordneten!)

Offensichtlich sind viele in diesem Hause froh, wenn sie sich unter Angabe fadenscheiniger juristischer Argumente davor drücken können, sich mit diesen Fragen zu beschäftigen.

(Sinner (CSU): Bringen Sie doch einmal Ihre inhaltlichen Argumente!)

– Immer mit der Ruhe! Ich habe viel Zeit, so daß ich darauf schon noch eingehen werde.

(Frau Paulig (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Er hat eine halbe Stunde Zeit!)

Hinter dem Gesetzentwurf, der die Zuständigkeiten des neuen Ministeriums für Wissenschaft, Forschung und Kunst regelt, steht eine politische Konzeption, die wir ablehnen. Jetzt komme ich zu den Inhalten. Wenn Ihnen das, was ich jetzt sagen werde, nicht ausreichend erscheint, können wir später weiterreden, Herr Kollege Sinner.

Der vorliegende Gesetzentwurf sagt etwas aus über das Verhältnis zwischen Staatskanzlei und Fachministerien. Darin ist vorgesehen, die Kompetenzen des Fachministeriums für Wissenschaft, Forschung und Kultur in einem wesentlichen Punkt zu beschneiden. Dieser Sektor steht heute schon im Zentrum einer modernen Kulturpolitik. Gleichzeitig ist er mit den Innovationen bei Information, Kommunikation und Dienstleistungen ein essentieller Teil praktizierter wie künftiger Forschung und Wissenschaft. Mit dem geplanten Gesetz wird also das Fachministerium abgewertet, indem diesem essentielle Zuständigkeiten entzogen werden.

Aber das ist prinzipiell nichts Neues. Dahinter steckt eine machtorientierte, technizistisch-zweckrationale, zentralistische Verwaltungskonzeption. Überall sonst werden Zuständigkeiten verlagert, sollen im Zuge der Verwaltungsreform Aufgaben delegiert werden, sollen mehr Selbstverwaltung und Selbstverantwortung Einzug halten. Gegenüber dem Bund und gegenüber Europa wird die Fahne des Föderalismus hochgehalten, wo immer man zentralistische Tendenzen vermutet. Man vermutet solche Tendenzen praktisch überall. Anders ist es im eigenen Hause: Hier kocht der Chef selbst.

(Heiterkeit und Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Frau Paulig (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wohl bekomm's!)

Gegen zentralistische Bestrebungen im eigenen Hause hat man nichts. Wichtige Aufgaben muß der wichtigste Mann anpacken. Die Zahl der wichtigen Aufgaben wird immer größer.

(Sinner (CSU): Jawohl!)

Die Politik der Staatsregierung folgt einer speziellen Leitlinie, nämlich folgendem Motto: Alles, was wichtig ist, macht der Ministerpräsident selbst.

(Frau Paulig (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Oder sein Wadlbeißer!)

Wohin kann das führen? Die Überfrachtung der Staatskanzlei mit Kompetenzen wird nur allzu schnell zu deren Überforderung führen.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Wir alle, die wir uns ebenfalls für unersetzlich halten, wissen aus leidvoller Erfahrung, wie schnell sich Überforderungssymptome zeigen.

(Sinner (CSU): Rotation!)

Daß man meint, alles selbst machen zu müssen, sollte ein Warnzeichen dafür sein, daß man nicht dazu fähig ist, zu delegieren und zu organisieren.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Der Gesetzentwurf spricht Bände, nicht nur, was das Verhältnis des Bayerischen Ministerpräsidenten zur Macht, zum Delegieren von Kompetenzen und Verantwortung angeht, also letztlich zu seinem Verhältnis zur Demokratie, sondern sagt auch eine Menge darüber aus, welche Medienpolitik er anstrebt. Er vertritt eine rein technologisch-wirtschaftlich geprägte Auffassung. Eine so eng gefaßte Konzeption ist unserer Ansicht nach nicht zielführend.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Mit dem vorgesehenen viel zu engen Zuschnitt läßt sich das selbst gesetzte ehrgeizige Ziel nicht erreichen, Bayern langfristig als Medienstandort Nummer eins zu etablieren. Wenn sich die Anstrengungen der Staatsregierung weiterhin auf unmittelbar verwertbare technologische Konzepte beschränken, wird die großspurig angekündigte Medienoffensive nichts anderes sein als ein rasch verpuffendes Feuerwerk.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Während wir noch „Ah!“ und „Oh!“ sagen, wird die gesamte Munition längst verpulvert sein.

(Heiterkeit beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Wir glauben, daß medienpolitische Initiativen in erster Linie an gewachsene Strukturen anknüpfen und diese verbessern sollten. Die hiesigen Strukturen können sich durchaus sehen lassen. Doch darf man sie nicht einfach beiseite schieben, nur weil man sie nicht für modern hält und weil man etwas tolles Neues aus dem Boden stampfen will. Eine derart begrenzte Auffassung von Modernität können wir nur als alten Hut bezeichnen.

(Heiterkeit und Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Unserer Ansicht nach sind die Angelegenheiten des Films und der Medienförderung sowie die Angelegenheiten der Telekommunikation, aber auch der Informations- und Kommunikationstechnologien im Staatsministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst bestens aufgehoben. Diese Geschäftsbereiche stehen nämlich nicht nur zueinander in einem sachlich engen Zusammenhang, sondern auch zu vielen anderen Aufgaben, die in die Zuständigkeit des Fachministeriums fallen. Die neue digitale Technik und die neuen multimedialen Anwendungen sind laut Staatsregierung der Schlüssel für die Gestaltung der Zukunft.

(Zuruf des Abgeordneten Sinner (CSU))

Darin stimmen wir insofern mit der Staatsregierung überein, als auch wir die zentrale politische Aufgabe darin sehen, die Kommunikation der Menschen zu gestalten. Vor dem Hintergrund kommt der Kulturpolitik

eine große Bedeutung für die Zukunft unserer Gesellschaft zu.

(Beifall bei Abgeordneten des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN)

Wenn es um die Zukunft geht, hören wir von der Staatsregierung aber nur etwas von Techniken und Anwendungsmöglichkeiten. Mindestens so wichtig wie die Kommunikationsmittel sind für die Zukunft unserer Gesellschaft jedoch die hierüber transportierten Inhalte, also das, was die Menschen einander mitzuteilen haben.

(Beifall der Frau Abgeordneten Paulig (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN))

Wichtig sind diese Inhalte nicht nur für den Zusammenhalt unserer Gesellschaft, sondern nicht zuletzt auch im Hinblick auf etwas, worauf die Staatsregierung soviel Augenmerk legt: die wirtschaftliche Verwertung der neuen Möglichkeiten mit Blick auf neue Arbeitsplätze. Im Zusammenhang mit den Inhalten ist nicht nur zu fragen, auf welche Art und Weise die Menschen miteinander kommunizieren, sondern auch, um welche Themen es dabei geht. Wir glauben, daß die Diskussion über diese beiden Fragen im Fachministerium gut aufgehoben wäre. Gerade ethische und kulturelle Aspekte, wie sie in der Regierungserklärung vom Juni dieses Jahres hervorgehoben wurden, könnten wie die gesamte Qualitätsdiskussion bestens vom Fachministerium bedient werden.

Ein neues Zauberwort in der Bildungsdebatte ist die Medienkompetenz.

(Sinner (CSU): Jawohl!)

Diesen Begriff mit Inhalten zu füllen, auch das gehört zu den Aufgaben des Ministeriums, das für Hochschul- und Kulturpolitik zuständig ist. Gerade in der Lehreraus- und -fortbildung gäbe es diesbezüglich viel zu tun. Die Medienpolitik vom Fachministerium zu lösen, bedeutet, einem falschen gesellschaftspolitischen Trend zu folgen.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Es wird viel zuviel von technischen Standards und elektronischen Transportwegen gesprochen, über wirtschaftliche Erfordernisse und strategische Allianzen, aber zuwenig über Inhalte, kulturelle Maßstäbe und Bildungsziele nachgedacht.

(Sinner (CSU): Darüber gibt es ganze Kongresse!)

– Waren Sie dabei?

(Sinner (CSU): Natürlich! – Gegenruf der Frau Abgeordneten Paulig (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Da gab es ein Buffet von Käfer! Darum waren Sie da!)

Auch im Hinblick auf die Themen, über die kommuniziert werden kann, verfügt das Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kultur über einen reichhaltigen Fundus. So gehören die großen Schätze der wissenschaftlichen

und der Kunstsammlungen zum Zuständigkeitsbereich dieses Ressorts. Schon heute zeichnet sich ab, daß sie Quelle für vielfältige Medienprodukte sein können.

Ursprung kommunizierbarer und medienwirtschaftlich verwertbarer Inhalte ist der Urheber, der Künstler, der Autor. Die Kreativen sind der Kern der Kulturwirtschaft. Dieser Sektor muß gepflegt und wirtschaftlich gefördert werden. Auch diese Aufgabe fällt in die Kompetenz des Fachministeriums. Kunst-, Buch- und Musikmarkt sind über lange Zeit gewachsen. Sie sind stabil – trotz aller wirtschaftlichen Probleme. Der Medienmarkt dagegen ist schnell angelockt, aber auch schnell wieder weg, weil er sehr mobil ist. Da empfiehlt es sich schon unter strukturellen Gesichtspunkten, an die gewachsenen Märkte anzuknüpfen und diese zu fördern. Kunst- und Literaturförderung wiederum sind Aufgabe des Ministeriums für Wissenschaft, Forschung und Kunst.

Auch die Basis für die Produktion verschiedenster erfolgreicher Medien, die Aus- und Weiterbildung in den Medienberufen, befindet sich größtenteils im Zuständigkeitsbereich des Fachministeriums. Das Handbuch „Medienberufe“, noch vom früheren Kultusministerium vorgelegt, spricht Bände. Auf diesem Gebiet muß dringend etwas getan werden, wenn Bayern als Medienstandort Bestand haben soll.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Denn es fehlt hier nach wie vor eine Aus- und Weiterbildungsszene, die international bestehen kann.

Wenn die Medienoffensive von der Staatskanzlei gesteuert wird und Erfolg haben soll, ist Kompetenzgerangel vorprogrammiert. Nicht viel anders sieht es bei der Informations- und Kommunikationstechnologie aus. Der Mangel an qualifiziertem Personal für die Informations- und Kommunikationstechnologie, der heute schon weltweit spürbar ist, stellt nach Ansicht der Europäischen Kommission ein langfristiges Problem dar. Deshalb ist auch hier das Fachministerium mit seiner Zuständigkeit für die Hochschulen und die Fachhochschulen gefordert. Wesentliche Teile der Medienoffensive sind laut Staatsminister Huber der Ausbau der Ausbildungs- und Forschungskapazitäten an den Hochschulen im Bereich der Informations- und der Kommunikationstechnik, eine Qualifizierungsoffensive auf dem Gebiet der Aus- und Weiterbildung und die Schaffung eines Campus für mathematisch-naturwissenschaftliche Forschung, des sogenannten Softwarecampus in Garching. Aber Kern dieser Kompetenzzentren, die auch in Passau, Erlangen, Nürnberg, Augsburg und Würzburg entstehen sollen, sind die Hochschulen. Der Bayerische Ministerpräsident kündigt die Vorbereitung der Einführung solcher Studiengänge an, die speziell auf die Anforderungen bei der Entwicklung und Anwendung neuer Technologien ausgerichtet sind.

(Sinner (CSU): Stört Sie das?)

– Alles das sind Beispiele dafür, daß die zur Überleitung vorgesehenen Zuständigkeiten eigentlich beim Fachministerium bleiben sollten. Und deswegen stört uns dies.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Des weiteren ist kein fachlicher Grund dafür ersichtlich, daß die Zuständigkeit für die Film- und Medienförderung von der Aufsicht über das Rundfunkwesen abgekoppelt wird. Wer moderne Medienpolitik betreiben will, müßte bestrebt sein, alle diese Bereiche miteinander zu vernetzen. Für eine solche Vernetzung würde sich ebenfalls das Fachministerium anbieten, wenn es denn gut geführt würde. Aus allen diesen Gründen halten wir es für falsch, die Film- und Medienförderung sowie die Informations- und Kommunikationstechnologie der Staatskanzlei zu übertragen.

(Dr. Weiß (CSU): Wir machen es trotzdem!)

– Sie werden schon sehen, wie weit Sie dann kommen. Medienpolitik muß heute als integrierte Kommunikationspolitik verstanden werden.

(Zuruf von der CSU: Wie lange reden Sie denn noch?)

– Eine halbe Stunde.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Sie nehmen das Problem nicht ernst, und das ist Ihr Problem. Sie müßten halt zuhören, dann könnten Sie auch etwas lernen.

(Frau Paulig (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Sie haben über Katastrophen gesprochen! Wir reden über Kunst-, Kultur- und Medienpolitik!)

Da die Medien alle Bereiche unserer Gesellschaft durchdringen, ist die Medienpolitik ebenso wie die Kulturpolitik eine Querschnittsaufgabe.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Dieser Aufgabe werden Sie aber nicht dadurch gerecht, daß Sie die zu integrierenden Politikfelder aus den fachlichen Zusammenhängen herauslösen. Wer nachhaltige Medienpolitik betreiben will, müßte die Zusammenhänge fördern und sich die Schnittstellen nutzbar machen. Eine Medienpolitik, die längerfristig erfolgreich sein will, kann sich nicht darauf beschränken, daß nur die technologische und wirtschaftliche Verwertbarkeit gefördert wird. Eine erfolgreiche Medienpolitik muß sich die kreativen Potentiale, die in der reichhaltigen bayerischen Kulturlandschaft stecken, nutzbar machen und sie gezielt fördern. Erfolgreiche Medienpolitik muß an den Wurzeln anfangen und darf nicht erst an den Auswüchsen einsetzen.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Dr. Weiß (CSU): Ihr macht in der Theorie sehr viel richtig!)

Statt dessen trennen Sie mit dem vorliegenden Gesetzentwurf zusammengehörige Bereiche. Die Staatsregierung führt die Medienoffensive Bayern, als deren Teil diese Überleitung von Zuständigkeiten wohl verstanden werden soll, ausdrücklich als Antwort auf die Initiativen

anderer Länder an, zum Beispiel Nordrhein-Westfalens, die nach Aussage der Staatsregierung mit gewaltigen öffentlichen Mitteln Medieninitiativen ergriffen haben. Aus Nordrhein-Westfalen ist ganz offensichtlich auch die Überleitung der Zuständigkeiten für die Film- und Medienförderung sowie für die Telekommunikation und die Kommunikations- und Informationstechnologie abgekoppelt worden. Daß Sie aber ausgerechnet das ungeeignete medienpolitische Instrument aus Nordrhein-Westfalen übernehmen, ist uns völlig schleierhaft. In Nordrhein-Westfalen gäbe es viel Interessanteres zu lernen.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Willi Müller (CSU): Sie regieren doch in Nordrhein-Westfalen!)

– Ich habe Ihnen schon einmal gesagt, daß mein Land Bayern ist. Wenn Sie es nicht verstehen wollen, sage ich es Ihnen gerne noch dreimal. Ich regiere in Nordrhein-Westfalen nicht mit. Das müssen Sie zur Kenntnis nehmen. Ich will hier in München mitregieren, und ich habe viel Geduld und viel Zeit.

(Sinner (CSU): Wollen Sie Bayern auch Garzweiler II empfehlen?)

– Ist das jetzt eine Themaverfehlung? Worüber reden wir eigentlich?

Mit den sich aus dem hier vorgelegten Gesetzentwurf ergebenden Absichten fällt der Verdacht, den Staatsminister Fallthäuser im Juni geäußert hat, auf die Staatsregierung zurück. Damals hat er gesagt, in Nordrhein-Westfalen solle Medienpolitik mit der Brechstange gemacht werden. Das ist wohl auch in Bayern der Fall.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Aus allen diesen Gründen können wir dem Gesetzentwurf nicht zustimmen.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Dr. Weiß (CSU): Das Ende kam aber etwas abrupt! – Weinhofer (CSU): Zugabe! – Frau Paulig (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Zehetmair ist gerade um 10 cm gewachsen!)

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Nächste Wortmeldung: Herr Staatsminister Huber.

(Frau Paulig (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wir wollen aber Zehetmair hören!)

Staatsminister Huber (Staatskanzlei): Frau Präsidentin, meine sehr verehrten Damen und Herren! Der Kollege, der vor mir gesprochen hat,

(Zuruf vom BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: Dürr!)

hat die allzeit wichtige Frage angesprochen, ob die Staatsregierung alles richtig macht.

(Dr. Weiß (CSU): Das schafft noch nicht einmal der Papst! – Heiterkeit und Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

– So hat doch die Frage gelaundet, die Sie in erster Linie gestellt haben. Bei der Beantwortung Ihrer Frage kommt mir folgendes zugute: Als Niederbayer ist mir Bescheidenheit angeboren, und als Ministrant habe ich Bescheidenheit auch gelernt. Deshalb beantworte ich Ihre Frage wie folgt: Es ist leider nicht möglich, daß die Staatsregierung alles richtig macht. Sie hat in der Vergangenheit aber so viel richtig gemacht, daß die CSU am 13. September zugelegt, die SPD und die GRÜNEN dagegen abgenommen haben.

(Beifall bei der CSU)

Jetzt komme ich zu dem Thema, um das es eigentlich geht. Kollege Dürr hat zwischendurch einmal von Themaverfehlung gesprochen. Das Thema, zu dem er gesprochen hat, ist nicht einmal Gegenstand des Gesetzentwurfes. Deshalb war auch der Einwand des Kollegen Stockinger richtig. Wir entziehen uns aber keiner Diskussion. Wenn Sie aber schon zu einem Thema sprechen, das nicht einmal Gegenstand des aufgerufenen Gesetzentwurfes ist, hätten Sie sich wenigstens der Mühe unterziehen sollen, hierzu einen Antrag einzureichen. Sie haben aber nur wie der, der etwas über die Würmer sagen sollte, jedoch nur etwas vom Elefanten gelernt hat, dieses Thema auf die Debatte über den Gesetzentwurf aufgesattelt. Ich sage jetzt aber auch in der Sache etwas zu diesem Thema.

Inhalt des Gesetzentwurfes ist die Teilung des bisherigen Kultusministeriums. Wie ich gehört habe, stimmen Sie dieser Teilung auch zu. Jetzt geht es nur mehr um die Zuständigkeiten im Medienbereich. Sie haben die Kontrolle des Landtags angesprochen. Natürlich ist alles das, worüber die Staatsregierung entscheidet, der Kontrolle des Landtags zugänglich, unabhängig davon, welches Ministerium jeweils zuständig ist. Die Kontrolle des Landtags ist also in keiner Weise tangiert. Dieses Argument sticht überhaupt nicht.

Ist es sinnvoll, diese Zuständigkeiten zusammenzufassen? Diese Frage sollte man nicht zu einer grundsätzlichen, philosophischen oder machtpolitischen Frage aufbauschen. Diese Frage stellt viel eher eine ganz pragmatische Frage dar. Ist es sinnvoll, eine Zuständigkeit auf mehrere Ressorts zu verteilen, oder ist es sinnvoller, die Zuständigkeiten zusammenzufassen? Hören Sie doch zumindest meinen Argumenten zu.

Bisher war die Staatskanzlei im wesentlichen für die Medienpolitik und für das Medienrecht, also für die Staatsverträge im Medienbereich, zuständig. Das Staatsministerium für Unterricht, Kultus, Wissenschaft und Kunst – jetzt heißt es Staatsministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst – war im wesentlichen zuständig für die Filmförderung. Das Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie war für alle die Medienbereiche zuständig, die wirtschaftliche Aspekte hatten. Da nun aber die kulturellen, die wirtschaftlichen und die politischen Aspekte der Medien- und Filmförderung wie auch der Informations- und Kommunikations-

technologie nicht voneinander getrennt werden können, ist es sinnvoll, die Zuständigkeiten in einer Behörde zusammenzuführen. Diese Fachbereiche wachsen auch aufgrund der technologischen Entwicklung immer mehr zusammen. Die einzelnen Fachbereiche wie Medien- und Informations- und Kommunikationstechnologien werden vom Nutzer immer mehr als ein Medium gesehen. Deshalb ist es logisch, daß diese Bereiche zusammengeführt werden.

Schließlich stellt sich die Frage, wo diese Bereiche zusammengeführt werden sollen. Da hier sowohl kulturelle wie auch wirtschaftliche und grundsätzliche Fragen tangiert sind, ist eine Zusammenführung in der Staatskanzlei logisch, und so wird es auch in anderen Ländern gemacht.

Die Zuständigkeit für die Aushandlung der Staatsverträge, zum Beispiel was Rundfunkstaatsverträge betrifft, ist in allen Ländern in der Staatskanzlei zusammengefaßt. Deshalb halte ich unter den Gesichtspunkten der Schlagkraft, der Effizienz, der Wirksamkeit und damit auch von der Rationalität des Regierungshandelns her die Entscheidung des Ministerpräsidenten für richtig, die Zuständigkeiten im Bereich von Medienrecht und Medienförderung, von Informations- und Kommunikationstechnologien sowie Informations- und Kommunikationsförderung und damit auch von Standortförderung bei der Staatskanzlei zusammenzuführen. Die Kontrollrechte des Bayerischen Landtags sind davon völlig unbeeinflusst und in keiner Weise reduziert. Deshalb bitte ich Sie, meine Damen und Herren, diesem Gesetzentwurf zuzustimmen.

Frau Kollegin Dr. Baumann hat einen Einwand bezüglich der Unabhängigkeit des Landespersonalausschusses gebracht. Die Unabhängigkeit des Landespersonalausschusses ist gewährleistet, völlig unabhängig davon, welchem Ministerium der Landespersonalausschuß zugeordnet ist. Das ist wirklich kein Problem.

Ich möchte mit dem Hinweis abschließen, daß in Bayern der Chef selbst kocht. Ich finde, in Bayern wird gut gekocht. Man könnte sich heute in Bonn ein gutes Beispiel an Bayern nehmen, denn oft hat man den Eindruck, Herr Schröder habe die Chaostage von Hannover nach Bonn mitgenommen.

(Beifall bei der CSU – Dr. Weiß (CSU): Mahlzeit!)

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Die Aussprache ist geschlossen. Wir kommen zur Abstimmung. Der Abstimmung zugrunde liegen der Gesetzentwurf auf Drucksache 14/30 und die Beschlussempfehlung mit Bericht des federführenden Ausschusses für Hochschule, Forschung und Kultur auf Drucksache 14/101. Der federführende Ausschuß für Hochschule, Forschung und Kultur empfiehlt die Annahme. Wer dem Gesetzentwurf zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. – Das ist die Fraktion der CSU. Die Gegenprobe! – Das sind die Fraktionen der SPD und des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN. Stimmenthaltungen? – Keine. Damit so beschlossen.

Da ein Antrag auf Dritte Lesung nicht gestellt wurde, treten wir gemäß § 60 der Geschäftsordnung unmittelbar in die Schlußabstimmung ein. Ich schlage vor, sie in einfacher Form durchzuführen. – Widerspruch erhebt sich nicht. Wer dem Gesetzentwurf seine Zustimmung geben will, den bitte ich, sich vom Platz zu erheben. – Das ist die Fraktion der CSU. Gegenstimmen bitte ich auf die gleiche Weise anzuzeigen. – Das sind die Fraktionen der SPD und des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN. Stimmenthaltungen? – Keine. Damit ist das Gesetz angenommen. Es hat den Titel: „Drittes Gesetz zur Überleitung von Zuständigkeiten“.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, ich komme auf den **Tagesordnungspunkt 3** zurück: Zweite Lesung zum Gesetzentwurf der Staatsregierung zur Änderung des Gesetzes über die Rechtsverhältnisse der Mitglieder der Staatsregierung. Die Abstimmung über dieses Gesetz ist nachzuholen. Wir kommen zur Abstimmung. Der Abstimmung zugrunde liegen der Gesetzentwurf auf Drucksache 14/29 und die Beschlußempfehlung des federführenden Ausschusses für Staatshaushalt und Finanzfragen auf Drucksache 14/102. Der federführende Ausschuß für Staatshaushalt und Finanzfragen empfiehlt die Annahme. Vorweg lasse ich aber über § 1 Nummer 4 des Gesetzentwurfs gesondert abstimmen.

Wer § 1 Nummer 4 des Gesetzes zustimmen möchte, den bitte ich um das Handzeichen. – Das ist die Fraktion der CSU. Die Gegenprobe! – Das sind die Fraktionen der SPD und des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN. Stimmenthaltungen? – Keine. Damit so beschlossen.

Wer dem restlichen Teil des Gesetzentwurfs zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. – Das sind die Fraktionen der CSU, der SPD und des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN. Die Gegenprobe! – Keine Gegenstimmen. Stimmenthaltungen? – Keine. Damit so beschlossen. Die Dritte Lesung wird nach der Mittagspause aufgerufen.

Ich rufe nun auf:

Tagesordnungspunkt 7

Mündliche Anfragen

Zunächst bitte ich den Herrn Staatsminister der Justiz um die Beantwortung der ersten Frage. Der erste Fragesteller ist Herr Kollege Güller.

Güller (SPD): *Wann ist damit zu rechnen, daß dem Verein für Existenzsicherung e. V. auf seine Strafanzeige vom 21. Oktober 1998 gegen Vorstände der ehemaligen Hypo-Bank, abgegeben bei der Staatsanwaltschaft bei dem Landgericht München I, das Aktenzeichen mitgeteilt wird, unter dem der Vorgang geführt wird, und bis wann ist damit zu rechnen, daß von der Staatsanwaltschaft die Frage beantwortet wird, ob ein Anfangsverdacht gegen die Vorstände der ehemaligen Hypo-Bank besteht?*

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Herr Staatsminister.

Staatsminister Sauter (Justizministerium): Frau Präsidentin, sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen! Eine spezifisch gegen Vorstände der ehemaligen Hypo-Bank gerichtete Anzeige des Vereins für Existenzsicherung e. V. vom 21. Oktober 1998 liegt der Staatsanwaltschaft München I nicht vor. Der Verein für Existenzsicherung e. V. hat sich vielmehr mit Schreiben vom 20. Oktober 1998 wegen der angeblichen Schädigung von Kapitalanlegern im Zusammenhang mit Wohnimmobilienfinanzierungen durch die ehemalige Hypo-Bank an die Staatsanwaltschaft München I mit der Bitte um Prüfung und weitere Veranlassung gewandt. Die Staatsanwaltschaft hat aufgrund dieses Schreibens ein Ermittlungsverfahren gegen einen Mitarbeiter der Hypo-Bank eingeleitet. Das Verfahren richtet sich nicht gegen Vorstände der ehemaligen Hypo-Bank. Die Bitte des Vereins für Existenzsicherung e. V. um Mitteilung des Aktenzeichens hat die Staatsanwaltschaft mit Telefax vom 7. Dezember 1998 erfüllt. Die Mitteilung war bis dahin versehentlich unterblieben.

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Eine weitere Zusatzfrage? – Das ist nicht der Fall.

Ich bitte Frau Staatssekretärin Deml vom Staatsministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten um die Beantwortung der nächsten Frage. Der Fragesteller ist Herr Kollege Sprinkart. Bitte, Herr Kollege.

Sprinkart (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): *Frau Staatssekretärin, wie ist es zu erklären, daß das neue Kulap mit der Grünlandprämie ein knappes Jahr nach Bekanntgabe in Teilen von der EU-Kommission als nicht verordnungskonform abgelehnt wird, obwohl es nach Aussagen von Mitgliedern der CSU-Landtagsfraktion von langer Hand vorbereitet gewesen sein soll, wie lange schon sind der Staatsregierung Bedenken der EU-Kommission bekannt, und welche Unterschiede gibt es beim Programmwechsel von Biobauern – von K 11/K 12 auf K 14 – zu dem konventioneller Betriebe – von K 28 auf K 34 – nach Meinung der Staatsregierung, die eine solch unterschiedliche Behandlung beider Gruppen rechtfertigen?*

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Bitte, Frau Staatssekretärin.

Frau Staatssekretärin Deml (Landwirtschaftsministerium): Frau Präsidentin, Herr Kollege Sprinkart, liebe Kolleginnen und Kollegen! Das Bayerische Kulturlandwirtschaftsprogramm wurde mit Entscheidung der EU-Kommission Nummer K (97) 3473 vom 19.12.1997 grundsätzlich genehmigt. Lediglich die wettbewerbsrechtliche Prüfung für Betriebe mit mehr als 2,5 Großvieheinheiten pro Hektar steht noch aus. Aber auch dafür wurden inzwischen die fachlichen Voraussetzungen geschaffen, so daß in Kürze mit einer Zustimmung durch die EU-Kommission gerechnet werden kann.

Wie bekannt, wollte die Bayerische Staatsregierung ursprünglich die verbesserten Prämien für Ökobetriebe und für die Behirtung anerkannter Almen bzw. Alpen nicht nur den Neuantragstellern gewähren, sondern

auch den Betrieben, die bereits in bestehenden Kulap-Verträgen gebunden sind.

Bei der ersten Auszahlung nach Kulap, Teil A, wurden daher die erhöhten Prämien sowohl an Neuantragsteller als auch an die sogenannten Umsteiger vorbehaltlich der endgültigen Zustimmung der EU-Kommission ausbezahlt. Mit Schreiben vom 15. Oktober 1998 teilte die EU-Kommission mit, daß die erhöhten Prämien nur Neuantragstellern gewährt werden dürfen. Das Staatsministerium verhandelt weiterhin mit Brüssel. Der Herr Minister ist derzeit in Brüssel und verhandelt mit Kommissar Fischler. Bayern hat die Gleichbehandlung aller von den Umstiegsregelungen im Rahmen des Kulap, Teil A, betroffenen Betriebe von Anfang an angestrebt.

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Erste Zusatzfrage: der Fragesteller.

Sprinkart (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wenn das die Staatsregierung von Anfang an angestrebt hat, wie läßt es sich dann erklären, daß in einem ersten Entwurf des Kulap bei den Biobetrieben so verfahren worden ist, wie es jetzt von der EU-Kommission festgelegt worden ist? In diesem ersten Entwurf stand nämlich, daß die Biobetriebe nicht vom alten ins neue Kulap wechseln dürfen. Dies wurde erst nachträglich gemacht. Wenn so etwas explizit nachträglich gemacht worden ist, dann müßte es meiner Meinung nach ausdrücklich mit der EU-Kommission abgesprochen worden sein.

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Frau Staatssekretärin.

Frau Staatssekretärin Deml (Landwirtschaftsministerium): Herr Abgeordneter Sprinkart, das war mit der EU-Kommission besprochen. Die Schwierigkeit liegt darin, daß zwei Generaldirektionen zuständig sind, nämlich zum einen die Generaldirektion Umwelt, zum anderen die Generaldirektion Landwirtschaft. Offensichtlich besteht Uneinigkeit innerhalb der Kommission. Nach unserem Verständnis ist für die Ökobetriebe eine Gleichbehandlung notwendig. Dies haben wir in Brüssel vertreten. Dies ist auch schriftlich mitgeteilt worden, und zwar mit Schreiben vom April und vom September. Ökobetriebe, die bereits nach dem bestehenden Programm gefördert wurden, erbringen die gleichen Leistungen für die Umwelt, nehmen die gleichen Mehraufwendungen, die gleichen Ertragseinbußen in Kauf. Wir haben in den Verhandlungen gesagt: Die Umwelt profitiert davon; denn zu erbringende Umweltleistungen werden für einen längeren Zeitraum abgesichert. Eine Zwei-Klassen-Gesellschaft innerhalb der Ökobetriebe ist aus unserer Sicht weder sachlich noch politisch vertretbar.

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Nächste Zusatzfrage: Herr Kollege Starzmann.

Starzmann (SPD): Frau Staatssekretärin, können Sie angesichts dieser Entwicklung in diesem Programm die Aussage eines Beamten Ihres Hauses bestätigen, die er im Landwirtschaftsausschuß in der Diskussion über den

Agrarbericht gemacht hat, daß der Programmteil für eine Grünlandprämie für Betriebe mit einer Viehdichte über 2,5 Großvieheinheiten pro Hektar vor der Genehmigung steht?

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Frau Staatssekretärin.

Frau Staatssekretärin Deml (Landwirtschaftsministerium): Ja, Herr Kollege Starzmann, wir erwarten in der Tat, daß dieser Teil auch genehmigt wird. Wir mußten eine kleine Änderung vornehmen. Bisher ist von Ammoniakverlusten bei der Ausbringung in Höhe von 20% ausgegangen worden. Das wollte die Kommission nicht mittragen. Nach der neuen Regelung soll von einem Gesamtverlust bei Ammoniak bei der Ausbringung in Höhe von nur 10% ausgegangen werden. Deswegen gehen wir davon aus, daß damit die notwendigen fachlichen Voraussetzungen für die Notifizierung getroffen sind.

(Starzmann (SPD): Wann wird es genehmigt?)

– Ich weiß nicht, wann das kommt; aber wir erwarten es. Vielleicht bringt der Herr Minister heute neue Nachrichten mit.

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Letzte Zusatzfrage: Herr Kollege Sprinkart.

Sprinkart (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gibt es bei der Staatsregierung Überlegungen, die Prämien, die zurückgezahlt werden müssen, bzw. die Prämien, die in Zukunft nicht bezahlt werden dürfen, aus dem Staatshaushalt zu finanzieren, um den enormen Vertrauensverlust, der durch die schlampige Vorgehensweise bei den bayerischen Bauern und Alplern verursacht wurde, einigermaßen zu beseitigen?

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Frau Staatssekretärin.

Frau Staatssekretärin Deml (Landwirtschaftsministerium): Ich weise mit Nachdruck zurück, daß hier schlampig vorgegangen wurde.

(Beifall bei der CSU)

In der Bewilligung ist der Vorbehalt rechtlich einwandfrei aufgenommen. Wir stehen derzeit noch in Verhandlungen mit der EU-Kommission. Es gibt auch keine Anweisung, daß die Beträge, die am 15. Oktober ausbezahlt worden sind, zurückbezahlt werden müssen. Wir hoffen, daß der Herr Minister heute eine entsprechende Entscheidung mitbringt, daß diese Auszahlung rechtskräftig ist.

(Sprinkart (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Sie haben meine Frage nicht beantwortet! Werden die Prämien, die in Zukunft nicht bezahlt werden dürfen, aus dem Staatshaushalt finanziert?)

– Wir verhandeln derzeit darüber, daß die Umstiegsbetriebe die entsprechenden Mittel behalten können.

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Damit ist die Frage beantwortet. Wir kommen nun zu den nächsten Fragen aus dem Bereich des Staatsministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Technologie. Ich darf Herrn Staatsminister Dr. Wiesheu um die Beantwortung bitten. Die erste Frage aus diesem Bereich stellt Herr Kollege Rotter.

Rotter (CSU) *Herr Staatsminister, nachdem die bekanntgewordenen Pläne der DB AG, die Interregio-Linie zwischen München und Ulm zu streichen und die Einführung der Neigetechnikzüge im Allgäu weiter zu verschieben, in Schwaben zu Recht für Unmut und Protest gesorgt haben, frage ich die Staatsregierung, ob die Interregio-Linie nach dem aktuellen Stand der Verhandlungen mit der DB AG erhalten bleiben kann und ob es tatsächlich zutrifft, daß die DB AG die Fahrzeuge für das „Neigezugprojekt Allgäu“ noch gar nicht bestellt oder zwischenzeitlich wieder abbestellt hat und wie die Staatsregierung auf einen derartigen Bruch abgeschlossener Vereinbarungen zwischen DB AG und Staatsregierung zu reagieren gedenkt.*

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Herr Staatsminister, bitte.

Staatsminister Dr. Wiesheu (Wirtschaftsministerium): Herr Kollege Rotter, Mitte des Jahres wurde bekannt, daß die DB AG ein sogenanntes Konzept zur Angebotsoptimierung im Fernverkehr erarbeitet hat. Wir haben uns aus verkehrs- und umweltpolitischen Gründen gegen dieses Konzept gewandt. Wir wollten die Streichung von Fernverkehrszügen nicht hinnehmen, auch deswegen nicht, weil wir der Meinung waren, daß der Fernverkehr nicht auf den Regional- oder Nahverkehr quasi abgeschoben werden darf und damit lediglich eine Verschiebung der Kosten stattfindet.

Das Engagement hat dazu geführt, daß der größte Teil der in Bayern vorgesehenen Streichungen abgewendet werden konnte. Bezüglich der Interregio-Linie 28 war eine völlige Streichung geplant. Hier konnte zunächst erreicht werden, daß die Linie in der Relation München – Salzburg in den bisherigen Fahrlagen im wesentlichen erhalten bleibt. Im Abschnitt Ulm – München sieht das derzeitige Konzept der DB AG nach wie vor die Streichung der Linie vor. Als Ausgleich für den Wegfall der Interregiohalte in Günzburg sind sieben Ersatzhalte je Richtung in der IC-Linie 2 – das ist die Linie Dortmund – Mannheim – Stuttgart – München – sowie ein zusätzlicher Interregiohalt je Richtung vorgesehen. Die Anzahl der Fernverkehrshalte in Günzburg würde damit gleichbleiben. Ich bin weiterhin bemüht, die Streichung der Linie auch auf dem Abschnitt Ulm – München zu verhindern. Ich habe demnächst ein Gespräch mit dem Chef des Fernverkehrsbereichs der DB AG, Herrn Nawrocki, in dem es auch um dieses Thema gehen wird.

Zum zweiten Teil Ihrer Frage. Die dieselbetriebenen ICT-Fernverkehrszüge der Baureihe VT 605 für den Einsatz auf der Relation München – Lindau – Zürich sind nach

Angaben der DB AG bestellt. Im Nahverkehr ist im Allgäu der Einsatz von 25 Neigetechnikzügen der Baureihe VT 612 geplant. Bezogen auf den bundesweiten Bedarf sind bislang 50 Fahrzeuge dieses Typs durch die DB AG bestellt worden. Für die Bestellung weiterer 104 Fahrzeuge liegt eine Option vor. Es hat aber technische Schwierigkeiten gegeben, die bekannt sind. Die Bahn hat von den Herstellern verlangt, diese Schwierigkeiten zu beseitigen. Nur technisch ausgereifte Fahrzeuge sollen zum Einsatz kommen. Bisher war es so, daß die Neigetechnikzüge, die geliefert worden sind, nach der ersten Fahrt wieder in die Werkstatt gekommen sind. Deswegen wird diesbezüglich für Klarheit gesorgt werden müssen.

Das Vorstandsmitglied Daubertshäuser geht davon aus, daß diese Züge Mitte des nächsten Jahres mangelfrei sind. Ich hoffe, daß er recht behält.

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Zusatzfrage: Herr Kollege Rotter.

Rotter (CSU): Herr Staatsminister, teilen Sie meine Auffassung, daß sich Alternativangebote zum Interregio nicht, wie von Ihnen gerade dargelegt, darin erschöpfen dürfen, einzelne Intercity-Züge in Günzburg halten zu lassen, sondern daß diese Alternativangebote kostenneutral sein müssen, das heißt, daß der Intercity zwischen München, Augsburg, Günzburg und Ulm zuschlagsfrei genutzt werden können muß?

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Herr Staatsminister, bitte.

Staatsminister Dr. Wiesheu (Wirtschaftsministerium): Das ist das Problem. Die Bahn hat zwar erklärt, die Haltestellen werden so gelegt, daß Günzburg nicht benachteiligt wird. Sie verzichtet aber nicht auf den Zuschlag. Die Frage ist, welche Lösung man hier anstrebt: Entweder es werden Verbindungen aufrechterhalten, oder man verzichtet bei anderen Verbindungen auf den Zuschlag. Darauf hat sich die Bahn bisher nicht eingelassen. Das ist die derzeitige Schwierigkeit. Für die betroffenen Kunden ist ein zusätzlicher Halt, verbunden mit Mehrkosten, natürlich keine gleichwertige Alternative.

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Weitere Zusatzfrage: Herr Kollege Rotter.

Rotter (CSU): Eine Zusatzfrage zum „Neigezugprojekt Allgäu“. Herr Staatsminister, ist davon auszugehen, daß von den 50 bereits bestellten Triebzügen der Baureihe VT 612 25 Züge im Allgäu zum Einsatz kommen?

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Herr Staatsminister, bitte.

Staatsminister Dr. Wiesheu (Wirtschaftsministerium): Das hoffe ich, und das verlangen wir auch, weil es so mit der Bahn vereinbart ist. Auf den Relationen treiben wir

bereits die Beseitigung der schienengleichen Bahnübergänge voran. Die Verhandlungen laufen recht ordentlich.

Wir legen Wert drauf, daß die bestellten Züge zum Einsatz kommen. Ich werde in der Angelegenheit noch einmal mit Herrn Daubertshäuser verhandeln, um Ende des Jahres oder spätestens im Januar Klarheit zu haben. Nach den bisherigen Verhandlungen gehe ich aber davon aus, daß es klappt.

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Nächste Zusatzfrage: Herr Kollege Sprinkart.

Sprinkart (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Staatsminister, gehe ich recht in der Annahme, daß für den Kauf der VT 612 keine vertraglichen Vereinbarungen mit der DB AG bestehen? Sind Sie sich – relativ – sicher, daß die Züge im nächsten Jahr geliefert werden? Nach meinen Informationen sollen die Wagen erst Ende des Jahres 2000 eingesetzt werden.

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Herr Staatsminister, bitte.

Staatsminister Dr. Wiesheu (Wirtschaftsministerium): Ich glaube, die frühere Perspektive der Bahn, daß mit dem Einsatz Ende des Jahres 1999 begonnen werden soll, kann nicht aufrechterhalten werden. Die bisherigen Lieferungen haben gezeigt, daß die Termine nicht eingehalten werden können. Ohne die Bahn zu fragen, kann ich deshalb sagen, daß der Termin 1999 nicht einzuhalten sein wird. Das ist meine Einschätzung. Ich hoffe, daß man im Jahr 2000 so weit sein wird. Wir haben mit der Bahn vereinbart, daß wir die Beschaffung bezuschussen. Außerdem haben wir vereinbart, daß die Beseitigung der schienengleichen Bahnübergänge vorangetrieben wird. Natürlich kann man sich auf diese Vereinbarungen verlassen. Trotzdem werde ich die Angelegenheit noch entsprechend absichern.

(Sprinkart (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Es gibt aber wohl keine schriftlichen Vereinbarungen!)

– Nein, schriftlich vereinbart ist das noch nicht. Es wird in allen Einzelheiten ausgehandelt und muß auch noch bahnintern bestätigt werden. Die Verhandlungen haben so lange gedauert und sind so gründlich geführt worden, daß man sich in diesem Zusammenhang sicher auf die Bahn verlassen kann.

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Wir haben uns auf drei Zusatzfragen geeinigt. Deshalb war eine weitere Zusatzfrage nicht möglich. Ich rufe als nächsten Fragesteller Herrn Kollegen Franzke von der SPD auf.

Franzke (SPD): Herr Staatsminister, nachdem in der „Landshuter Zeitung“ vom 03. 12. 1998 Ministerpräsident Stoiber im Rahmen des Beschäftigungspaktes Bayern verkündete – ich zitiere –: „Seit Sommer 1996 wurden in Bayern innerhalb von zwei Jahren 52000 Stellen neu geschaffen“, und in derselben Zeitung vom 20. 10. 1994 auf der Titelseite steht: „Stoiber verspricht 600000 neue

Arbeitsplätze“, frage ich die Staatsregierung, wann mit dem für die Erfüllung der Prognose von 1994 erforderlichen Schub zu rechnen ist.

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Herr Staatsminister, bitte.

Staatsminister Dr. Wiesheu (Wirtschaftsministerium): Die Prognose aus Ihrem Zitat hat sich auf einen Zeitraum von zehn Jahren bezogen und resultierte aus einem Vergleich mit der Entwicklung in den achtziger Jahren. Zwischen 1982 und 1992 entstanden in Bayern 720000 zusätzliche sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze. Das war eine gewaltige Entwicklung. Das gesamtwirtschaftliche Umfeld hat sich 1992/93 bekanntlich geändert. Seinerzeit stand der Dollar bei 1,35 DM. Die Währungen in unseren Nachbarländern wurden zwischen 15% und 25% abgewertet. Das waren die Auslöser für die Diskussionen um „lean production“ und Arbeitsplatzabbau.

Die Perspektive war, daß innerhalb eines Zeitraums von zehn Jahren bei einer guten Wirtschafts-, Finanz- und Haushaltspolitik und bei klaren Prioritäten für Investitionen und Innovationen eine ähnliche Entwicklung eingeleitet werden kann. Darauf beruhte die Prognose. Wir haben in den letzten Jahren erlebt, daß die Zahl der Arbeitsplätze in Bayern wieder gestiegen ist. Die Zahl der neuen Arbeitsplätze – im Zusammenhang mit dem Beschäftigungspakt ist das auch von den Gewerkschaften festgestellt worden – hat sich auf 52000 belaufen. Das Dreifache davon konnte durch die Bemühungen im Rahmen des Beschäftigungspakts gesichert werden. Die Entwicklungsprognose ist also nicht aus der Welt.

Das Problem ist, daß neue Risikofaktoren aufgetreten sind. Sie kennen diese Risikofaktoren, weil täglich über sie diskutiert wird. Das Risiko liegt im Steuerrecht, in möglicherweise falschen Tarifabschlüssen – das muß man abwarten –, in neuen Belastungen in der Sozialpolitik aufgrund falscher Konzepte und in anderen Feldern der Politik der neuen Bonner Regierung, die die Debatte derzeit bestimmen.

Wenn die jetzt eingeleitete Entwicklung in Bonn so weiterläuft, werden wir unser Ziel nicht erreichen. Wenn Bonn diese Entwicklungen umkehrt, so daß Investitionen und Innovationen gefördert werden, dann ist das Ziel erreichbar. Darauf kommt es an. Wenn Sie bei Vorstellungen wie der Teilwertabschreibung, dem Wertaufholungsgebot, wie es vereinbart worden ist, und anderen Vorschlägen Ihrer Steuerreform bleiben, dann werden Sie die prognostizierte positive Entwicklung natürlich nicht erreichen. Wenn der Bundesfinanzminister bei seiner Meinung bleibt, daß er mit der von ihm vorgelegten Steuerreform keine neuen Arbeitsplätze anstrebt – das hat er im Bundestag gesagt –, dann geht die Rechnung nicht auf.

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Zusatzfrage: Herr Franzke.

Franzke (SPD). Herr Staatsminister, unabhängig davon, daß Sie damals nicht wissen konnten, daß der Finanzminister jetzt Lafontaine heißt, geht es nicht darum, daß es sich bei der Aussage von 1994 um eine Prognose handelt. Der Ministerpräsident hat damals 600 000 Arbeitsplätze in den nächsten zehn Jahren versprochen. Insofern denke ich, daß Sie aus bayerischer Sicht mit der Zusage Verantwortung übernommen haben.

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Herr Staatsminister, bitte.

Staatsminister Dr. Wiesheu (Wirtschaftsministerium): Der Staat kann keine Arbeitsplätze schaffen. Ich denke, das hat sich bis zu Ihnen herumgesprochen.

(Zurufe von der SPD)

Der Staat kann aber die Voraussetzungen schaffen, daß die wirtschaftliche Entwicklung positiv beeinflußt wird. Ich sage noch einmal: Nach dem Umbruch von 1992/93 und den massiven Umstrukturierungen, die durch die Veränderung der Währungsparitäten und der weltwirtschaftlichen Konstellationen erzwungen wurden, hat es in den Bereichen Steuern, Sozialstaat, Abgaben, Genehmigungsverfahren und im Innovationsprozeß Veränderungen gegeben, die wir massiv vorangetrieben haben und die sich mittlerweile positiv auswirken. Die Zahl der Arbeitslosen in Bayern hat sich im Vergleich zum Vorjahresmonat um 40 000 verringert. Wir haben mehr zusätzliche Arbeitsplätze als andere Länder geschaffen. Wir haben die Trendwende in Bayern eingeleitet. Jetzt kommt es darauf an, daß diese Entwicklung fortgeführt werden kann.

Man kann die Prognose, daß es 600 000 zusätzliche Arbeitsplätze geben wird, natürlich nur aufstellen, wenn die Weichenstellungen gleichbleiben. Wenn die Entwicklung unterbrochen wird und die Rahmenbedingungen vollständig geändert werden, funktioniert es nicht.

Die Bundesregierung, bestehend aus SPD und GRÜNEN, sagt, bei der Steuerreform interessieren mögliche zusätzliche Arbeitsplätze nicht. Das hat der Bundesfinanzminister im Bundestag gesagt. Erinnern Sie sich an die Bundestagsdebatte. Dem Bundesfinanzminister wurde vorgehalten, daß er mit seiner Steuerreform keine zusätzlichen Arbeitsplätze bekommen wird. Daraufhin sagte er, das sei auch nicht seine Absicht; für den Arbeitsmarkt und neue Arbeitsplätze sei die Europäische Union verantwortlich. So kann es nicht sein. Wenn derartige Weichenstellungen erfolgen, dann sind alle Prognosen hinfällig. So ist es.

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Weitere Zusatzfrage: Herr Franzke.

Franzke (SPD): Herr Staatsminister, unabhängig davon, daß Bundeskanzler Schröder versprochen hat, sich daran messen zu lassen, wie die Lage auf dem Arbeitsmarkt aussehen wird – –

Staatsminister Dr. Wiesheu (Wirtschaftsministerium): Da bin ich gespannt.

Franzke (SPD): Natürlich. Sie sind sicher auch gespannt, was aus den 600 000 von Herrn Stoiber versprochenen Arbeitsplätzen wird. Zur Belehrung hinsichtlich des öffentlichen Dienstes kann ich nur sagen, das haben wir doch beide nicht nötig. Ich weiß auch, daß der öffentliche Dienst nicht der Beschäftigungsfaktor in Bayern ist, aber er bietet eine Möglichkeit. Wenn Sie die Situation in den Verwaltungen sehen – –

(Zuruf von der CSU: Das ist doch keine Frage!)

Darf ich Sie fragen, ob nicht auch der Freistaat Bayern einen Beitrag leisten und nicht die Situation auch noch durch Stellenabbau verschlimmern sollte?

Staatsminister Dr. Wiesheu (Wirtschaftsministerium): Ich möchte Ihre Aussage einmal polemisch auf folgenden Nenner bringen: „Macht aus den Arbeitslosen Beamte, dann sind sie alle weg.“ So simpel liegen die Dinge nicht. Der Staat darf nur so viele Leute beschäftigen, wie er wirklich braucht. Schließlich müssen die Kosten vom Steuerzahler getragen werden. Das dürfte Ihnen bekannt sein.

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Letzte Zusatzfrage, der Fragesteller.

Franzke (SPD): Ich will mich nicht mit Ihnen über die Frage streiten, ob der Vorschlag simpel ist. Sie haben die Gefahr falscher Tarifabschlüsse prognostiziert. Welche Tarifvertragsabschlüsse stellen für den bayerischen Wirtschaftsminister kein Risiko dar?

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Bitte, Herr Staatsminister.

Staatsminister Dr. Wiesheu (Wirtschaftsministerium): Wir hatten in den letzten Jahren Tarifabschlüsse, die beschäftigungswirksam waren. Wenn Sie jedoch einmal den Wirtschaftsteil der „Süddeutschen Zeitung“ oder auch der „AZ“ durchsehen, werden Sie die übereinstimmende Meinung lesen können, daß die Forderung von 6,5% Erhöhung überzogen ist. Diese Forderung ist falsch und nicht beschäftigungswirksam. Wenn sich Herr Zwickel mit seiner IG Metall durchsetzen würde, wäre der Schaden größer als der Nutzen. Deswegen plädiere ich dafür, beschäftigungsorientierte Tarifabschlüsse zu machen. Dies bedeutet zweierlei:

Erstens. Wir dürfen den Produktivitätszuwachs nicht ausschöpfen, sondern müssen bei den Löhnen darunter bleiben.

Zweitens. Diese Maßnahmen müssen branchenbezogen unterschiedlich durchgeführt werden. Die Produktivitätsfortschritte bei den einzelnen Branchen sind nämlich unterschiedlich.

Wir dürfen keine Tarifverträge nach dem Rasenmäherprinzip machen. Dies war bisher der Fall. Im Metallbereich hat man sich regelmäßig den stärksten Tarifvertragsbezirk ausgesucht und dort zugegriffen. Die Betriebe in den strukturschwachen Regionen wurden meistens nicht gefragt. Ich plädiere für beschäftigungsorientierte Tarifverträge. Das bedeutet, die Löhne müssen unter dem Produktivitätszuwachs bleiben. Des Weiteren brauchen wir unterschiedliche Regelungen für die einzelnen Branchen und möglicherweise auch für die einzelnen Regionen.

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Die nächste Frage stellt Herr Prof. Dr. Peter Paul Gantzer.

Prof. Dr. Gantzer (SPD): Frau Präsidentin, außerhalb meiner Frage darf ich Ihnen von dieser Stelle aus noch einmal viel Glück zu Ihrem Amt wünschen. Außerdem wünsche ich Ihnen viel Erfolg bei der Bedienung der vielen Knöpfe, die vor Ihnen angebracht sind.

Herr Staatsminister, nachdem nach Aussagen des bayerischen Wirtschafts- und Verkehrsministers in einem „absehbaren, kalkulierbaren Zeitraum“ mit dem Fernbahnanschluß des Flughafens München zu rechnen sei, frage ich Sie, welcher Zeitraum damit gemeint und wann spätestens mit einem Fernbahnanschluß zu rechnen ist.

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Bitte, Herr Staatsminister.

Staatsminister Dr. Wiesheu (Wirtschaftsministerium): Herr Kollege Prof. Dr. Gantzer, das vom Ministerrat 1989 beschlossene Konzept über die Anbindung des Flughafens München sieht eine stufenweise Anbindung an den Fernverkehr vor. Zunächst wurde die Verbindung zwischen Neufahrn und dem Flughafen durch die S 1 geschaffen. Das nächste Vorhaben ist der S-Bahn-Ringschluß mit Erding. Diese Verbindung setzt jedoch voraus, daß die Strecke München – Mühldorf – Freilassing ausgebaut wird. Im jetzigen Fünfjahresplan sind meines Wissens 160 bis 180 Millionen DM vorgesehen, aber noch nicht freigegeben. Die Freigabe dieser Mittel sollte noch in diesem Jahr erfolgen. So war es mit dem Vorgänger des jetzigen Bundesverkehrsministers gemacht. Wir müssen dann dafür sorgen, daß im nächsten Fünfjahresplan die Vollfinanzierung der Strecke München – Mühldorf – Freilassing untergebracht wird. Diese Maßnahme wird rund 1,6 Milliarden DM kosten. Diese Mittel brauchen wir, weil die Verbindung über den Flughafen nur dann Sinn macht, wenn die Weiterleitung über die Strecke München – Mühldorf gesichert ist.

Mit dem jetzigen Fünfjahresplan ist der Beginn der Ausbaumaßnahmen festgelegt. Im nächsten Fünfjahresplan werden wir die Ausbaumaßnahmen insgesamt durchziehen müssen. Parallel dazu hoffen wir, den Ringschluß zu einem erfolgreichen Abschluß zu bringen. Dann wird eine Durchleitung des Fernverkehrs durch den Flughafen möglich. Derzeit haben wir auch das Problem, daß der Bahnhof im Flughafen für den Fernverkehr noch nicht ausreicht. Wichtig sind derzeit der Abschluß des Ringschlusses und der Ausbau der Strecke München –

Mühldorf. Dies hängt von der Gestaltung des nächsten Fünfjahresplans ab. Im jetzigen Fünfjahresplan sind noch nicht einmal 200 Millionen DM vorgesehen.

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Erste Zusatzfrage, Herr Prof. Dr. Gantzer.

Prof. Dr. Gantzer (SPD) (vom Redner nicht autorisiert): Herr Staatsminister, welche Jahreszahl können Sie, über den Daumen gepeilt, für die Durchführung dieser Maßnahmen nennen?

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Bitte, Herr Staatsminister.

Staatsminister Dr. Wiesheu (Wirtschaftsministerium): Ich habe es mir abgewöhnt, bei Bahnthemen Jahreszahlen zu nennen.

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Die nächste Zusatzfrage stellt Frau Kollegin Dr. Kronawitter.

Frau Dr. Kronawitter (SPD): Herr Staatsminister, angesichts des langen Zeitraums frage ich Sie: Halten Sie eine Expreß-S-Bahn von München zum Flughafen für denkbar, und wann könnte eine solche Schnellbahn fertig sein?

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Bitte, Herr Staatsminister.

Staatsminister Dr. Wiesheu (Wirtschaftsministerium): Denkbar ist alles. Voraussetzung ist allerdings, daß dafür kein zusätzliches Gleis gebaut werden muß. Der Streit um die S 1 drehte sich um diese Frage. Wenn eine solche Schnellbahn mit der bestehenden Infrastruktur eingerichtet werden kann, wäre ihre Einrichtung denkbar. Allerdings ist diese Strecke so ausgelastet, daß die Einrichtung einer Expreßschnellbahn voraussichtlich nicht in Frage kommt. Die Kosten für ein neues Gleis würden weder von der Bahn noch vom Flughafen und schon gar nicht vom Staat getragen. Deshalb wird diese Bahn zunächst ein schöner Wunsch bleiben. Die FMG hat ein Gutachten erstellt, aus dem hervorgeht, daß die Einrichtung einer solchen Schnellbahn möglich sei. Bisher wurde das von allen Beteiligten angezweifelt.

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Letzte Zusatzfrage, Herr Prof. Dr. Gantzer.

Prof. Dr. Gantzer (SPD) (vom Redner nicht autorisiert): Herr Staatsminister, wenn die endgültigen Baumaßnahmen durchgeführt werden, wie weit wird davon die Strecke Unterschleißheim – Oberschleißheim – Neufahrn – Flughafen betroffen sein?

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Bitte, Herr Staatsminister.

Staatsminister Dr. Wiesheu (Wirtschaftsministerium): Eine Expreß-S-Bahn, die ein zusätzliches Gleis benötigt, ist aus wirtschaftlichen Gründen derzeit nicht finanzierbar.

Prof. Dr. Gantzer (SPD) (vom Redner nicht autorisiert): Ich meinte nicht die Expreß-S-Bahn, sondern den Fernbahnanschluß.

Staatsminister Dr. Wiesheu (Wirtschaftsministerium): Für den Fernverkehr ist ein weiterer Ausbau derzeit nicht erforderlich. Dafür reichen die bisherigen Ergänzungsmaßnahmen – ich nenne nur die geplante Ausweichstrecke – völlig aus. Weitere Gleise werden nur dann erforderlich sein, wenn der Fernverkehr erheblich zunimmt. Dies ist vor dem Jahr 2010 nicht zu erwarten.

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Die nächste Frage stellt Herr Kollege Dr. Jung.

Dr. Jung (SPD): *Herr Staatsminister, wurden aus den Privatisierungserlösen von den mit insgesamt 70 Millionen DM vorgesehenen Leitprojekten bereits einzelne Projekte in den Städten Fürth, Nürnberg und Erlangen verwirklicht oder zumindest deren Umsetzung begonnen, und hat die noch nicht erfolgte Errichtung eines Gewerbehofes im Stadtgebiet Fürth, für den fünf Millionen DM vorgesehen waren, ihre Ursache in einem zögerlichen Auszahlungsverhalten des Freistaates Bayern, oder liegt die Verantwortung hierfür bei der Stadtverwaltung Fürth?*

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Bitte, Herr Staatsminister.

Staatsminister Dr. Wiesheu (Wirtschaftsministerium): Herr Kollege Dr. Jung, Ziel der Leitprojekte ist der Ausbau des Wirtschaftsraums zu einem Kompetenzzentrum für Telekommunikation, neue Verkehrstechnologien und Medizintechnik. Planung und Umsetzung der Technologie-Leitprojekte in den Städten Fürth, Nürnberg und Erlangen befinden sich auf einem guten Weg. Inzwischen wurden Mittel für die Fraunhofer-Arbeitsgruppe für drahtlose Kommunikations- und Multimediatechnik (ADTM), für das Multimedia-Competence-Center Franken, für den Businessplan Wettbewerb Nordbayern mit Fokus auf Nürnberg, Fürth und Erlangen sowie für 17 Einzelprojekte in den Bereichen Telekommunikation, Medizintechnik und Verkehrstechnologie bewilligt. Insgesamt befinden sich damit 20 Leitprojekte in den Städten Fürth, Nürnberg und Erlangen in der Umsetzung. Fördermittel in Höhe von rund 30,6 Millionen DM wurden bereits ausbezahlt.

Die Verantwortung für die Umsetzung der Errichtung des Gewerbehofes Fürth liegt nicht im Verantwortungsbereich des Freistaats Bayern. Dieser hat die für die Sicherung der Gesamtfinanzierung des Vorhabens notwendigen öffentlichen Finanzierungshilfen in Höhe von insgesamt 8,6 Millionen DM bereits verbindlich zugesagt. Diese Mittel können jederzeit entsprechend dem Bedarf vom Maßnahmeträger abgerufen werden.

Eigentümer des für die Errichtung des Gewerbehofes Fürth notwendigen Grundstücks war bis Anfang des Jahres 1998 die Bundesrepublik Deutschland.

Anfang 1998 hat nun die Firma Admira Baulanderschließungs GmbH SSPG Südstadt Fürth Gewerbepark & Co. KG das Grundstück von der Bundesrepublik Deutschland gekauft. Diese Firma sollte unmittelbar im Anschluß daran das Grundstück an den Freistaat Bayern verkaufen. Der Freistaat Bayern sollte dann der Stadt Fürth das Erbbaurecht am erworbenen Grundstück einräumen.

Der Grund für den Eigentumserwerb durch den Freistaat Bayern liegt darin, daß die vorgesehenen Mittel aus der Offensive Zukunft Bayern II in Höhe von 5 Millionen DM grundstockskonform eingesetzt werden sollen – deswegen diese Konstruktion. Die Firma Admira erhebt aber bis heute Einwände gegen den Kauf des Grundstücks durch den Freistaat. Auf gut deutsch: Sie gibt es nicht ab. Die zuständige Bezirksfinanzdirektion hat der Firma Admira mehrmals gerichtliche Auseinandersetzungen angedroht. Die Verzögerung hat also ausschließlich die Firma Admira zu verantworten. Da liegt das Problem. Wir müssen nach einer Lösung suchen. Ich habe demnächst ein Gespräch mit dem Oberbürgermeister über dieses Thema.

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Erste Zusatzfrage: Herr Dr. Jung.

Dr. Jung (SPD): Herr Minister, liegt da nicht die Überlegung nahe, daß man bei dem Übergang des Grundstücks vom Bundesvermögen in das Vermögen dieser Privatfirma einen falschen Weg gewählt hat? Hätte man auch an einen direkten Erwerb des Grundstücks durch den Freistaat Bayern denken können, was sicher auch auf den Zuspruch des Bundes gestoßen wäre? Hat man es versäumt, in den Kaufvertrag Absicherungen mit Grunddienstbarkeiten zur Vollstreckung aufzunehmen?

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Herr Staatsminister.

Staatsminister Dr. Wiesheu (Wirtschaftsministerium): Ich kenne die Verträge nicht, weil ich sie nicht habe. Deshalb kann ich zu den Hintergründen nichts sagen. Ich gehe aber davon aus, daß in dem Vertrag entsprechende Klauseln enthalten sind, weil die Bezirksfinanzdirektion sonst nicht gerichtliche Auseinandersetzungen androhen könnte bzw. die Firma mahnen könnte. Sie hätte sonst keine Handhabe. Deswegen gehe ich davon aus, daß derartige Klauseln im Vertrag verankert sind. Zu Einzelheiten kann ich aber nicht Stellung nehmen, weil ich die Verträge nicht habe.

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Weitere Zusatzfrage: Herr Dr. Jung.

Dr. Jung (SPD): Handelt die Bezirksfinanzdirektion für den Freistaat Bayern? Normalerweise wickeln die Oberfinanzdirektionen solche Verkäufe für den Bund ab. Ich

frage mich daher, warum hier die Bezirksfinanzdirektion eingeschaltet ist.

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Herr Staatsminister.

Staatsminister Dr. Wiesheu (Wirtschaftsministerium): Die zuständige Bezirksfinanzdirektion handelt meines Erachtens für den Bund. Der Weiterverkauf dürfte mit dem Bund vereinbart sein; davon gehe ich aus. Ich habe den Vertrag aber nicht, so daß ich zu den Einzelheiten nichts sagen kann.

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Gibt es weitere Zusatzfragen? – Bitte, Herr Kollege Dr. Scholz.

Dr. Scholz (SPD): Der erste Teil der Frage bezieht sich auf den Stand der Auszahlungen und Realisierungen, bezogen auf den Betrag von 70 Millionen DM. Sie haben Auskunft für Projekte in Höhe von 30 Millionen gegeben und haben von 5 Millionen für den Fördergewerbehof gesprochen. Wie ist der Stand der Realisierung für die übrigen 35 Millionen? 10 Millionen waren für den Technologiepark enthalten; die Region wollte eine andere Verwendung. Wie ist hier der Stand der Realisierung, bezogen auf den ersten Teil der Frage?

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Herr Staatsminister.

Staatsminister Dr. Wiesheu (Wirtschaftsministerium): 30 Millionen DM sind ausbezahlt. Weitere Mittel sind durch die einzelnen Projekte belegt, weil projektbegleitend ausbezahlt wird. Wenn über ein Projekt entschieden ist, fließt bei der Umsetzung das Geld. Das heißt, daß für diese Projekte rechtzeitig Geld zur Verfügung stehen muß. Es ist am besten, wenn ich Ihnen zu den Einzelheiten des Projektes einen schriftlichen Bericht gebe. Ich halte nichts davon, das hier im einzelnen aufzuzählen.

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Die nächste Frage stellt Frau Dr. Kronawitter. Bitte.

Frau Dr. Kronawitter (SPD): *Herr Minister, da der östliche und südöstliche Teil des Landkreises Erding nicht wie die übrigen Teile des Landkreises in den Münchner Verkehrsverbund eingebunden sind, frage ich die Bayerische Staatsregierung, ob sie in ihrer Zuständigkeit als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr bereit ist, die Einbindung der Bahnstrecke von Markt Schwaben bis Dorfen in das MVV-Tarifsystem zu veranlassen und Einnahmeausfälle zu erstatten bzw. im Falle einer vertraglichen Vereinbarung zwischen Deutscher Bahn AG und dem Landkreis Erding einen Zuschuß für die Integration dieser Strecke zu leisten.*

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Herr Staatsminister, bitte.

Staatsminister Dr. Wiesheu (Wirtschaftsministerium): Im Münchner Verkehrs- und Tarifverbund gilt bisher nur auf den Schienenstrecken Freising – Moosburg, Grafing Bahnhof – Tulling und Grafing Bahnhof – Aßling der MVV-Gemeinschaftstarif. Die auftretenden Durchtarifierungsverluste werden von den jeweils betroffenen Landkreisen finanziell übernommen. Diese Lösung muß auch für die Strecke von Markt Schwaben nach Dorfen gelten. Der Freistaat Bayern ist als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr seiner gesetzlichen und verkehrspolitischen Verantwortung nachgekommen und bestellt seit 1996 einen Taktverkehr auf dieser Strecke. Regionale tarifliche Sondervergünstigungen zählen nicht zu den vom Freistaat zu erbringenden Leistungen. Deswegen kann man hier keinen Präzedenzfall schaffen.

Eine andere Frage ist, ob eine Einbeziehung in den MVV-Gemeinschaftstarif überhaupt die verkehrlich sinnvollste Lösung ist; denn bei einer Einbindung der Schienenstrecke Markt Schwaben – Dorfen in den MVV-Gemeinschaftstarif wird das MVV-Tarifgebiet lediglich weiter nach Osten verschoben. Ob das die richtige Lösung ist, muß regional entschieden werden. Es muß auch regional entschieden werden, ob ein Übergangstarif verkehrlich sinnvoller wäre. Es kann aber nicht Sache des Freistaats sein, das Defizit zu tragen.

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Gibt es Zusatzfragen? – Frau Dr. Kronawitter, bitte.

Frau Dr. Kronawitter (SPD): Für die Bevölkerung zwischen Markt Schwaben und Dorfen ist das sehr relevant, weil die Preissprünge groß sind. Was sagen Sie zu dem Argument des Landrates, daß er letztlich die Bevölkerung in den Nachbarlandkreisen mit subventionieren würde, wenn der Landkreis in die Finanzierung einsteigen würde?

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Herr Staatsminister, bitte.

Staatsminister Dr. Wiesheu (Wirtschaftsministerium): Das habe ich nicht zu bewerten.

(Frau Radermacher (SPD): Dafür sind Sie doch da!)

Der Landkreis muß das selbst entscheiden. Im Landkreis Freising – dort bin ich Mitglied im Kreistag – hatten wir diese Situation auf der Strecke Freising – Moosburg. Wir haben uns dafür entschieden, diese Strecke in die Durchtarifierung einzubeziehen. Der Landkreis zahlt das Defizit. Wie andere Landkreise das handhaben, ist deren Entscheidung.

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Weitere Zusatzfragen? – Keine. Die nächste Anfrage stellt Herr Kollege Memmel. Bitte.

Memmel (SPD): *Herr Staatsminister, ich frage die Staatsregierung, wie sich das Frachtaufkommen auf der Donau im zweiten Halbjahr 1998 entwickelt hat, nach-*

dem im ersten Halbjahr erhebliche Einbußen registriert wurden.

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Herr Staatsminister, bitte.

Staatsminister Dr. Wiesheu (Wirtschaftsministerium): Die für den Güterverkehr auf der Bundeswasserstraße Donau zuständige Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd des Bundes hat hierzu folgende Zahlen mitgeteilt: Im Zeitraum Januar bis Juni 1998 stieg das Frachtaufkommen gegenüber dem Vorjahreszeitraum um knapp 950 000 Tonnen auf 3,747 Millionen Tonnen. Dies entspricht einem Zuwachs von 34%, und das ist keineswegs eine Einbuße, schon gar keine erhebliche Einbuße, wie Sie in Ihrer Frage feststellen. Zwischen Juli und Oktober 1998 blieb das Frachtaufkommen gegenüber dem Vorjahr mit 2,284 Millionen Tonnen praktisch konstant. Die Stagnation von Juli bis Oktober ist auf die Niedrigwasserzeit besonders im August zurückzuführen; da ging auf der Wasserstraße fast nichts mehr. Insgesamt ist von Januar bis einschließlich Oktober auf der Donau ein Zuwachs des Frachtaufkommens von 18% zu verzeichnen. Andere Informationen sind also falsch.

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Gibt es dazu Zusatzfragen? – Frau Peters, bitte.

Frau Peters (SPD): Herr Staatsminister, wir freuen uns über jede zusätzliche Tonne, die auf der Donau transportiert wird und transportiert werden kann. Unterstützen Sie die Bundesregierung in ihrem Bestreben, die Donau flußbaulich so ökologisch wie möglich auszubauen, wie das auch die Anwohner der Donau wollen?

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Herr Staatsminister, bitte.

Staatsminister Dr. Wiesheu (Wirtschaftsministerium): Hierzu darf ich aus der neuesten Stellungnahme des Bundesverkehrsministers zitieren; das spreche ich noch nachher in meiner Rede an. Er hat auf eine Anfrage vom Kollegen Hinsken im Bundestag festgestellt, daß sämtliche Varianten zur Diskussion stehen, weiter untersucht werden und daß erst im Jahr 2000 darüber entschieden wird. Anders kann es auch nicht sein, weil in den jetzt laufenden Untersuchungen die Fragen gestellt werden: Welche Abladetiefe erreicht man, was ist wirtschaftlich und was ökologisch sinnvoll? Es steht noch lange nicht fest, daß die flußbauliche Methode ökologisch und ökonomisch die bessere ist. Das muß untersucht werden, und deswegen kann erst im Jahr 2000 entschieden werden.

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Die nächste Zusatzfrage stellt Herr Kollege Niedermeier.

Niedermeier (SPD) (vom Redner nicht autorisiert): Herr Staatsminister, sind Sie mit mir der Meinung, daß das Frachtaufkommen auf der Donau wesentlich höher und

stabiler wäre, wenn die Schifffahrtsverhältnisse einer gewissen Normalität entsprechen würden?

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Bitte, Herr Minister.

Staatsminister Dr. Wiesheu (Wirtschaftsministerium): Das wäre es mit Sicherheit, und wir hätten auf der Donau bei der Fracht noch höhere Zuwachsraten. Ich halte auch die Aussage des Planko-Gutachtens vor ein paar Jahren, das von einer Entwicklung bis zu 8,9 Millionen Tonnen ausgeht und davon, daß das Frachtaufkommen dann zirka 20 Jahre stabil bleibt, für einen schlichten Krampf; denn die Untersuchungen in Österreich oder Ungarn gehen von ganz anderen Zahlen aus, und angesichts der wirtschaftlichen Entwicklung in den Nachbarländern wird die Donau eine größere Rolle bekommen. Ich habe letzte Woche in Kroatien erlebt, daß man den Donau-Save-Kanal zügig und bald bauen will. Diese Entscheidung wird eine weitere Verstärkung bringen. Dies bedeutet, stabile Verhältnisse bei der Abladetiefe in der Donau trügen dazu bei, daß der Frachtverkehr auf dieser Wasserstraße einen permanenten Zuwachs und eine erheblich größere Bedeutung bekommen würde. Daran mangelt es, diese Überzeugung teile ich.

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Damit ist diese Frage beantwortet. Eine Zusatzfrage ist noch möglich. Bitte, Frau Peters.

Frau Peters (SPD): Herr Staatsminister, wie beurteilen Sie die ursprünglichen Prognosen des Herrn Weckerle, der von einer tatsächlichen Entwicklung von 15 Millionen Tonnen sprach, und was folgern Sie daraus? Denn 15 Millionen Tonnen sind sicher nicht im Bereich des Möglichen.

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Bitte, Herr Minister.

Staatsminister Dr. Wiesheu (Verkehrsministerium): Warum soll dies nicht im Bereich des Möglichen sein? Sogar Planko sagt, daß in den nächsten paar Jahren 9 Millionen Tonnen möglich seien. Planko sagt allerdings, daß dann die Entwicklung 20 Jahre stagniere; warum, das weiß keiner. Fragen Sie doch einmal Österreich nach seinen Prognosen. Das Nachbarland geht nämlich über die 15 Millionen Tonnen spürbar hinaus.

(Zuruf der Frau Abgeordneten Peters (SPD))

– Dabei sind wir auch. Österreich und Ungarn sind am weiteren Ausbau sehr interessiert.

Sie haben im Sommer von Ihren Gesprächen berichtet, daß diese Nachbarländer größere Reserven gegenüber dem Ausbau hätten. Ich weiß nicht, mit wem Sie geredet haben; mit dem Minister nicht, eher mit dem Pförtner. Dies war eine komische Sache, abzuhaken unter „Wahlkampfaktionen“.

(Zuruf von der CSU: Das war möglicherweise ein Traum!)

Wenn Sie sich von Österreich die Daten geben lassen, werden Sie sehen, daß die von Herrn Weckerle aufgestellte Prognose von 15 Millionen Tonnen nicht alleine die seinen ist. Ob die Prognose richtig ist oder nicht, will ich heute nicht bewerten, weil ich die zugrundeliegenden Berechnungen nicht kenne. Jedoch steht Herr Weckerle nicht alleine da.

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Die Fragestunde ist beendet. Wir haben jetzt eine Mittagspause bis 14.15 Uhr.

(Unterbrechung von 13.23 bis 14.18 Uhr)

Präsident Böhm: Liebe Kolleginnen und Kollegen, wir nehmen die Sitzung wieder auf.

Ich rufe auf:

Tagesordnungspunkt 3

Gesetzentwurf der Staatsregierung

zur Änderung des Gesetzes über die Rechtsverhältnisse der Mitglieder der Staatsregierung (Drucksache 14/29)

– Dritte Lesung –

Die SPD hat diese Dritte Lesung beantragt. Ich eröffne die Aussprache. Es wird nur kurz dazu gesprochen. Als erster hat Herr Kollege Niedermeier um das Wort gebeten. Bitte, Herr Kollege Niedermeier.

Niedermeier (SPD) (vom Redner nicht autorisiert): Herr Präsident, meine Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen! Unser Antrag, den entsprechenden Passus des Gesetzentwurfs rückwirkend in Kraft treten zu lassen, wurde in Zweiter Lesung abgelehnt. Ich bedaure das. Seine Annahme wäre konsequent gewesen, denn die geltende Rechtslage ermöglicht nicht den freiwilligen Verzicht auf Übergangsgeld. Wir wollten nichts anderes, als einen freiwilligen Verzicht auf das Übergangsgeld für das Jahr 1998 zu ermöglichen.

Wir wollen keinen Vertrauensschutz beseitigen und auch keinen Rechtsbruch. Nach unserer Auffassung soll der oder die einzelne selbst über einen Verzicht entscheiden, wenn die Rechtslage dies ermöglicht.

Wir haben dem Gesetzentwurf mit Ausnahme des § 4b im übrigen zugestimmt. In der Dritten Lesung werden wir dem Gesetzentwurf unsere Zustimmung erteilen. Wir bedauern aber, daß unserem Rat und unseren Vorstellungen nicht gefolgt wurde.

(Beifall bei der SPD)

Präsident Böhm: Als nächster hat Herr Kollege Kupka das Wort.

Kupka (CSU): Herr Präsident, verehrte Kolleginnen und Kollegen! Wir bleiben bei unserem Votum. Die Ausschüsse haben ihre Beschlußempfehlung einstimmig an das Parlament weitergegeben. Im Haushaltsausschuß hätte durchaus die Gelegenheit bestanden, Herr Kollege Niedermeier, auf das Anliegen der SPD hinzuweisen.

Herr Staatsminister Huber hat schon bei der Zweiten Lesung klargestellt, daß der Gesetzentwurf nicht etwa auf Initiative der Opposition, sondern der Staatsregierung vorgelegt worden ist. Sie springen jetzt auf einen fahrenden Zug. Aber auch in einem fahrenden Zug kommt man nicht dadurch schneller ans Ziel, daß man hin- und herläuft. Das funktioniert so nicht.

Ein Beamter kann weder auf sein Gehalt noch auf Teile davon verzichten. Es gibt dazu auch entsprechende Urteile im Zusammenhang mit der Berechtigung für die Zuteilung von Sozialwohnungen. Die Gerichte haben entschieden, daß auf diese Berechtigung nicht verzichtet werden kann.

Denkbar wäre es allenfalls, das Übergangsgeld zu verschenken. Ein Gesetz ist dazu aber nicht notwendig; das kann nämlich immer geschehen. Wir lehnen die von der SPD gewünschte Änderung ab, weil sie rechtlich nicht möglich ist.

(Widerspruch des Abgeordneten Dr. Hahnzog (SPD))

Im übrigen steht der mögliche Verzicht auf das Übergangsgeld in diesem Gesetzentwurf in einem anderen Kontext. Darauf wird Staatsminister Huber noch eingehen. Der Gesetzentwurf ist nämlich nicht für sich allein zu lesen, sondern steht im Zusammenhang mit Bestimmungen zum Ruhegehalt.

Präsident Böhm: Das Wort hat Herr Staatsminister Huber.

Staatsminister Huber (Staatskanzlei): Herr Präsident, meine Damen und Herren! Ich habe bereits bei der Zweiten Lesung auf Rechtsprobleme im Zusammenhang mit dem SPD-Vorschlag hingewiesen und möchte das jetzt noch einmal kurz erläutern und begründen. Ein rückwirkender Verzicht auf bereits ausgezahlte Übergangsgelder ist nach Ansicht der Staatsregierung rechtlich bedenklich.

Übergangsgeld wird zeitlich befristet nach Ausscheiden eines Kabinettsmitglieds aufgrund des beendeten Amtsverhältnisses gewährt. Es tritt für eine befristete Zeit an die Stelle des bisher bezogenen Amtsgehalts, auf welches nicht verzichtet werden kann. Nach dem Grundsatz des Vertrauensschutzes kann der Gesetzgeber nach Auffassung der Staatsregierung nicht normativ den Weg für eine Rückzahlung des geleisteten Übergangsgeldes eröffnen, auch wenn die Rückzahlung freiwillig bleiben soll. Im übrigen gibt es den Zusammenhang mit den Ruhestandsbezügen, so daß diese Regelung nicht isoliert gesehen werden kann. Ich muß das Parlament darauf hinweisen, daß der Vorschlag rechtsbedenklich und nicht umsetzbar ist.

Ich möchte die Ablehnung des Vorschlags auch politisch bewerten: Die Staatsregierung hat den Gesetzentwurf in der ersten Kabinettsitzung der neuen Legislaturperiode beschlossen. Die Staatsregierung hat den Gesetzentwurf also unverzüglich auf den Weg gebracht und an das Parlament die Bitte gerichtet, raschestmöglich eine Entscheidung herbeizuführen, so daß das Gesetz zum frühestmöglichen Zeitpunkt in Kraft treten kann. Wenn Sie in einem winzigen Punkt die Rückverschiebung des Inkrafttretens beantragen, erwecken Sie den Eindruck, als sei etwas versäumt worden, als würden möglicherweise Sonderregelungen geschaffen. Zu allem, was die Amtsbezüge und die Versorgungsbezüge angeht, gibt es Vertrauensschutz, der bedacht werden muß. Ich bitte Sie deshalb, nicht wegen eines Details einen falschen Eindruck zu erwecken. Es bleibt bei der Feststellung, die ich zur Zweiten Lesung gemacht habe: Die Staatsregierung reagiert in vorbildlicher Weise

(Frau Paulig (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Soviel müssen Sie sich nicht loben!)

und setzt Regelungen um,

(Frau Paulig (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Sie sind nicht unterversorgt!)

an die man in anderen Ländern, auch bei grüner Regierungsbeteiligung, Frau Kollegin, nicht herangeht.

(Frau Paulig (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Da gibt es niedrigere Diäten; Bayern liegt weit vorne!)

Präsident Böhm: Um das Wort hat Herr Kollege Dr. Hahnzog gebeten.

Dr. Hahnzog (SPD): Also, Herr Huber, diese Ausflucht auf rechtliche Bedenken – das war sogar ein bißchen weniger als Kollege Kupka gesagt hat, es ginge gar nicht –, ist Feigheit vor dem eigenen minimalen Mut, den Sie mit dem Gesetz gezeigt haben. In den letzten zehn Minuten habe ich mir einige Entscheidungen des Bundesverfassungsgerichts angesehen. Natürlich gibt es x Parallelfälle. Das Rückwirkungsverbot ist in diesem Fall nicht verletzt. Das ist eine Ausrede von Ihnen. Sie wollen sich mit dem überraschenden Gedanken nicht auseinandersetzen. Trotzdem sollten Sie nicht zu solch billigen Ausflüchten greifen.

Präsident Böhm: Die Aussprache ist geschlossen. Wir kommen zur Abstimmung. Der Abstimmung liegt der Gesetzentwurf in der Ihnen vorliegenden Fassung auf Drucksache 14/164 zugrunde. Der Gesetzentwurf wurde in unveränderter Form in Zweiter Lesung beschlossen. Wer dem Gesetzentwurf in dieser Fassung zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. Das sind die Fraktionen der CSU, der SPD und des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN. Gibt es Gegenstimmen? – Keine. Stimmenthaltungen? – Auch keine. So beschlossen.

Nachdem keine Änderungen vorgenommen wurden, treten wir gemäß § 60 der Geschäftsordnung unmittelbar in die Schlußabstimmung ein. Ich schlage vor, sie in einfa-

cher Form durchzuführen. – Widerspruch erhebt sich nicht. Wer dem Gesetzentwurf seine Zustimmung geben will, den bitte ich, sich vom Platz zu erheben. – Das sind die Fraktionen der CSU, der SPD und des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN. Die Gegenstimmen bitte ich auf dieselbe Weise anzuzeigen. – Keine Gegenstimmen. Stimmenthaltungen? – Auch nicht. Damit ist das Gesetz so angenommen. Es hat den Titel: „Gesetz zur Änderung des Gesetzes über die Rechtsverhältnisse der Mitglieder der Staatsregierung“.

Nun rufe ich auf:

Tagesordnungspunkt 8

Bericht der Staatsregierung zu aktuellen Fragen der Verkehrspolitik

Das Wort hat der Staatsminister für Wirtschaft, Verkehr und Technologie, Herr Dr. Wiesheu.

Staatsminister Dr. Wiesheu (Wirtschaftsministerium): Herr Präsident, Hohes Haus! Ich danke zunächst für die Gelegenheit, über die aktuellen verkehrspolitischen Entwicklungen einen Bericht geben zu können. Es gibt eine Reihe von Punkten, die den Bericht relevant und aktuell machen. Das sind die Entscheidungen der neuen Bundesregierung zur Verkehrspolitik, die Konsequenzen der Beschlüsse des Verkehrsministerrats vom 01.12.1998 für den Alpen transit und die aktuellen Entwicklungen im Nah- und Fernverkehr auf der Schiene.

Glaut man den Aussagen der neuen Koalition zu den Zielen der Verkehrspolitik, so hätte man eigentlich keinen Anlaß zur Sorge. Die Koalitionsvereinbarung fordert ein Verkehrssystem, das die Mobilität aller Menschen flächendeckend und umweltverträglich gewährleistet und das die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands erhält. Sie wiederholt damit ein allbekanntes Ziel. Sieht man jedoch genauer hin, stellt man fest, daß jeder Hinweis zum Thema Straßenbau fehlt, obwohl auch der zur Mobilität gehört.

Der neue Bundeskanzler wird als „Automann“ bezeichnet. Davon ist anscheinend nicht allzuviel geblieben. Er müßte wissen, daß zwei Drittel des Güterverkehrs und 90% des Personenverkehrs auf der Straße abgewickelt werden, und daß das auch nicht ohne Schaden auf das Gemeinwohl radikal und in kurzer Zeit verändert werden kann. Die Ankündigung der Mineralölsteuererhöhung um 6 Pfennig je Liter paßt nicht dazu. Sie wird als erster Schritt bezeichnet, weitere werden also folgen.

Bayern als Flächenstaat ist davon sehr stark betroffen. Andere trifft das in ähnlicher Weise. Es fehlt, meine Damen und Herren, jeder Konnex zwischen der Erhöhung und den Bemühungen, Geldmittel für den Straßenbau abzuzweigen. Von der Erhöhung bleibt für den Straßenbau nichts übrig. Die deutschen Kraftfahrer haben 1997 70,5 Milliarden DM Mineralölsteuer und Kraftfahrzeugsteuer aufgebracht. Das ist das Doppelte dessen, was Bund, Länder und Gemeinden für den Straßenbau und den Unterhalt ausgeben. Die Hälfte dessen, was

aufgebracht wird, könnte man als externe Kosten des Kraftverkehrs bezeichnen.

Es fehlen die Mittelbindungen für den Straßenbau. Die Mittel werden nicht einmal für den allgemeinen Haushalt verwendet, sondern sie werden anderen Zwecken zugeführt. Deshalb kann nicht erwartet werden, daß im allgemeinen Haushalt dafür Spielräume entstehen werden.

(Frau Paulig (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Dafür werden wir die Lohnnebenkosten senken!)

– Damit werden Sie auch noch Überraschungen erleben.

„Witzig“ ist die Einführung der Ökosteuer, denn sie bedeutet natürlich auch Steuer auf den Strom und Steuer auf den öffentlichen Personennahverkehr. Nach Berechnungen der Bahn AG belastet die Ökosteuer die Bahn mit 300 Millionen DM. Dafür gibt es keinen Ausgleich. Die Ökosteuer belastet Bahnen und Busse, die mit Diesel getrieben werden, mit wohl dem gleichen Betrag. Die Verkehrsbetriebe von München haben ausgerechnet, daß die Kosten des Bus- und Bahnbetriebs um mindestens 2% steigen werden. Einen Ausgleich dafür gibt es nicht.

Ich erinnere in diesem Zusammenhang an die Diskussionen um das ÖPNV-Gesetz, die wir in diesem Hause geführt haben. SPD und GRÜNE haben dabei gefordert, man müsse die Mineralölsteuer erhöhen, um das Geld aus der Erhöhung für den ÖPNV verwenden zu können, ihn damit ausbauen zu können und somit eine gute Grundlage für den ÖPNV zu haben.

Keine Mark aus Ihrer Mineralölsteuererhöhung kommt dem ÖPNV zugute. Mit dieser Ökosteuer belasten Sie den ÖPNV zusätzlich, ohne daß irgend jemand einen Ausgleich dafür geben wird. Wie damit eine logische, konsequente und verlässliche Verkehrspolitik betrieben wird, bleibt Ihr Geheimnis.

(Beifall bei der CSU)

Ich bin gespannt darauf, wie Sie das der Bevölkerung klarmachen wollen.

(Frau Paulig (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das machen wir schon!)

– Das gelingt Ihnen auch prächtig. Der Widersinn Ihrer Politik ist so groß, daß manche aus dem Staunen nicht mehr herauskommen.

(Beifall bei der CSU)

Sie sind in Koalitionen sehr anpassungsfähig. Alles das, was Sie früher gefordert haben, haben Sie bei der Koalitionsbildung vergessen. Bei Koalitionsbildungen ist der Opportunismus der GRÜNEN sehr groß. Um der Beteiligung an der Macht willen ist man bereit, vieles aufzugeben.

Beim Vollzug des Verkehrswegeplanes hat sich gezeigt, daß die Maßnahmen in den vorgesehenen 20 Jahren nicht zu verwirklichen sind, weil der Umfang der notwen-

digen Maßnahmen speziell für die neuen Länder unterschätzt worden ist. Das Geld wird nicht reichen. Auch der Straßenbau ist unterdotiert.

(Hoderlein (SPD): 50% ist schon ein bißchen schlimm!)

Wir haben bei der Verkehrsministerkonferenz einvernehmlich festgestellt, daß der Bedarf für Bau und Unterhalt bei 4 Milliarden DM pro Jahr liegt. Für den Neubau brauchen wir zirka 3 Milliarden DM. Deshalb haben wir in Bayern auch die Vignette vorgeschlagen, sie hätte zirka 3 Milliarden DM gebracht. Die Einnahmen aus der Vignette hätten zweckgebunden dem Straßenbau, speziell dem Fernstraßenbau, zur Verfügung gestellt werden sollen. Die Vignette ist vom neuen Verkehrsminister abgelehnt worden. Er sagt dabei aber nicht, was er statt dessen will.

(Hoderlein (SPD): Vom alten auch!)

– Auch vom alten, aber genauso vom neuen. Die zusätzlichen Mittel aus der Mineralölsteuererhöhung fließen aber nicht in den Straßenbau. In der Koalitionsvereinbarung steht auch nichts zu diesem Problem. Dort heißt es nur, daß die Investitionsmittel für Schiene und Straße schrittweise anzugleichen sind. Es wird Ihr Problem sein, daß Sie erklären, wie bei dieser Unterdotierung des Bundesfernstraßenbaus die Mobilität der Bürger und die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft gewährleistet werden sollen.

Bis Frühjahr 1999 soll der Bedarfsplan Schiene überarbeitet werden. Alle Projekte, die noch nicht im Bau sind, sollen neu bewertet werden. Im Jahr 2000 soll der Verkehrswegeplan aktualisiert werden. Ich hoffe, daß wir an diesen Diskussionen wie schon bisher beteiligt werden, daß wir über die Methode der Aktualisierung informiert werden und daß wir auch weiterhin ein Vorschlagsrecht für bestimmte Projekte haben.

Nun zu den aktuellen Schienenprojekten. Bei den wichtigsten Schienenausbauprojekten gibt es derzeit folgenden Sachstand. Auf der Strecke München – Augsburg laufen die Bauarbeiten seit Frühjahr 1998 planmäßig. Im Herbst 1997 wurde die Finanzierungsvereinbarung geschlossen. 2003 bzw. 2004 wird der Ausbau fertig sein, wenn die Entwicklung so weiterläuft wie bisher. Davon gehe ich auch aus.

Für die ICE-Strecke München – Ingolstadt – Nürnberg konnten Anfang September die Bauaufträge vergeben werden – Gott sei Dank sage ich dazu, denn einige von den GRÜNEN wollten diese Strecke auch noch einmal in Frage stellen. Sie wird 2003 bzw. 2004 fertig sein. Die Fortsetzung dieser Strecke ab Nürnberg über Erfurt, Halle, Leipzig nach Berlin ist für uns unabdingbar.

(Beifall bei der CSU)

Teile der neuen Regierungskoalition in Bonn und auch die SPD in Bayern haben sich zur Fortsetzung dieses Verkehrsprojekts kritisch geäußert. Ein Teil der Regierungskoalition meint, wir bräuchten die Strecke, die anderen wollen eine andere Strecke. Ich weiß nicht, was

der aktuelle Diskussionsstand ist. Herr Hoderlein, haben Sie sich jetzt durchgesetzt oder nicht? Oder sind Sie ausgebremst worden?

(Hoderlein (SPD): Das machen wir schon!)

Im Interesse der Sache wünsche ich mir natürlich, daß Sie ausgebremst worden sind. Die Streckenführung zu ändern, hätte keinen Sinn. Wir plädieren nachdrücklich für die planmäßige Weiterführung der Bauarbeiten. Bis jetzt sind bereits rund 650 Millionen DM für das Projekt verplant, verbaut oder in Form fester Aufträge vergeben worden. Vernünftige Alternativen zu dieser Strecke gibt es nicht.

Die Strecke Nürnberg – Hof – Dresden wird für den Neigezeugsinsatz bereits ausgebaut. Damit wird der Personenverkehr beschleunigt, die Kapazität wird aber nicht erhöht. Eine Umleitung des Nord-Süd-Verkehrs nach Berlin auf die Franken – Sachsen-Magistrale über Hof und Leipzig würde zu einer solchen Konzentration der Verkehrsströme führen, daß man diese Strecke auch ausbauen müßte. Über das Fichtelgebirge kann diese Strecke nicht geführt werden. Angesichts der dort schwierigen topographischen und ökologischen Verhältnisse müßte man eine Strecke von 180 km völlig neu planen und neu bewerten. Daß diese Strecke ökologisch noch problematischer wäre als die bisherige, lasse ich einmal dahingestellt. Nach unseren Einschätzungen wäre dies sehr wohl der Fall. Bis diese Strecke Baureife erlangen würde, würden noch zehn Jahre vergehen. Wer dies verantworten will, soll es auch sagen. Nach meiner Meinung ist dies nicht möglich.

Im übrigen sind für die Strecken Nürnberg – Erfurt und Erfurt – Halle – Leipzig bereits Mittel in Höhe von 1,3 Millionen DM verplant, verbaut oder vertraglich gebunden. Deshalb rate ich allen davon ab, eine Diskussion über diese Strecke noch einmal neu zu beginnen. Sie leisten der Sache keinen Dienst. Vor den Wahlen haben noch viele die Aufgabe dieses Projekts gefordert, nach den Wahlen waren es nur noch wenige. Bis Weihnachten wird dies hoffentlich niemand mehr fordern. Ihre Kollegen in Thüringen sind im übrigen mit großem Nachdruck der Meinung, daß es bei dieser Strecke bleiben muß.

Probleme haben wir derzeit auf der Strecke München – Mühldorf – Freilassing. Die Finanzierungsvereinbarung für die erste Ausbaustufe, den teilweise zweigleisigen Ausbau zwischen Markt Schwaben und Mühldorf, steht. Die Unterzeichnung ist aber noch nicht erfolgt. Ich hoffe, daß dies möglichst bald geschieht, damit die Bauarbeiten begonnen werden können.

Verzögerungen gibt es leider auch auf der Franken-Sachsen-Magistrale zwischen Nürnberg, Leipzig und Dresden. Für den sächsischen Teil wurde im November 1997 die Finanzierungsvereinbarung unterschrieben. In diesem Bereich laufen auch die Bauarbeiten. In Bayern sind der Bau der Schlömener Kurve bei Neuenmarkt und Wirsberg und der Ausbau der Trasse für den Einsatz von Neigetechnikzügen zwischen Bayreuth und Hof notwendig. Über die Schlömener Kurve wurde auf kommunaler Ebene lange gestritten, was für mich nicht verständlich war. In den oberfränkischen Verkehrskonzepten war der

Ausbau der Schlömener Kurve immer gefordert worden. Warum es danach Streit gab, war für mich nicht erklärbar. Für den Baubeginn fehlt der Abschluß der Finanzierungsvereinbarung. Hierzu fehlt noch die Zustimmung des Bundesfinanzministers. Herr Hoderlein, wenn Sie in dieser Hinsicht etwas bewirken könnten, wäre ich Ihnen dafür dankbar.

Eine große verkehrspolitische Bedeutung haben bei uns die Neigetechnikzüge. Sie sind auf kurvenreichen Strecken um 25 % schneller als konventionelle Züge. Neben dem bereits angesprochenen Ausbau der Franken-Sachsen-Magistrale möchte ich in diesem Zusammenhang das Neigetechnikprojekt Allgäu erwähnen. Darüber haben wir heute schon in der Fragestunde gesprochen. Leider ist die Schienenfahrzeugindustrie mit ihren Leistungen im Verzug. Die Fahrzeuge, die bisher geliefert worden sind, waren nicht funktionsfähig. Nach den Aussagen der Bahn AG sollte das Problem Mitte nächsten Jahres behoben sein. Verzögerungen ergeben sich dadurch aber naturgemäß. An dem Ziel, dieses Projekt zügig zu realisieren, ändert sich jedoch nichts. Wir werden mit Nachdruck dieses Ziel weiter verfolgen. Ich lege aber auch Wert darauf, daß nur qualitativ hochwertiges Fahrzeugmaterial ausgeliefert wird, sonst haben wir nur Ärger und Störungen.

Wir haben noch ein spezielles Problem: Nach § 8 Absatz 2 des Schienenwegeausbaugesetzes des Bundes sollen 20 % der Mittel, die der Bund für den Schienenwegeausbau ausgibt, dem Nahverkehr zugute kommen. Verschiedene Maßnahmen wurden auf den Weg gebracht; deren Durchführung ist auch schon angelaufen. Als Beispiele nenne ich die Gräfenbergbahn, die Waldbahn, die Mittelschwabenbahn, die Oberlandbahn und die Strecke Bayreuth – Warmensteinach. Für die 1998 bis 2000 durchzuführenden Projekte laufen noch die Abstimmungsgespräche.

Nach wie vor besteht Dissens zwischen Bund und Ländern – ich füge hinzu: den hat es bisher schon gegeben –, und zwar aufgrund der Tatsache, daß im Zusammenhang mit der angesprochenen 20-%-Regelung keine Zahlungspflichten für die Länder gesetzlich festgelegt worden sind. Der Bund interpretiert dies so, daß wir bei Nahverkehrsinvestitionen auch zahlen sollen. Das steht nicht im Gesetz, ergibt sich auch nicht aus diesem und war auch nie vorgesehen. Hier ist eine Klarstellung durch den Bund vonnöten.

Für die laufenden Maßnahmen haben wir eine Übergangsregelung. Der Bund hat hierfür nur zinslose Darlehen gewährt, aber keine Baukostenzuschüsse. Bei Fernverkehrsmaßnahmen gewährt der Bund für den wirtschaftlich rentablen Teil zinslose Darlehen, die die Bahn zurückzahlen hat, und für den nicht rentablen Anteil Baukostenzuschüsse. Im Zusammenhang mit dem Nahverkehr will der Bund keine Baukostenzuschüsse zahlen. Wir haben, wie eben angesprochen, eine Übergangsregelung, wonach die Bahn 75 % der Darlehen zurückzahlt, wir 25 %. Weder die Bahn noch die Länder wollen diese Regelung beibehalten. Ich halte diese Position auch für richtig.

Solange es aber keine Klärung gibt, kommen wir in der Umsetzung der entsprechenden Maßnahmen nicht weiter. So sollte klargestellt werden, daß für den rentablen Anteil der Maßnahmen Darlehen und für den nicht rentablen Zuschüsse gegeben werden. Gelingt das nicht, hängt der Bau von Nahverkehrsstrecken und deren Verbesserung nach. Das kann nicht in unserem Sinne sein. Darum wäre ich froh, wenn wir diesbezüglich hier gemeinsam weiterkommen könnten – in der Konferenz der Verkehrsminister der Länder war das immer möglich –, damit wir, auch was die Nahverkehrsstrecken angeht, die Investitionen tätigen können, die zur Beschleunigung des Verkehrs insgesamt notwendig sind. Sonst kommen wir nicht weiter; sonst bleibt der Regionalzug so langsam, wie er zur Zeit nun einmal ist. Daran kann niemand ein Interesse haben.

Wir haben es auch abgelehnt, Bestellgarantien über 20 Jahre abzugeben, die die DB AG für die Fälle verlangt, in denen sie auf bestimmten Strecken etwas investiert. Denn dazu kann man die Länder nicht verpflichten. Ich kann schließlich auch nicht an den Landtag herantreten und vom Parlament eine Verpflichtung über 20 Jahre hinweg verlangen. Das geht schon deshalb nicht, weil wir im Jahre 2001 die Revision sämtlicher Ausgleichsleistungen erleben werden. Wenn die Ausgleichsleistungen dann anders aussehen sollten als bisher, hätten wir im Hinblick auf bestimmte Strecken besagte Garantien und für andere gar nichts. Insofern konnte hier nur mit politischen Absichtserklärungen gearbeitet werden, nicht mit anderen Konstruktionen.

Für den Bundesfernstraßenbau hatte Bayern bis 1996 Mittel in Höhe von 1,6 Milliarden DM jährlich zur Verfügung. 1997 wurden die Ansätze vom Bund auf 1,5 Milliarden DM gesenkt. Dies wurde jedoch durch privat vorfinanzierte Gelder und durch Mittel ausgeglichen, die wir von anderen Ländern erhalten haben, weil sie dort nicht verbraucht werden konnten. Ich rechne allerdings nicht damit, daß wir in den nächsten Jahren auf diesen Wegen noch zu finanziellen Mitteln kommen werden.

Die alte Bonner Koalition hatte eine leichte Erhöhung der Ansätze zugunsten des Bundesfernstraßenbaues vorgesehen. Von der neuen Koalition liegt noch nichts vor. Sollte an Stelle einer Erhöhung eine Mittelkürzung erfolgen, müßten die Termine für den Beginn neuer Vorhaben und für den Abschluß laufender Projekte verschoben werden. Das würde zu Problemen führen. Diese will ich auch ansprechen. In dem Fall wird man die Frage beantworten müssen, wie ohne den zügigen Ausbau der A 71 und der A 73 verhindert werden soll, daß Franken von seinen nördlichen Nachbarn abgekoppelt bleibt. Dann wird man die Frage beantworten müssen, wie die Autobahnverbindung zwischen Nürnberg und Prag ohne den dort erforderlichen Lückenschluß funktionieren soll. Ferner wird die Frage zu beantworten sein, wie der Ausbau der Verbindung zwischen Aschaffenburg und Erlangen erfolgen soll. Wer die Strecke kennt, weiß, wie wichtig sie ist.

(Beifall bei Abgeordneten der CSU)

Wie kann das Chemie-Dreieck verkehrlich besser angebunden werden, wenn die A 94 nicht weitergebaut wird?

Was ich eben genannt habe, sind äußerst notwendige Maßnahmen. Arbeitsplätze in den genannten Regionen dauerhaft zu erhalten, wird nicht gelingen, wenn es die genannten Trassen nicht gibt. Ebenso verhält es sich mit der Anbindung von Nesselwang und Pfronten und der Verlängerung der Strecke bis zur Landesgrenze. Ich habe hierbei nicht einmal alle bedeutsamen Fälle genannt.

Meine Damen und Herren von der Opposition, in dem Zusammenhang fragen Sie immer: Warum haben Sie all das nicht schon längst umgesetzt? Dazu sage ich Ihnen: Wie Sie wissen, sind Mittel in nicht unbeträchtlicher Höhe zugunsten der Projekte im Zusammenhang mit der deutschen Einheit umgeschichtet worden. Um die erforderlichen Maßnahmen dennoch realisieren zu können, haben wir die Einführung einer Vignette vorgeschlagen, zu der es jedoch nicht gekommen ist und die Sie ablehnen, meine Damen und Herren von SPD und GRÜNEN.

(Zuruf der Frau Abgeordneten Biedefeld (SPD))

SPD und GRÜNE in Bonn wollen nun die Mineralölsteuer erhöhen. Aber keine Mark aus der Erhöhung wird in den Straßenbau oder in den allgemeinen Bundeshaushalt fließen. Meine Damen und Herren von SPD und GRÜNEN, so frage ich Sie noch einmal: Wie wollen Sie all die genannten Probleme bewältigen?

(Frau Paulig (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Dazu sage ich gleich etwas!)

Nun zum Wasserstraßenbau. Bekanntlich ist der 70 Kilometer lange Engpaß der Donaustrecke zwischen Straubing und Vilshofen ein erhebliches Hindernis. Ich stelle auch heute fest: Zwischen Bund und Land war es nie strittig – ich hoffe, auch zwischen uns hier nicht –, daß ein Ausbau erfolgen soll. Strittig war lediglich, wie dieser aussehen soll. In dem Zusammenhang ist eine Vereinbarung zwischen dem Bayerischen Ministerpräsidenten Dr. Stoiber und dem damaligen Verkehrsminister Wissmann vom 17. Oktober 1996 zu erwähnen, wonach die Entscheidung über die Art des Ausbaues auf das Jahr 2000 verschoben worden ist. In der Zeit bis dahin sollten Ausbaualternativen gründlich geprüft werden. Die entsprechenden Untersuchungen sind im Gange. Die Kosten hierfür sind nicht unbeträchtlich; es sind mehr als 10 Millionen DM.

Am 18.11. hat der neue Bundesverkehrsminister vor dem Verkehrsausschuß des Bundestages den Bau von Staustufen auf der genannten Strecke ausgeschlossen. Ich kann heute feststellen, daß der Bundesverkehrsminister auf die Frage von Herrn Abgeordneten Hinsken, ob grundsätzlich ohne Abwarten der Ergebnisse ein Bau von Staustufen nicht zugelassen werde, folgendes gesagt hat:

Die Bundesregierung steht zu der Vereinbarung vom Oktober 1996 mit Ministerpräsident Stoiber, neben den Stauregelungsvarianten die erst überschlägig untersuchten flußregulierenden kombinierten Ausbauprodukten vertieft untersuchen zu lassen und im Jahr 2000 über den weiteren Ausbau zu entscheiden. Es ist nicht die Absicht der Bundesregie-

rung, einzelne sinnvolle Ausbauvarianten vorab auszuschließen.

Der Verkehrsminister hat damit seine früheren Aussagen korrigiert. Ihre bisherigen Jubelmeldungen waren also nicht angebracht, meine Damen und Herren von der Opposition. Ich bin sehr froh – das muß ich auch sagen –, daß sich der Verkehrsminister korrigiert hat. Denn erst nach Abschluß der laufenden Untersuchungen wird sich zeigen, welche Variante machbar, welche wirtschaftlich vertretbar und welche unter ökologischen Gesichtspunkten die sinnvollste ist. Von vornherein bestimmte Varianten auszuschließen, halte ich vor dem Hintergrund für falsch.

(Beifall bei Abgeordneten der CSU)

Es gibt einen weiteren wesentlichen Punkt im Zusammenhang mit dem Verkehr, speziell dem Güterverkehr, nämlich die Entscheidung des Verkehrsministerrats der EU vom 01.12.1998. Aus unserer Sicht ist sie teils gut, teils schlecht. Doch müssen wir uns darauf einstellen. Der die Alpen querende Verkehr ist für uns von wesentlicher Bedeutung. Italien ist einer unserer wichtigsten Handelspartner. Allein die bayerische Landwirtschaft liefert Waren und Güter im Wert von zirka 4 Milliarden DM nach Italien. Das Außenhandelsvolumen liegt bei 20 Milliarden DM, die Exporte Bayerns nach Italien betragen um die 10 Milliarden DM. Der alpenquerende Verkehr ist für Bayern ein wesentlicher Standortfaktor.

Nun hat der EU-Verkehrsministerrat am 01.12. dieses Jahres den Entwurf für ein Verkehrsabkommen zwischen der EU und der Schweiz gebilligt. Hiervon ist auch die Brenner-Maut betroffen. Die Schweiz hat eine sogenannte leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe eingeführt, also eine entfernungsabhängige Gebühr für Schwerverkehrsfahrzeuge. Der Preis beträgt 400 DM für knapp 300 km. Pro Kilometer sind also zirka 1,35 DM zu zahlen. Die daraus resultierenden hohen Kosten stellen eine ungeheure Belastung für die betroffenen Wirtschaftsbereiche dar.

Herrn Verkehrsminister Wissmann waren diese Preise – ich muß sagen: Gott sei Dank – zu hoch. Der neue Verkehrsminister hat sie akzeptiert. Was das für die in diesem Sektor tätigen mittelständischen Betriebe bedeutet, kann man sich ausrechnen. Was umgekehrt schweizerische Transporteure für die Benutzung deutscher Straßen zu zahlen haben, beläuft sich auf Pfennige pro Kilometer.

So muß ich feststellen: Im vorliegenden Fall wurde eine einseitige, für unsere Transportwirtschaft sehr nachteilige Regelung getroffen. Deshalb kann ich sie so nicht akzeptieren. Ich kann sie mit Blick auf unsere Spediteure und Transporteure nicht akzeptieren und unter Berücksichtigung dessen, daß diese Regelung einseitig ist.

Es kommt dazu, daß die Schwerlastfahrzeuge bisher auf 28 Tonnen beschränkt sind. Die Beschränkung soll stufenweise aufgehoben werden. Ich begrüße, daß sich die Schweiz definitiv entschieden hat, die NEAT, die Neue Eisenbahn-Alpentransversale, also den Lötschberg-Tunnel und den Gotthard-Basistunnel, zu bauen.

Wichtig für uns ist, daß Klarheit besteht. Wichtig ist aber auch, daß damit die bisherige Haltung der Deutschen Bahn AG und die bisherige Haltung des Bundes, daß der Ausbau der Strecke München – Lindau nicht dringlich sei, überholt sein müßte. Wir müssen uns rechtzeitig darauf einstellen, daß diese Strecke wichtig wird, wenn wir Güter von der Straße auf die Schiene verlagern wollen.

Bisher ist geplant, die Strecke für den Personenverkehr mit Neigetechnikzügen auszubauen. Das wird aber in der Zukunft nicht mehr genügen. Ich habe mich deswegen an den Bundesverkehrsminister gewandt und darum gebeten, den zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung voranzutreiben, Planungen einzuleiten und die Finanzierung sicherzustellen, weil wir bis zur Inbetriebnahme der Tunnel – der erste soll im Jahr 2006 in Betrieb gehen – die Schienenstrecke dorthin brauchen werden. Die Bahn hat bisher negativ mit dem Argument reagiert, auf der Strecke sei der Schienengüterverkehr zu gering. Der Schienengüterverkehr ist deshalb so gering, weil bisher die Strecke über die Schweiz zu umständlich ist. In der Zukunft wird das aber anders sein. Der Bau der NEAT ist für uns wichtig.

Der Trost, der uns bisher gespendet worden ist, nämlich daß die Rheinschiene stärker ausgebaut werde und der Nord-Süd-Verkehr über die Rheinschiene abgewickelt werden solle, ist für die bayerischen Transporteure nicht groß. Denn die Rheinschiene ist in diesem Zusammenhang für uns nicht hilfreich. Es gibt aber noch einen zweiten Grund. Mit der Integration unserer Nachbarländer Polen, Tschechien und Ungarn sowie der Erweiterung der EU wird es mehr Waren- und Güterverkehr aus den osteuropäischen Ländern in die EU geben. Dieser wird nicht über die Rheinschiene erfolgen, sondern über die Brenner-Achse.

Deshalb bleibt das Thema Brenner auch in Zukunft wichtig. Deshalb halten wir auch an der Modernisierung der Brenner-Strecke München – Verona fest. Dabei ist der Brenner-Basis-Tunnel das Kernstück.

In der letzten Woche hatten wir ein Treffen der Aktionsgemeinschaft Brennerbahn in Verona. Ich habe die Kollegen aus Tirol, Südtirol, Verona, den anderen Regionen gefragt, ob sie im Hinblick auf die Entscheidung über die NEAT der Meinung seien, daß wir von anderen Weichenstellungen ausgehen müßten. Die allgemeine Meinung war, daß dies nicht der Fall sei.

Wir haben mit der Entwicklung, die auch von der Prognos AG im Auftrag der Europäischen Union prognostiziert worden ist, auf der Schienenstrecke München – Verona damit zu rechnen, daß sich die Tonnage von 8 Millionen auf über 20 Millionen Tonnen mehr als verdoppeln wird. Selbst wenn wir die Kapazität der Schiene verdoppeln, reicht sie nicht aus, um den Verkehrszuwachs aufzunehmen. Für den Gesamtgüterverkehr über den Brenner wurde ein Zuwachs um 60 % prognostiziert. Heute verteilt sich das Aufkommen zu 30 % auf die Schiene und zu 70 % auf die Straße. Wenn wir die Kapazität der Schiene verdoppelten, was theoretisch möglich ist, dann könnte vom Zuwachs die Hälfte von der Schiene aufgenommen werden. Die weitere Hälfte des

Zuwachses müßte dann wieder auf die Straße verlagert werden. Das bedeutet, daß der Bau des Brenner-Basis-Tunnels weiterhin dringlich bleibt.

Wie geht es weiter? Die Planungsgesellschaft der drei Bahnen soll als Europäische Wirtschaftliche Interessengemeinschaft gegründet werden. Ihre Aufgabe wird es sein, genehmigungsreife Pläne zu erarbeiten sowie wahrscheinlich auch einen Probestollen zu bauen, um die geologischen Gegebenheiten abklären zu können. Diese Arbeiten werden auf sechs bis sieben Jahre veranschlagt, so daß diese Arbeiten bis Mitte des nächsten Jahrzehnts bereits abgeschlossen sein könnten. Dann käme erst die Baustufe. Allerdings müßte nach den Prognosen der Brenner-Basis-Tunnel im Jahr 2010 fertig sein, wenn wir nicht eine nachhaltige Verlagerung des Verkehrszuwachses auf die Straße akzeptieren wollen.

Es hat vor einiger Zeit eine Irritation gegeben, weil der Verkehrsminister von Österreich, Herr Einem, gesagt hat, mit dem Bau könne frühestens im Jahr 2010 begonnen werden. Das ist so verstanden worden, als wolle sich Österreich von dem Projekt distanzieren. Ich habe Herrn Einem in einem Schreiben um Erläuterung gebeten. Seine definitive Aussage lautet, daß Österreich unverändert am Brenner-Basis-Tunnel festhält. Österreich möchte den Bau möglichst zügig haben. Herr Einem befürchtet nur, daß wegen der langen Fristen, für die Genehmigung, die Tests, die Planungen etc. die Bau-phase erst im Jahr 2010 beginnen werde. Wenn es früher geht, ist es ihm mit Sicherheit recht. Die Irritationen sind hiermit also ausgeräumt. Wichtig ist auch hier, daß die Zulaufstrecken rechtzeitig gebaut werden. Das betrifft die Strecke München – Kiefersfelden.

Lassen Sie mich etwas zum Thema Schwerverkehr und den Autobahngebühren sagen. Ich habe mit Interesse zur Kenntnis genommen, daß sich der Bundesverkehrsminister dafür ausgesprochen hat, von der zeitabhängigen Gebühr auf die streckenabhängige Gebühr umzustellen. Man wird dann sehen müssen, wie die Belastung aussieht. Darüber gibt es noch keine Festlegungen. Es muß auf jeden Fall eine marktgerechte Lösung gefunden werden. Es gibt andere Vorschläge der GRÜNEN, die sich für eine spezielle Schwerverkehrsabgabe aussprechen, um den Güterverkehr insgesamt zu beeinträchtigen. Ich hoffe, daß dieser Vorschlag in der Koalition keine Mehrheit findet.

Der Gütertransport ist für die wirtschaftliche Entwicklung von zentraler Bedeutung. Export heißt Transport. 36,5% dessen, was in Bayern produziert wird, wird exportiert. Im Vergleich zu den anderen Ländern der Bundesrepublik Deutschland haben wir damit die höchste Exportquote. Wenn wir den Transport verteuern, dann erschweren wir den Export. Wir sind in bezug auf unsere Arbeitsplätze und unsere wirtschaftliche Entwicklung vom Transport abhängig. Da wir keine Seewege zur Verfügung haben und den Gütertransport nicht zu 20 oder 30% auf dem Wasser abwickeln können wie die norddeutschen Länder, selbst wenn wir die Donau ausbauen, sind wir auf die Straße und die Schiene angewiesen. Die Schienenkapazitäten sind begrenzt. Wenn man einiges an Güterverkehr von der Straße verlagern wollte, dann müßte man die Schienenwege verdoppeln. Deshalb blei-

ben für uns die Straßen und der Straßengüterverkehr relevant.

Die Probleme, die wir durch Lärm und Abgase mit dem Straßengüterverkehr haben, muß man nach meiner Überzeugung durch technologische Innovationen lösen. Beim Lärm und beim Kraftstoffverbrauch ist dazu in den letzten Jahren einiges geschehen. Das muß auch in Zukunft so festgesetzt werden.

Wir müssen uns in Bayern auch damit befassen, wie das Problem des Güterverkehrs im Rahmen der Osterweiterung gelöst werden kann. Wir müssen uns fragen, was an Güterverkehr auf uns zukommt und wie dieser Güterverkehr bewältigt werden kann. Wir müssen abklären, welche Transportkapazitäten wir auf der Straße und auf der Schiene brauchen. Wir müssen uns auf neue Entwicklungen einstellen. Manche Sachverständige rechnen mit einer Verzehnfachung des Transportaufkommens zwischen der Europäischen Union und den mittel- und osteuropäischen Beitrittsländern. Ob die Prognose stimmt, möchte ich offenlassen.

Relevant wird auch die Frage der Lizenzen und der Kontingente sein. Wir wissen, daß unsere Wettbewerber in den osteuropäischen Ländern aufgrund ihrer Vorschriften und ihrer geringeren Kosten, womit auch die sozialen Kosten eingeschlossen sind, unsere mittelständisch strukturierten Betriebe vom Markt verdrängen könnten. Deshalb muß das auch zum Thema der Beitrittsverhandlungen gemacht werden. Wir werden uns diesem Thema nachhaltig widmen. Das wird uns in den nächsten Jahren intensiv beschäftigen.

Lassen Sie mich zum öffentlichen Personennahverkehr kommen. Zum 01.01.1996 haben wir die Aufgabe und die Finanzverantwortung für den Schienenpersonennahverkehr vom Bund übernommen. Wir haben die Bayerische Eisenbahngesellschaft gegründet, den landesweiten integralen Taktfahrplan eingeführt und die Zugkilometerleistung um 17% gesteigert. Im Vergleich dazu liegt die Steigerung in den Ländern Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen praktisch bei Null, in anderen SPD- oder rot-grün regierten Bundesländern ist es nur wenig mehr. Als Faustregel kann man sich merken: Wo Rot-Grün regiert, ist die Zugkilometerleistung gleich geblieben, wo andere regieren, ist sie gesteigert worden.

(Beifall bei der CSU – Hoderlein (SPD): Seien Sie ehrlich! Hier ist die Ausgangsbasis ganz anders!)

– Sie wissen, daß wir den Stilllegungsplänen der Deutschen Bahn in den siebziger Jahren am meisten Widerstand geleistet haben. Deswegen haben wir auch eine relativ hohe Verkehrsleistung gehabt. Auf dieser Basis haben wir die Leistungen weiter gesteigert. Sie können sich alles durchrechnen, dann stellen auch Sie das fest.

Wir haben das Bayern-Ticket für preiswerte und einfache Fahrten, und wir haben ein Schnittstellenprogramm von 100 Millionen DM aufgelegt, um den ÖPNV und SPNV zu verflechten.

Wir haben den Nahverkehrsplan 1998 erarbeitet und die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung herausgegeben. Von

den GRÜNEN müssen wir uns beim Thema ÖPNV gar nichts erzählen lassen; denn die haben auf der ganzen Linie nur Versagen vorzuweisen.

(Beifall bei der CSU – Zurufe vom BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

– Schauen Sie in die Länder, in denen Sie mitregieren – da hat sich beim SPNV nichts bewegt; da tut sich auch nichts.

(Frau Paulig (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aber fahren Sie bei uns einmal S-Bahn!)

– Dazu komme ich noch.

Die ÖPNV-Förderung hat sich bewährt. Die Gesamtförderung in Bayern beläuft sich auf 900 Millionen DM. In den Verdichtungsräumen wird der Ausbau des schienengebundenen ÖPNV fortgesetzt. Im Schienenpersonennahverkehr werden wir die Reisezeiten durch die Verbesserung der Streckensituation und durch den Einsatz von Neigetechnikzügen verkürzen. Gleichzeitig soll die Qualität vor allem durch neues Fahrzeugmaterial angehoben werden. Wir haben im Bahndurchführungsvertrag von 1996 vereinbart, daß die Bahn AG verpflichtet ist, für 1,3 Milliarden DM neues Material zu beschaffen. Diese Verpflichtung ist vertraglich vereinbart; davon kann die Bahn auch nicht herunter. Zusätzlich werden Neigetechnikzüge eingesetzt werden. Diese sind im übrigen in diesem Vertrag noch nicht enthalten; sie kommen zusätzlich. Darüber hinaus wird auf anderen Strecken weiteres neues rollendes Material eingesetzt.

Im Schienenpersonennahverkehr wird es auf nachfragestarken Linien in Verdichtungsräumen weitere Angebotsverbesserungen geben, allerdings nicht mehr in jenen Sprüngen, wie das in den früheren Jahren der Fall war; dies geht nämlich nicht. Zum 100-Millionen-DM-Programm und zur Verbesserung der Schnittstellen zwischen allgemeinem ÖPNV, Individualverkehr und SPNV kann ich nur sagen: Ich fordere die Kommunen auf, möglichst zügig Park-and-ride-Plätze, Bike-and-ride-Plätze und Busbahnhöfe zu bauen, um die Übergangsstellen zwischen Schiene und Bus, Schiene und Pkw und Schiene und Rad möglichst zu optimieren. Ich will, daß die Programme bis zum Jahr 2001 abgewickelt sind. Bis zum Jahr 2001 soll die Infrastruktur stehen, weil sich, wie gesagt, nach der Revision der Finanzierung die Frage stellt, wieviel uns an Geldmitteln übrigbleibt. Darum fordern wir die Kommunen derzeit auf, diese Maßnahmen umzusetzen. Wir fördern Sie auch bis zu 70%. Das ist ein hoher Fördersatz, um einen entsprechenden Anreiz zu geben.

Wir arbeiten daran, die elektronische Fahrplanauskunft bayernweit einzuführen. Ich hoffe, daß das DAB, das Digital Audio Broadcasting, also der digitale Hörfunk, uns hinsichtlich regionaler Verkehrsinformationen weiterführt. Dies bedeutet, daß dann, wenn Straßen zu sind, regional Informationen darüber gegeben werden können, wo man umsteigen kann, wo man parken kann, wo man die nächste Verbindung mit dem Bus, mit dem Zug erhält. Ein derart vernetztes System auf der Infrastrukturseite kann sich erst optimal entfalten, wenn auf der

Informationsseite ebenfalls ein vernetztes System vorhanden ist. Beides muß man kombinieren, beides sind Aufgaben für die nächsten Jahre, und beide sollen entsprechend gelöst werden.

Wir haben in diesem Zusammenhang aber noch ein paar Probleme zu klären, auch bei den Finanzmitteln, da beim Nahverkehr weitere Themen offen sind. Es handelt sich um die Untersuchungen Wibera I und Wibera II. Die Mitglieder des Wirtschaftsausschusses kennen sie. Es ging um die Frage, ob die Ausgleichsmittel ausreichen, um die Verkehrsleistungen auf dem Qualitätsstandard von 1993 zu finanzieren. Die Berechnung hat ergeben, daß die Mittel ausreichen, die wir vom Bund im Ausgleich bekommen. Wenn man den Qualitätsstandard von 1993 zugrunde legt, wären sie sogar mehr als ausreichend. Deshalb sagt der Bund, daß er etwas zurückhaben möchte. Wir können aber heute nicht mehr den Qualitätsstandard von 1993 zugrunde legen, sondern müssen denjenigen von 1998 verwenden. Dafür reichen die Mittel aus; da müßte man nichts zurückzahlen. Darüber gibt es Streit.

Ferner sollen die Ausgleichsmittel zwischen den Ländern neu verteilt werden, was auch Bayern treffen würde. Dagegen hat sich der Landtag gewandt; dagegen habe auch ich mich gewandt. Entscheidungen darüber konnten bisher verhindert werden. Niedersachsen wollte eine Entscheidung noch vor der Bundestagswahl herbeiführen. Eine erneute Initiative für die letzte Legislaturperiode wurde bei der letzten Verkehrsministerkonferenz nicht mehr vereinbart.

Meine Damen und Herren, die weiteren Überlegungen hängen natürlich auch davon ab, was dazu in der nächsten Zeit seitens des Bundes laufen soll. Ich habe an den neuen Bundesverkehrsminister geschrieben, um Klarheit zu bekommen, die wir für den Abschluß der Verkehrsverträge brauchen. Wir müssen nämlich wissen, wieviel Geld uns zur Verfügung steht, auf welcher Basis wir mit der Bahn verhandeln: auf der Basis der reduzierten Ausgleichssätze – dann gibt es auch weniger Geld für die Bahn – oder auf der Basis der bisherigen Ausgleichssätze, auf welcher Grundlage wir bei den Investitionen planen müssen: auf der Basis reduzierter Mittel oder auf der Basis gleicher Mittel. Ich hoffe, daß möglichst bald Klarheit geschaffen werden kann, und ich hoffe, daß von den Kürzungen Abstand genommen wird.

Zur S-Bahn München, die zur Zeit in allen Bereichen Dauerthema ist. Meine Damen und Herren, der Freistaat ist Besteller; der Freistaat ist nicht Betreiber. Die Königlich Bayerische Eisenbahn haben wir nicht mehr.

(Zuruf: Leider!)

– Leider, ja. Für den Betrieb der Bahn und der S-Bahn kann man deswegen nicht mich verantwortlich machen. Für den Betrieb und die Probleme nicht, für die Bestellung schon. Bei den Bestellungen haben wir seit ein paar Jahren einiges an zusätzlichen Leistungen, seitdem der Freistaat die Verantwortung hat. Meine Damen und Herren, seitdem wir die Verantwortung haben, haben wir zusätzliche Investitionen getätigt, nämlich die Bestellung von 133 S-Bahn-Garnituren für München, weil die bishe-

rigen über 25 Jahre alt sind, die Bahn neue nicht bestellt hat und bis zur Übernahme der Verantwortung durch den Freistaat auch nichts bestellt worden ist. Ich stelle das nur fest. Im ersten Verkehrsdurchführungsvertrag von 1996 ist diese Bestellung bereits enthalten. Früher konnte ich nicht handeln. Ich konnte nicht 1995 bestellen. Niemand von uns im Landtag konnte dies, weil die Verantwortung damals noch nicht bei uns lag. Im Jahr 1996 lag sie bei uns. 1996 wurde die Vereinbarung getroffen, 1996 wurde bestellt. Es ging keinen Tag früher. Ausgeliefert wird ab der zweiten Hälfte 1999 bis zum Jahr 2001. Dies war der erste große Schritt.

Der zweite Schritt war, daß seinerzeit bereits einige Ausbaumaßnahmen mitfinanziert worden sind.

Der dritte Schritt ist, daß wir jetzt ein 520-Millionen-DM-Investitionsprogramm mit der Bahn vereinbart haben.

(Wörner (SPD): Das wurde seit fünf Jahren versprochen!)

– Ach, Herr Wörner, Ihre Einwürfe zu diesem Thema sollten Sie sich besser sparen. Von wem wurde denn das seit fünf Jahren versprochen? 1996 haben wir die Verantwortung übernommen. Zwischen 1996 und 1998 liegen genau zwei Jahre. Wenn das vor fünf Jahren versprochen worden ist, dann nicht von mir und nicht von der Bayerischen Staatsregierung. Da müssen Sie sich vielleicht an jemand anderen wenden.

Präsident Böhm: Zwischenrufe sollte man wenigstens vom Platz aus machen, Herr Wörner.

Staatsminister Dr. Wiesheu (Wirtschaftsministerium): Wenn das seit fünf Jahren versprochen worden ist, dann nicht von der Staatsregierung, weil wir erst seit zwei Jahren die Verantwortung dafür haben. Darum sage ich, daß die Einwürfe des Herrn Wörner bei diesem Thema stets von besonderer Intelligenz gekennzeichnet sind.

(Beifall bei der CSU)

Mit der Logik hat so mancher seine Schwierigkeiten.

(Dr. Kaiser (SPD): Diese Antwort ist ein bißchen billig!)

– Das ist leider gar nicht billig, Herr Kaiser. Der Einwurf ist billig. Sie werden es mir überlassen, den Einwurf zu charakterisieren.

(Beifall bei der CSU – Zuruf des Abgeordneten Dr. Kaiser (SPD))

– Nein, es ist mein gutes Recht,

(Zurufe von der SPD und vom BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

diesen seltsamen Einwurf zu charakterisieren.

(Kaul (CSU): Sehr gut!)

Wir haben mit der Bahn wegen dieses Programms ein paar Jahre verhandelt. Wir haben jetzt ein 520-Millionen-DM-Programm zur Modernisierung der S-Bahn in München. Dies bedeutet Modernisierung der Signaltechnik auf der S-Bahn-Stammstrecke, also eine Ertüchtigung der Stammstrecke, und dies bedeutet eine Reihe von Ausbaumaßnahmen auf den S-Bahn-Außenästen. Damit wird die Voraussetzung für eine schrittweise Einführung des 10-Minuten-Taktes in der Hauptverkehrszeit geschaffen, und zwar auf zwei östlichen und drei westlichen S-Bahn-Außenästen. Der Freistaat Bayern stellt 380 Millionen DM bereit und bezuschußt zusätzliche S-Bahn-Fahrzeuge über jene 133 Garnituren hinaus mit 20 Millionen DM. Der Bund übernimmt 60 Millionen DM bei der Strecke. Die DB AG übernimmt 60 Millionen DM bei der Fahrzeugbeschaffung. Das heißt, daß 80 Millionen DM zusätzlich bei S-Bahn-Fahrzeugbeschaffungen eingesetzt werden. Dies ist das 520-Millionen-DM-Programm, das im übrigen den gewaltigsten Schritt im S-Bahn-Bereich seit 1972 darstellt.

Meine Damen und Herren, da dies innerhalb der kurzen Zeit vereinbart werden konnte, wäre ich eher bereit zu akzeptieren, wenn gesagt würde: Das habt ihr gut gemacht. Herr Wörner, den Einwand, den Sie vorher gebracht haben, können Sie sich aber schenken.

Zur S-Bahn Nürnberg – Forchheim. Das Projekt hat Priorität und wird vorangetrieben. Ich weise aber darauf hin, daß das Projekt zeitgleich mit dem Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nummer 8 realisiert werden muß. Grund dafür ist, daß nur auf diese Weise ein positiver Kosten-Nutzen-Faktor zu erreichen ist. Anders läßt sich das nicht realisieren. Ein Teil der Investitionskosten kann nämlich dann dem Fernbahnausbau zugerechnet werden. Deshalb warne ich auch die neue Bundesregierung, das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit in Frage zu stellen.

(Dr. Scholz (SPD): Das tut sie nicht!)

– Ich hoffe es. Die Töne, die ich von Herrn Schmidt von den GRÜNEN und von einigen Abgeordneten der SPD gehört habe, weisen durchaus darauf hin, daß das Projekt in Frage gestellt wird. Darum hätte ich gern Klarheit. Von Ihnen hätte ich gern die Aussage, daß Sie das Projekt unterstützen.

(Zurufe von der SPD)

– Wenn dieses Projekt nicht realisiert wird, ist der S-Bahn-Ausbau in Frage gestellt. Das ist leider so, und deshalb muß ich darauf hinweisen.

(Zuruf des Abgeordneten Hoderlein (SPD))

– Das ist leider zwingend, weil ansonsten die Wirtschaftlichkeit nicht gegeben ist.

Mein nächster Punkt sind die Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit im Schienenpersonennahverkehr. Von Januar bis September war die Pünktlichkeit im S-Bahn-Verkehr in München und im gesamten Nahverkehr in Bayern hoch. Die Zielgröße der DB AG liegt bei 98%. Im Oktober ist die Pünktlichkeit auf 88% gesun-

ken. Im November ist sie teilweise noch weiter gesunken, auf manchen Strecken bis auf 60% und weniger. Leider.

(Frau Paulig (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Da haben Sie recht!)

Das Problem ist, daß sich manche Verspätung auf einem Außenast im Dominoeffekt auf andere Strecken auswirkt und sich deshalb bei der bestehenden Organisation Verspätungen quasi im gesamten System ergeben. Das ist der Konstruktionsfehler.

Das zweite Problem ist, daß wir diese Schwierigkeit zur Zeit im ganzen Nahverkehr haben, wenn auch nirgends so gravierend wie bei der S-Bahn. Ursache war unter anderem das Wetter. Nachdem wir aber ein solches Wetter jedes Jahr haben, lasse ich diese Ausrede nicht gelten. Es gab auch Störungen durch Baustellen, einen Mangel an Mitarbeitern und Störungen durch Dritte. Klar ist auch, daß der Zug nicht mehr fahren kann, wenn aufgrund der Stürme eine Oberleitung herunterfällt. Wenn man weiß, wie sich das auf andere Strecken auswirkt, kann man sich vorstellen, wie die Situation bei den Stürmen dieses Jahr war.

Ich habe mit der Bahn Kontakt aufgenommen und Anfang November Abhilfemaßnahmen vereinbart. Das waren Fahrplanänderungen zur Entflechtung des S-Bahn-Verkehrs, damit nicht zu viele Überschneidungen vorkommen. Das war die Tatsache, daß das An- und Abhängen von Waggons aus Gründen der Zeitersparnis reduziert wird. Das war die Tatsache, daß 13 zusätzliche Fahrzeugführer eingesetzt werden. Die Bahn hat zugesagt, daß die Fahrgäste umgehend über mögliche Fahrplanänderungen und Verzögerungen informiert werden, um Ärger zu vermeiden. Die Bahn hat weiter erklärt, daß Betriebsreserven bei S-Bahn-Fahrzeugen eingesetzt werden und die Wartung der Züge beschleunigt wird. Ab dem 14.11.1998 wird ein zweites Schienenpflegesystem eingesetzt. Das alles sollte und mußte ab dem Fahrplanwechsel zum 29. August realisiert werden. Die Bahn hat ihre Zusagen auch eingehalten.

(Frau Paulig (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Davon hat man nichts gemerkt!)

– Und warum hat man nichts davon gemerkt? – Weil pünktlich am nächsten Tag ein Stromausfall im gesamten Bahnsystem stattgefunden hat. Außerdem ist es vermehrt zu Gleisbrüchen gekommen. Ob diese witterungsbedingt waren, weiß ich nicht. Durch den starken Winterbruch sind zusätzliche Probleme aufgetreten.

(Zuruf: Daran ist sicher Rot-Grün schuld!)

– Darauf wäre ich jetzt gar nicht gekommen.

Ich hoffe, daß die Maßnahmen wirken. Ich sage noch einmal: Eine nachhaltige Wirkung wird erst eintreten, wenn das alte Fahrzeugmaterial ausrangiert ist. Das, was jetzt vorhanden ist, ist störanfällig. Wir haben zum erstmöglichen Zeitpunkt die Bestellung des neuen Materials vereinbart. Der Staatsregierung oder mir Versäumnisse vorzuwerfen, wäre grundlegend falsch. Wir bestel-

len die Leistungen, die Bahn leistet, und bei schlechter Leistung gibt es entweder eine Ersatzleistung oder eine Kürzung der Ausgleichszahlung.

(Frau Paulig (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das fordern wir in unserem Antrag!)

– Das brauchen Sie gar nicht erst zu fordern, denn das machen wir.

Es gibt einige, die fragen, warum die Messungen zur Pünktlichkeit nicht schon 1996 oder 1997 vorgenommen worden sind. Damit Sie es wissen: Wir haben mit der Bahn seinerzeit vereinbart, daß Meßpunkte eingerichtet werden, und zwar 55 Stück quer durch Bayern. Hier wird die Pünktlichkeit automatisch gemessen. Im ersten Jahr konnte man das nicht, weil die Vorrichtungen nicht vorhanden waren. Wir konnten nur die Vereinbarung schließen. Inzwischen ist das Vereinbarte realisiert. Jetzt kann man Messungen durchführen. Es gibt auch die Vereinbarung, daß entsprechende Zahlungskürzungen erfolgen können, wenn die Pünktlichkeitsanforderungen um ein gewisses Maß unterschritten sind.

Zur Oberlandbahn. Sie wissen, daß die neue Gesellschaft den Betrieb zum 29. November übernommen hat. Die Linie wird allerdings noch mit den alten Fahrzeugen betrieben. Ernsthafte Störungen gibt es bisher Gott sei Dank noch nicht. Dazu muß ich aber sagen, daß uns die Bahn nicht nur mit Zugmaterial, sondern auch mit Zugführern ausgeholfen hat, weil nicht alle Beschäftigten der Oberlandbahn für die Züge der Bahn AG ausgebildet waren.

Das Problem hat sich deshalb ergeben, weil die Integralfahrzeuge nicht zu dem Zeitpunkt ausgeliefert wurden, der vereinbart war. Das ist höchst ärgerlich, aber bei der Bahnindustrie leider keine Ausnahme. Zu Beginn wären sieben bis neun Garnituren von Zügen geliefert worden. Neun Garnituren hätte man mindestens gebraucht, zwei weitere als Reserve. Diese Züge wären knapp vor dem 29. November geliefert worden, einige schon vorher. Die Zeit wäre für Tests nicht ausreichend gewesen.

(Dr. Hahnzog (SPD): Aber für eine Presseerklärung des Ministeriums war Zeit!)

– Diese Presseerklärung war notwendig, weil keine Erklärungen von denen, die sie hätten abgeben müssen, gekommen sind. Ich hätte sowohl von der Firma Integral als auch von der Oberlandbahn erwartet, daß sie rechtzeitig sagen, daß es Probleme gibt. Das war aber nicht der Fall. Ich habe die Leute ins Ministerium eingeladen und wollte die Fakten auf den Tisch gelegt bekommen.

(Zuruf des Abgeordneten Dr. Hahnzog (SPD))

Wenn Sie sagen, wir hätten den Betrieb bei der Bahn belassen sollen, dann muß ich Ihnen entgegenhalten, daß manche Regionen, die von der DB AG bedient werden, schon lange auf die Neigetechnikzüge, die eingesetzt werden sollten, warten. Sie bekommen die Züge nicht. Das ist leider keine Ausnahme.

Ich habe die Vertreter der Firmen eingeladen und mir Klarheit darüber verschafft, wie die Sache steht. Ich habe auch erklärt, es kommt kein Zug zum Einsatz, der nicht technisch geprüft und abgenommen ist und der nicht drei bis vier Wochen im Betrieb getestet wurde. Man muß „Kinderkrankheiten“ ausmerzen. Wir können es nicht vertreten, daß durch einen Mangel an Tests überraschend Schwierigkeiten bei den Fahrzeugen auftreten. Das war der Hintergrund der Entscheidung von Integral und Oberlandbahn, die Einführung des neuen Systems auf den nächsten Fahrplanwechsel zu verschieben.

Der Stundentakt, der auf dieser Strecke gefahren werden muß, und der dichte Fahrplan können nur mit den neuen Fahrzeugen gewährleistet werden. Mit den alten Fahrzeugen kann dies nicht geleistet werden. Deshalb konnte der zum 29. November geplante Fahrplan nicht eingeführt werden, und darum ist der Taktfahrplan auf den nächsten Fahrplanwechsel verschoben worden. Bis dahin sind nicht nur getestete Fahrzeuge im Einsatz, sondern bis dahin kann ein reibungsloser Betrieb gewährleistet werden.

(Frau Paulig (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Die Tarifstruktur war auch nicht in Ordnung!)

Daß das zu Zahlungsreduzierungen führt, ist selbstverständlich und der Oberlandbahn bewußt.

Ich möchte noch einige Anmerkungen zum Schienenpersonenfernverkehr machen. Erst kürzlich ist im Wirtschaftsausschuß darüber berichtet worden. Die Bahn hat im letzten Jahr Pläne erarbeitet, nach denen der Fernverkehr spürbar reduziert worden wäre. Ich habe von Anfang an erklärt, daß sich das mit unserer verkehrspolitischen Zielsetzung der Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene nicht vereinbaren läßt. Wir wollen keine Verschlechterung, sondern eine Verbesserung des Angebots. Wir akzeptieren es nicht, daß Fernverkehrsleistungen reduziert werden und dafür Nahverkehrsleistungen verlangt werden.

Eine Verschiebung der Zahlungsleistung oder der Risiken kann keine vernünftige Bahnpolitik sein. Dieses Konzept wurde überarbeitet und in weiten Bereichen rückgängig gemacht. Als Zwischenergebnis der Verhandlungen zwischen der Staatsregierung und der DB-AG kann ich folgendes feststellen: Für die Linie 21 konnte die Angebotsreduzierung auf der Strecke Würzburg – Nürnberg – Treuchtlingen – München weitgehend abgewendet werden. Die ausfallenden Halte ins Ansbach sollen durch neue Halte des Ferienzuges Hamburg – Berchtesgaden – Oberstdorf ausgeglichen werden. Die Linie 24 Stuttgart – Würzburg – Schweinfurt – Suhl – Erfurt bleibt im Angebot. Die Linie 25 Oberstdorf – München – Regensburg – Hof – Dresden wird auch im Fahrplan 1999/2000 wie bisher im Zwei-Stunden-Takt bedient. Hier müssen wir auf eine Steigerung der Nachfrage hinwirken. Bei der Linie 27 Karlsruhe – Nürnberg – Hof – Dresden konnten wir erreichen, daß die Kürzungen an Wochentagen zurückgenommen wurden. Um Zugausfälle an den Wochenenden zu verhindern, haben wir vorgeschlagen, künftig eine Benutzung von Interre-

gio-Zügen im Rahmen des „Schönen Wochenendtikets“ zu ermöglichen.

Besonders schwierig gestalteten sich die Verhandlungen bei den Kurswagenverbindungen zu den Fremdenverkehrs- und Kurorten. Hier gab es massive Proteste. Die Bahn hat angeboten, Kurswagen zumindest an Samstagen offenzuhalten. Die Kurorte haben angeboten, die Nachfrage zu steigern und ihren Beitrag dazu zu leisten. Die Verhandlungen sind noch nicht abgeschlossen.

Zu der Strecke Karlsruhe – München – Salzburg habe ich heute im Rahmen der Fragestunde Stellung genommen. Ich will meine Ausführungen nicht wiederholen. Wir setzen uns dafür ein, daß Streichungen möglichst vermieden werden. Ich habe noch im Dezember ein Gespräch mit dem Fernverkehrsvorstand, um weitere Korrekturen zu erreichen.

Meine Damen und Herren, das Fazit lautet: Die Verkehrspolitik ist in einer Phase wichtiger Entscheidungen. Mit den Entscheidungen, die auf EU-Ebene getroffen wurden, können wir nur teilweise zufrieden sein. Für den Güterverkehr ergeben sich daraus zum Teil massive Belastungen. Die Vorstellungen der rot-grünen Mehrheit in Bonn liegen noch im Dunkeln. Eines kann man feststellen: Frühere Aussagen werden in Zukunft wohl nicht eingehalten. Ich bin auf die Veränderungen beim SPNV und beim ÖPNV gespannt.

Ich hoffe, daß weiterhin eine Politik betrieben wird, die es uns ermöglicht, die Infrastrukturinvestitionen bei der Bahn und bei der Straße vernünftig zu tätigen. Die angekündigte Überprüfung aller Projekte in Bayern wird hoffentlich zur Bestätigung dieser Projekte führen. Beim Donauausbau sollte weiterhin mit Vernunft und nicht mit ideologischer Verblendung diskutiert werden.

(Frau Biedefeld (SPD): Das würden wir in Bayern gern tun!)

– Diejenigen, die eine Ausbauvariante von vornherein ausgeschlossen haben, waren ideologisch vorgeprägt. Für diese Personen waren die angestellten Untersuchungen für die Katz, weil sie ihre Festlegungen bereits getroffen hatten. Bei diesen Personen stand eine ideologische Blende vor dem geistigen Auge.

(Beifall bei der CSU)

Wir wollen optimale Verkehrsverhältnisse schaffen. Voraussetzung dafür ist eine vernünftige Verbindung von Schiene, Straße, Individualverkehr, ÖPNV und SPNV. Wir brauchen einen klaren, kalkulierbaren und plausiblen finanziellen Rahmen für die nächsten Jahre, damit wir unsere vernünftige Verkehrsplanung weiterverfolgen können. Wir müssen unsere Verkehrssysteme auf der Schiene optimieren. Die momentanen Probleme im Nahverkehr, die wir geerbt haben, müssen möglichst zügig gelöst werden.

Heute wurde ich aufgefordert, mich für das S-Bahn-Chaos zu entschuldigen. Wer diese Entschuldigung haben will, muß zur Bahn gehen. Ich habe meinen Beitrag dazu geleistet, daß dieses Chaos möglichst zügig

beseitigt werden kann. Ich habe einen Beitrag für eine zügige Modernisierung geleistet. Der Beitrag Bayerns zur Modernisierung der Bahn ist größer als der Beitrag aller anderen Bundesländer. Bisher haben wir in diesem Haus bei diesem Thema eine weitgehend gemeinsame Politik betrieben. Ich hoffe, daß dies auch in Zukunft der Fall sein wird.

(Beifall bei der CSU)

Präsident Böhm: In die Aussprache werden folgende zum Plenum eingereichten Dringlichkeitsanträge einbezogen:

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Glück, Dingreiter, Ach und anderer und Fraktion (CSU)

„Ökosteuer“ – Befreiung oder vollständiger Defizit- ausgleich im öffentlichen Verkehr durch den Bund (Drucksache 14/147)

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Glück, Dingreiter, Ach und anderer und Fraktion (CSU)

Finanzmittelausstattung im Verkehrsbereich auf- rechterhalten (Drucksache 14/148)

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Renate Schmidt, Maget und Fraktion (SPD)

Ausstattung der S-Bahn in der Region München (Drucksache 14/156)

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Paulig, Scharfenberg und Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜ- NEN)

Zustand des regionalen Nahverkehrs und der S-Bah- nen in den Ballungsräumen (Drucksache 14/160)

Bevor ich die allgemeine Aussprache eröffne, möchte ich Herrn Minister Patrick McKenzie aus der Westkap- Region in Südafrika herzlich begrüßen.

(Allgemeiner Beifall)

Er ist in seiner Heimat Minister für Kommunalverwaltung und zählt zu den Kandidaten für die Wahl des Premiermi- nisters im kommenden Jahr. Herr McKenzie hält sich zu einem Informationsbesuch in Bayern auf. Ich begrüße ihn im Namen des Hohen Hauses sehr herzlich im Baye- rischen Landtag und wünsche ihm einen informativen Aufenthalt.

Die Redezeit der einzelnen Fraktionen in der Ausspra- che beträgt 45 Minuten. Als erster hat sich Herr Kollege Schläger zu Wort gemeldet.

Schläger (SPD): Herr Präsident, verehrte Kolleginnen und Kollegen! Die aktuelle Botschaft zur Verkehrspolitik in Bayern muß lauten: Wir brauchen eine Neuorientie- rung. Wir müssen die Mobilität, die unsere Gesellschaft und unsere Wirtschaft braucht, sicherstellen. Diese Mobilität muß so verwirklicht werden, daß sie für die

Umwelt verträglich ist. Diese verkehrspolitischen Haupt- ziele wurden in der Vergangenheit sträflich vernachläs- sigt. Künftig muß folgendes erreicht werden:

Erstens. Unnötiger Verkehr muß vermieden werden.

Zweitens. Beim Verkehr muß eine Verlagerung von umweltbelastenden auf weniger umweltbelastende Ver- kehrsmittel erfolgen.

Drittens. Verkehr und Verkehrsmittel sollen ressourcen- schonend und umweltverträglich gestaltet werden.

Viertens. Alle Verkehrssysteme müssen bestmöglich vernetzt und der Verkehrsablauf stärker rationalisiert werden.

(Beifall bei der SPD)

Der Einsatz der Verkehrs-Telematik muß vorangetrieben werden. Hierfür gibt es gute Ansätze. Das Ziel liegt in einem schrittweisen Aufbau eines kompatiblen Telema- tiksystems mit vielfältigen Einsatzmöglichkeiten, zum Beispiel für City- und Fernverkehrslogistik, für integrierte Transportketten, telematische Zugleitsysteme, verbes- serte Fahrgastinformation sowie Stauvermeidung.

Zur gerechten Anlastung der Wegekosten wird die zeit- abhängige Lkw-Vignette durch die neue Bundesregie- rung möglichst frühzeitig durch eine fahrleistungsabhän- gige elektronische Gebührenerhebung ersetzt. Dies trägt auch zur Verlagerung von Güterverkehrsanteilen auf Schiene und Schiffe bei. Der Luftverkehr ist zur Sicherung der Mobilität notwendig. Bayern wird an der Entwicklung des Weltluftverkehrs weiterhin beteiligt blei- ben. Gleichzeitig gilt es, ökologische Belastungen zu verringern. Kurzstreckenverkehr gehört auf die Schiene und nicht in die Luft.

(Beifall bei der SPD)

Die Verknüpfung der Verkehrsträger muß weiter verbes- sert werden. Bei der Umsetzung dieser Ziele treten Kon- flikte und Sachzwänge auf. Herr Staatsminister, Sie haben heute kritisiert, daß in den Koalitionsvereinbarun- gen wenig über Straßen stehe. Ich habe mit Genugtuung festgestellt, daß Sie nicht einmal 5 % Ihrer Rede den Straßen gewidmet haben. Sie befinden sich offenbar auf unserer Linie. Wir werden versuchen, die starke Abhän- gigkeit des Personen- und Güterverkehrs von den Kraft- fahrzeugen zu reduzieren. Deshalb haben wir neue Ziele formuliert:

Erstens. Die Schiene hat absolute Priorität. Entgegen allen Lippenbekenntnissen der Staatsregierung und der ehemaligen Bundesregierung lag die Priorität in der Ver- gangenheit immer beim Straßenbau.

Sie haben sich in der Vergangenheit bei den Ausgaben mehrfach für den Straßenbau in Bayern entschieden. Sagen Sie mir ein Schienenverkehrsprojekt in Bayern, das in den letzten Jahren auf den Weg gebracht worden ist. Abgesehen von einigen Reparaturen wurde in den letzten Jahren nicht eine neue Strecke gebaut, obwohl Sie heute wieder vollmundig neue Strecken fordern.

(Staatsminister Dr. Wiesheu (Wirtschaftsministerium): Die Behauptung ist falsch!)

Der ÖPNV muß insgesamt attraktiver und kundenfreundlicher werden. Er muß durch den Bau geeigneter Umsteigeparkplätze für Pkw und Fahrräder besser mit den übrigen Verkehrsträgern verknüpft werden. Fahrgastinformationen und einfache Tarifsysteme sollten es dem Bürger leichter machen, sich für den ÖPNV zu entscheiden. Auf dem Land muß vor allem der Mindeststandard durch Vermehrung der Linien und Verbesserung und Koordinierung der Fahrpläne angehoben werden. Als Stichworte nenne ich Anrufbus, Bürgerbus, Discobus, Anrufsammeltaxi et cetera. Dabei ist die Effizienz zu beachten, wie sie der Oberste Rechnungshof in seinem jüngsten Bericht zu Recht anmahnt.

Das A und O unserer Verkehrspolitik ist seit 1992 der Bundesverkehrswegeplan, der für die Zeit von 1992 bis 2012 als vordringlichen Bedarf für den Schienenverkehr ein Investitionsvolumen von 118 Milliarden DM und für den Bundesfernstraßenbau ein Investitionsvolumen von 108 Milliarden DM vorgesehen hat. Auf den ersten Blick hat das den Anschein, als würde für die Schiene wesentlich mehr getan als für den Straßenbau. Die Tatsache, daß in diesen Beträgen die Staats-, Kreis- und Kommunalstraßen nicht enthalten sind, relativiert dieses Verhältnis aber sofort. Insgesamt verschlingt der Straßenbau nach wie vor den Löwenanteil.

Dieser Bundesverkehrswegeplan ist total unterfinanziert. Bis zum Jahr 2012 wird nicht die Hälfte dessen realisiert sein, was hier vorgesehen ist.

(Hoderlein (SPD): Hört, hört!)

Das alles gleicht einem Wunschbrief an das Christkind oder an den Weihnachtsmann. Grimms Märchenbuch nimmt sich im Vergleich zum Bundesverkehrswegeplan wie ein Präzisionstext aus. Ich gebe einige Kostproben unserer Märchenerzähler. Da gab Staatssekretär Hans Spitzner in seinem Bericht am 29. Februar 1996 im Ausschuß für Wirtschaft und Verkehr zum Thema Bundesverkehrswegeplan zur Neu- und Ausbaustrecke Ingolstadt – München folgendes zum besten:

(Hoderlein (SPD): Zuständig ist der Staatsminister!)

Nach dem ersten Spatenstich im Jahr 1994 und vorbereitenden Baumaßnahmen in der Folgezeit wird Mitte 1996 mit den Bauarbeiten in größerem Umfang begonnen werden.

Nun ist Ende 1998. Fehlanzeige trotz der Privatfinanzierung, die so hochgelobt worden ist.

Zur Ausbaustrecke Augsburg – München führte Herr Staatssekretär aus: „Ende 1996, Anfang 1997 soll mit dem abschnittswisen Bau der Strecke begonnen werden.“ Bis heute Fehlanzeige.

Zur Ausbaustrecke München – Mühldorf – Freilassing sagte damals der Staatssekretär, daß Ende 1996 mit den Bauarbeiten begonnen werde; heute hat der Minister Bundes- und Europaangelegenheiten edauert, daß

wir da noch nicht weiter sind. Ich zitiere immer das Bibelwort: An ihren Früchten sollt ihr sie erkennen. Ich überlasse Ihnen, wie Sie das beurteilen.

(Beifall bei der SPD)

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist für die Wettbewerbsfähigkeit Bayerns von zentraler Bedeutung. Investitionen in Verkehrswege sind deshalb zur Umsetzung der ökonomischen und ökologischen Ziele in ein umfassendes Verkehrskonzept zu integrieren, das die Voraussetzungen für die Verlagerung möglichst hoher Anteile des Straßen- und Luftverkehrs auf Schienen- und Wasserstraßen schafft. Deshalb sind wir auch der Meinung, wie es im Bonner Koalitionspapier steht, daß der Bundesverkehrswegeplan zügig zu überarbeiten ist.

Bis zum Abschluß dieser Überprüfung wird es beim Bau der Maßnahmen, die jetzt schon durchgeführt werden, selbstverständlich keine Unterbrechungen geben. Bereits vergebene Aufträge werden ausgeführt. Das möchte ich hier unmißverständlich feststellen, weil CSU-Mandatsträger draußen im Lande den Bauunternehmen und Beschäftigten gern Angst machen, daß die Gelder gestrichen würden. So ist es eben nicht.

Wenden wir uns den wichtigsten Baumaßnahmen zu, auf die auch Herr Minister eingegangen ist. Zur ICE-Strecke München – Nürnberg – Berlin: Für den Abschnitt München – Ingolstadt – Nürnberg sind seit langem die Würfel gefallen. Man könnte jetzt zwar ausführlich darüber reden, was früher war, aber fest steht, daß die Strecke München – Ingolstadt – Nürnberg gebaut wird. Die Strecke soll privat finanziert werden. Der Bau kommt nicht vorwärts. Außer ersten Spatenstichen des Herrn Ministerpräsidenten und Mitgliedern der Staatsregierung hat sich nichts getan.

Die Strecke Nürnberg – Erfurt – Berlin soll sowohl das Kernstück einer künftigen Hochgeschwindigkeitsverbindung Berlin – München bilden als auch die Landeshauptstadt Erfurt in den Nord-Süd-Verkehr einbinden. Manche Leute behaupten, diese beiden Ziele würden einander widersprechen, weil die Trassenführung über Erfurt einen Umweg von 90 km gegenüber einer direkt laufenden Strecke bildet. Außerdem werden von der bisher beschlossenen ICE-Strecke Nürnberg – Erfurt die Industrieregionen im Osten Thüringens und im Westen Sachsens mit über 2,5 Millionen Einwohnern nicht erfaßt. Dadurch liegt im hochwertigen Fernverkehr dieses Fahrgastpotential brach, was in Zukunft die Wirtschaftlichkeit einer solchen Strecke beeinträchtigt.

(Hofmann (CSU): Ihr habt doch Anträge gestellt 1991!)

– Herr Kollege Hofmann, obwohl ich glaube, daß die Strecke über den Ostkorridor vernünftiger wäre, rege ich an, eine vergleichende Untersuchung in Auftrag zu geben. Ich nehme an, daß die Bundesregierung das tun wird.

(Zuruf des Abgeordneten Hofmann (CSU))

Ich führe diese Diskussion leidenschaftslos: Was am besten ist, soll zum Tragen kommen.

(Fortgesetzte Zurufe des Abgeordneten Hofmann (CSU))

Die Trassierung durch den Thüringer Wald bedingt Tunnel- und Talbrücken mit einer Gesamtlänge von 80 km

(Hofmann (CSU): Ja und?)

Daher liegen die Baukosten bei 40 bis 50 Millionen DM pro Kilometer und sind damit dreimal so hoch wie bei einer gewöhnlichen ICE-Strecke.

(Heike (CSU): Was ist da so besonders?)

Es gibt erste Untersuchungen, die zeigen, daß die ideale Neubaustrecke unter Umgehung der Mittelgebirge bzw. Querung der Gebirge an der günstigsten Stelle über das Vogtland mit seiner Hochfläche bei Hof führt.

(Widerspruch bei der CSU)

Herr Staatsminister, es ist eben nicht so, wie Sie sagen, daß es hier auf der Franken-Sachsen-Magistrale entlanggehen soll. So wird es garantiert nicht laufen, sondern wir brauchen, wie auch durch den Thüringer Wald, eine eigene Strecke.

(Hofmann (CSU): Dann kommen die Bürgerinitiativen!)

Denken Sie daran, in welchem desolaten Zustand heute die Verkehrsinfrastruktur in der Nordostecke Bayerns ist. Heute, nach der Wiedervereinigung, fährt man von Hof nach Berlin eine Stunde länger als 1939. Wer es nicht glaubt, soll es nachvollziehen.

(Willi Müller (CSU): Das waren die Sozialisten der DDR, die alles kaputtgemacht haben!)

– Ja natürlich. Die Tatsache, daß es heute immer noch so ist, zeigt doch, daß wir da unbedingt etwas tun müssen.

(Hofmann (CSU): Sie blockieren alles!)

In der Aufzählung des Herrn Ministers – ich mache ihm daraus keinen Vorwurf, aber das ist bei uns typisch – fehlt die Verbindung nach Prag. Sie wurde in seinem über eine Stunde dauernden Referat nicht erwähnt. Zwar ist die Tschechische Republik als Handelspartner heute noch nicht so bedeutend wie Italien, aber unter den mittelosteuropäischen Ländern ist das der Staat, mit dem wir die meisten geschäftlichen und wirtschaftlichen Beziehungen haben. Deshalb sind wir der Meinung, daß wir die Strecke Nürnberg – Eger – Prag ausbauen müssen.

(Beifall bei der SPD)

Tatsache ist auch, daß auf der Strecke aus dem Gebiet Erfurt über 7,5 Millionen Reisende pro Jahr erwartet werden, während es bei dem Alternativkonzept mehr als

doppelt so viele sein könnten. Bei den Kosten ist es umgekehrt, da ist die andere Variation ungefähr ein Drittel weniger. Da muß, wie Herr Staatsminister Dr. Wiesheu richtig sagte, die Überlegung mit ins Kalkül gezogen werden, was wir bisher wirklich investiert haben und was umsonst investiert wäre, wenn wir hier etwas ändern würden.

Dies muß man untersuchen, und Sie sehen, ich sage das ganz leidenschaftslos. Die Untersuchung als solche würde nicht viel kosten, dann würde man ein Ergebnis haben. Verantwortliche der Deutschen Bahn AG haben in Gesprächen längst zugegeben, daß die Entscheidung, die ICE-Strecke durch den Thüringer Wald zu bauen, damals eine rein politische Entscheidung gewesen sei, die in erster Linie von zwei Politikern betrieben wurde, von denen heute – im Gegensatz zu Ihnen, Herr Kollege Hofmann – niemand mehr spricht.

(Hofmann (CSU): Ihr habt doch das beantragt!)

Wer kennt heute noch Herrn Duchac, den früheren Ministerpräsidenten des Bundeslandes Thüringen, oder den früheren Bundesverkehrsminister Krause, der allerdings durch einige Skandale noch in Erinnerung ist?

(Zurufe des Abgeordneten Hofmann (CSU))

Lassen Sie mich zum Abschluß des Themas ein Zitat eines weiteren Märchenerzählers bringen. Am 5. Mai 1994 sagte hier im Landtag Staatsminister Dr. Wiesheu: „Ich bin froh, daß sowohl zwischen Nürnberg und München als auch zwischen Nürnberg und Erfurt bereits heuer der Baubeginn erfolgen wird.“ – Das war vor vier-einhalb Jahren. Die Staatsregierung macht überwiegend Sprüche, und die macht sie sehr gut, das muß ich Ihnen attestieren. Aber irgendwann merkt das auch diese Bevölkerung einmal.

(Zwischenruf des Abgeordneten Hofmann (CSU))

Sicherlich können hier und heute nicht sämtliche Schienenverbindungen erörtert werden, aber wir brauchen eine leistungsfähige Verkehrsanbindung aus Bayern über die Alpen nach Italien, und damit bin ich beim nächsten Thema. Italien ist der wichtigste Außenhandelspartner Bayerns, weswegen wir auf einen reibungslosen Personen- und Güterverkehr angewiesen sind.

(Beifall bei der SPD)

Aus verkehrlichen, ökologischen und ökonomischen Gründen setzen wir von der SPD dabei in erster Linie auf die Schiene.

(Beifall bei der SPD)

Einige Überlegungen zum Brenner. Bei allem Getöse über dieses Thema ist es bis heute nicht gelungen, eine Finanzierung auf die Beine zu stellen, weder von Italien noch von Österreich oder Deutschland, und von uns Bayern allein geht es auch nicht. Es ist nichts Konkretes vorhanden. Man muß sich schon überlegen, wie es weitergehen soll, denn in der Zwischenzeit schwillt der Verkehr weiter an. Wir glauben, daß der Personenverkehr

auf der Scheitelstrecke noch viele Jahre eine Zukunft hat, vor allem mit neuer Technik der Gleise und der Logistik, aber auch mit Neigetechnik, und daß der Güterverkehr durch einen reinen Güterverkehrstunnel schnell und preisgünstiger bewältigt werden könnte.

Es ist erfreulich, daß die Schweizer mit Volksabstimmungen der neuen Eisenbahn-Alpentransversale grünes Licht gaben. Dies heißt natürlich auch, daß wir die Achse München – Lindau endlich entsprechend ausbauen und bedienen müssen. Wir begrüßen deshalb den Anfang Dezember in Zürich ausgehandelten Transitkompromiß. Die letzten Verhandlungen waren am 17. März an der Haltung des damaligen deutschen CDU-Verkehrsministers Wissmann gescheitert. Das Abkommen sieht außer der Festlegung einer Transitgebühr von knapp 400 DM freie Fahrt für die bisher verbotenen Vierzigtonner durch die Schweiz vom Jahr 2005 an vor. Die vereinbarten Gebühren kommen dem Bau der Eisenbahntunnel durch Gotthard und Lötschberg zugute. Damit wird der Brenner-Verkehr deutlich entlastet. Immerhin sind derzeit rund 40% der Lkw-Fahrten über den Brenner Umwegverkehr, der eigentlich über die Schweiz fahren könnte. Verkehrsminister Müntefering hat gezeigt, daß es ihm und der SPD mit der Erarbeitung einer gemeinsamen europäischen Verkehrspolitik ernst ist.

Recht aufschlußreich waren zwei Berichte über die Zukunft des Schienenverkehrs, die wir in den letzten Jahren im Hause bekommen haben. Wenn man den Bericht vom 5. Juni 1997 mit dem vom 12. November 1998 vergleicht, stimmt zunächst etwas hoffnungsvoll, daß wir bei den Interregionalen, die zu einem erheblichen Teil gefährdet waren, zumindest einiges vorläufig retten konnten. Ich darf ein paar Beispiele herausgreifen: Interregionalie 25, Oberstdorf – Regensburg – Hof – Dresden. Diese Linie ist jetzt dank der Ausführung des Staatsministers entgegen den ursprünglichen Plänen der Bundesbahn wieder gesichert. Der größte Flop der bayerischen Eisenbahngeschichte aber war die von Staatsminister Dr. Wiesheu angekündigte Aktion „Ostbayern fährt Bahn“. Auf der Strecke Regensburg – Hof sollte wieder Leben entstehen, die Strecke sollte wieder mehr frequentiert werden. Nur stellt sich die Frage nach dem Sinn dieser Aktion, wenn ich 1992 als Regierung die Strecke nicht mehr in die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans hineingenommen habe. Der damalige Staatsminister Dr. Stoiber, der auf diesen Fehler angesprochen worden ist, hat seinerzeit eingeräumt, dies sei ein Fehler, aber man werde dafür sorgen, daß die Strecke trotzdem ausgebaut werde. Am 25. Oktober 1995 sagte Ministerpräsident Dr. Stoiber in Weiden: „Die Staatsregierung wird darauf hinwirken, daß die Elektrifizierung des Streckenabschnitts Marktredwitz – Schwandorf – Weiden – Regensburg im Bedarfsplan zum Schienenwegeausbaugesetz aufgenommen wird.“

Meine Damen und Herren, das Ergebnis ist bekannt. In der Zwischenzeit ist diese Strecke sogar nächtlicherweise stillgelegt. Und das sind die Strecken, von denen Ministerpräsident Dr. Stoiber noch vor dreieinhalb Jahren gesagt hat, das werde alles ausgebaut. Manche sagen, er sei ein Ministerpräsident von Schall und Rauch; das hat sich hier wieder einmal bestätigt.

(Beifall bei der SPD)

Ein weiteres Beispiel ist die Interregio-Linie 28 zwischen Ulm und München; bei dieser Strecke sind wir noch nicht über den Berg. Es gibt den berechtigten, knallharten Protest der Kommunalpolitiker, der durch ganz Bayern schalle. Wir müssen vereint daran arbeiten, daß weitere Linien, die auch Staatsminister Dr. Wiesheu aufgezeigt hat, erhalten werden. Ich denke, dies ist im ganzen Haus Konsens, und deswegen konnte ich mich sehr kurz fassen.

Beim Nahverkehr haben wir in etlichen Bereichen Bayerns mit der Regionalisierung am 01.01.1996 zweifelsohne gewisse Verbesserungen erzielt. 85 Millionen Zugkilometer waren am Anfang bestellt. In der Zwischenzeit sind es erfreulicherweise 96 Millionen Zugkilometer. Allerdings funktioniert es in der Zwischenzeit nicht mehr mit der Pünktlichkeit. Dies ist das dominierende Thema.

In Südbayern hat sich der Pünktlichkeitswert für die S-Bahn München von 98% im Frühjahr über 97% im Sommer auf 89% im Oktober reduziert, wo noch alles glatt gelaufen ist. Jetzt sind wir sogar auf nur 50%. Daß täglich Hunderttausende nicht zur Arbeit kommen, schadet der Wirtschaft. In einer Zeit, in der wir technisch sehr viel bewerkstelligen können, müssen wir doch auch dieses Problem in den Griff bekommen.

Ursächlich sind dafür folgende Punkte verantwortlich: Die Infrastrukturanlagen und die Fahrzeuge sind nicht mehr die besten, überaltete S-Bahn-Triebwagen, eine gewisse Bautätigkeit an den Netzen, zugegebenermaßen ein Herbst mit Stürmen und ein EDV-Programm, das das Fahrplankonzept durcheinanderbringt.

Die neue Westanbindung der Münchner S-Bahn zum Flughafen ist erfolgreich eingeführt worden. Als Erklärung für die besondere Situation der S-Bahn München kann auch dienen, daß wir hier an die Grenze der Belastbarkeit des Systems gekommen sind. Deswegen auch unser Dringlichkeitsantrag, auf den ich hiermit verweise.

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft hat einen Vertrag. Die Ausführungen des Herrn Ministers werden insoweit auch von uns akzeptiert. Die Bayerische Eisenbahngesellschaft arbeitet in weiten Bereichen erfolgreich und hat einiges vorgebracht. Wünsche bleiben natürlich immer offen. Die von dem Vertrag der Bayerischen Eisenbahngesellschaft umfaßten neuen Fahrzeuge – 59 Dieseltriebwagen, 133 S-Bahn-Triebwagen, 28 elektrische Triebwagen für die Region – werden in den Jahren 1999 bis 2001 ausgeliefert. 73 Doppelstockwagen sind jetzt in Nordbayern schon neu im Einsatz. Wir können nur hoffen, daß diese Termine auch eingehalten werden.

Das bereits angesprochene Projekt Allgäu mit der Einführung von Neigetechnikfahrzeugen für den Fern- und Nahverkehr wird weiter verfolgt. Unsicherheiten bestehen derzeit noch wegen der VT 615 des Fernverkehrs. Der Auslieferungszeitpunkt für die VT 612 wird sich wohl verzögern, da die Probleme des VT 611, der vor allem in Rheinland-Pfalz eingesetzt war und dort aus dem Verkehr gezogen werden mußte, noch nicht beseitigt sind. Daran sieht man eben auch wieder einmal deutlich, daß

deutsche Technik nicht mehr Weltspitze ist. Das ist ein typisches Beispiel dafür.

Wir brauchen einen gesunden Wettbewerb. Was wir bei der Oberlandbahn erlebt haben, ist nicht der gesunde Wettbewerb, von dem ich spreche. Der Verlauf der Ausschreibung und die Vergabe haben aus unserer Sicht den Eindruck erweckt, daß die Nichtvergabe an die Deutsche Bahn AG durchaus erwünscht war. Der Start der Bayerischen Oberlandbahn am 29. November 1998 verlief dann eben auch so katastrophal, wie wir das befürchtet haben. Erinnern Sie sich bitte an die Auseinandersetzungen im Haushalts- und Wirtschaftsausschuß. Wir haben es fast kommen sehen, daß das so nicht funktioniert. Sie brauchen nur die Protokolle nachzulesen.

Von 17 Integraltriebwagen war am 29. November 1998 nur ein einziger verfügbar. Inzwischen sind es ein paar mehr. Zum Betriebsstart mußte auf sieben Lokomotiven und 37 Waggons der DB-Regio zurückgegriffen werden.

Die Ausbildung der Lokführer auf der Lok BR 218 offenbarte, daß ein großer Teil der Lokführer der Oberlandbahn noch nie Streckendienst gemacht hatte und ein ausreichendes Praxistraining fehlte.

Wenige Tage vor Betriebsbeginn bestellte die Oberlandbahn bei der Deutschen Bahn AG je 12 Triebfahrzeugführer und Kundenbetreuer. Nach Erarbeitung der Planungsunterlagen durch die Deutsche Bahn AG wurden der Oberlandbahn acht Triebfahrzeugführer und sechs Kundenbetreuer zur Verfügung gestellt. Andernfalls hätte die Oberlandbahn ihren Betrieb am 29. November 1998 gar nicht beginnen können.

Am 1. Dezember 1998 offenbarte die Oberlandbahn große Probleme bei der Erbringung ihrer Leistungen. Wie sich herausstellte, hatte sie keinen Überblick mehr über das Betriebsgeschehen von Laufleistungen mit notwendigen Aufenthalten zum Tanken, für Werkstattstopps usw.

Durch die Hilfe der Deutschen Bahn AG konnte das Problem – ich sage mal: vorerst – bereinigt werden. Die Personalhilfe soll voraussichtlich noch zwei Wochen dauern. Die DB-Fahrzeuge werden bis zum Frühjahr 1999 benötigt. Deshalb ist es kein Wunder, daß bei dieser desolaten Betriebseröffnung auch der Herr Minister dort gar keinen großen Wert auf Fernsehaufnahmen und große Reden gelegt hat.

Wir können nur hoffen, daß sich die Oberlandbahn-Affäre dämpfend auf weitere Ausschreibungsaktivitäten auswirkt.

(Beifall bei der SPD)

Die Bahn ist laut eigenem Bekunden ein „Unternehmen Zukunft“. Dieses „Unternehmen Zukunft“ verspielt unseres Erachtens jedoch die Zukunft, wenn weitere 18000 Bedienstete tatsächlich entlassen bzw. nicht mehr ersetzt werden. Die Pannen der letzten Tage sprechen eine beredte Sprache. Die Hauptfehlerursache ist über-

all fehlendes bzw. inzwischen auch falsch ausgebildetes Personal.

Nehmen wir als Beispiel die Lokführer. Zunächst konnte ich gar nicht glauben, daß Lokführer inzwischen nur noch auf einem einzigen Loktyp ausgebildet werden. Durch die Aufspaltung der gesamten Bahn auf fünf Aktiengesellschaften wird ein Lokführer zum Beispiel nur noch für Nahverkehr oder Fernverkehr oder Cargo ausgebildet. Überschneidungen finden kaum noch statt.

In dieser einseitigen Ausbildung kann ich beim besten Willen keinen Vorteil erkennen. Die Nachteile bekommen wir dann bei solchen Katastrophen und Pannen zu spüren. Die ständigen Zugverspätungen dieser Tage können auf keinen Fall den Bahnbediensteten angelastet werden. Das möchte ich heute ausdrücklich betonen. Der Einsatz von Fahrzeugen, die mit Mängeln geliefert werden oder in der Zwischenzeit mangelhaft geworden sind, ist nämlich nicht die Schuld der Eisenbahner. Vielmehr hat der Bahnvorstand die bewährte Zusammenarbeit mit der Industrie in jüngster Vergangenheit aufgegeben, um Personal einzusparen.

Die falsche Personalpolitik des Bahnvorstandes führte zu Personalengpässen insbesondere in den Bereichen, die für eine ordnungsgemäße Betriebsabwicklung notwendig sind. Die Verantwortung liegt hier allein beim Management der Bahn.

In viele Nebenstrecken wird nicht mehr investiert. Die Züge fahren dann immer langsamer und zunehmend mehr Fahrgäste verzichten auf das Bahnangebot. Überspitzt formuliert lautet hier das Kalkül der Bahn: „Null Verkehr bringt null Verluste“. Andererseits werden inzwischen Milliarden für die Einsparung nur weniger Reise Minuten auf Hochgeschwindigkeitstrassen ausgegeben.

Bahnchef Ludewig vertritt das Unternehmen in der Öffentlichkeit mit der Begeisterung eines altgedienten Schalterbeamten kurz vor der Pensionierung. Schon vor seiner Berufung in dieses Amt war klar, daß er die Bahn nicht zu einer ernsthaften Konkurrenz für Auto und Flugzeug machen wird. Auf der Strecke bleiben die Fahrgäste. Ich frage mich immer, was von Leuten zu erwarten ist, die abends nach Beendigung ihrer Arbeit bei der Bahn in Frankfurt regelmäßig vom Chauffeur in das heimliche Bonn gefahren werden, obwohl es zwischen Frankfurt und Bonn Top-Eisenbahnverbindungen gibt.

Für die Bahn wäre die Einführung des Verursacherprinzips für die Kosten im Verkehrsbereich wichtig. Eine Studie aus dem Jahr 1994 kommt zu dem Ergebnis, daß sich in Deutschland allein die jährlichen Unfall- und Umweltkosten des Verkehrs auf 133 Milliarden DM belaufen; der Anteil des Straßenverkehrs beträgt dabei 92%, des Luftverkehrs 5% und des Schienenverkehrs 2%.

Die Harmonisierung der Mineralölbesteuerung für die Verkehrsträger sollte eine Selbstverständlichkeit sein. Entweder ist auch die Bahn von der Mineralölsteuer zu befreien, oder aber – was vernünftiger ist – der Luftverkehr und die Binnenschifffahrt sind ebenfalls in die Mineralölsteuer einzubeziehen. Der Herr Minister hat in dem

Zusammenhang die Erhöhung der Mineralölsteuer um 6 Pfennig kritisiert. Die Mitglieder der CSU bzw. die Repräsentanten der ehemaligen Bundesregierung dürfen dies jedoch gar nicht kritisieren, denn in der Regierungszeit von Helmut Kohl zwischen 1982 und 1998 wurde die Mineralölsteuer um 100% erhöht, nämlich von 49 auf 98 Pfennig. Insofern ist eine Erhöhung, die sich nur mit 2% auf die Kosten des Personennahverkehrs auswirkt, wie Sie selbst einräumen, eigentlich marginal.

Herr Präsident, wieviel Redezeit habe ich noch?

Erster Vizepräsident Dr. Ritzer: Herr Kollege, die Fraktion der SPD hat insgesamt noch eine Redezeit von 11 Minuten. Es sind allerdings drei Redner angemeldet.

Schläger (SPD): Ja, ich weiß. Ich habe das mit den anderen Kollegen besprochen.

Erster Vizepräsident Dr. Ritzer: Herr Kollege, bitte fahren Sie mit Ihren Ausführungen fort.

Schläger (SPD): Herr Präsident, ich bedanke mich für den Hinweis. Ich befinde mich mit meinen Ausführungen bereits in der Schlußgeraden.

Für den Staatsstraßenbau – das steht heute in der Zeitung, der Oberste Rechnungshof hat darauf hingewiesen und wir kritisieren es seit vielen Jahren – stehen im Haushalt 320 Millionen DM pro Jahr. Sie verwenden die Mittel nicht ganz. Wenn Sie über Land fahren und auf eine schlechte Straße kommen, dann ist das immer eine Staatsstraße. Immer. Der ORH kritisiert ebenso wie wir seit Jahren die ungenügende Bestandserhaltung der Staatsstraßen. Statt alle 15 Jahre machen Sie die Dekenerneuerung nur alle 30 Jahre. Das geht an die Substanz.

Die Entscheidung über die Ausbauvarianten der Donau, ob sie staugestützt oder flußbaulich angelegt werden, fällt gemäß der Vereinbarung zwischen Bayern und Bonn im Jahr 2000. Ich denke, daß die Entscheidung, nachdem alle Möglichkeiten ausgelotet sind, sicherlich gut sein wird.

Die Koalitionsvereinbarung zwischen der SPD und den GRÜNEN über die effiziente und umweltgerechte Verkehrspolitik ist eine gute und solide Grundlage für die Arbeit der nächsten Jahre. Die SPD ist auf Landes- und Bundesebene angetreten, eine bessere Verkehrspolitik zu machen. In Zukunft geht es nicht darum, daß hochfliegende Pläne aufgestellt werden, die in vielen Jahrzehnten nicht umgesetzt werden. Wir brauchen den Blick für das Machbare. Wir brauchen schnelle Ergebnisse und ihre Realisierung zum Wohle der heute lebenden Menschen und zum Wohle unserer heutigen Wirtschaft, der nicht damit gedient ist, wenn Planungen auf den Sankt-Nimmerleins-Tag in den Akten der Behörden und im Bundesverkehrswegeplan aufgezeigt sind. Auf dem Verkehrssektor gibt es viel Vernünftiges zu tun. Packen wir es an. Wer schnell handelt und somit unserer Wirtschaft schnell hilft, hilft ihr doppelt.

(Beifall bei der SPD)

Erster Vizepräsident Dr. Ritzer: Nach dieser Rede verbleibt der SPD-Fraktion noch eine Redezeit von 9 Minuten. Das Wort hat Herr Kollege Dingreiter.

Dingreiter (CSU): Sehr verehrter Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Jetzt fällt es direkt schwer, wieder in grundsätzliche Überlegungen einzusteigen, nachdem man gerade das Gefühl hatte, hier war ein Buchhalter etwas irritiert, abwägend, was in der Vergangenheit wie und wodurch gelaufen ist. Ich will dennoch versuchen, wieder zum Grundsätzlichen zurückzukommen.

Die Bewältigung der wachsenden Verkehrsströme ist eine der gewaltigsten politischen Herausforderungen unserer Zeit. Wer meint, man könne das damit regeln, indem man die Probleme wegdrückt, wird der Herausforderung nicht gerecht. Das weitere Wachstum unserer Wirtschaft wird wesentlich davon abhängen, ob die dafür notwendige Mobilität für Menschen, insbesondere aber für Güter, auf die Dauer gewährleistet werden kann. Das gilt ganz besonders für Bayern. Wir sind ein hochentwickeltes Land – der Minister hat das schon gesagt –, mit einem ausgeprägten Exportanteil unserer Wirtschaft, und wir liegen in der Mitte eines sich neu formierenden Europas. Das bringt neben einem starken Binnenmarkt auch einen ausgeprägten Transitverkehr mit sich, was einer zukunftsweisenden Verkehrspolitik bedarf – und zwar jetzt und nicht irgendwie und irgendwann.

Ich erspare es mir, auf die „großartigen“ Formulierungen einzugehen, die in der Koalitionsvereinbarung stehen. Herr Schläger hat mir das dankenswerterweise wenigstens zum Teil abgenommen. Die Vereinbarung enthält sehr schöne Formulierungen. Ich frage: Was ist davon konkret zu halten? Was bleibt übrig, wenn man die Dinge genau betrachtet? Die Absichten sind positiv zu bewerten. Die Planungen, wie wir sie für einige Bereiche kennen, machen aber deutlich, daß es die neue Regierung mit ihren Absichten nicht allzu ernst meint. Längst entschiedene Verkehrsausbaumaßnahmen werden erneut geprüft, was nichts anderes heißt, als daß sie auf die lange Bank geschoben oder gar in Frage gestellt werden. Die Verteuerung des Verkehrs, insbesondere des Personennahverkehrs, steht an, obwohl man diesen ganz besonders fördern wollte. Es gibt keine Aussagen zur Fortschreibung von gesetzlichen Regelungen eines ökologisch sinnvollen Verkehrs.

Deswegen sagen wir Ihnen noch einmal, wie wir ökonomisch und ökologisch sinnvolle Verkehrspolitik betrachten. Es kann nur darum gehen, daß wir versuchen ein Gesamtsystem „Verkehr“ zu entwickeln, wie wir es bereits Anfang der neunziger Jahre formuliert und durch eine Vielzahl von Anträgen und konkreten Maßnahmen in Bayern umzusetzen versucht haben. Ein solches Gesamtkonzept muß sich durch eine Reihe von Maßnahmen auszeichnen. Herr Schläger hat einiges davon übernommen. Ich bedanke mich sehr. Bei uns steht aber nicht, daß wir uns beispielsweise das Vermeiden von unnötigem Verkehr zum Ziel setzen, wie Sie das herausgestellt haben. Wer entscheidet, was nötig oder unnötig

ist? Macht das Herr Trittin in Bonn? – Danke schön, kann ich da nur sagen. Da wären wir sicher nicht gut beraten.

Wir sagen, daß die optimale Nutzung der gesamten vorhandenen Verkehrsinfrastruktur nötig ist. Das ist die stärkere Nutzung der Bahn beim Güterverkehr durch bessere Signaltechnik und ähnliches. Wir sind dabei, diese Dinge voranzubringen. Das sind Entwicklungen von Strategien zur Verkehrsvermeidung – das ist wohl richtig. Es geht aber darum, daß bei der Logistik eine ganze Menge geschehen muß. Es ist bereits viel geschehen, meine Damen und Herren. Beim Vergleich des Zuwachses an Gütern, die transportiert werden, und des Zuwachses an Kilometern, kann festgestellt werden, daß heute mit wesentlich weniger Kilometern eine wesentlich größere Menge Güter transportiert werden. Es ist viel geschehen. Die Staatsregierung hat mit der Schaffung eines Logistik-Kompetenz-Zentrums, das insbesondere für den Verkehr neue und bessere Lösungen erarbeiten soll, ein deutliches Zeichen gesetzt.

Es geht um gezielte, notwendige Erweiterung und Vernetzung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur. Wir haben jährlich 200 sinnlos verpulverte Stau-Milliarden zu bewältigen. Das muß uns Sorgen machen. Deswegen müssen wir einiges tun, und zwar nicht nur für die Straße, sondern auch für die Schiene. Herr Kollege Schläger, Sie sagten, die Staatsregierung habe nichts getan, und die Priorität habe beim Straßenverkehr und nicht auf der Schiene gelegen. Dazu ist zu sagen, die Strecke München – Nürnberg ist im Bau. Ich rufe die quälenden Diskussionen in Erinnerung, die wir mit Ihnen wegen dieser Strecke geführt haben. Fragen Sie sich, ob Sie richtiggelegen haben. Wäre es nach Ihnen gegangen, hätten wir die Entscheidung heute noch nicht. Das ist so.

Die Strecke München – Augsburg ist mittlerweile im Bau. Ich bin froh, daß Minister Dr. Wiesheu erreicht hat, daß diese Vereinbarungen noch von der alten Bundesregierung abgeschlossen werden konnten. Wer weiß, wann wir zu den Baumaßnahmen kämen, wenn wir mit dem neuen Verkehrsminister verhandeln müßten.

Für die Strecke München – Mühldorf ist alles fertig verhandelt. Sie haben es in der Hand, in Bonn die Vereinbarung zu unterzeichnen. Von Bayern wurde das Notwendige getan. Ich denke auch an die Strecke München – Erfurt. Mein Gott, wenn Sie meinen, daß der Kurzstreckenverkehr auf die Schiene und nicht in die Luft gehört, müssen Sie leistungsfähige Strecken ausbauen. Nur dann werden wir den Verkehr auch auf die Schiene bekommen. Dazu müssen wir die Verkehrszentren in Deutschland anbinden. Es hat keinen Sinn, mit der Bahn nur die kurze Strecke zu wählen. Die Landeshauptstadt Erfurt wurde bewußt in die Streckenverbindung München – Nürnberg – Berlin einbezogen, weil es darum geht, Fahrgäste für die Bahn zu bekommen, damit sich das wirtschaftlich gestalten läßt.

Im Nahverkehr – der Staatsminister hat das bereits angesprochen – laufen eine Reihe von Baumaßnahmen. Weitere werden verhandelt. Hier ist durchaus eine ganze Menge geschehen. Wir sind dabei, soweit wie nötig zu erweitern. Wir brauchen auch den Ausbau der Straße.

Es ist unerträglich, daß wir die A3 nicht erweitern und die A8 nicht ausbauen können. Wenn noch lange geprüft wird, werden wir noch in zehn oder zwanzig Jahren mit dem Ofenrohr ins Gebirge schauen aber nichts Vernünftiges zustande gebracht haben.

Die einzelnen Verkehrsträger und -systeme des Personen- und Güterverkehrs müssen verknüpft werden. Bayern geht wieder mit gutem Beispiel voran. Für die Verbesserung der Schnittstellen im öffentlichen Verkehr wurden 100 Millionen DM zur Verfügung gestellt. Wir waren die ersten, die ein Konzept über Güterverkehrszentren in Bayern geschaffen, als erste begonnen und auch erreicht haben, daß Bonn bei der Einrichtung der Güterverkehrszentren mitfinanziert, weil wir wissen, daß das die Voraussetzung ist, den Gütertransport von der Straße auf die Schiene verlagern zu können.

Diese Verlagerung ist notwendig, weil wir auf der Straße gar nicht die Kapazitäten schaffen können, die der Güterverkehrszuwachs erfordert.

Es geht um den Einsatz moderner Informations- und Leitsysteme. Wer jedoch ständig Geschwindigkeitsbeschränkungen von 100 km/h fordert, der macht im Grunde diese Leitsysteme kaputt. Wir brauchen sie aber, weil sie notwendig sind, um die Kapazität der Straßen zu erweitern, und weil sie wichtig sind, um die Verkehrssicherheit deutlich zu erhöhen.

(Zurufe vom BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Wir brauchen den verstärkten Einsatz energiesparender, umweltfreundlicher Verkehrsträger. Auch dafür haben wir in Bayern eine ganze Menge getan. Wenn Sie die Schwierigkeiten bei der Oberlandbahn beklagen, lieber Herr Kollege Schläger, dann muß ich Ihnen sagen: Das wird auch unter dem Aspekt der modernen Technik und unter dem Aspekt des Energieverbrauchs das modernste System sein, das in Deutschland in Betrieb ist. Deswegen haben wir das gemacht.

(Frau Paulig (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Fragt sich nur, wann!)

– Sie können ruhig lachen. Sie werden schon sehen, wie sich die Dinge dort entwickeln werden. Ich bin überzeugt, daß das das beste System ist und daß wir damit auch ein hohes Maß an Attraktivität schaffen.

(Frau Paulig (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ihre Worte im April 1999!)

Wir brauchen auch umweltfreundlichere Kraftstoffe. Wo ist denn jetzt Ihre Aussage oder die Ihres Bundesverkehrsministers darüber, wie es um die Reduzierung der Erdgassteuer für die Verkehrsträger steht? Das wäre ein außerordentlich wichtiger Punkt für die Reduzierung der Schadstoffe in unseren Städten. Wir haben im Moment einen Investitionsstau, weil die Einkäufer der Verkehrssysteme in unseren Städten nicht wissen, wie es weitergeht, und deshalb nicht in erdgasbetriebene Fahrzeuge investieren.

Es gäbe eine ganze Reihe von anderen Dingen, die ich jetzt ansprechen könnte. Ich will nur noch kurz auf zwei Themen des internationalen Verkehrs eingehen.

Der Wirtschaftsminister hat es schon angesprochen: Der Mittelmeerraum ist ein wichtiger Markt für bayerische Produkte, weil es ein Wachstumsmarkt gewissermaßen vor unserer Haustür ist. Auch nach der Vereinbarung mit der Schweiz ist es notwendig, den alpenquerenden Verkehr durch den Ausbau einer leistungsfähigen Brenner-Achse voranzubringen. Ich freue mich, daß Sie jetzt bereit sind, unsere Forderung, die wir als CSU in einem Antrag erhoben haben, in Bonn zu prüfen, nämlich ob nicht ein Tunnel allein für Güterverkehr sinnvoll wäre, weil wir ihn dann mit wesentlich weniger Sicherheitsauflagen bauen könnten.

Wir wollen das massiv vorantreiben. Wir bitten Sie herzlich darum, daß Sie sich dafür einsetzen, daß der Bundesverkehrsminister ähnlich wie der vorhergehende, Herr Wissmann, dem bayerischen Verkehrsminister zusagt, daß er dieses Projekt unterstützt. Brückenschläge an der Ostsee oder die Ostseeautobahn mögen dort zwar sinnvoll sein, aber uns in Bayern helfen sie nicht. Wir pochen darauf, daß der Bund auch bereit ist, sich in die Verantwortung für diese Nord-Süd-Verbindung einbeziehen zu lassen, die nicht nur für Bayern wichtig ist, sondern auch für die neuen Länder, die auf dieser Achse ihren Verkehr abwickeln.

Es geht uns nicht nur um den Brenner-Basis-Tunnel, sondern es geht uns auch darum, wie unser Dringlichkeitsantrag vom 23.06.98 beweist, daß der jetzige Schienenverkehr verbessert wird und daß dafür eine ganze Menge getan wird. So wollen wir mehr Fahrplan-Trassen, wir wollen den Verkehr schnell abwickeln, wir wollen den Verkehr zuverlässiger abwickeln, und wir wollen ihn preisgünstig abwickeln. Denn es macht keinen Sinn, daß man prohibitive Preise sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene nimmt. Deshalb wollen wir, daß wenigstens auf der Schiene nur die kostendeckenden Preise verlangt werden; dann wird sich manches auch rechnen.

Ein zweites Thema des internationalen Verkehrs, das wichtig ist, möchte ich ansprechen: die Osterweiterung. Die deutsche Verkehrswirtschaft hat stark darunter gelitten, daß die Liberalisierung in der EU schneller vorangeschritten ist als die Harmonisierung. Deshalb ist einiges in Unordnung geraten. Wir wollen – und insofern appellieren wir eindringlich an die Bundesregierung –, daß dies bei den Verhandlungen, die jetzt geführt werden, nicht wieder geschieht, weil das noch sehr viel gravierendere Auswirkungen hätte. Denn wir haben gegenüber dem Osten ein Lohn- und Sozialkostengefälle von 10 : 1, und es gibt dort mindere Fahrzeugstandards. Das wird im konkreten Fall zu Preisunterschieden von bis zu 50% führen.

Deswegen muß rechtzeitig eine Anpassungsstrategie entwickelt werden, die dahin führt, daß sich die Straßengüterverkehrskontingente für die mittel- und osteuropäischen Staaten auch in der Übergangszeit an der Marktlage orientieren und daß intensive Kabotage-Kontrollen durchgeführt werden, weil aufgrund der enormen Kosten- und Preisunterschiede heute schon vieles falsch

läuft. Eine stufenweise Anpassung der Lkw aus den mittel- und osteuropäischen Staaten an die technischen und die Umweltstandards der EU muß zum frühestmöglichen Zeitpunkt erfolgen. Die Genehmigung für neue und zusätzliche Kontingente darf nur für Lkw ausgesprochen werden, die den geltenden Normen entsprechen.

Wir sind dankbar dafür, daß wir die Chance haben, die Verkehrsträger aus Mittel- und Osteuropa stärker zu den Straßeninfrastrukturkosten heranzuziehen. Herr Kollege Schläger, das Roadpricing ist keine Erfindung des neuen Verkehrsministers. Der alte Verkehrsminister hatte es eigentlich bereits für 2001 vorgesehen. Wir waren in Bayern diejenigen, die das immer nachdrücklich gefordert haben. Ich bin dankbar, daß das zumindest mit einem Jahr Verzögerung kommt.

Was mir angesichts der Erfahrungen aus den letzten Jahren problematisch erscheint, ist die Abgabe des nationalen Verhandlungsmandats für alle verkehrspolitischen Regelungen mit den Beitrittsstaaten an die EU. Ich ersuche die Bundesregierung – Sie können dafür durchaus Mittler sein – sehr, daß dies nicht geschieht, sondern daß die Bundesregierung dieses Verhandlungsmandat selbst behält. Denn wenn es abgegeben ist, ist es außerordentlich schwer, konkret aus unserer deutschen und bayerischen Sicht Einfluß auf diese Dinge zu nehmen.

Wichtig erscheint mir, daß der stark zunehmende Güter- und Personenaustausch mit mittel- und osteuropäischen Ländern nicht allein auf der Straße zu bewältigen ist. Dafür reicht weder bei uns noch in anderen Ländern die verfügbare Infrastruktur. Deshalb ist bei künftigen Investitionen in die Infrastruktur davon auszugehen, daß auch der kombinierte Verkehr in diesen Ländern vorangetrieben wird, insbesondere dann, wenn die Europäische Union hierzu Anstöße und möglicherweise Finanzierungshilfen gibt. Denn diese Länder haben selbst kein Interesse am kombinierten Verkehr, weil sie lieber mit ihrem Lkw zu günstigen Kosten auf den gut ausgebauten deutschen Straßen das eigene Bruttosozialprodukt steigern wollen.

Meine Damen und Herren, ich will am Schluß noch zu den beiden Dringlichkeitsanträgen kommen. Der erste trägt die Überschrift: „Ökosteuern“ – Befreiung oder vollständiger Defizitausgleich im öffentlichen Verkehr durch den Bund. Die sogenannte Ökosteuer belastet den öffentlichen Personennahverkehr erheblich. Da er nur in wenigen Fällen kostendeckend ist, müßte die öffentliche Hand in Bayern erheblich mehr Geld für den Defizitausgleich ausgeben, wenn die Ökosteuer so kommt, wie es geplant ist. Für den Bund hat der Verband der öffentlichen Verkehrsbetriebe mit seinen Mitgliedsverbänden Mehraufwendungen von 105 Millionen DM errechnet. Das, was er an Entlastung für Lohnnebenkosten dagegenrechnen kann, beziffert er mit 30 Millionen DM. Das heißt, hier entsteht ein erhebliches zusätzliches Defizit. Wenn Sie die große Zahl der privaten Unternehmen, die im öffentlichen Verkehr tätig sind, hinzurechnen, dann kommen wir auf ein Defizit von 250 bis 300 Millionen DM. Bei der Bahn sind es 300 Millionen DM, und die Entlastungswirkung beträgt 50 Millionen DM.

Meine Damen und Herren, umweltfreundliche Verkehrsträger müssen bei Ihrer Steuerreform kräftig draufzahlen. Wo bleibt da die „Ökosteuer“? Wo bleibt da die ökologische Komponente?

(Beifall bei Abgeordneten der CSU – Zuruf der Frau Abgeordneten Kellner (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN))

Wen Sie diesen Etikettenschwindel dennoch durchziehen wollen, dann nicht teilweise auf Kosten des Freistaates und der Kommunen. Deswegen fordern wir, daß der öffentliche Verkehr entweder von den Ökosteuern ausgenommen wird oder daß Sie Ländern und Kommunen dafür einen entsprechenden Ausgleich bezahlen.

Zum zweiten Dringlichkeitsantrag. Staatsminister Dr. Wiesheu hat darauf hingewiesen, daß an Finanzmitteln für den Verkehrsbereich 4 Milliarden DM pro Jahr fehlen. Der Investitionsbedarf im Osten war größer als vorgesehen. Investitionen sind im Laufe der vergangenen Jahre generell teurer geworden als geplant, weil eine ganze Menge Umweltauflagen dazugekommen ist. Der bayerische Vorschlag einer Vignette wurde vom Bundesverkehrsminister verworfen. Mittel aus Immobilienerlösen für den Infrastrukturausbau, die bei der Bahn eingesetzt werden sollten, werden jetzt zur Tilgung von Altschulden verwendet – anders als ursprünglich geplant. Straßenbaumittel sollen aus Ihrer Sicht nun für den Bahnausbau eingesetzt werden.

Das ist nicht sinnvoll. Denn dadurch verlören wir jede Chance, was Neubauten, Lückenschlüsse und Ausbaumaßnahmen angeht. Vor dem Hintergrund sagen wir: Wenigstens das sollte erhalten bleiben, was die bisherige Finanzplanung an Mitteln für Straße und Schiene vorsieht. Darüber hinaus wollen wir jetzt gar keine Forderungen stellen, auch wenn wir zusätzliche Wünsche haben.

Ein Weiteres. Wenn wir den Schienenverkehr weiter ausbauen wollen, dann muß jetzt schon durch klare Aussagen des Bundes sichergestellt sein, daß die Zahlung von Regionalisierungsmitteln über das Jahr 2001 hinaus in der bisherigen Weise fortgeführt wird. Das würde uns die Planung erleichtern und die Chance bieten, die Bahn in Bayern weiter voranzubringen.

(Beifall bei Abgeordneten der CSU)

Erster Vizepräsident Dr. Ritzer: Jetzt hat Frau Kollegin Scharfenberg das Wort.

Frau Scharfenberg (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Präsident, Hohes Haus! Bayern mit seiner Lage im zentral-europäischen Raum kommt als Transitland im Hinblick auf den Verkehr eine besondere Rolle für Wirtschaft und Gesellschaft zu. Darin sind wir uns einig; das haben wir heute gehört. Dieser Rolle müssen wir gerecht werden, indem wir über den Tellerrand schauen. Die bisherige Verkehrspolitik der Bayerischen Staatsregierung hat einseitig auf den Straßenverkehr gesetzt

(Zustimmung beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

und die Schiene mit Ausnahme von meist unnötigen und teuren Neubaustrecken weitgehend ignoriert. Heute präsentiert sich uns die Staatsregierung als Heilsbringerin und Hüterin des schienengebundenen Verkehrs – siehe Dringlichkeitsantrag. Welch eine Wendung.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Auf Bonn und die neue rot-grüne Bundesregierung wird mit dem Finger gezeigt. Gleichzeitig wird erklärt, die ökologisch-soziale Steuerreform sei Gift für den öffentlichen Personennahverkehr. Meine Damen und Herren von der Mehrheitsfraktion, hier dürfen Sie Mittel und Ziele nicht in einen Topf werfen. Die Ökosteuer ist auf dem Weg. Damit werden auch Sie sich abfinden müssen.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Die Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs ist nicht Mittel, sondern Ziel der Ökosteuerreform. Auch die ÖPNV-Anbieter müssen angehalten werden, ihre Einsparpotentiale beim Energieverbrauch zu überprüfen. Auch die Lenkungswirkung der Ökosteuer dürfen Sie nicht außer acht lassen: Weniger Autoverkehr – Bahn frei für die Schiene.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Nun aber von der Bonner Steuerpolitik in die bayerischen „Niederungen“. Bayern, ein Land im Herzen Europas, ein Transitland. Die Verkehrsströme kommen aus allen Richtungen. Deshalb werden wir uns mit dem Alpen-Transit und dem Verkehr von und nach Tschechien in besonderer Weise auseinandersetzen müssen. Die Schweizerinnen und Schweizer haben sich in zwei Memoranden zum Bau von zwei Eisenbahn-Alpentunnel für den Gütertransit und für die Personenbeförderung per Bahn entschieden. Natürlich werden diese Projekte von Spediteur- und Automobilverbänden bekämpft.

Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe in der Schweiz ist eine Steuer, deren Erhebung die Verlagerung des Güterschwerverkehrs auf die Bahn fördert. Wir als Transitland täten gut daran, uns endlich einmal Gedanken darüber zu machen, wie wir den Güterverkehr von der Straße bekommen.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Hier ist Zusammenarbeit gefragt. Von den Schweizerinnen und Schweizern sind Verbesserungen bei Bahnstrecken nach Süddeutschland vorgesehen. Auf der Strecke Zürich – München sollen mit Diesel betriebene Neigezüge eingesetzt werden. Die Elektrifizierung und der zweigleisige Ausbau der Strecke München – Buchloe – Augsburg in Richtung Lindau, von Bayern forciert, würde uns auch einer Fernpaß-Reschen-Bahn näherbringen, einer preiswerten Alternative zum Brenner-Basis-Tunnel, dessen Bau schon allein an der Finanzierung scheitern wird. Nehmen Sie Abschied von diesem nicht finanzierbaren Projekt, und beginnen Sie mit Planungen, die umsetzbar sind und den Notwendigkeiten des Alpen-Transits wesentlich besser gerecht werden.

(Beifall bei Abgeordneten des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN)

Grundsätzlich kann man zum Alpen-Transit sagen: Der Brenner-Basistunnel, ein Prestigeobjekt Ihrer Verkehrspolitik, meine Damen und Herren von der CSU, ist spätestens nach dem entsprechenden Volksbegehren in der Schweiz in weite Ferne gerückt, zumal in dem in Bonn geschlossenen Koalitionsvertrag das „Alpen-Transit-Problem“ erkannt und außerdem festgestellt wird, daß an einer umfassenden und umweltgerechten Lösung eben dieses Problems gearbeitet werden muß, die den gesamten Alpenraum einbezieht. Dazu gehören die erwähnte Fernpaß-Reschen-Route und der Ausbau der vorhandenen Brenner-Trasse, allenfalls inklusive eines Brenner-Scheitel-Tunnels. Lange Tunnel bergen große Sicherheitsrisiken. Man stelle sich einmal das Unglück von Eschede in einem mehrere Dutzend Kilometer langen Brenner-Basis-Tunnel vor – nicht auszudenken. Von österreichischer und von italienischer Seite hat es bereits Absagen in puncto Brenner-Basis-Tunnel gegeben.

Wenn wir in Richtung Osten schauen, müssen wir feststellen: Verkehrstechnisch sieht es düster aus. Die Konsequenzen, die der Freistaat nach dem Mauerfall und den Grenzöffnungen hätte ziehen müssen, hat er schlichtweg verschlafen. Wer zeigt uns, wie es laufen könnte? – Sachsen. Im Freistaat Sachsen wurde eine „rollende Landstraße“ kurzfristig gefördert und eingerichtet. Zur Verlagerung des Lkw-Verkehrs auf die Schiene kommt es nur, wenn die jeweilige Landesregierung so etwas auch will, also, wie beispielsweise in Sachsen geschehen, dafür Gelder bereitstellt.

(Dinglreiter (CSU): Das ist ökonomisch das Unsinnigste, was es gibt!)

Wie sieht es denn aus mit der Bahnverbindung Marktredwitz – Eger – Prag, mit dem vorrangigen Ziel, Güter von der Straße auf die Schiene zu bringen? Wie sieht es denn aus mit dem langfristigen Ziel einer solchen Verbindung auf der Strecke Nürnberg – Schwandorf – Furth im Wald und weiter in Richtung Pilsen? Wie sieht es denn damit aus?

Meine Damen und Herren von der CSU, kommen Sie Ihrer Verantwortung nach, vertreten Sie die Interessen Bayerns. Machen Sie Druck in Bonn, machen Sie Ihren Einfluß geltend bei der Neufassung des Bundesverkehrswegeplans, damit die genannten Strecken ausgebaut und elektrifiziert werden und der Schwerlastverkehr in den betreffenden Regionen endlich auf die Schiene verlagert wird.

Der Freistaat muß Verhandlungen mit der DB-Cargo führen und sich endlich wie Sachsen für eine rasche Verlagerung der Güter auf die Schiene einsetzen. Der Freistaat Sachsen hat für die „rollende Landstraße“ zwischen Dresden und Prag Anschubfinanzierung geleistet. Mittlerweile läuft die Sache übrigens kostendeckend. Bayern sollte auch so etwas initiieren, und zwar in Richtung Tschechien, ab Regensburg über Schwandorf und/oder Marktredwitz. Wir denken in dem Zusammenhang

an die Strecke von Rockycany, östlich von Pilsen, und Regensburg.

In Richtung Süden sieht es besser aus. „Rollende Landstraßen“ gibt es zwischen Regensburg und Graz sowie zwischen Ingolstadt und dem Brenner, wobei die Österreichische Bundesbahn den Streckenbetrieb auf den neuesten Stand der Technik bringt, während auf bayerischem Gebiet gerade einmal der Status quo erhalten bleibt.

Zurück zu den bayerisch-tschechischen Verkehrsverbindungen, zur Straße. Die Fernverbindung Nürnberg – Prag ist, soweit sie auf tschechischem Gebiet verläuft, seit langem fertig; auf deutscher Seite endet sie immer noch bei Amberg-Ost. Der Streckenabschnitt zwischen Wernberg und der Landesgrenze bei Waidhaus ist bereits in Bau. Der notwendige und für die Oberpfalz so wichtige Lückenschluß zwischen Amberg-Ost und der A 93 wird jedoch seit Jahren von der Staatsregierung blockiert, nachdem sich diese auf eine Trasse festgelegt hat, die den Ansprüchen nie und nimmer gerecht werden kann.

(Zuruf von der CSU: Das hat doch nichts mit der Wahrheit zu tun!)

Wäre ein Alternativplan, nämlich die sogenannte Südroute, der vierspurige Ausbau der B 85 bis Schwandorf-Nord, rechtzeitig favorisiert worden, wären wir der Realisierung der genannten Fernverkehrsverbindung ein gutes Stück näher.

(Beifall bei Abgeordneten des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN)

Wenn es um sinnvolle Lückenschlüsse im Straßenbau geht, sind auch wir GRÜNE dabei. Autobahn im Niemandsland enden zu lassen, das ist nicht unsere Politik.

(Zurufe von der CSU)

Die mittel- und langfristige Alternative aber ist der Ausbau der Schienenwege. Wir fordern auch die Elektrifizierung der Bahnstrecken von Nürnberg über Bayreuth und Marktredwitz in Richtung Hof, Plauen bzw. in Richtung Eger sowie den Einsatz moderner Neigetechnezüge und insbesondere die Elektrifizierung der Strecke Regensburg – Weiden – Marktredwitz, damit verhindert wird, daß der ostbayerische Raum vom Fernstreckennetz abgekoppelt wird.

(Beifall bei Abgeordneten des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN)

Im Gutachten der Firma Frankenplan wird von der Oberpfälzer Nord-Süd-Achse gesprochen, die die kürzeste Verbindung zwischen Berlin, Leipzig und München herstellt. Sie ist übrigens 21 km kürzer als die Trasse über Nürnberg und Halle und ist auch aufgrund ihres Verlaufs bestens für große Aufgaben gerüstet. Moderne elektrische Lokomotiven könnten problemlos Güterzüge mit einer Last von 2000 Tonnen über die Strecke ziehen.

So weit die Visionen. Tatsache ist, daß der ostbayerische Raum abgehängt wird. Wir werden regelmäßig mit Zeitungsmeldungen konfrontiert, daß Züge nach Regensburg, Marktredwitz und Hof in den Tagesrandzeiten gestrichen werden sollen, auf alle Fälle fahren sie ohne Bistro. Im Augsburger Raum soll der Interregio Karlsruhe – Salzburg im Abschnitt Stuttgart – München gemäß einer Streichliste eingespart werden. Wir werden durch die Presse immer wieder in schöner Regelmäßigkeit über Streichpläne informiert. Herr Dr. Wiesheu bestätigte heute in der Fragestunde, daß die Intercity-Züge die Interregios in Schwaben ersetzen werden. Natürlich wird es einen IC-Zuschlag geben. Das verteuert das Bahnfahren für unsere Bürgerinnen und Bürger empfindlich.

Bei der CSU vor Ort ist man natürlich aufs Höchste ent-rüstet, verteilt Faltblätter und fordert auf, sich in Unterschriftenlisten einzutragen, um den Interregio zu retten. Aber, meine Damen und Herren von der CSU, seien Sie doch einmal ehrlich. Wer ist es denn, der der Bevölkerung seit vielen Jahren in Sonntagsreden bescheinigt, wie wichtig die Schiene ist? Aber wie sieht es aus, wenn es darauf ankommt? Herr Dr. Wiesheu, bestellen Sie doch einfach zusätzliche Nahverkehrsleistungen. Nehmen Sie sich ein Beispiel am kleinen Rheinland-Pfalz, das mehrere Reaktivierungsprogramme im Nahverkehr in Auftrag gegeben hat.

Die Neubaustrecke Ebensfeld – Erfurt geht an den Siedlungsschwerpunkten vorbei. Allein die Einbindung von Erfurt rechtfertigt nicht die Naturzerstörung und die Ausgaben von über 7 Milliarden DM, zumal Erfurt an die IC-Strecke Frankfurt – Leipzig angeschlossen ist.

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Frau Kollegin, gestatten Sie eine Zwischenfrage von Herrn Kollegen Dinglreiter?

Frau Scharfenberg (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Nein. Herr Dinglreiter hatte sehr viel Zeit vorhin. Ich mußte auch die ganze Zeit zuhören und hätte ihn gerne einmal etwas gefragt.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Mir ist natürlich klar, daß nicht der Freistaat Bayern, sondern der Bund für den Fernverkehr zuständig ist. Jedoch haben Sie schon Einwirkungsmöglichkeiten, wie man an Ihren eingereichten Dringlichkeitsanträgen zum Thema Verkehr sehen kann. Sonst könnten wir diese Anträge dem Papierkorb zuführen.

Statt dessen fordern wir den Ausbau mehrerer Strecken und den Einsatz schneller Neigetechnikzüge, der sogenannten ICTs, zwischen Nürnberg – Lichtenfels – Saalfeld – Jena – Leipzig, Nürnberg – Hof – Plauen – Dresden, wie bereits vorher erläutert wurde, und zwischen Würzburg – Schweinfurt – Suhl – Erfurt.

Lassen Sie mich zum Donauausbau kommen. Im Bulletin Nummer 24 der Staatsregierung betonte Verkehrsminister Dr. Otto Wiesheu in einem Schreiben an Bundesverkehrsminister Franz Müntefering, daß die damaligen

Koalitionspartner doch etwas anderes ausgehandelt hätten, nämlich die Donaustaustufe Straubing – Vilshofen müsse mit den Optimierungsmaßnahmen zugunsten der Binnenschifffahrt konsequent umgesetzt werden. Das soll heißen, daß nach altem Betondenken der Ausbau der Donau mit Staustufen durchgeführt werden soll. Dagegen wenden wir uns energisch. Wir werden uns dafür einsetzen, daß der Ausbau nur mit flußbaulichen Maßnahmen durchgeführt wird.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

So schnell ändern sich die Zeiten. Eine neue Regierung, ein neues Glück. Denn in Bonn gehen jetzt die Uhren anders.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Jetzt schwenkt auch die CSU um. Denn auch Herr Umweltminister Dr. Schnappauf findet, daß die Donau auf den letzten 69 deutschen Kilometern ihres rund 2800 Kilometer langen Flußlaufes ausgebaut werden müsse. Dies solle nach Aussagen des Umweltministers „Hauptsache umweltgerecht“ erfolgen. Sie von der CSU müssen sich darüber einig werden, wie Sie die Annäherung von Ökonomie und Ökologie schaffen wollen. Wollen Sie an alten Beschlüssen festhalten oder sich für neue Sichtweisen öffnen, damit dieses Stück Heimat mit allen Möglichkeiten geschützt wird? Methoden dazu haben der Wiener Verkehrswissenschaftler Ogris und die TU Karlsruhe vorgeschlagen.

(Hofmann (CSU): Wer hat denn den Unsinn aufgeschrieben?)

Der Modellversuch Deggendorf soll abgewartet werden, und es weist vieles auf eine Möglichkeit eines wirtschaftlichen und naturschonenden Ausbaus hin. Sie von der CSU hatten aber etwas ganz anderes vor. Aber – und das nehme ich anerkennend zur Kenntnis – auch Sie lernen dazu.

Bayern erhofft sich immer noch, die Lösung durch ausufernde Straßenbaupolitik in den Griff zu bekommen. Aber ich sage Ihnen: Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Hofmann (CSU): Ist das ein Quatsch!)

Der Bundesverkehrswegeplan befindet sich in der Novellierung. Wir wollen, daß es eine Gleichwertigkeit von Straße und Schiene auch bei den Finanzierungsmodellen und Förderungen gibt. Es kann nicht angehen, daß das Bundesfernstraßennetz mit 10,2 Milliarden DM und der Schienenweg mit 6,4 Milliarden DM im Haushalt auftauchen. Hier muß es eine Gleichbehandlung geben. Jetzt ist Schluß mit der Schlechterbehandlung des Schienenweges.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Im Koalitionsvertrag wird die Deutsche Bahn AG eindeutig bessergestellt. Es werden mehr Investivmittel aus verkehrspolitischen und ökologischen Gründen für die

Schiene aufgewendet, und das ist gut so. Wie sollten wir denn sonst eine Reduzierung der Schadstoffemissionen erreichen und der globalen Erwärmung wenigstens Einhalt gebieten, wenn nicht ein Umdenken und ein Umlenken erfolgt? Unterschrieben haben auch Sie von der Union die Rio-Beschlüsse. Aber diese Beschlüsse in die Praxis umzusetzen, das ist eine andere Sache. Überall im Lande treffen sich in den Gemeinden und Städten die Agenda-Kreise zum Schutz der Erdatmosphäre und der Herr Ministerpräsident spricht vom „Umweltpakt Bayern“. Nun müssen Sie auch einmal lenkende Botschaften überbringen.

Derjenige, der wenig Energie verbraucht, soll auch weniger zahlen. Das ist solch eine lenkende Botschaft. Durch die neue Besteuerung werden wir eine Belastung des Straßenverkehrs im Bundesgebiet von über 4 Milliarden DM haben. Bei der Schiene dagegen 229 Millionen DM. Hier ist aber noch nicht das letzte Wort gesprochen. Man überlegt, daß analog zum produzierenden Gewerbe ein deutlich reduzierter Steuersatz Anwendung findet. Hier gilt es, bis zum 01.04.1999 abzuwarten, das Pro und Kontra in Anhörungen und Ausschußberatungen auf Bundesebene genau abzuwägen.

Es sollte überlegt werden, ob aus Privatisierungserlösen ein Investitionsfonds für regionale Schienenstrecken aus Landesmitteln mit 200 Millionen DM eingerichtet wird. Das entspricht den derzeitigen Ausgaben für den Staatsstraßenbau. Unser Ziel soll eine Gleichstellung regionaler Schienenstrecken mit den Staatsstraßen sein. Das heißt: Bau und Unterhalt durch den Freistaat. Eine Kürzung der Mittel für den Personennahverkehr im Regionalisierungsgesetz wurde von der rot-grünen Regierung im Koalitionsvertrag verhindert. Der Freistaat ist jetzt gefordert, die 1,9 Milliarden DM aus Bonn für den Betrieb und Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs auszugeben.

„Der Personennahverkehr ist eine Renaissance der Schiene, aber das haben viele noch nicht kapiert“. Das sagte der für den Schienenverkehr zuständige Wirtschaftsminister zur landesweiten Einführung des Bayerntakts am 2. Juni 1996. Noch gibt es auf vielen Strecken nur einen „Bayerntakt light“, der längst nicht dem Kriterium „Jede Stunde, jeder Bahnhof, jede Richtung, immer Anschluß“ entspricht.

Es kommt noch schlimmer. Wir haben einen Dringlichkeitsantrag gestellt, daß der fatale Zustand des regionalen Nahverkehrs und der S-Bahnen in den Ballungsräumen aufhören muß. Die Zahlungen an die Deutsche Bahn AG sollen gekürzt werden, wenn deren Leistungen nicht endlich besser werden.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Ebenso sollen bei privatisierten Strecken wie bei der Bayerischen Oberlandbahn die Tarifstrukturen der DB AG gelten. Das gilt vor allem für Nordbayern. Außer der Einführung des Pendolino und von Doppelstockwagen auf der Strecke Nürnberg – Bamberg und Baumaßnahmen im S-Bahn-Bereich gab es keine größeren Investitionen in Streckenerneuerungen. Revitalisierung und moderne Fahrzeugtechnik sind aber gefragt.

Wirtschaftsminister Dr. Wiesheu hat am Aschermittwoch bei Gesprächen mit kommunalen Vertretern mehrerer Bahnreaktivierungsprojekte im Ministerium erkennen lassen, daß es kein Interesse an der Reaktivierung von Schienenstrecken im ländlichen Raum gibt.

Bundesländer wie das kleine Rheinland-Pfalz mit 3,9 Millionen Einwohnern haben drei Strecken reaktiviert und das Angebot an Nahverkehrszügen seit 1994 um 35% gesteigert, Bayern nur um 17%. Auch wir fordern eine weitere Steigerung analog Rheinland-Pfalz; denn die Mittel sind da, und Bayern ist nicht Spitze.

Bestrebungen in Bayern gibt es. Viele sind leider am Wirtschaftsministerium gescheitert. Die Reaktivierung von stillgelegten Schienenstrecken, auf denen die Gleise noch nicht herausgerissen wurden, ist für uns GRÜNE ein erster Schritt zu einer modernen Flächenbahn in Bayern. Nur eine auch im ländlichen Raum in attraktiver Form präsente Bahn kann wieder einen großen Anteil von Menschen und Gütern von der Straße auf die umweltverträglichere Schiene zurückbringen.

Damit die von der Bayerischen Staatsregierung angekündigte Eisenbahn-Renaissance nicht auf halber Strecke vor dem roten Stoppsignal zum Stehen kommt, ist eine Innovations- und Investitionsoffensive für eine Renaissance der Bahn sowie ein attraktiveres öffentliches Personennahverkehrsangebot auch im ländlichen Raum nötig. Bis zum Jahr 2010 könnten zum Beispiel jährlich zirka 5 Milliarden DM für Neuinvestitionen und Betriebe bereitgestellt werden. Damit könnte der individuelle Pkw-Verkehr fast halbiert sowie der Schienenverkehr auf das Vierfache gesteigert werden.

Wir fordern einen Schienenausbau statt ein Streckenstilllegungsprogramm. Die Entscheidung des Staatsministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Technologie gegen die Reaktivierung der Mainschleifenbahn in Unterfranken, der Steinachtalbahn in Oberfranken und der Staudenbahn in Schwaben muß revidiert werden.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und des Abgeordneten Hoderlein (SPD))

Herr Wirtschaftsminister Wiesheu, was hindert Sie daran, 400000 DM je Kilometer bei der Mainschleifenbahn zu investieren? Demgegenüber kostet der DB AG die ICE-Neubaustrecke, die in Tunneln vergraben werden soll, 40 Millionen DM pro Kilometer. Die Mainschleifenbahn, die Steinachtalbahn und die geplante Hirtenbachtalbahn zwischen den Landkreisen Forchheim und Erlangen-Höchstadt sind exemplarische Prüfsteine, ob mit der Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene im Freistaat ernstgemacht werden soll. Alle Bahnlinien verlaufen parallel zu Bundesstraßen mit 8000 bis 20000 Auto- und Lkw-Bewegungen pro Tag.

Für den ÖPNV gibt es weder Taktverkehr, attraktive Haltestellen, angemessenen Komfort noch wettbewerbsfähige Fahrpreise. Der Bus, auf den das Ministerium bei seiner Ablehnung der Projekte in den Landkreisen Coburg und Kitzingen verweist, steht oft im Stau. Angebote interessierter Privatunternehmen zur Modernisierung und Betriebsführung liegen vor, so daß Wettbewerb

auf einzelnen Schienenstrecken möglich wäre. Die Bayerische Eisenbahngesellschaft hat viele Strecken untersucht, vorrangig Seligenstadt – Volkach, Schweinfurt – Gerolzhofen, Dombühl – Dinkelsbühl – Feuchtwangen – Nördlingen als „Romantische Schiene“ – dies ist einmal etwas anderes als eine Romantische Straße –, Forchheim – Höchstadt – Wiesau – Mitterteich nach Waldsassen, Wiesau nach Tirschenreuth, Gessertshausen – Markt Wald – Türkheim, Landsberg – Schongau und Passau – Freyung. Ohnedies wird die Bayerische Staatsregierung zum Umdenken gezwungen werden müssen.

Das U-Bahnnetz in München und in Nürnberg/Fürth ist unserer Ansicht nach ausreichend ausgebaut. Diese Baumaßnahmen sind extrem teuer; ein Kilometer kostet über 100 Millionen DM. Diese Mittel sind statt dessen für den Ausbau der Straßenbahnen in Nürnberg und in München, den Neubau in Regensburg, Augsburg und Würzburg und für die S-Bahn in Nürnberg und in München zu verwenden.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Der Kilometer kostet hier im Durchschnitt nur 10 Millionen DM. Es könnten also zehnmal so viele Strecken gebaut werden. Auch die Wiedereinführung der Straßenbahn als moderne Stadtbahn in Regensburg ist zu prüfen und gegebenenfalls zu realisieren.

Zukünftig ist zu prüfen, ob Tempo 30 zur Regelgeschwindigkeit innerorts werden soll und auf Hauptverkehrsstraßen Tempo 50 zugelassen wird. Der Verkehrsclub VCD, die Umweltorganisation Robin Wood und der Kinderschutzbund legten dafür 75 000 Unterschriften vor. Das letzte Umweltbundesamt legte eine Studie vor, in der es hieß, Tempo 30 brächte erstens mehr Verkehrssicherheit vor allem für Kinder, zweitens Reduzierung des Lärmpegels laut Umweltbundesamt in Wohnstraßen bis auf die Hälfte, drittens für die Städte weniger Kosten zur Beschilderung. Angesichts der Tatsache, daß jedes Jahr 50 000 Kinder im Straßenverkehr einen Unfall erleiden, davon 400 tödlich verunglücken, kommt der Städtetag zum Schluß, daß diese Zahl der Opfer durch eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 halbiert werden könne.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Der Städtetag geht auch davon aus, daß die jetzt geforderte Regelung von den Autofahrerinnen und Autofahrern besser eingesehen würde als die bestehende, die nur auf Wohngebiete begrenzt sei.

Denken wir bei unseren Überlegungen zum ÖPNV auch einmal an die vielen Einkaufsfahrten, die zu 51,4% mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden – dies ergab eine Untersuchung über den Kundenverkehr in der Bundesrepublik von 1992 bis 1996 im Auftrag der Bundesarbeitsgemeinschaft der Mittel- und Großbetriebe des Einzelhandels. Seien wir uns immer bewußt: Solange wir Straße und Bahn auch bei der Finanzierung nicht gleichwertig nebeneinander sehen, wird der öffentliche Personennahverkehr immer ins Hintertreffen geraten. Ob das mit der von Ihnen in der „Agenda für Stadt

und Land“ propagierten Nachhaltigkeit in Einklang zu bringen ist? – Ich bezweifle es.

Ich bin davon überzeugt und freue mich, daß dies in Bonn zum Wohle der vielen Bürgerinnen und Bürger von Bayern erkannt wird, die nicht nur denken: schneller, besser, weiter und Hochgeschwindigkeit um jeden Preis, nein, sondern die ganz einfach wollen, daß in der Nähe ihres Wohnortes ein alter Bahnhof wieder aufgemacht und eine stillgelegte Strecke reaktiviert wird.

Nun noch zu Ihrem CSU-Dringlichkeitsantrag auf Finanzmittelausstattung im Verkehrsbereich. Dies ist auch eine schöne Sache. Es freut mich richtig, daß wir ihn auch noch behandeln dürfen. Sie haben einen Dringlichkeitsantrag auf Finanzmittelausstattung im Verkehrsbereich gestellt. Sie soll nämlich aufrechterhalten werden. Ich gehe gleich zum zweiten Spiegelstrich, mit dem darum gebeten wird, daß „die Regionalisierungsmittel über das Jahr 2001 hinaus in der bisherigen Weise fortgeschrieben werden.“ Herr Wiesheu sprach heute von den GRÜNEN und von deren Anpassungsfähigkeit. Ich will Ihnen, Herr Wiesheu, beweisen, wie anpassungsfähig Sie sind.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Der CSU-Antrag ist nicht mehr als ein Werfen von Nebelkerzen. Er ist als eine Vertuschung von Tatsachen zu verstehen; denn die alte Bundesregierung hatte genau Entgegengesetztes vor. Bekanntlich war die bayerische CSU mit der CDU auf Bundesebene verbandelt. Genau der damalige CDU-Verkehrsminister Wissmann war es, der eine Senkung der Regionalisierungsmittel ab 1999 per Beschluß einführen wollte. In diesem Gesetz zur Regionalisierung des ÖPNV steht unter § 5 – das lese ich einmal vor –: Den Ländern steht für den öffentlichen Personennahverkehr aus den Mineralölsteuern folgendes zu: Im Jahr 1997 jährlich ein Betrag von 12 Milliarden Deutsche Mark. Unter § 5 Absatz 2 steht: Der Betrag von 12 Milliarden Deutsche Mark steigt – wohlgemerkt: steigt – ab 1998 jährlich entsprechend dem Wachstum der Steuern vom Umsatz. Sie müssen an eines denken: In dem Gesetz steht Steigerung, nicht aber Senkung, wie bei Herrn Wissman von der alten Bundesregierung vorgesehen. Er wollte senken. Wir wollen es nach wie vor steigern. Gott sei Dank gab es damals die Bundesländer, die dieses Ansinnen des seinerzeitigen CDU-Verkehrsministers verhinderten.

Wir werden diesem Antrag ab dem zweiten Spiegelstrich begeistert zustimmen. Uns GRÜNEN war im Gegensatz zur damaligen CDU/CSU-Regierung schon immer klar, daß die Fortschreibung der Regionalisierungsmittel über das Jahr 2001 sein muß. Wir würden sogar noch eines draufsetzen: Dieser Fonds sollte nicht nur, wie im Gesetz beschrieben, aus Mineralölsteuern gespeist werden, sondern auch aus Ökosteuern.

Ich komme nun zum ersten Spiegelstrich Ihres Dringlichkeitsantrages. Er ist überhaupt nicht zu akzeptieren.

Hier erklären Sie, die Finanzmittel für Straße und Schiene sollen mindestens in gleicher Höhe beibehalten werden, wie in der bisherigen Finanzplanung vorgese-

hen. Wo sind wir denn? – Jahrzehntlang hatte in der Politik der CSU die Straße den Vorrang. Ich frage Sie: Warum sollten wir damit einverstanden sein, daß die Mittel für Straße und Schiene mindestens in der gleichen Höhe wie bisher bestehenbleiben?

Meine Damen und Herren, jetzt ist nach jahrzehntelanger erzwungener Abstinenz ist die Vorrangpolitik für die Schiene angesagt. Deshalb beantrage ich zwei nach den jeweiligen Spiegelstrichen getrennte Abstimmungen.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Die Redezeit betrug 30 Minuten. Der Fraktion des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN verbleiben 15 Minuten Redezeit. Die Staatsregierung hat um das Wort gebeten. Ich bitte Herrn Staatsminister Dr. Beckstein ans Rednerpult.

Staatsminister Dr. Beckstein (Innenministerium): Meine sehr geehrten Damen und Herren Kollegen! Lassen Sie mich in aller Kürze einige Bemerkungen aus der Sicht des für den Straßenbau und den Straßenverkehr zuständigen Innenministeriums machen. Ich bestätige ausdrücklich die Aussage von Staatsminister Dr. Wiesheu, daß Bayern wie kein anderes Bundesland das Gewicht auf den Ausbau der Bahn legt. Das ist in besonderer Weise durch die Verwendung der Regionalisierungsmittel und die Bestellungen beim ÖPNV deutlich geworden. Der Ausbau der Bahn ist unstrittig eine der riesigen Aufgaben, deren Erfüllung Staatsregierung und Landtag auf sich genommen haben.

Trotzdem ist klar, daß die Straße nicht vernachlässigt werden darf. Realität ist, daß im Personenverkehr bundesweit – ich betone: bundesweit – 90 % aller Verkehrsleistungen auf der Straße erbracht werden, während die Eisenbahn leider nur mit 7 % beteiligt ist. Im deutschen Güterverkehr rollen etwa zwei Drittel aller Verkehrsleistungen über die Straße, während sich Schiene und Bundeswasserstraßen ein knappes Drittel teilen.

(Frau Paulig (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das hat Ihr Kollege schon gesagt!)

– Es war akustisch nicht immer gut zu verstehen; aber ich habe den vorhergehenden Beitrag so verstanden, daß man den Eindruck erwecken wollte, man könnte die Hälfte des Personenverkehrs in überschaubarer Zeit auf die Schiene bringen. Das ist natürlich eindeutig Quatsch. Jeder, der die Sachlage einigermaßen kennt, weiß, daß es ein Riesenerfolg wäre, wenn man die erwarteten Verkehrszuwächse auf die Schiene brächte. Alle vorhandenen Prognosen gehen davon aus, daß nicht einmal dieses Ziel erreicht wird, sondern daß ein Teil der Verkehrszuwächse über die Straße abgewickelt werden muß. Bei dieser Sachlage müssen wir eindeutig auch auf die Straße Wert legen, denn andernfalls würden wir uns schwerer Versäumnisse in bezug auf die Infrastruktur unseres Landes schuldig machen.

Eine spürbare Verlagerung von Verkehrsleistungen von der Straße auf die Schiene ist schon aus Gründen der

Kapazität nur in eingeschränktem Umfang möglich. Eine Verdoppelung der Personenverkehrsleistungen auf der Schiene würde den Anteil des Straßenpersonenverkehrs lediglich von 89 % auf 82 % verringern. Auch der neue Bundesverkehrsminister hat hier eine realistische Haltung eingenommen. Ich zitiere aus seinem Interview im „Focus“. Er führt wörtlich aus:

Sicher wollen wir Verkehr von der Straße auf die Schiene oder das Wasser holen, aber das Auto ist ein modernes Verkehrsmittel. Es hat zentrale Bedeutung. Wir können und wollen davon nicht weg.

Im folgenden will ich kurz auf die Möglichkeiten des Ausbaus eingehen. Wir haben 1997 in Bayern für den Bundesfernstraßenbau 1,47 Milliarden DM zur Verfügung gehabt. Im Jahr 1998 betragen die Mittel nach jetzigem Stand 1,36 Milliarden DM. Wir verfügen also heuer über 109 Millionen DM weniger als im vergangenen Jahr. Grund dafür ist zum einen die Autobahn zur „Expo 2000“, die zusätzlich finanziert werden muß; zum anderen gehen die Leistungen für die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit zurück. Für die A 9 von Nürnberg nach Berlin braucht man nicht mehr soviel Geld wie im vergangenen Jahr. Deswegen gibt es hier gewisse Reduzierungen.

Nach der momentanen Haushaltsaufstellung haben wir die Hoffnung, daß wir im kommenden Jahr gewisse Erhöhungen für den herkömmlichen Bundesfernstraßenbau außerhalb des VDE-Haushalts bekommen. Wir wissen aber nicht, wie sich hier die Änderungen auswirken, die die neue Bundesregierung plant. Hintergrund unserer Forderung nach der Vignette war jedenfalls, daß wir Unterfinanzierungen festgestellt haben und die Notwendigkeit sahen, den Straßenbau in unserem Bereich entsprechend zu finanzieren.

Ich darf kurz darlegen, wo wir im Fall einer Reduzierung der Mittel damit rechnen, daß sich Bauzeiten verlängern: Neubau der A 6, der A 7 von Nesselwang zur Bundesgrenze, der A 8 bei Leipheim, der A 94 bei Mühldorf – hier bekommen wir jetzt die Möglichkeit zu bauen –, Fertigstellung der A 96, der A 99 hinsichtlich des Westabschnitts des Autobahnringes und Bundesstraße 15 neu.

Jeder, der die Umstände einigermaßen kennt, weiß, welch herausragende Bedeutung diese Maßnahmen haben. Ich hoffe, daß auch die Koalition in Bonn die Bedeutung der Maßnahmen sieht und nicht etwa Kürzungen bei den Investitionen vornimmt. Im Gegenteil: Bisher waren sich alle Verkehrsminister darüber einig, daß die Gelder für Investitionen in den Straßenbau erhöht werden müssen. Unser Finanzierungsvorschlag war die Vignette. Wenn Minister Müntefering diesen Vorschlag ablehnt, wäre eine ersatzlose Streichung sicher nicht alles, sondern die bayerischen Probleme hinsichtlich einer ordnungsgemäßen Verkehrsinfrastruktur wären nicht lösbar.

Herr Schläger, zu den Bemerkungen, die Sie zum Staatsstraßenbau gemacht haben, muß ich sagen, ich gebe zu, daß die Staatsstraßen in einem schlechteren Zustand sind als die Straßen ansonsten. Allerdings soll-

ten Sie Ihren Ausführungen hinzufügen, daß die SPD bis vor wenigen Jahren – ich habe es nachgesehen – die Kürzung der Haushaltsmittel für Straßenbau verlangt hat.

(Schläger (SPD): Ein einziges Mal, und zwar 1992!)

In der Zwischenzeit hat sich das erfreulicherweise geändert. Ich freue mich, daß die SPD nun anscheinend insgesamt diese Haltung vertritt.

(Schläger (SPD): Seit fünf Jahren vertreten wir diese Meinung!)

– Ich war bei den Haushaltsverhandlungen im letzten Jahr im Haushaltsausschuß. Dort hat Frau Kollegin Voget Stellung genommen. Ihre Aussagen haben sich völlig anders angehört als das, was Sie jetzt hier behaupten. Es besteht kein Zweifel, daß sich die SPD aus ideologischen Gründen jahrelang gegen den Straßenbau gewandt hat. Um diese Tatsache sollten Sie jetzt nicht herumreden.

(Beifall bei der CSU – Schläger (SPD): Das hätten Sie wohl gern!)

Es ist nicht seriös, daß ausgerechnet Sie unsere Straßenbaupolitik geißeln. Derjenige, der uns in den vergangenen Jahren Knüppel zwischen die Beine geworfen hat, soll nicht darüber schimpfen, daß er nicht ordentlich genannt wird. Aber ich freue mich über die Besserung. Es wäre ein Riesenfortschritt, wenn Sie Ihre gesamte Fraktion von dieser Auffassung überzeugen könnten und nicht große Teile der Fraktion bei ihrer früheren falschen Auffassung blieben.

Zuletzt will ich noch kurz auf das Thema „Tempo 30“ eingehen. Wenn Tempo 30 eingehalten wird, bedeutet dies eine Verbesserung der Verkehrssicherheit. Ob Tempo 30 eingehalten wird, hängt allerdings entscheidend davon ab, wie der Ausbauzustand der Straße und der Eindruck für den Verkehrsteilnehmer ist. Wenn Tempo 30 angeordnet ist, aber nicht eingehalten wird, ist die Verkehrssicherheit geringer als bei Tempo 50. Dann kommen nämlich zwei Dinge zusammen: Die Fußgänger, insbesondere die Kinder, verhalten sich so, als ob 30 km/h gefahren würden; die Autofahrer fahren aber schneller. Die Unfallgefahr wird größer, Unfälle sind häufiger.

(Frau Paulig (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Die Geschwindigkeit kann man kontrollieren!)

– Wer behauptet, man könnte Tempo 30 flächendeckend kontrollieren, hat keine Ahnung von der Realität.

(Beifall bei der CSU – Dr. Hahnzog (SPD): 50 Stundenkilometer kann man doch auch kontrollieren! – Frau Paulig (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das ist sogar eine Einnahmequelle für die Kommunen! Die Kommunen verdienen daran, wenn sie kontrollieren!)

Wir haben unter Berücksichtigung der gerichtlichen Entscheidungen soweit wie möglich zugelassen, daß Kommunen Private in die kommunale Verkehrsüberwachung

einbeziehen, weil wir die Verkehrskontrollen verdichten wollten. Frau Kollegin Paulig, jeder, der sich die Mühe macht, die Funktionsweise einer Radarkontrollstelle zu verdeutlichen, weiß, daß diese Kontrollen mit erheblichen Problemen verbunden sind, weil sich die Einrichtung einer Kontrollstelle sehr schnell in der Nachbarschaft herumspricht.

(Frau Paulig (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das ist doch nicht wahr!)

Deshalb werden mir alle zustimmen, daß Tempo-30-Zonen nur dort eingerichtet werden sollten, wo die bauliche Situation günstig ist, weil sonst eine Verringerung der Verkehrssicherheit die Folge wäre. Wer Tempo 30 ohne die entsprechenden Baumaßnahmen fordert, ist für zusätzliche Unfälle, gerade von Kindern, verantwortlich. Die Polizei hat hierzu viele Untersuchungen durchgeführt. Gerade aus den Unfällen mit Kindern leitet die Polizei ihre moralische Rechtfertigung für eine hohe Kontrolldichte ab, obwohl dies zu vielen Beschwerden führt. Geschwindigkeitsüberschreitungen in Tempo-30-Zonen werden gerade nicht von den Holländern begangen, die durch ein Wohngebiet von Nürnberg fahren, sondern in der Regel von den Leuten, die in diesem Bereich leben. Die Überwachung ist deshalb erforderlich. Allerdings ist eine flächendeckende Überwachung nicht möglich.

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Herr Staatsminister, gestatten Sie eine Zwischenfrage des Herrn Kollegen Dr. Scholz?

Staatsminister Dr. Beckstein (Innenministerium): Ja.

Dr. Scholz (SPD): Herr Staatsminister, ist Ihnen als Nürnberger entgangen, daß in Nürnberg ganze Stadtteile zu Tempo-30-Zonen erklärt wurden und liegen Ihnen irgendwelche Erkenntnisse darüber vor, daß dadurch erhöhte Unfallzahlen entstanden sind? Das Gegenteil ist der Fall. Wenn man die normalen Überschreitungen, die bei Tempo 50 entstehen, auch auf Tempo 30 überträgt, wird man mit etwas Realismus auf eine niedrigere Geschwindigkeitsüberschreitung kommen. Die Kontrollierbarkeit ist bei Tempo 50 ebenso wie bei Tempo 30 gegeben.

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Bitte, Herr Staatsminister.

Staatsminister Dr. Beckstein (Innenministerium): Herr Kollege Dr. Scholz, ich lade Sie hiermit zu einem Gespräch mit der Nürnberger Polizei ein. Die Nürnberger Polizei hat das festgestellt, was ich soeben gesagt habe. An Stellen, wo Tempo 30 angeordnet ist, der Straßenbau allerdings eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 52 bis 53 Stundenkilometern zuläßt, gibt es mehr Unfälle. Die Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 Stundenkilometer hat eine statistische Meßreduzierung der gefahrenen Geschwindigkeit von 57 auf 52 Stundenkilometer zur Folge gehabt. Deswegen warnt die Nürnberger Polizei davor, nur die Schilder zu verändern und nicht dafür zu sorgen,

daß die Straßen auch baulich entsprechend angepaßt werden. Die Verkehrsaufsicht der Regierung von Mittelfranken mußte zum Beispiel bei der Valznerweiherstraße eingreifen, damit es dort nicht zu Unfallhäufungen kommt. Entscheidend ist: Wir müssen das Tempo in den Wohnbereichen reduzieren, um eine Erhöhung der Verkehrssicherheit zu erreichen. Dies ist jedoch allein über Kontrollen nicht zu schaffen.

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Herr Staatsminister, gestatten Sie eine Zwischenfrage von Frau Kollegin Paulig?

Frau Paulig (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Staatsminister, ist Ihnen bekannt, daß in meiner Gemeinde Herrsching eine sehr erfolgreiche 30-Kilometer-Messung abgeschafft werden soll, durch die der Gemeindehaushalt gestärkt wurde, weil sehr viele CSU-Gemeinderäte immer wieder in diese Falle gefahren sind?

Staatsminister Dr. Beckstein (Innenministerium): Frau Kollegin Paulig, Abgeordnete, die zu schnell fahren, finden sich nicht nur in einer Fraktion.

(Frau Paulig (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Da haben Sie auch wieder recht!)

Nach den mir vorliegenden Informationen dürften alle Fraktionen dieses Hauses ein Interesse daran haben, daß das Verkehrsverhalten ihrer Mitglieder nicht öffentlich dargestellt wird. Sie sollten nicht so scheinheilig sein, zu behaupten, nur in einer Fraktion werde zu schnell gefahren.

(Beifall bei der CSU)

Liebe Kolleginnen und Kollegen, jeder weiß, daß gute Vorsätze allein nicht ausreichen, um Tempo 30 einzuhalten. Dazu ist auch ein hohes Maß an Kontrolle erforderlich. Mit Kontrolle allein ist dieses Ziel jedoch ebenfalls nicht durchzusetzen. Deshalb sollten wir uns darauf einigen, daß wir als Ziel vermehrt Tempo 30 in den Wohngebieten anstreben. Dazu sind entsprechende bauliche Maßnahmen erforderlich. Diese Maßnahmen sollten möglichst kostensparend durchgeführt werden, um dadurch die Unfallzahlen zu reduzieren.

(Frau Paulig (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Dagegen haben wir gar nichts!)

Bei aller Bedeutung der Schiene bitte ich das Hohe Haus, daran zu denken, daß der überwiegende Teil der Verkehrsleistungen auf der Straße erfolgt. Deswegen brauchen wir keine blühende Ideologie, sondern eine ordentliche Infrastruktur für die Straße. Dafür brauchen wir mehr Geld.

(Beifall bei der CSU)

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Wir fahren mit den weiteren Wortmeldungen aus dem Plenum fort. Der nächste Redner ist Herr Kollege Hoderlein. Sie haben eine Restzeit von neun Minuten.

Hoderlein (SPD): Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Ich möchte in der gebotenen Kürze ein paar Anmerkungen machen: Herr Staatsminister, Sie haben das Thema „Ideologie“ im Zusammenhang mit der Verkehrspolitik genannt. Das kommt mir gerade recht. Obwohl Herr Staatsminister Dr. Wiesheu weitgehend vernünftig argumentiert hat, ist mir immer wieder aufgefallen, daß er am Anfang und am Schluß seiner Redeteile, als er jeweils einen zentralen Satz hervorheben oder ein Resümee ziehen wollte, in die alten ideologischen Metaphern verfallen ist.

In der Rede des Wirtschaftsministers waren verschiedene Tendenzen spürbar: Die Straße ist gut, die Schiene ist tendenziell weniger gut. Die Privatisierung der Bahn ist gut, die Oberlandbahn nur ein Ausrutscher. Die Vignette ist gut, eine Maut oder Schwerlastabgabe ist jedoch weniger gut. Herr Dr. Beckstein, dies ist exakt die Art von ideologisch eingeschränkter Verkehrspolitik, die wir nicht brauchen. Verkehrspolitik ist etwas für Pragmatiker.

(Beifall bei der SPD)

Ideologische Einschränkungen sind weder in der einen noch in der anderen Richtung hilfreich, wenn man ernstgenommen werden will.

Ich möchte noch ein zweites Beispiel nennen: Sie beklagen die Wirkungen der Ökosteuer auf das Transportgewerbe, auf den öffentlichen Personennahverkehr und auf die Bahn. Diese Steuer wird, wenn man sie ausschließlich kurzfristig und betriebswirtschaftlich sieht, zu gewissen Belastungen führen. Allerdings müssen Sie einräumen, daß die mit der Ökosteuer verbundene Lenkungswirkung mittel- und langfristig die ökologischen Folgekosten senken wird. Dies ist weitgehend unumstritten. Die Frage lautet, wie lange es dauern wird, bis diese Wirkungen feststellbar sind.

Herr Kollege Dr. Wiesheu, eines ist nicht zulässig: Sie haben hier wegen sechs Pfennig Mineralölsteuererhöhung, die Ökosteuerreform genannt werden, Krokodilstränen vergossen und damit vergessen machen wollen, daß in der Zeit des Finanzministers Dr. Waigel allein 17 Steuererhöhungen stattgefunden haben, wobei allein die Mineralölsteuer um 50 Pfennig erhöht wurde.

(Beifall bei der SPD)

Wer die Mineralölsteuer um 50 Pfennig erhöht, damit in wesentlich größerem Umfang den Nahverkehr, den Fernverkehr und den Transportverkehr belastet und dennoch keine ökologische Lenkungswirkung erzielt, darf hier keine Krokodilstränen wegen einer Ökosteuer von sechs Pfennigen vergießen.

(Beifall bei der SPD – Willi Müller (CSU): Sie wollen doch viel mehr. Das ist doch nur ein erster Schritt!)

Wir haben in den vergangenen Jahren immer wieder Debatten über diese und jene Strecke geführt, ob nun Autobahn oder Bahnstrecke. Im Verkehrswegeplan findet man viele gute Sachen, wenn man ihn liest. Bereits nach der Hälfte der Gültigkeit dieses Planes, 1994/1995,

ist schon jedem Halblaien aufgefallen, daß das, was da drinsteht und das, was tatsächlich gebaut wird, ob nun Straße oder Schiene, immer weniger mit einander zu tun hat.

In verschiedenen Anträgen haben wir Sie immer wieder dazu aufgefordert, uns zu sagen, wohin die Reise gehen soll: Entweder bringen Sie das nötige Geld her, um das, was auf dem Blatt Papier steht, in Wirklichkeit zu übersetzen, oder Sie geben zu, daß das Geld aus diesen oder jenen Gründen nicht herbeizuschaffen ist, so daß man am ursprünglichen Plan diese oder jene Streichung vornehmen muß. Irgendwann muß die virtuelle Bundesverkehrswegeplanung mit der realen übereinstimmen. Das haben Sie nie geschafft.

1998/1999 hinterlassen Sie uns ein Trümmerfeld. 50% von dem, was Sie auf das Papier geschrieben haben, existiert real nicht. 100% dessen aber, was auf dem Papier steht, ist in den Köpfen der betroffenen Menschen in den Regionen, ist in den Köpfen der Kommunal- und Regionalpolitiker, die uns fragen: Was macht ihr denn jetzt? Die CSU ist doch dafür, dafür und dafür. Meine Damen und Herren, Sie waren mit dem Mundwerk dafür, aber nicht mit dem Zahlenwerk, erst recht nicht mit dem Bauwerk. Das war die Bilanz der letzten Jahre.

(Beifall bei der SPD)

Herr Staatsminister, wenn wir unsere bayerischen Interessen bündeln wollen – das wird ein Hauen und Stechen sein –, lassen Sie uns zusammensetzen und uns überlegen, was realistisch, was machbar ist und worauf wir uns in Bayern insgesamt im Kompromiß einigen können. Wenn wir das versuchen, wird eine Menge möglich sein.

Eines ist klar: Als ersten Schritt dazu müssen Sie auch draußen in den Regionen bekennen, daß die Hoffnungen, die Sie in Ihrer Regierungszeit geweckt haben, zu 50% nicht erfüllt worden sind und daß keine seriöse Nachfolgeregierung diesen Fehler in den nächsten Jahren wiedergutmachen können. Ein realistisches Maß ist angesagt, und dazu lade ich Sie im Namen meiner Fraktion für die nächsten Monate ausdrücklich ein.

(Beifall bei der SPD)

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Die Redezeit betrug 6 Minuten. Der SPD verbleiben noch 3 Minuten. Als nächster hat sich Herr Kollege Rotter von der CSU zu Wort gemeldet. Ihre Redezeit beträgt noch 27 Minuten.

Rotter (CSU): Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen, ich werde die 27 Minuten – hoffentlich sind Sie nicht enttäuscht – nicht ausschöpfen müssen, wenn gleich es einige Anmerkungen zu machen gäbe.

(Zurufe von der SPD: Oh, wie schade!)

Herr Kollege Schläger, Sie bezeichnen den Bundesverkehrswegeplan als Märchenbuch, erzählen aber selbst Märchen. Sie fordern absolute Priorität für die Schiene, und dann ist eine der ersten Entscheidungen in Bonn die

Einführung einer Ökosteuer, die auch den Schienen- und Busverkehr belastet. Sie verteidigen hier etwas – das hat auch Herr Hoderlein zu verteidigen versucht –, was man nicht verteidigen kann; das wissen Sie selbst. Es ist ein Etikettenschwindel, unter dem Stichwort Ökosteuer gerade den öffentlichen Verkehr zu belasten.

(Zurufe von der CSU)

Herr Kollege Schläger, Sie haben gesagt, bei der Bahnstrecke München – Augsburg sei außer dem Spatenstich nichts erfolgt.

(Schläger (SPD): Das habe ich nicht gesagt!)

Sie sollten bei der Heimfahrt einmal einen Umweg über Augsburg machen. Dann werden Sie sehen, daß diese Strecke bei Kissing voll im Bau ist.

Bei Ihren Aussagen zu den Straßen darf ich auf einen Widerspruch hinweisen.

(Unruhe)

Sie kritisieren zu Recht, daß für den Staatsstraßenbau zu wenig Mittel im Haushalt sind. Hier haben Sie sich vom Saulus zum Paulus gewandelt, was zu begrüßen ist. Sie kritisieren aber insgesamt die Ausgaben für den Straßenbau und merken an, daß dafür die Ausgaben höher seien als für den Bau von Schienenstrecken. Diesen Widerspruch müssen Sie auflösen.

Frau Kollegin Scharfenberg von den GRÜNEN hat eine sehr ausgedehnte Vorlesestunde gehalten. Herr Schuhmann, der es kritisiert hat, als ein derartiger, wesentlich kürzerer Vortrag heute vormittag stattfand, hätte da wahrhaft Grund zum Einschreiten gehabt. Frau Scharfenberg fordert eine Wendung der Staatsregierung zugunsten der Schiene.

(Unruhe)

Da muß man einfach einmal die Leistungen des Freistaates zur Kenntnis nehmen. Bayern hat neben Rheinland-Pfalz als einziges Bundesland den Schienenverkehr ganz wesentlich ausgeweitet, und zwar um 17%. Wenn man den Allgäu-Schwaben-Takt noch dazurechnet, der zwei Jahre vorher gekommen ist, waren es sogar 19%. Durch das bayerische ÖPNV-Gesetz und die Regionalisierung der Bahn ist in den letzten Jahren sehr viel für den ÖPNV bewirkt worden, was es selbstverständlich weiterzuentwickeln gilt. Herr Schläger, da sind wir in unseren Zielen gar nicht weit auseinander. Das diskutieren wir im Ausschuß immer wieder. Die ÖPNV-Fördermittel in Höhe von rund 900 Millionen DM pro Jahr, die im Haushalt stehen – teils GVFG-Mittel, teils Landesmittel, Kooperationsförderung, ÖPNV-Zuweisungen – sind ein ganz enormer Betrag. Für den Schienenausbau stehen wohlgerneht 1,9 Milliarden DM Regionalisierungsmittel des Bundes zur Verfügung. Wir begrüßen es sehr, daß auch Sie sich dafür einsetzen, daß bei der Revision im Jahr 2001 hier keine Kürzung erfolgen wird.

Frau Scharfenberg, Sie haben die Staatsregierung dazu aufgefordert, ihren Einfluß in Bonn geltend zu machen, damit Sie Ihre Wunschprojekte und Visionen durchsetzen können. Diese Rede wurde wohl vor der Bundestagswahl geschrieben. Jetzt sind Sie selbst gefordert. Ich bin neugierig, wie viele dieser Visionen tatsächlich Wirklichkeit werden.

Im Schienenpersonenfernverkehr, der in unternehmerischer Eigenverantwortung der DB AG liegt, ist der Interregio neuerdings wieder in die Diskussion gekommen. Der Hintergrund ist ganz einfach: Man will die Kosten aus dem Fernverkehr auf die Länder abwälzen; die sollen Bestellungen vornehmen. Die Kollegin von den GRÜNEN hat das gefordert. Wenn der Bund eine derartige Umverteilung vornehmen möchte, muß er natürlich auch die Regionalisierungsmittel erhöhen. Das Ganze geschieht unter dem Stichwort Angebotsoptimierung. Das vorgesehene Streichkonzert wurde weitgehend verhindert. Der verkehrspolitische Sprecher der SPD-Fraktion hat das im Ausschuß ausdrücklich anerkannt.

Allerdings ist gerade eine sehr gut ausgelastete Interregiolinie, nämlich die Linie 28, Karlsruhe – Salzburg, nach wie vor von der Einstellung gerade im Kernbereich zwischen München, Augsburg, Günzburg und Ulm bedroht. Herr Minister, ich bitte dringend darum, in dieser Angelegenheit weiterzuverhandeln, damit diese Linie erhalten bleibt; das wurde schon in der Fragestunde zugesagt. Wenn der Erhalt schon nicht möglich ist, dann darf sich ein Alternativangebot nicht in zusätzlichen Halten von Intercityzügen in Günzburg erschöpfen, sondern dann müssen diese Züge für die Strecke zwischen München und Ulm zuschlagfrei werden, weil Pendler sonst monatlich 140 DM Mehrkosten haben. Es macht nämlich 140 Mark aus, wenn die Pendler im zuschlagpflichtigen Intercity fahren müssen anstatt im zuschlagfreien Interregio. Die DB AG handelt hier in Eigenverantwortung. Mitverantwortung trägt der Bund, der gemäß Artikel 87 e Absatz 4 des Grundgesetzes zu gewährleisten hat, daß das Fernverkehrsangebot der Bahn dem Wohl der Allgemeinheit Rechnung trägt.

(Unruhe)

Meine Kolleginnen und Kollegen von der SPD und den GRÜNEN, Sie haben die große Aufgabe, den Bund ständig daran zu erinnern.

Abschließend möchte ich kurz die Dringlichkeitsanträge der SPD-Fraktion und der Fraktion des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN ansprechen. Soweit die SPD die Ausstattung der S-Bahn in der Region München rügt, ist darauf hinzuweisen, daß für die gravierenden Mängel an Fahrkomfort, Pünktlichkeit, Sauberkeit und Service die Deutsche Bahn AG als Unternehmer verantwortlich ist. Im übrigen hat die Staatsregierung ihre mit der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs übernommenen Aufgaben und Finanzverantwortung intensiv wahrgenommen. Ich verweise auf die Ausführungen von Staatsminister Dr. Wiesheu.

Wir werden diesen Antrag und ebenso den Antrag der Fraktion des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN ablehnen. Dieser Antrag ist überflüssig.

(Zurufe von der SPD)

– Hören Sie zu; ich werde es Ihnen sagen. Bereits der Verkehrsdurchführungsvertrag von 1996 zwischen dem Freistaat Bayern und der Deutschen Bahn AG hat in Anlage 2 grundsätzliche Aussagen zur Qualität im Schienenpersonennahverkehr enthalten. Darin sind auch Vertragsstrafen bzw. Kürzungen der Zuschüsse vorgesehen.

Staatsminister Dr. Wiesheu hat angekündigt, die Pünktlichkeit, den Komfort und den Qualitätsstandard zu überprüfen; dazu braucht es nicht des Antrags der GRÜNEN.

Was die Bayerische Oberlandbahn GmbH betrifft, erinnere ich daran, daß auf Drängen der Staatsregierung sowohl das Schöne-Wochenend-Ticket als auch das Bayerticket und die Bahncard anerkannt werden und auch im Binnenverkehr bei der Oberlandbahn gelten. Im übrigen verschlechtert sich das Tarifsystem gegenüber dem Status quo nicht; ebensowenig kann von einer pauschalen Verteuerung der Fahrscine die Rede sein. Daher plädiere ich auch für die Ablehnung dieses Antrags.

(Beifall bei der CSU)

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Die Redezeit betrug 8 Minuten, der CSU-Fraktion verbleibt also noch eine Redezeit von 19 Minuten. Ich möchte bekanntgeben, daß die Fraktionen beschlossen haben, die Debatte heute zu Ende zu führen, also länger als bis 17.30 Uhr zu tagen. Allerdings findet die Abstimmung zu den Dringlichkeitsanträgen erst morgen früh statt. Die nächste Wortmeldung war Herr Kollege Wörner.

Wörner (SPD): Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Herr Staatsminister Dr. Wiesheu, ich verstehe, daß man versucht, auf jemanden einzudreschen, der den Finger in die Wunde legt, wenn man mit seiner Wettbewerbsideologie permanent scheitert. Ich will mit drei Beispielen deutlich machen, wo Sie bei der Münchner S-Bahn versagt haben. Ich hätte zumindest heute von Ihnen erwartet, daß Sie sich bei den betroffenen Bürgerinnen und Bürgern entschuldigen.

Herr Staatsminister Dr. Wiesheu, Sie haben im Wahlkampf verkündet, daß Sie es gewesen seien, der die Wartezeiten an den S-Bahn-Haltepunkten verkürzt habe und daß dies zur Beschleunigung der S-Bahn führe. Darüber hat jeder Fachmann für Fahrpläne nur gelacht und gesagt: Warte nur, bis der Winter kommt. Die Fahr- und Haltezeiten waren deshalb da, um kleine Verzögerungen im Takt auszugleichen. Weil aber ein Ausgleich nicht mehr möglich war, kam es unter anderem zu diesen riesigen Störungen. Das muß man wissen, und da muß man Fachmann sein. Jetzt hat die Bahn die Änderung zurückgenommen, weil sie gemerkt hat, daß es so nicht geht; es war halt ein Wahlkampfgeschenk für Sie. Ich verstehe so etwas.

Zweitens mögen Sie, Herr Dr. Wiesheu, recht haben, daß ich mich mit dem zeitlichen Umgriff vertan habe.

(Zuruf des Abgeordneten Dr. Weiß (CSU))

Aber richtig ist doch, daß Sie seit Jahren verkünden, Sie wollten die S-Bahn sowohl signaltechnisch als auch fahrzeugmäßig ertüchtigen. Aber was ist bis heute geschehen: nichts. Auch der Tunnel ist nicht ertüchtigt, was schon lange der Fall sein könnte. Wir hätten Millionen DM gespart, wenn die Mittel, wie von Ihnen versprochen, gleich zum Einsatz gekommen wären. Herr Dr. Wiesheu, da sollte man halt auch einmal ehrlich sein und sagen, das geht nicht alles so schnell, dann wäre es viel einfacher.

Herr Dingreiter, Sie haben mir am allerbesten gefallen; Sie liefern Stichworte. Sie beklagen, daß die Liberalisierung im Nahverkehr zu schnell gehe. Da haben Sie recht. Wer aber hat über EU- und Bundesrecht hinaus den Wettbewerb im Nahverkehr forciert? – Ihr Dr. Wiesheu, sonst niemand. In ganz Deutschland gibt es keine ähnlich rigiden Wettbewerbsgesetze wie in Bayern, was speziell im Nahverkehr in Bayern zu merken ist. In Bayern kriegen wir es nicht auf die Reihe, daß Buskonzessionen gleich vergeben werden. Man macht in Franken etwas anderes als in Niederbayern, in Oberbayern etwas anderes als in der Oberpfalz, dann wundern wir uns, wenn die Konzepte nicht mehr zusammenpassen.

(Beifall bei der SPD – Zurufe von der CSU)

Wir dürfen uns nicht wundern, wenn die S-Bahn nicht mehr funktioniert. Herr Dr. Wiesheu, wer glaubt, mit immer weniger Geld und mit Sparmaßnahmen, die man der Bahn aufs Auge drückt, die Wartung von S-Bahnen immer länger auszudehnen, obwohl die Fahrzeuge immer älter werden, kommt mir so vor wie der Besitzer eines 20 Jahre alten Autos, der sagt, er brauche keine Werkstätte; denn erfahrungsgemäß brauchen alte Autos mehr Wartung als neue Fahrzeuge. Würde man dies berücksichtigen, käme man nicht so ins Dilemma wie derzeit München, wo täglich Millionen von Menschen auf den Bahnsteigen stehen und warten, daß die S-Bahn endlich wieder pünktlich fährt. Wir sollten so schnell wie möglich anpacken, um diese Mißstände zu beseitigen. Mir geht es hier nicht um politische Beschimpfungen, sondern um etwas ganz anderes.

Herr Staatsminister Dr. Wiesheu, wir wollen beide ein Nahverkehrsmittel, das funktioniert und von den Bürgerinnen und Bürgern akzeptiert wird, damit München nicht im Individualverkehr ersäuft.

Herr Staatsminister Dr. Beckstein, Sie haben gesagt, es sei wichtig, bei den 30-Kilometer-Zonen die baulichen Maßnahmen zu fördern, weil das eine oder andere nicht funktioniere. Da haben Sie recht.

(Widerspruch bei der CSU)

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Herr Kollege, Ihre Redezeit ist überschritten.

Wörner (SPD): Ich bin sofort fertig. – Es war die Gauweiler-Linie in München, Hügel und Verkehrsverhinderun-

gen abzubauen, die Sie jetzt wieder fordern. Es freut uns, wenn es so ist.

Herr Staatsminister Dr. Wiesheu, außerhalb der Tagesordnung und der Geschäftsordnung des Hauses möchte ich Ihnen ein kleines Geschenk überreichen, das mir von der Bahn AG und von Kollegen übergeben worden ist, nämlich eine kleine Eisenbahn. Nach Ansicht der Kollegen sollten Sie mit der spielen und die große Bahn in Ruhe lassen.

(Beifall bei der SPD)

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Die Redezeit der SPD-Fraktion ist erschöpft. Ich rufe Frau Paulig auf.

Frau Paulig (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Meine Damen und Herren, Herr Staatsminister, ich werde Sie nicht lange aufhalten, weil ich zu den S-Bahn-Fahrerinnen gehöre, die täglich unterwegs sind und, wenn es gut geht, einer statt zwei Stunden für den Heimweg brauchen. Ich werde morgen früh um sechs Uhr aufbrechen müssen, um dann um neun Uhr hier zu sein.

Herr Staatsminister Dr. Wiesheu, wer heutzutage S-Bahn fährt, braucht eine ganz besondere Ausrüstung; ich nehme an, Sie benutzen nicht täglich die S-Bahn. Man braucht eine Daunenkleidung, ein Handy, um Termine absagen zu können, inzwischen auch eine Stirnlampe für den Durchgang durch die Tunnel. Es ist einfach grandios, wenn man einerseits hört, wie der bayerische High-Tech-Staat immer wieder gerühmt wird, wenn man aber andererseits in das Massenverkehrsmittel S-Bahn einsteigt.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Ich habe mich auf den angekündigten Fahrplanwechsel und gleichzeitig auf die doppelte Anbindung an den Flughafen und den 10-Minuten-Takt wahnsinnig gefreut, doch haben wir in der Tat einen 40-Minuten-Takt, und ich bin froh, wenn es dabei bleibt. Es ist wirklich an der Zeit, daß Ihre Versprechungen für ein vernünftiges Nahverkehrsnetz umgesetzt werden.

Insgesamt geht es nicht darum, irgendwelche Einzelstrecken als Prestigestrecken großartig auszubauen, sondern darum, die Systemgeschwindigkeit bei der Bahn zu verbessern; denn das gesamte System braucht eine andere Geschwindigkeit. Da nützt es eben nichts, einzelne ICE-Strecken durch fragwürdige, wertvolle Gebiete zu puschen, wenn gleichzeitig die gesamte Fläche auf der Strecke bleibt.

Wie mein Vorredner richtig gesagt hat, haben wir einen dramatischen Personalabbau. Daß beispielsweise bei den Lokführern Ersatzpersonen fehlen, ist ein gravierendes Problem. Das gleiche Problem haben wir bei der Wartung der Materialien. Sie werden nicht mehr ausreichend gewartet, denn es fehlt schlicht die Zeit dazu. Weil Prüfungen unterbleiben, kann es zu schweren Unfällen kommen. Man muß dem Personalabbau einen Riegel vorschieben und den Personalaufbau stärken.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Was die Rettung vor geplanten Kürzungen der DB AG betrifft, hat unser Kollege Schmidt bereits 1997 auf die geplanten Kürzungen um zirka ein Drittel des Streckennetzes aufmerksam gemacht. Und nur mit dieser Aufmerksamkeit unseres GRÜNEN-Politikers in der Verkehrspolitik und nur weil hier rechtzeitig öffentlicher Wind gemacht wurde, ist es möglich gewesen, die Bahn von weiteren Streichungen abzuhalten.

Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

In der Tat haben wir, wie Sie sagen, zwei Drittel der Güter und 90% der Personen auf der Straße, aber das ist nicht gottgegeben, sondern dem muß man entgegensteuern.

Wir wissen zum Beispiel, daß in anderen Ländern wie der Schweiz, Luxemburg, Dänemark, Österreich, Tschechische Republik, Niederlande, Portugal, Slowakische Republik pro Einwohner und Jahr mehr Eisenbahnfahrten zurückgelegt werden als bei uns in Deutschland. Wir können und müssen hier ausbauen.

Selbstverständlich werden wir auch immer das Auto benötigen. Dieses muß aber langsamer fahren. Dann gibt es weniger Unfälle, weniger Tote und weniger Schadstoffe. Der Energieverbrauch des Autos muß zudem sparsam sein. Das können wir endlich auf den Weg bringen.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Bezüglich des Alpentransits plädieren Sie stets für den Brenner-Basis-Tunnel. Sie wissen aber genau, daß er nicht finanzierbar ist. Gleichzeitig dürften Waldarbeiter, Bauern und Landarbeiter im Inntal wegen der dortigen hohen Schadstoffkonzentration eigentlich nicht mehr im Freien arbeiten. Nach den MAK-Werten müßten die dortigen Arbeitsplätze längst gesperrt werden. Aus diesem Grunde muß alles daran gesetzt werden, den Alpen-Transit-Lkw-Verkehr zu reduzieren und die Bahn leistungsfähiger zu machen.

Sie haben völlig richtig festgestellt, daß zusätzlich noch einmal die Hälfte der über den Brenner transportierten Güter von der Bahn aufgenommen werden könnte. Das müssen wir aber endlich aufgreifen und einen Großteil des geplanten Zuwachses reduzieren. Dazu ist bei der Verkehrsvermeidung anzusetzen.

Wir können das Land nicht mit weiteren Autobahnen und Fernstraßen zapflastern. Die Studie des Umweltbundesamtes zeigt auf, daß von 1981 bis 1989 720 Quadratkilometer Land durch Autobahnen und Fernstraßen zusätzlich versiegelt wurden. An diesem Punkt müssen wir stoppen.

Die heute auch von Ihnen geforderte Elektrifizierung der Bahnstrecke München – Lindau ist überfällig. Die GRÜNEN fordern das schon seit Jahren. Ihnen waren aber alle Mittel recht, zuerst die A 96 auszubauen; die Schiene haben Sie dagegen stiefmütterlich behandelt.

Die Strecke ist bis heute nicht elektrifiziert. Das ist meines Erachtens ein Skandal mitten im Herzen Bayerns.

Eine kurze Bemerkung zu den Wasserstraßen. Der Rhein-Main-Donau-Kanal ist jetzt sechs Jahre in Betrieb. Dieses Vorhaben hat uns fast fünf Milliarden gekostet. Der Zuwachs an Transportleistungen auf der Donau ist allerdings geringer geworden. In Kelheim verzeichnen hat der Wasserstraßenausbau aber nicht das gebracht, was sie gefordert haben.

Die Bahn wurde mit einer neuen Konkurrenz konfrontiert. Sie mußte Dumping-Transportpreise einführen, um mitzuhalten. Dieses System ist falsch. Die Devise muß eindeutig lauten: Erhalt der frei fließenden Donau zwischen Straubing und Vilshofen. Etwas anderes kommt überhaupt nicht in Frage.

Sie sagen, die Ökosteuer benachteilige die Bahn. Das ist durchaus richtig. Ich bin aber auch nicht der Meinung, daß wir hier unbedingt eine weitere Senkung einführen müssen. Mein Kollege Dr. Albert Schmid fordert zwar, daß die Stromenergiesteuer auch für die Bahn gesenkt wird. Darüber kann man streiten. Ganz wichtig ist jedoch die Kerosinbesteuerung, um endlich Wettbewerbsgerechtigkeit herzustellen.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Sie wissen doch, daß der Flugverkehr absolut wettbewerbsbegünstigt ist. Auf dem Flughafen München-Erding wird der Treibstoff pro Tonne mit zusätzlich 50 DM bezuschußt. Ein Liter Kerosin kostet durchschnittlich nur 40 Pfennig. Außerdem ist der Flugverkehr international von der Umsatzsteuer befreit. Das sind eindeutige Wettbewerbsverzerrungen zugunsten des Flugverkehrs und zu Lasten der Bahn. Da gehört etwas geändert.

(Zuruf des Abgeordneten Dr. Bernhard (CSU))

– Also der Flugverkehr müßte schon seit Jahren besteuert werden. Sie haben es zwar längst beschlossen, während Ihrer Regierungsverantwortung jedoch nicht umgesetzt, weil das europaweit sein muß.

(Zuruf des Abgeordneten Dr. Bernhard (CSU))

Wir werden doch jetzt sehen, ob Sie Ihre Blockadepolitik auf Bundesebene und europäischer Ebene fortsetzen oder nicht.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Das wird eine Nagelprobe werden, damit wir endlich zu echter Wettbewerbsfähigkeit bei den Verkehrsträgern kommen.

(Zuruf des Abgeordneten Kaul (CSU))

– Ach, lieber Herr Kaul, Sie haben bei allen Vergabesystemen im bayerischen Doppelhaushalt immer dazu beigetragen, daß die Straße bevorzugt und die Schiene benachteiligt wird.

(Kaul (CSU): Alte Ideologie!)

– Nein, nichts mit alter Ideologie. So war es doch. Sie haben kräftig zum Ausbau der Straßen beigetragen.

Sehen wir uns als letzten Punkt doch nur den Bundesverkehrswegeplan an. Ihre Kommunalpolitiker haben Versprechungen über Versprechungen gemacht. Jedes Vorhaben wurde als vordringlich in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen. Dabei wußten Sie genau, daß das nie zu finanzieren ist. Darum ist jetzt eine Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans mit deutlicher Begünstigung der Schiene angezeigt. Wir freuen uns, wenn einige Autobanprojekte in Bayern gestrichen werden.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Unser Bayern ist nämlich zu schön und unsere Landschaft ein so wertvolles Kultur- und Wirtschaftsgut, daß wir es nicht weiter unter schwarzen Autobahnen begraben dürfen.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Kaul (CSU): Ich werde dafür sorgen, daß die GRÜNEN von Aschaffenburg Sie einladen!)

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Die Fraktion des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN hat ihre Redezeit ausgeschöpft. Als nächstem erteile ich Herrn Kollegen Dr. Helmut Müller das Wort. Die Redezeit der CSU-Fraktion beträgt noch 19 Minuten.

Dr. Helmut Müller (CSU): Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Zunächst habe ich die Gelegenheit, mich vor Weihnachten noch einmal beliebt zu machen. Ich beantrage nämlich namens meiner Fraktion namentliche Abstimmung zum Dringlichkeitsantrag 14/148. Dieser Dringlichkeitsantrag betrifft die Finanzmittelausstattung im Verkehrsbereich. Die namentliche Abstimmung findet natürlich morgen statt.

Als Gegenleistung werde ich mich aber jetzt in meinen Ausführungen sehr beschränken und nur aus fränkischer Sicht sprechen. Erfreulicherweise wird nun der Baubetrieb auf der ICE-Strecke München – Ingolstadt – Nürnberg aufgenommen, Herr Minister. Die Strecke Nürnberg – Bamberg – Coburg – Erfurt usw. nach Berlin ist aber aus unserer Sicht nicht nur die logische, sondern auch die absolut notwendige Fortsetzung dieser Linie. In der Koalitionsvereinbarung zwischen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 20. Oktober 1998 ist von der Prüfung von Alternativen zu bisherigen Verkehrsplanungen die Rede. In diesem Zusammenhang wird auch die Sachsen-Magistrale genannt. Diese allein ist für uns aber keine Alternative. Franken, speziell Oberfranken, braucht nämlich sowohl die ICE-Strecke als auch die Sachsen-Magistrale.

Oberfranken hat bekanntlich vier Oberzentren, nämlich Bamberg, Coburg, Hof und Bayreuth. Die Sachsen-Magistrale ermöglicht lediglich die vernünftige Anbindung von Bayreuth und Hof. Die ICE-Strecke verbindet hingegen Bamberg und Coburg. In Coburg ist ein ICE-Halt am

Morgen und am Abend vorgesehen. Deshalb danke ich Herrn Verkehrsminister Dr. Wiesheu besonders herzlich für sein klares Plädoyer zur Weiterführung der Bauarbeiten an dieser geplanten ICE-Strecke.

Bei der Verkehrspolitik geht es um Mobilität für die Bürger und um die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen und unseres ganzen Landes. Deshalb sind auch die fränkisch-thüringischen Verkehrsprojekte, nämlich die A71 Schweinfurt – Erfurt und die A73 Lichtenfels – Suhl ähnlich wichtig wie das ICE-Projekt. Ähnliches gilt auch für die A6 Nürnberg – Waidhaus – Prag. Dasselbe gilt für den sechsstreifigen Ausbau der A3 Aschaffenburg – Biebelried – Erlangen. Gleiches gilt für die zweite Tunnelröhre der Maintalautobahn Knetzgau – Eltmann. Wir wissen nämlich alle, daß die meisten Verkehrslasten trotz aller Anstrengungen zur Stärkung der Schiene auf den Straßen bleiben werden. Das ist keine Frage schlechten oder fehlenden Willens, sondern der Kapazität. Der Herr Minister hat auch dazu Ausführungen gemacht.

Hohes Haus, neben dem, was die Bayerische Staatsregierung schon jetzt für den Schienenfernverkehr erreicht hat, nämlich für die Linien 21, 24, 25 und 27, die alle durch Franken führen, verdient ihre ÖPNV-Politik besondere Anerkennung. Diese nahm in der Rede des Ministers breiten Raum ein. Aus fränkischer Sicht ist hier unter anderem noch einmal die S-Bahn Nürnberg – Erlangen – Forchheim zu nennen. Ich bin sehr dankbar, Herr Staatsminister, daß die ÖPNV-Förderung auch künftig auf hohem Niveau weitergeführt werden soll. Als eindrucksvolles Beispiel dafür, daß sich diese Förderung bewährt hat, nenne ich meine Heimatstadt Bamberg. Dafür bitte ich das gesamte Hohe Haus um Verständnis. Bamberg ist nämlich geradezu eine ÖPNV-Hochburg.

(Sinner (CSU): Und den Bamberger Reiter habt ihr auch noch!)

Wir haben in zehn Jahren die Busbenutzung von zirka 6 Millionen auf über 18 Millionen verdreifacht. Es gibt eine spezifische Kennzahl: Fahrgäste geteilt durch Einwohner im Einzugsbereich. Wir haben pro Einwohner – vom Baby bis zum Greis – 170 Busbenutzungen im Jahr. Die Durchschnittszahl ist 100 bis 110. Wenn manche Städte 130 erreichen, klopfen sie sich auf die Schulter und denken, wie gut sie sind. Wir haben 170. Unsere Leistungen im ÖPNV sind: flächendeckender 10-Minuten-Takt, Niederflurbusse, abgasarme Fahrzeuge.

Diese Leistungen, das gilt ganz allgemein und ich betone das, sind nur unter den heutigen guten Bedingungen in Bayern zu haben, nämlich der fünfzigprozentigen Förderung bei Busbeschaffungen oder der 20 Pfennig Förderung pro Wagenkilometer bei Kooperationen und – ich bitte die linke Seite, mir zuzuhören – keine Ökosteuer auf die Mineralölsteuer. Das gehört zu den günstigen Bedingungen. Deshalb haben wir den Dringlichkeitsantrag „Befreiung von der Ökosteuer“ vorgelegt, zu dem Sie morgen genauso wie über den eingangs von mir genannten Dringlichkeitsantrag Gelegenheit haben, zuzustimmen, denn die bayerische Verkehrspolitik verdient jede Unterstützung.

(Beifall bei der CSU)

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor. Die Aussprache ist geschlossen. Zu einer zusammenfassenden Stellungnahme hat nun Herr Staatsminister für Wirtschaft, Verkehr und Technologie das Wort.

Staatsminister Dr. Wiesheu (Wirtschaftsministerium): Frau Präsidentin, Hohes Haus! Ich habe vorhin mit Interesse von der Sprecherin der GRÜNEN gehört, daß der ÖPNV und der SPNV noch ausbaufähig seien. Ich nehme mir immer ein Beispiel an SPD- oder rot-grün regierten Ländern und stelle fest: Zuwachs bei den Zugleistungen im Nahverkehr, zum Beispiel in Bremen 0,0%, in Hamburg 0,1%, in Hessen 3%, in Niedersachsen 0,2%, in Nordrhein-Westfalen 0,4% und im Saarland 0,2%. Diese Zahlen haben wir. Bayern liegt im Meßzeitraum bei 15%.

(Hofmann (CSU): Respektabel!)

Das ist der Unterschied zwischen Reden und Handeln von SPD und GRÜNEN.

(Beifall bei der CSU)

Ich bewundere Ihr Selbstbewußtsein, wie Sie zum Thema SPNV hier auftreten. Das erstaunt mich immer wieder. Wo Sie etwas zu sagen oder zu entscheiden haben, tun Sie nichts. Hier in der Opposition führen Sie die großen Worte.

(Hoderlein (SPD): Sie erzählen immer nur die Zuwächse und nicht die Basis!)

Es gibt kein Bundesland, das die Sache so intensiv vorangetrieben hat wie Bayern. Ich komme zur Wettbewerbsideologie. Herr Wörner, nennen Sie mir das Ereignis, zu dem ich die Haltezeiten an den S-Bahnhöfen verkürzt und diese Verkürzung gepriesen hätte. Ich wüßte gern, wann und wo das gewesen sein soll. Das interessiert mich.

Ich habe vorhin das 520-Millionen-Mark-Programm erklärt. Das trifft nicht nur die Tunnelertüchtigung, sondern auch Außenäste und die Verbesserung der Infrastruktur. Es brauchte Zeit, bis das mit der Bahn verhandelt war. Das ist nicht immer leicht. Man muß wissen, um was es technisch geht und was das insgesamt kostet. Es braucht Zeit, bis das mit dem Bund verhandelt ist, weil er nichts zuzahlen wollte. Die Bahn wollte auch nichts zahlen. Sie wollten es zu 100% auf uns abschieben ebenso wie die mittlerweile 14% Planungskosten. Das haut so nicht hin. Wir haben jetzt die Regelung, daß wir 400 Millionen DM zahlen und Bund und Bahn zusammen 120 Millionen DM. Damit kann man bestehen. Ansonsten hätten wir 520 Millionen DM alleine zahlen müssen. Damit könnte man nicht bestehen.

Außerdem haben Sie gesagt, der Wettbewerb beim ÖPNV werde von niemandem so forciert wie von mir. Nennen Sie mir eine Vorschrift des ÖPNV-Rechts, durch die der Wettbewerb forciert oder in der er genannt wird.

Es gibt keine einzige. Ich sage Ihnen wieder das, was Sie leider nicht zur Kenntnis nehmen. Lassen Sie es sich von Herrn Dr. Hauff aufklären, dem ehemaligen Oberbürgermeister von Frankfurt, der der SPD angehört. Er hat mit Brüssel einiges zu tun, wie ich der Zeitung entnommen habe.

Ausgangslage ist das EU-Recht. Es sind nicht Richtlinien, sondern zwei Verordnungen der Europäischen Union. In ihnen ist der Wettbewerb im ÖPNV vorgeschrieben. Die Folgewirkung war, daß der Bundestag – soweit ich mich erinnere einstimmig – das Personenbeförderungsgesetz angepaßt und dort den Wettbewerb verankert hat. Die weitere Folge ist, daß wir das Gesetz vollziehen müssen. Was haben wir in letzter Zeit gemacht? – Wir haben nicht etwa eine neue Regelung getroffen. Wir müssen das Gesetz direkt umsetzen. Das ist Europarecht und Bundesrecht, kein bayerisches Recht.

Wir haben die Umsetzungsregelung besprochen, wonach wir den gleitenden Übergang in den Wettbewerb über fünf Jahre bewerkstelligen, wobei wir bei den Ausschreibungen Mindeststandards und -regelungen vorschreiben und die Kommunen und sonstige Anbieter nicht unvorbereitet in den Wettbewerb zwingen. Das geht gar nicht, weil es unterschiedliche tarifliche Regelungen gibt. Das wissen Sie. Von den öffentlichen Betrieben wird mehr gezahlt als von den Privaten. Es gibt unterschiedliche Tarifverträge. Innerhalb der Landeshauptstadt München werden um die 40% des ÖPNV von Bussen von Privatunternehmen gefahren. Dort werden andere Tarife gezahlt, weil man dort die städtischen nicht zahlen kann. Auch das wissen Sie.

Das Ministerium hat eine Arbeitsgruppe eingesetzt – jetzt kommt es noch schöner –, an der nicht nur die Busunternehmer, die Kommunen und die kommunalen Spitzenverbände, sondern auch die ÖTV – Ihr Verein – eingebunden war. Dort wurde eine einvernehmliche Regelung getroffen für die Übergangszeit von fünf Jahren. Jetzt kommt der Sprecher der ÖTV und wirft mir Wettbewerbsideologie vor. Da ist irgendwo ein Spalt im Gehirn.

(Beifall bei der CSU)

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Herr Staatsminister, gestatten Sie eine Zwischenfrage des Herrn Kollegen Wörner?

Staatsminister Dr. Wiesheu (Wirtschaftsministerium): Ja, bitte.

Wörner (SPD): Herr Kollege Dr. Wiesheu, gestehen Sie zu, daß es zwischen dem Gesetz für das Nahverkehrs-wesen in der Bundesrepublik und dem, was in Bayern als Gesetz für den Wettbewerb verabschiedet wurde, Unterschiede gibt?

Staatsminister Dr. Wiesheu (Wirtschaftsministerium): Nennen Sie mir das Gesetz, das wir in Bayern für den Wettbewerb beim ÖPNV verabschiedet haben. Kennen Sie es? – Ich kenne es nicht. Das gibt es nicht. Sie müs-

sen das nachlesen. Es gibt ein bayerisches ÖPNV-Gesetz. Dort steht nichts über den Wettbewerb. Lesen Sie das nach, dann reden wir weiter.

(Beifall bei der CSU – Hofmann (CSU): Setzen, schämen!)

In dem Zusammenhang haben Sie die Sparmaßnahmen der Bahn kritisiert. Frage: Kommen die von mir? Ich habe eine Pressemeldung der „Frankfurter Allgemeinen Zeitung“ vom 7. Dezember 1998 vorliegen: „Bahngewerkschaft kritisiert die Bundesregierung“ – Nicht die alte, sondern die neue. Der Bund ist nach wie vor Eigentümer. Den Aufsichtsrat besetzt der Bund. Bei der letzten Aufsichtsratssitzung vor ein paar Tagen am 2. Dezember 1998 wurde der Abbau von 18000 Personen beschlossen. Haben wir das gemacht, oder ist das Ihre Verantwortung?

(Zuruf der Frau Abgeordneten Lück (SPD))

Es war nicht der frühere Personalabbau gemeint, sondern das ist ein neuer Schritt. Wenn Ihnen das nicht paßt, adressieren Sie die Kritik an die neue Bundesregierung. Mit ihr müssen Sie darüber reden.

(Beifall bei der CSU)

Ich habe auch hin und wieder den Eindruck, daß an der falschen Stelle gespart wird. Meine Damen und Herren, das ist jetzt Ihre Verantwortung. Auch der Fernverkehr ist die Verantwortung der Bahn und derer, die im Aufsichtsrat die Verantwortung tragen. Ich habe die Kritik bis zum Wahltag akzeptieren müssen. Ich akzeptiere sie jetzt nicht mehr. Mir ist es zuwenig, wenn ein GRÜNER, der im Aufsichtsrat hockt, mit dem Vorstand redet und dann bei der Presse das gleiche verkündet, was wir schon erreicht haben. In dem Fall bleibt mir dann die Verhandlung über die offenen Punkte. Ich werde sie auch führen, kann aber nicht sagen, was herauskommt. Mit dieser Methode kann man das Spielchen nicht mehr betreiben. Die Zeit ist vorbei.

(Beifall bei der CSU)

Die Landeshauptstadt München prahlt, wenn sie davon redet, daß bei der U-Bahn alles in Ordnung sei. Ich sage dazu: Die U-Bahn ist nicht dem Regen oder dem Schnee ausgesetzt. Sie fährt unter dem Boden. Sie hat andere „Witterungsverhältnisse“. Allerdings muß auch dazu gesagt werden, daß 80 und mehr Prozent der Maßnahmen für die U-Bahnen vom Freistaat mit bezuschußt worden sind. Wenn München meint, daß das längst reiche, soll mir das recht sein. Wir stecken das Geld gern in die S-Bahn und in den Nahverkehr insgesamt. Sehr gerne.

(Beifall bei der CSU)

Die Vertreterin der GRÜNEN sagt, das paßt nicht zu High-Tech in Bayern. Ich kann dazu nur sagen, auch wenn es von ihr nicht gehört wird: Erst seit 1996 tragen wir Verantwortung für den Nahverkehr. Seit 1996 haben wir die Fahrzeugbestellung mit der Summe von 1,3 Milliarden DM im Grundvertrag vereinbart. Das ist in keinem

anderen Land der Fall. Dabei müssen wir zu dieser Bestellung nichts hinzuzahlen, während das in mehreren Ländern der Fall ist, und zwar bis zu 50% der Gesamtsumme. Das hätten wir bei dem gesamten Bestellvolumen gar nicht leisten können. Ich habe auch lieber die Expansion der gesamten Fahrleistung übernommen als 50% Mitfinanzierung beim rollenden Material. Ich könnte Ihnen Bundesländer nennen, die das gemacht haben. Ich frage mich, warum. Unsere Aufgabe ist die Bestellung der Fahrleistung und die Defizitfinanzierung.

Ich gebe Ihnen durchaus recht, wenn Sie Maßnahmen zur Verbesserung im Nahverkehr fordern. Das hat auch mit den Gleisbaumaßnahmen, mit der Infrastruktur im Nahverkehr zu tun. Deswegen lege ich Wert darauf, daß jetzt endgültig geklärt wird, daß die Länder Infrastrukturinvestitionen im Regionalverkehr nicht mitfinanzieren müssen. Wenn Sie daran mitwirken könnten, wäre es mir recht. Denn dann könnten wir die Investitionsmittel klar verplanen, und das Geld wird nicht von den anderen Dingen abgezogen, die wir auch voranbringen müssen.

Noch einmal zum Thema Brenner. Lassen Sie die Zahlen sprechen. Die Vertreterin der GRÜNEN sagt: Wir wollen den Verkehr von der Straße auf die Schiene bringen, und darum muß man die Schiene ausbauen. Zugleich sagt sie: Wir sind hundertprozentig gegen den Brenner-Basis-Tunnel. Wie das von der Logik zusammenpaßt, ist mir nicht klar. Prognos in Basel sagt – für die EU-Kommission, nicht für uns – im Jahr 1997 für die Gotthard-Linie – meines Wissens unter Zugrundelegung der beiden Tunnel – eine Steigerung der Transportleistung auf der Schiene von 18 auf 34 Millionen Tonnen voraus, auf der Brenner-Linie von 8 auf 25 Millionen Tonnen – bis zum Jahr 2010.

Ich sage noch einmal: Beim jetzigen Güterverkehr in Richtung Italien trägt 30% die Schiene und 70% die Straße. Verdoppeln wir den Gütertransport auf der Schiene, was unter Optimierung der jetzigen Linie nach Meinung der Sachverständigen möglich ist, dann sind das 16 Millionen Tonnen. Die weitere Steigerung um 9 Millionen Tonnen müßte zwangsläufig auf der Straße stattfinden, wenn wir den Tunnel nicht bekommen. Denn eine weitere zweispurige offene Strecke kann man über den Brenner nicht bauen. Eine Verlagerung der jetzigen Gütertransporte von der Straße auf die Schiene könnte dann nicht stattfinden. Das bedeutet, daß wir eine weitere erhebliche Steigerung des Gütertransports auf der Straße hätten, nämlich fast eine Verdoppelung. Das ist nicht zu machen. Ohne den Tunnelbau ist das Problem nicht zu lösen. Deswegen kommen wir daran nicht vorbei.

Nun heißt es immer, der Tunnelbau ist nicht finanzierbar. Wenn die gesamten Gebühreneinnahmen am Brenner, wie es eigentlich EU-rechtlich vorgeschrieben ist, für die Brenner-Strecke verwendet werden müßten, dann müßten Österreich und Italien entweder die Gebühren senken, oder sie hätten eine Menge Geld für den Ausbau der Schiene übrig. Eines haben die Italiener schon 1998 gemacht: Die Brenner-Autobahn-Gesellschaft hat ihre Satzung geändert und will an der Schienenverbindung mitbauen, und Italien hat der Brenner-Autobahn-Gesellschaft erlaubt, daß ein bestimmter Betrag der Straßen-

gebühren vom Brenner steuerfrei für den Bau des Brenner-Basis-Tunnels zurückgestellt werden darf. Das gilt seit 01.01.98. Ähnliches sollte in Österreich gemacht werden. Ich habe sowohl dem EU-Verkehrskommissar Kinnock als auch meinem Kollegen Einem in Wien gesagt: Das Problem der Höhe der Brenner-Maut entschärft sich, wenn eine Querfinanzierung zur Schiene gemacht wird. Italien tut das, und am Gotthard wird es jetzt auch gemacht. Dann wird das Ganze finanzierbar.

Das Ganze ist ein Projekt für mehr als zehn Jahre, davon allein sieben bis acht Jahre Bauzeit. Wenn man die Straßenbenutzungsgebühren zum Teil umlenkt, dann erhält man sehr schnell 50% oder mehr „Privatfinanzierung“. Der Rest läßt sich mit staatlichen Mitteln durchaus finanzieren. Ein Vertreter der Brenner-Autobahn-Gesellschaft hat mir gesagt: Wenn der Privatfinanzierungsanteil beim Tunnel 50% beträgt, ausgehend von 8 Milliarden DM, dann tragen wir das allein. – Ich habe ihn gefragt, ob er nicht D-Mark mit Lire verwechselt. Er antwortete: Nein, er meint schon D-Mark. Sie verdienen enorm an den Gebühren und sind daran interessiert, das Gesamtsystem Straße/Schiene zu betreuen. Darum ist das Problem der Finanzierung des Tunnels mit Sicherheit lösbar; es ist mit Sicherheit nicht das entscheidende Problem. Darum gehen die Österreicher und die Italiener an dieses Thema erheblich nachdrücklicher und überzeugter heran, als es bei uns der Fall ist, was mich immer wieder überrascht.

Ein weiterer Punkt. Ich wäre auf der Seite der GRÜNEN in der Argumentation zum Thema Subventionen vorsichtiger. Denn was tun wir denn jährlich mit 1,4 Milliarden DM, die wir an die Bahn bezahlen? Wir subventionieren den Nahverkehr mit 1,4 Milliarden DM, und wir subventionieren ihn mit den Mitteln, die der Autofahrer in den Bundeshaushalt zahlt. Das muß man wissen. Die Abgaben, die der Autofahrer bezahlt, werden nicht nur für den Bau der Schienenstrecken, sondern auch zur Subventionierung im ÖPNV verwendet; sonst könnten wir das alles gar nicht machen.

Vorletzter Punkt: die Strecke Nürnberg – Prag. Ich habe sie in meinem Vortrag nicht genannt. Warum? Weil wir da in Prag regelmäßig auf Schwierigkeiten stoßen. Jeder Verkehrsminister in Prag, egal, welcher Regierungspartei er angehört, sagt: Unsere prioritäre Strecke ist Berlin – Prag – Wien, also die Nord-Süd-Strecke, und dann kommt die Ost-West-Strecke. Die erstere bringt nicht nur die Verbindung zu Wien und Osteuropa, sondern auch zur Ostsee, und das hat dort Priorität.

Wir haben das im Bundesverkehrswegeplan angemeldet. Die Strecke ist auch für den Ausbau des Einsatzes der Neigetechnik angemeldet. Denn jetzt fährt der Zug von Nürnberg nach Prag ewig lang, acht oder neun Stunden, und damit fährt keiner. Mit der Neigetechnik geht es auch nur zögerlich voran, weil man auf der Seite der Tschechischen Republik davon noch nicht allzuviel hält. Wir legen darauf Wert, weil aus unserer Sicht die Strecke Nürnberg – Marktredwitz – Pilsen – Prag sehr bedeutsam ist, aus der Sicht der anderen Seite weniger. Die haben viel lieber die Autobahn ausgebaut, als daß sie an das Schienennetz herangehen. Diese Fakten

kann ich nicht beiseite schieben, die muß man leider zur Kenntnis nehmen.

Letzte Anmerkung: die Oberlandbahn. Die Bahn AG war bei den Verhandlungen schließlich auch bereit, den „Integral“ zu bestellen; dann wäre heute die Bahn AG in dem Dilemma. Die Lieferung des „Integral“ wäre auch an einen anderen Besteller nicht schneller erfolgt.

(Zuruf des Abgeordneten Schläger (SPD))

– Das war ein einstimmiger Beschluß im Aufsichtsrat. Ich bin nicht allein im Aufsichtsrat, ich entscheide das nicht. Wir haben mehr als zwei Tage zusammengesessen und alles abgewogen, und dann kam der einstimmige Beschluß zustande. Das ist nicht eine Entscheidung aus Lust und Laune von mir.

Die Bahn AG hatte selber schon Schwierigkeiten mit neuen Fahrzeugen. Als die ersten Neigetechnikzüge von bundesdeutschen Firmen ausgeliefert worden sind, kamen sie auf die Schiene, fuhren einmal und fuhren sofort wieder in die Werkstatt und seitdem sind sie nicht mehr herausgekommen. Ja, warum? Weil es dort auch nicht funktioniert hat. Die Bahnindustrie war durch den Nachfrageschub, der im Rahmen der Privatisierung gekommen ist, und durch den Modernisierungsschub etwas überfordert, ebenso durch den Wettbewerbschub. Denn den alten Trotts, wie man ihn früher gewohnt war, gibt es nicht mehr, sondern es sind neue Anforderungen gestellt worden. Damit stand die gesamte bahntechnische Industrie nicht nur in Deutschland, sondern auch in anderen Ländern vor völlig neuen Anforderungen. Außerdem hat der Preiswettbewerb eingesetzt, und es ist hier zu Konditionen gekommen, die es in anderen Märkten längst gibt.

Schließlich – zur Versöhnung oder auch nicht – zum Thema Ökosteuer. Sie sagen, die früheren Erhöhungen haben keine ökologische Lenkungswirkung gehabt. Das stimmt. Aber das, was Sie jetzt machen, hat auch keine, überhaupt keine. Sonst müßten Sie beim Strom zwischen CO₂-freier und CO₂-haltiger Energie unterscheiden.

Das können Sie nicht; das wollen Sie nicht. Die GRÜNEN wollen es nicht, weil dann die Kernenergie freigestellt würde. Die SPD will es nicht, weil dann die Kohle belastet würde. Keiner will es. Was in Bonn geplant ist, ist keine Ökosteuer.

(Zurufe vom BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Wenn Sie aufgrund ideologischer Vorprägung ablehnen, daß Geld aus dem Aufkommen der Ökosteuer in den Straßenbau fließt, kann ich nur anmerken: Das ist auch so eine Sache. Wir wollten über eine Vignette zu Finanzmitteln für den Straßenbau kommen. Sei's drum. Aber jetzt haben Sie sich von Ihrer Vorstellung verabschiedet, daß über eine Erhöhung der Mineralölsteuer die Verbesserung des ÖPNV finanziert werden soll, daß die Mehreinnahmen der Modernisierung zugute kommen sollen, daß dort investiert werden soll und deshalb anders geplant werden muß. Von alledem ist 0,0 übrig geblieben.

ben. In der ersten, in der zweiten und in der dritten Stufe gibt es nichts.

(Widerspruch bei der SPD und beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN))

So wird es aber kommen; denn so ist es festgelegt. Wenn es Herr Müntefering schon ablehnt, über die 300 Millionen DM, die die Bahn zusätzlich bezahlen soll, überhaupt zu sprechen, dann kann ich Ihnen nur sagen, meine Damen und Herren von SPD und GRÜNEN: Ihre Parteien sind von ihren bisherigen Grundsätzen massiv abgewichen. Angesichts dessen kann ich in Ihrer ÖPNV-Politik keine Logik mehr erkennen. Angesichts dessen, was SPD und GRÜNE in den Ländern, in denen sie an der Regierung sind, sowie in Bonn praktizieren, sollten Sie hier nicht ständig von Ihren Ansprüchen reden, meine Damen und Herren von der Opposition.

(Dr. Hahnzog (SPD): Das war die Versöhnung!)

Sie kochen auch nur mit Wasser. Ziehen wir Bilanz – das als Vorschlag zur Güte –, dann müssen wir feststellen: Wir haben die ÖPNV-Politik bislang im Einvernehmen betrieben. Dabei sollte man bleiben. Was den ÖPNV und den SPNV angeht, waren wir hier in Bayern, verglichen mit den anderen Bundesländern, bisher stets sehr erfolgreich. So sollten wir unsere Politik gemeinsam fortsetzen.

(Beifall bei der CSU)

Frau Zweite Vizepräsidentin Riess: Damit ist die Diskussion über den Bericht der Staatsregierung zu aktuellen Fragen der Verkehrspolitik abgeschlossen. Über die zu diesem Tagesordnungspunkt eingereichten Dringlichkeitsanträge wird morgen früh abgestimmt. Wir beginnen um 9 Uhr mit einer namentlichen Abstimmung. Ich schließe die Sitzung.

(Schluß: 18.02 Uhr)

Mündliche Anfragen gemäß § 73 Abs. 2 Satz 2 GeschO

Frau Narnhammer (SPD): *Nachdem die Vergabe von öffentlichen Aufträgen an Betriebe unter anderem an die Bereitstellung von Ausbildungsplätzen gekoppelt sein soll, frage ich die Staatsregierung, wie oft dieses Argument bei Auftragsvergaben eine Rolle spielte.*

Antwort der Staatsregierung: Am 1. Februar 1998 ist die Bekanntmachung der Bayerischen Staatsregierung über die bevorzugte Berücksichtigung von Ausbildungsbetrieben bei der Vergabe öffentlicher Aufträge in Kraft getreten. Sie sieht vor, daß bei der Vergabe von Aufträgen ab 20 000 DM über Warenlieferungen, Dienstleistungen und Bauleistungen unterhalb der EG-Schwellenwerte bei gleichwertigen Angeboten diejenigen Unternehmen bevorzugt werden, die Ausbildungsplätze bereitstellen oder sich an tarifvertraglich geregelten Berufsausbildungs-Umlagesystemen beteiligen. Damit wurde ein politisches Signal für zusätzliche Ausbildungsplätze gesetzt.

Eine statistische Erfassung würde sowohl für die ausbildenden Unternehmen als auch für die öffentlichen Auftraggeber einen erheblichen Verwaltungsaufwand darstellen. Deshalb wurde beim Erlaß der Bekanntmachung von entsprechenden Anforderungen abgesehen. Dies würde dem allgemeinen Bemühen der Staatsregierung zuwiderlaufen, unnötige Statistiken und Berichtspflichten zu vermeiden.

Schindler (SPD): *Da die Staatsregierung auf eine mündliche Anfrage zur Zukunft der Solar-Wasserstoff-Anlage in Neunburg vorm Wald am 17. 12. 1997 geantwortet hat, daß die Gesellschaft ein Konzept für weiterführende Arbeiten nach dem 31. 12. 1999 erarbeiten und daß dieses Konzept Anfang 1998 der Staatsregierung vorgelegt werde, und ein diesbezügliches Schreiben des Fragestellers an das Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie vom 09. 09. 1998 bis heute unbeantwortet geblieben ist und der Vorsitzende des Aufsichtsrats der Solar-Wasserstoff-Bayern GmbH am 19. 11. 1998 verkündet hat, daß die Anlage zum Jahr 2000 definitiv eingestellt werde, und der Staatsminister für Lan-*

desentwicklung und Umweltfragen am 24. 11. 1998 mit der Aussage zitiert worden ist, daß die Einstellung des Forschungsprojekts ein „bedenkliches Signal“ sei, daß das letzte Wort noch nicht gesprochen sei und er noch einmal mit den Betreibern über die Fortführung des Projekts reden wolle, frage ich die Staatsregierung, was sie unternommen hat, um die Fortführung des Forschungsprojekts zu erreichen, und wie dieses Ziel nach der Einstellung der Forschungsarbeiten in Neunburg vorm Wald erreicht werden soll.

Antwort der Staatsregierung: Ziel der Solar-Wasserstoff-Anlage in Neunburg vorm Wald (SWB) war es, Komponenten solarer Stromerzeugung in Verbindung mit Wasserstofftechnologien unter mitteleuropäischen klimatischen Bedingungen praxisnah zu untersuchen und zu demonstrieren. An der SWB wurden erfolgreich zahlreiche Arbeiten zur Entwicklung und Demonstration von Wasserstoff-Erzeugungs-, Speicher- und Anwendungstechnologien durchgeführt.

Aufgrund der Erkenntnisse aus diesen Arbeiten sowie der weltweiten Entwicklung ist festzustellen, daß die Komponenten für eine Wasserstoffgewinnung und -nutzung im Prinzip bereitstehen. Ziel ist nun in einer nächsten Stufe die Weiterentwicklung dieser Systeme zum großtechnischen Einsatz. Der internationale Wettbewerb hat hier längst begonnen. Das gilt vor allem für Brennstoffzellen für mobilen und stationären Einsatz, für die Reformertechnik, das heißt die Herstellung von Wasserstoff aus Erdgas, Methanol oder Benzin, und für Tank- und Speichersysteme.

Die beschleunigte großtechnische Entwicklung erfolgt aufgrund der Entscheidung der Gesellschafter der SWB nun vor allem bei Unternehmen, auch im Verbund mit anderen Unternehmen oder Forschungseinrichtungen. Deshalb werden die Arbeiten bei der SWB auf diesen Gebieten nur noch bis Ende 1999 planmäßig weitergeführt.

Ab dem Jahr 2000 wird die SWB in modifizierter Form weiterbetrieben. Es geht dabei vor allem um Langzeittests der vorhandenen Photovoltaik-Anlagen sowie um die Ausstattung und Weiterführung des Infozentrums als Informations- und Ausbildungszentrum. Neben der Darstellung der Solar-Wasserstoff-Anlage wird es ein zusätzliches, erweitertes Beratungsangebot zum Beispiel für Bauherren und interessierte Anwender geben. Das Spektrum reicht von Photovoltaik über Sonnenkollektoren bis Wärmepumpen- und Biogasnutzung. Betreiber werden künftig die Stadtwerke Neunburg sein.

Dr. Scholz (SPD): *Welche Alternativen zur ICE-Hochgeschwindigkeitsverbindung München–Nürnberg–Erfurt–Berlin, mit geplanten Kosten von 13,5 Milliarden DM und einer Fahrzeit von vier statt sieben Stunden, gibt es, und welche Kosten und Fahrzeiten sind dafür anzusetzen?*

Antwort der Staatsregierung: Die ICE-Hochgeschwindigkeitsverbindung München – Nürnberg – Erfurt – Berlin besteht aus vier Teilprojekten, nämlich der Ausbaustrecke Berlin – Halle/Leipzig, der Neubaustrecke Halle/Leipzig – Erfurt, der Neu- und Ausbaustrecke Erfurt – Nürnberg und der Neu- und Ausbaustrecke Nürnberg – Ingolstadt – München. Alle vier Teilprojekte stehen im Bedarfsplan zum Bundesschienenwegeausbaugesetz in der Kategorie „Vordringlicher Bedarf“. Auf allen vier Abschnitten laufen die Bauarbeiten.

Nach Auffassung der Bayerischen Staatsregierung gibt es zur ICE-Hochgeschwindigkeitsverbindung München – Nürnberg – Erfurt – Berlin keine vernünftige Alternative. Aus diesem Grund hat sich die Staatsregierung beim Bund stets für die rasche Realisierung der Verbindung München – Berlin eingesetzt und wird das auch weiterhin mit Nachdruck tun.

Die widersprüchlichen Aussagen innerhalb der rot-grünen Koalition in Bonn zu diesem Thema sind für die Staatsregierung nicht nachvollziehbar.

Werner (SPD): *Welche Möglichkeiten sieht die Staatsregierung, dem in Schwierigkeiten geratenen Standort Ingolstadt der Rieter AG zu einer langfristigen Perspektive zu verhelfen, nachdem der Spinnereimaschinensektor immer wieder besonders krisenanfällig zu sein scheint und die Abhängigkeit von einer ausländischen Konzernzentrale sich dabei negativ auf das Ingolstädter Werk auswirkt?*

Antwort der Staatsregierung: Die Staatsregierung steht mit der Rieter Ingolstadt Spinnereimaschinenbau AG in ständigem Kontakt. Die vom Unternehmen vorgesehenen personellen und strukturellen Maßnahmen sind eine notwendige Reaktion auf den in der Mitte des Jahres erfolgten dramatischen Einbruch des Exportgeschäfts infolge Veränderungen auf einigen Auslandsmärkten. Das Unternehmen versucht, hierdurch seine Wettbewerbsfähigkeit wieder herzustellen. Interessenausgleich und Sozialplan wurden am 03.12.1998 im Einvernehmen mit dem Betriebsrat abgeschlossen.

Die Staatsregierung kann weder Einfluß auf die Marktentwicklung noch auf das Produktprogramm oder die Konzernzugehörigkeit des Unternehmens nehmen. Rieter Ingolstadt ist fest in das System des Rieter-Konzerns (Systemlieferant für Faserverarbeitung) eingebunden. Auch das Unternehmen selbst sieht Möglichkeiten einer staatlichen Hilfe nur in einer Verbesserung der bundesrechtlichen Rahmenbedingungen (z. B. durch steuerliche Entlastung der Unternehmen).

Knauer (CSU): *Im Zusammenhang mit den Bemühungen der Bayerischen Staatsregierung, einen baldigen Baubeginn der Ortsumgehung Dasing im Zuge der B 300 zu erreichen, bitte ich um Auskunft über den Stand des Genehmigungsverfahrens und mögliche Auswirkungen, die aus dem Entwurf des neuen Bundeshaushaltes – soweit zum jetzigen Zeitpunkt erkennbar – zu erwarten sind.*

Antwort der Staatsregierung: Das Planfeststellungsverfahren für die Umfahrung Dasing läuft seit 21.05.1997. Mitte Oktober 1997 hat der Erörterungstermin stattgefunden. Aufgrund der Stellungnahme der unteren Naturschutzbehörde war eine grundlegende Überplanung der landschaftspflegerischen Maßnahmen erforderlich geworden. Dabei ist der Schwerpunkt der Ausgleichsmaßnahmen vom Arasbachtal in das Unterzeller Bachtal verlegt worden. Die erforderlichen Tekturen sind inzwischen am 28.07.1998 mit den von der Planänderung anders oder neu Betroffenen erörtert worden. Bezüglich des technischen Konzeptes wurde Einvernehmen mit der Planung des Straßenbauamtes Augsburg erreicht.

Die Regierung von Schwaben arbeitet derzeit am Planfeststellungsbeschluß. Dabei sind umfangreiche Abwägungen, unter anderem der Belange des Naturschutzes und des Lärmschutzes, erforderlich. Der Planfeststellungsbeschluß wird voraussichtlich im ersten Halbjahr 1999 erlassen werden.

Der Bundeshaushalt 1999 ist nach der Bundestagswahl neu einzubringen, weil der von der früheren Bundesregierung beschlossene Entwurf der Diskontinuität unterlag. Nach derzeitigen Informationen wird das Bundeskabinett am 20.01.1999 den Entwurf des Haushalts 1999 beschließen; erst dann ist eine Aussage zu einzelnen Straßenprojekten möglich.

Frau Tausendfreund (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): *Ist die Staatsregierung der Auffassung, daß die Entscheidung des Bayerischen Verfassungsgerichtshofs vom 29.08.1997 zum kommunalen Bürgerentscheid den Gesetzgeber zur Einführung eines sogenannten Quorums bei kommunalen Bürgerentscheiden und damit zur Änderung des geltenden Mehrheitsprinzips nach dem Verfassungsgrundsatz „Mehrheit entscheidet“ verpflichtet, und muß die Einführung eines einfachgesetzlichen Quorums in der Gemeindeordnung und in der Landkreisordnung mit einer Verfassungsänderung einhergehen?*

Antwort der Staatsregierung: Mit seiner Entscheidung vom 29.08.1997 hat der Verfassungsgerichtshof ausdrücklich betont, der Bayerischen Verfassung entspräche am ehesten eine gesetzgeberische Lösung, die eine maßvolle Bindungswirkung mit einem Quorum beim Bürgerentscheid verbindet.

Mit der Abstufung des Abstimmungsquorums wird der Tatsache Rechnung getragen, daß mit zunehmender Einwohnerzahl in der Regel die Bürger in größeren Kommunen seltener in ihrer Gesamtheit betroffen sind und meist schwerer mobilisiert werden können, was sich an der dann häufig abnehmenden Abstimmungsbeteiligung zeigt. Die Zulassung einer Abstufung nach der Einwohnerzahl hat der Bayerische Verfassungsgerichtshof sowohl im Zusammenhang mit der abgestuften Zahl der Unterstützungsunterschriften für neue Wahlvorschlags-träger als auch für Bürgerbegehren anerkannt.

Erwin Schneider (CSU): *Gibt es Hinweise darauf, daß der Verwaltungsrat der Kreissparkasse Altötting-Burghausen seinen Aufsichtspflichten in der Vergangenheit nicht ausreichend nachgekommen ist?*

Antwort der Staatsregierung: Die Anfrage betrifft einen konkreten Sachverhalt, der von den zuständigen Sparkassenaufsichtsbehörden entsprechend den aufsichtsrechtlichen Vorschriften gewürdigt wird. Es handelt sich hier um eine interne Sparkassenangelegenheit. Bei internen Angelegenheiten der im Wettbewerb stehenden Sparkassen ist von den dafür zuständigen Organen und von den Aufsichtsbehörden Vertraulichkeit zu wahren.

Frau Lochner-Fischer (SPD): *Ich frage die Staatsregierung, in welcher Höhe Wassernutzungsgebühren für die Innkraftwerke, insbesondere für die Kraftwerke Ering und Eggfling (Niederbayern) jährlich angefallen sind.*

Antwort der Staatsregierung: Der Freistaat Bayern erhebt für die Benutzung staatseigener Gewässer Wassernutzungsgebühren für Wasserkraftwerke mit einer Nutzleistung ab 1100 kW. Diese auf Art. 4 Abs. 2 Satz 4 des Bayerischen Wassergesetzes (BayWG) gestützte Gebühr bemißt sich nach der mittleren Leistung des Wasserkraftwerks. Einzelheiten sind in der Verordnung über die Benutzung staatseigener Gewässer (WNGebV) geregelt, die auf der Grundlage des Art. 4 Abs. 2 Satz 5 BayWG erlassen worden ist.

Für die Staustufen Ering-Frauenstein und Eggfling wurde in den Wasserrechtsbescheiden der Landratsämter Pfarrkirchen/Ndb. vom 19.03.1957 und Griesbach i. Rottal vom 27.03.1957 die Höhe der Wassernutzungsgebühr festgesetzt. Danach sind vom Anlagenbetreiber jährlich 103800 DM bzw. 121800 DM Wassernutzungsgebühren zu entrichten.

Wegen unterschiedlicher Rechtsauffassung zwischen dem Freistaat Bayern und den Innwerken über die rechtliche Möglichkeit der Anpassung der Wassernutzungsgebühren wurde darüber hinaus im Jahr 1986 zwischen

den Beteiligten eine vertragliche Vereinbarung darüber getroffen, die Höhe der Wassernutzungsgebühren für beide Kraftwerke um jeweils 90000 DM zu erhöhen.

Schammann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): *Welche objektiven Kriterien gelten für die staatliche Förderung der Trinkwasserversorgung (Neubau, Erweiterung und Verbesserung) mit Fernwasser und/oder kommunaler Eigenwasserversorgung in bezug auf Investitionshöhe, Wirtschaftlichkeit und ökologische Gesichtspunkte, und dürfen nach Auffassung der Staatsregierung Wasserzweckverbände (wie die FWF-Franken im Falle der Stadt Bad Windsheim) Druck auf Kommunen ausüben, indem sie Wasserbezugsrechte bei Aufrechterhaltung eines Eigenversorgungsanteiles für 42 DM pro Kubikmeter und bei vollständiger Aufgabe der Eigenversorgung für 12 DM anbieten?*

Antwort der Staatsregierung: In der Sache ist folgendes auszuführen:

Die staatliche Förderung der Trinkwasserversorgung erfolgt generell nach objektiven Kriterien. Dies gilt sowohl bei Förderungen von Fernwasserbezug als auch bei der Eigenwasserversorgung.

Die Konditionen für einen Fernwasserbezug sind zuwendungsrechtlich seit langem so gestaltet, daß sich unter Berücksichtigung des erheblichen Investitionsbedarfes der Fernwasserversorgungen die Entgelte für den Fernwasserbezug ergeben. Die dabei neben dem laufenden Lieferpreis anzusetzenden einmaligen Entgelte hängen entscheidend davon ab, ob die Gesamtaufwendungen des Wasserbeziehers unter oder über der Zuschußschwelle liegen.

Liegen diese Gesamtaufwendungen deutlich unter der Zuschußschwelle, so müssen für den Fernwasserbezug volle Investitionsanteile, das heißt ohne Abzug von Zuwendungen, als Entgelte zugrunde gelegt werden (z. B. bei der Fernwasserversorgung Franken (FWF) zirka 42 DM pro Kubikmeter). Bei Aufwendungen über der Zuschußschwelle werden Entgelte unter Berücksichtigung von staatlichen Förderungen angesetzt. Diese liegen bei der FWF einheitlich bei 12 DM pro Kubikmeter. Diese Beträge basieren somit ausschließlich auf zuwendungsrechtlichen und betriebswirtschaftlichen Vorgaben.

Letztlich sind die Kommunen für die Sicherstellung einer einwandfreien Wasserversorgung und für die Entscheidung über die hierzu geeignete Lösung selbst verantwortlich.

Frau Peters (SPD): *Ich frage die Staatsregierung, wer die Kosten der Schadenersatzforderungen an die AWG Donau-Wald zu tragen hat, die sich aus der Rechtswidrigkeit von drei Ausschreibungen der AWG ergeben werden, und wie beurteilt die Staatsregierung die eventuelle Umlegung dieser Kosten auf die Müllgebühren, die jeder Bürger zahlen muß?*

Antwort der Staatsregierung: Die Regierung von Niederbayern hat in vier Fällen festgestellt, daß Ausschreibungen der AWG Donau-Wald rechtswidrig waren. In zwei Fällen hat die AWG Donau-Wald die Ausschreibungen vor der Erteilung eines Zuschlags und dem Abschluß eines Vertrags aufgehoben.

Wegen der rechtswidrigen Ausschreibungen wurden bisher bei der AWG Donau-Wald keine Schadenersatzansprüche geltend gemacht. Die Vergabeprüfstelle bei der Regierung von Niederbayern hat keine Anhaltspunkte dafür, daß Schadenersatzansprüche erhoben werden sollen. Schadenersatz könnte mit Erfolg nur gefordert werden, wenn das beschwerdeführende Unternehmen nachweisen könnte, daß es bei einem ordnungsgemäßen Vergabeverfahren den Auftrag erhalten hätte.

Ob etwaige von der AWG Donau-Wald zu befriedigende Schadenersatzansprüche auf die Abfallgebühren umgelegt werden könnten, wird anhand der kommunalabgabenrechtlichen Grundsätze zu prüfen sein, falls die AWG Donau-Wald der Kalkulation ihrer Abfallgebührensatzung derartige Kosten zugrunde legt. Derzeit besteht dazu kein Anlaß. In der Kalkulation für die aktuelle Gebührenerhöhung sind entsprechende Positionen nicht enthalten.

Frau Gote (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): *Haben die in den Umweltskandal bei Eitmann/Trunstadt verwickelten Firmen direkt oder indirekt (z. B. über die Gemeinschaftseinrichtung zur Altlastensanierung in Bayern e. V., GAB) Fördermittel aus dem Umweltpakt Bayern erhalten, wie hoch war gegebenenfalls diese Förderung, und welche Auflagen und Kontrollen waren damit verbunden?*

Antwort der Staatsregierung: Die betroffenen Firmen haben weder Fördermittel aus dem Umweltpakt Bayern noch Fördermittel der GAB (GAB e. V. und GAB mbH) erhalten. Aus den im Umweltpakt Bayern von der Staatsregierung gegenüber der Wirtschaft zugesagten Finanzierungsmöglichkeiten und Förderprogrammen hat keine der betroffenen Firmen Finanzmittel erhalten.

Aus dem Umweltpakt Bayern können mittelständische Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft im Rahmen des Bayerischen Altlastenkreditprogramms grundsätzlich Zuwendungen für Maßnahmen der Altlastensanierung erhalten. Unternehmen, die sich vorsätzlich oder grob fahrlässig über Umweltvorschriften hinwegsetzen, sind allerdings von einer Förderung ausgeschlossen.

Die GAB mbH vergibt grundsätzlich keine Fördermittel an Unternehmen, sondern unterstützt Kreisverwaltungsbehörden bei der Sanierung von Altlasten mit industrieller oder sonstiger Herkunft, für die kein zahlungsfähiger Verursacher vorhanden ist.

Hartmann (SPD): *Wie groß ist der Finanzbedarf für Sanierungsmaßnahmen an kommunalen Abwasseranlagen und Kläranlagen in Bayern in den nächsten 5, 10 und 15 Jahren, und wie hat sich die durchschnittliche*

prozentuale Förderung je Einzelmaßnahme durch den Freistaat seit 1990 entwickelt?

Antwort der Staatsregierung: Sanierungsmaßnahmen bei kommunalen Abwasseranlagen sind erforderlich

- zur Anpassung an die im Laufe der Jahre gestiegenen wasserrechtlichen Anforderungen,
- zur Anpassung an eine erhöhte Belastung oder an den weiterentwickelten technischen Standard,
- zur Erneuerung abgenutzter oder abgeschriebener Anlagenteile.

Die Investitionskosten bis zum Jahre 2005 können wie folgt abgeschätzt werden:

Nachrüstung bestehender Kläranlagen, insbesondere zur Stickstoff- und Phosphorelimination	2,1 Mrd. DM
Nachrüstung von Kläranlagen kleiner 5000 EW auf heutigen technischen Standard	0,4 Mrd. DM
Nachrüstung von Kläranlagen mit Einrichtungen zur Klärschlammbehandlung	0,4 Mrd. DM
Sanierung von Regenentlastungen durch den Bau von Regenbecken	0,7 Mrd. DM
Ausbau überlasteter Kanalnetze	2,0 Mrd. DM
Sanierung schadhafter oder undichter Kanalnetze	3,6 Mrd. DM

Das derzeit in den Dringlichkeitslisten erfaßte förderfähige Investitionsvolumen der Kommunen beträgt 6,2 Milliarden DM. Es konnte durch die staatlichen Fördermittel von jährlich rund 600 Millionen DM in den letzten Jahren stetig verringert werden.

Der Hauptinvestitionsbedarf dürfte bis zum Jahre 2005 abgebaut sein. Derzeit werden in Maßnahmen zur Abwasserentsorgung von den bayerischen Städten und Gemeinden jährlich rund 2,5 Milliarden DM investiert. Nach 2005 wird mit einem jährlichen Investitionsvolumen von 300 bis 500 Millionen DM bei den Abwasserreinigungsanlagen und von 800 bis 1100 Millionen DM bei den Kanalisationen zu rechnen sein. Der durchschnittliche Fördersatz bewegt sich seit 1990 zwischen 44 und 46%.

Irlinger (SPD): *Ich frage die Staatsregierung: Welche Kenntnis hat die Staatsregierung über die derzeitige Situation bei der ehemaligen Firma Wichmann (Geflügelschlächterei und -mästerei in Warmersdorf/Mittelfranken), und wie ist gewährleistet, daß auch von einem künftigen Betreiber alle Auflagen erfüllt und deren Einhaltung überwacht werden?*

Antwort der Staatsregierung: Am 05.11.1998 stellte die Filiale Nürnberg der Deutschen Bank AG einen Antrag auf Eröffnung eines Konkursverfahrens über das Vermögen der Geflügelzucht Wichmann GmbH & CO KG (Firma Wichmann). Derzeit läuft noch die Sequestration für die Firma Wichmann. Als Sequestor wurde vom Amtsgericht Fürth mit Beschluß vom 11.11.1998 Herr Rechtsanwalt Bergfeld aus Nürnberg bestellt. Der Sequestor hat das Schuldnervermögen in Besitz zu nehmen, zu verwerten und vorläufig zu verwalten. Außerdem ist er zur Einziehung von Außenständen und zur zeitweiligen Geschäftsfortführung befugt. Das Amtsgericht Fürth hat ein allgemeines Veräußerungsverbot erlassen.

Herr Rechtsanwalt Alexander Bergfeld wurde vom Amtsgericht Fürth mit oben genannten Beschluß beauftragt, binnen fünf Wochen ein Gutachten darüber zu erstellen, ob das Vermögen des Schuldners zur Deckung der Kosten des Verfahrens ausreicht. Nach Angaben von Rechtsanwalt Bergfeld ist bis Mitte Dezember 1998 mit diesem Gutachten zu rechnen.

Derzeit werden die Anlagen von der Firma GEPRO Geflügelproduktionsgesellschaft mbH aus Bruck in der Oberpfalz betrieben.

Ungeachtet der neuen Verhältnisse wird das zuständige Landratsamt Erlangen-Höchstadt wie bisher die Einhaltung der immissionsschutzrechtlichen und veterinärrechtlichen (Tierschutz, Tierseuchenabwehr, Lebensmittelhygiene) Auflagen überwachen, da diese Auflagen immer an die genehmigten Anlagen und nicht an den Betreiber gebunden sind. Wechselt der Betreiber, so hat er alle Auflagen aus den erteilten Genehmigungen zu beachten. Das Landratsamt Erlangen-Höchstadt wird auch im Fall Wichmann neue Betreiber auf die Genehmigungslage und die tierschutzrechtlichen Bestimmungen aufmerksam machen und auf ihre Einhaltung hinwirken.

Dr. Kaiser (SPD): *Welche Ergebnisse brachte die vom Finanzministerium vor über einem Jahr angekündigte Untersuchung des Steuerbetrugsfalls am Finanzamt Aschaffenburg, insbesondere welche disziplinarrechtlichen, personellen und organisatorischen Konsequenzen wurden gezogen, und wieviel der durch den vom Landgericht Würzburg zu neunehalb Jahren Haft verurteilten Scheinkaufmann ergaunerten Vorsteuererstattungen in Höhe von 38 Millionen DM konnten sichergestellt werden?*

Antwort der Staatsregierung: Gegen die beteiligten Beamten wurden disziplinarrechtliche Vorermittlungen eingeleitet. Sie haben nur in einem Fall zu einem förmlichen Disziplinarverfahren geführt, das derzeit noch nicht abgeschlossen ist. Im Hinblick auf das Personalgeheimnis mangels Einverständnisses des Betroffenen können dazu keine weiteren Angaben gemacht werden.

Im Bereich der Finanzämter hat der vorgenannte Steuerbetrugsfall zu folgenden organisatorischen Maßnahmen

geführt, die Betrugsfällen in Zukunft entgegenwirken. Die Umsatzsteuersonderprüfung wurde im Rahmen der Personalverteilung 1998 um rund 35 Kräfte verstärkt. Insgesamt ist eine Aufstockung um insgesamt 75 Prüfer vorgesehen. Das sind über 50% des Personalstandes vom 01.03.1997.

Des Weiteren wurden die Regelungen über die amtsinternen Zeichnungsvorbehalte überarbeitet; sie werden in Kürze bekanntgegeben. Die Änderungen im Bereich der Umsatzsteuer führen zu einer Entlastung der Sachgebietsleiter bei Routinefällen. Damit wird den Führungskräften mehr Zeit für die Prüfung von gewichtigen oder mißbrauchsanfälligen Sachverhalten verschafft. Außerdem wird künftig der Vorsteher bei bedeutenden Fällen mit hohen Vorsteuer-Überschüssen in die Entscheidung mit eingebunden.

Schließlich wurde in größeren Umsatzsteuervoranmeldungsstellen ein besonders qualifizierter sogenannter 1. Bearbeiter eingeführt, der den Sachgebietsleiter bei der Prüfung der bedeutenden und besonders mißbrauchsanfälligen Fälle unterstützt.

Einer Beantwortung der Frage, in welcher Höhe Vorsteuererstattungen sichergestellt werden konnten, steht das Steuergeheimnis (§ 30 AO) entgegen. Sie können jedoch davon ausgehen, daß die Finanzverwaltung eine Realisierung der Abgabenansprüche im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten sicherstellt.

Frau Naaß (SPD): *Nachdem die Staatsregierung erklärt hat, noch in diesem Jahr einen Gesetzentwurf zur Altersteilzeit vorzulegen, frage ich, wann dies der Fall sein wird und auf welche Bereiche des öffentlichen Dienstes die Altersteilzeit beschränkt werden soll bzw. welche Bereiche ausgenommen werden sollen.*

Antwort der Staatsregierung: Das Staatsministerium der Finanzen erarbeitet derzeit den Referentenentwurf eines Fünfzehnten Gesetzes zur Änderung beamtenrechtlicher Vorschriften, der unter anderem die Umsetzung bundesrechtlicher Vorgaben zum Gegenstand hat und auch eine Regelung zur Altersteilzeit für bayerische Beamte beinhalten wird. Der Entwurf soll bis Ende Januar in die Ressortanhörung und in die informelle Verbandsanhörung gehen.

Nach dem jetzigen Stand ist nicht vorgesehen, die Altersteilzeit von vornherein auf bestimmte Verwaltungsbereiche zu beschränken. Ziel der Staatsregierung ist, mit der Möglichkeit eines gleitenden Übergangs in den Ruhestand durch neue Beschäftigungsmöglichkeiten auch einen arbeitsmarktpolitischen Akzent zu setzen.

Nentwig (SPD): *In welcher Weise kann und wird die Bayerische Staatsregierung in ihrer Verantwortung als Hauptanteilseigner der Neuen Maxhütte (NMH) in Sulzbach-Rosenberg die durch den Vergleich nochmals hart betroffenen „Sozialpläne“ unterstützen, die aus Rücksicht und Solidarität den jüngeren Kollegen gegenüber*

ihre Arbeitsplätze freimachten und nun nochmals dafür in nicht hinnehmbarer Weise finanziell bestraft werden?

Antwort der Staatsregierung: Angesprochen sind in der mündlichen Anfrage Ansprüche ehemaliger Mitarbeiter aus Sozialplänen an das Unternehmen Maxhütte. Ob und inwieweit diese Ansprüche befriedigt werden können, hängt vom weiteren Fortgang des laufenden Insolvenzverfahrens ab. Die Sach- und Rechtslage sowie Möglichkeiten eines Vergleichs und daraus resultierende Konsequenzen für die offenen Forderungen werden derzeit vom vorläufigen Vergleichsverwalter geprüft. Der Freistaat Bayern hat keine Möglichkeit, in die finanziellen Dispositionen im Unternehmen einzugreifen.

Schläger (SPD): *Nachdem bei der Generalsanierung des Selber Gymnasiums bisher zuwendungsfähige Kosten von 9,2 Millionen DM angefallen sind und die mögliche Auszahlung der FAG-Mittel somit 4,8 Millionen DM betragen, jedoch nur 2,3 Millionen DM zur Auszahlung kamen, frage ich die Staatsregierung, bis wann die restlichen 2,5 Millionen DM fließen werden.*

Antwort der Staatsregierung: Die Regierung von Oberfranken hat dem Landkreis Wunsiedel bislang Fördermittel in Höhe von 2,8 Millionen DM bewilligt und hiervon 2,3 Millionen DM zugewiesen. Die Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von 500 000 DM werden Anfang 1999 ausbezahlt. 1999 kann der Landkreis mit der Bewilligung einer weiteren Rate in Vorjahreshöhe, also rund 8000 DM, rechnen.

Der Landkreis Wunsiedel hat im übrigen aus dem bei der Bayerischen Landesbank aufgelegten äußerst zinsgünstigen Darlehensprogramm für Schulbaumaßnahmen 1997 die Zusage für ein Darlehen von über 4,2 Millionen DM erhalten. Hiervon hat der Landkreis bislang – entsprechend dem Bautenzustand – 2,6 Millionen DM abgerufen. Zählt man hierzu die ausgezahlten Mittel aus Art. 10 FAG hinzu, so hat der Landkreis 4,9 Millionen DM an Zuwendungen und zinsgünstigen Darlehen erhalten. So gesehen, kann also nicht von einem Rückstand bei der Auszahlung gesprochen werden. Der verbleibende Darlehensbetrag von über 1,6 Millionen DM, der in ein Darlehen mit fünfjähriger Laufzeit umgewandelt worden ist, kann vom Landkreis entsprechend dem Bautenzustand abgerufen werden.

Heckel (CSU): *Ich frage die Staatsregierung, ob ihrer Auffassung nach der Fleischprüfing, in dessen Vorstand und Aufsichtsgremien Repräsentanten der tierhaltenden Landwirtschaft und der Fleischindustrie Bayerns vertreten sind, die Voraussetzungen für eine Beleihung zur Durchführung der amtlichen Schlachttier- und Fleischuntersuchung im Sinne des Fleischhygienerechts gemäß Artikel 4 des Bayerischen Ausführungsgesetzes erfüllt, nachdem im besagten Artikel 4 Abs. 1 Satz 1 als eine der Voraussetzungen der Beleihung ausdrücklich die Unabhängigkeit von betroffenen Wirtschaftskreisen gefordert wird.*

Antwort der Staatsregierung: Für die Prüfung der Frage, ob der Fleischprüfing als Beliehener im Sinne des Art. 4 des Ausführungsgesetzes zum Fleischhygienegesetz in Frage kommt, ist die jeweilige beleihungswillige Kommune zuständig. Sie hat für jeden Beliehenen, der sich mit seinem konkreten Angebot und unter Aufdeckung seiner Unternehmensstruktur bewirbt, zu prüfen, ob er alle Voraussetzungen des Art. 4 AGFIHG erfüllt.

Dem Gesundheitsministerium ist derzeit nicht bekannt, daß ein Beleihungswilliger in konkreten Verhandlungen mit dem Fleischprüfing stünde. Für den Fall, daß die Frage konkret zu beurteilen sein sollte, wäre die Prüfung an Hand der Satzung, den Mitgliedern und dem konkreten Angebot des Fleischprüfings auszurichten. Ohne dem Ergebnis einer weitergehenden Prüfung im einzelnen vorgreifen zu wollen, bestehen allerdings Zweifel, ob der Fleischprüfing die Voraussetzung der Unabhängigkeit von den betroffenen Wirtschaftskreisen, also von der Landwirtschaft und der Fleischwirtschaft, erfüllen kann.

Pfaffmann (SPD): *Trifft es zu, daß das Sozialministerium die Finanzierung des Drogenprogrammes zur Umstellung von Kodein- auf Methadonsubstitution zum Jahresende einstellt, obwohl bekannt ist, daß zum Beispiel der Bezirk Oberbayern die Finanzierung für die Drogenberatungsstelle Dachau (Drobs e. V.) nicht übernimmt, und wird dabei in Kauf genommen, daß ab Januar 17 Patienten und Patientinnen in die Illegalität mit all den bekannten Folgen abgedrängt werden?*

Antwort der Staatsregierung: Das Sozialministerium entwickelte gemeinsam mit den Bezirken und den Spitzenverbänden der freien Wohlfahrtspflege zu Beginn des Jahres 1998 ein Programm für die psychosoziale Betreuung bislang codeinsubstituierter Patienten. Die Bezirke haben ihre Zuständigkeit für die Sicherstellung der psychosozialen Begleitung der Substituierten gemäß Art. 7 AGBSHG grundsätzlich anerkannt.

Aufgrund der seit dem 01.02.98 geltenden 10. ÄnderungsVO zum Betäubungsmittelgesetz war ein zusätzlicher Bedarf an psychosozialer Betreuung dieser Abhängigen entstanden. Mit Bezirksmitteln konnte der erwartete Mehrbedarf an Beratung im Jahr 1998, der bayernweit auf bis zu 2,2 Millionen DM geschätzt wurde, wegen der von den Bezirken bereits abgeschlossenen Haushalte kurzfristig nicht aufgefangen werden. Deshalb war der Einsatz von Staatsmitteln dringend erforderlich. Dieser Auffassung hat sich auch der Bayerische Landtag angeschlossen und die Staatsregierung zur Bereitstellung entsprechender Haushaltsmittel für das Jahr 1998 aufgefordert (Beschluß vom 24.03.98 Drs. 13/10646). Dieses staatlich finanzierte Übergangsprogramm war ausdrücklich auf das Jahr 1998 beschränkt. Ab 1999 stellen die Bezirke eine ausreichende Betreuung der Substituierten im Rahmen ihrer gesetzlichen Zuständigkeit zur Suchtberatung sicher.

Nach Rückfrage beim Bezirk Oberbayern besteht die Absicht, den im Rahmen des Übergangsprogramms ermit-

telten Bedarf an Mehrbetreuung von zirka 10 Wochenstunden für die Stadt Dachau auch 1999 zu finanzieren. Allerdings ist noch ungeklärt, bei welchem Träger die dafür benötigte Honorarfachkraft angebunden wird. In Frage kommen dafür sowohl die Caritas-Beratungsstelle als auch die Drogenberatungsstelle Drobs in Dachau. Bedingung für die Weiterförderung durch den Bezirk ist jedoch die Bereitschaft der Träger, in einem Kooperationsvertrag mit allen Suchthilfeeinrichtungen vor Ort die vorgehaltenen Beratungsangebote zu vernetzen. Diese Bereitschaft konnte bislang nicht endgültig geklärt werden.

Damit handelt es sich nicht um ein Problem der grundsätzlichen Sicherstellung eines ausreichenden Beratungsangebotes in Dachau, sondern um Abklärung von strukturellen Fragen zwischen den örtlichen Trägern der Suchthilfe in der Stadt Dachau.

Frau Kellner (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): *Wie viele sozialversicherungsfreie Arbeitsverhältnisse, sogenannte 620-Mark-Jobs, aufgegliedert nach Branchen, gibt es in Bayern?*

Antwort der Staatsregierung: Über den Umfang der geringfügigen Beschäftigung und deren Aufteilung nach Branchen ist für Bayern kein geeignetes Datenmaterial verfügbar. Dies hatte ich bereits im September im Rahmen der Schriftlichen Anfrage der Frau Abgeordneten von Truchseß dargelegt.

Die in der öffentlichen Diskussion verwandten Zahlen unterscheiden sich zum Teil erheblich. Die Staatsregierung geht jedoch davon aus, daß die von der jetzigen Bundesregierung vorgesehene Neuregelung im Bereich der 620-DM-Jobs auf fundierten Daten basiert, dies um so mehr, als Herr Bundeskanzler die Angelegenheit zur Chefsache erklärt hat. Insofern kann wegen vorhandener Zahlen jetzt guten Gewissens auf die neue Bundesregierung verwiesen werden.

Besonders gespannt kann man im übrigen darauf sein, wie das auch von den GRÜNEN in den Koalitionsverhandlungen niedergelegte Ziel, gegen den Mißbrauch der geringfügigen Beschäftigungsverhältnisse vorzugehen, mit den nun angedachten Regelungen in Einklang zu bringen ist.

Frau Pranghofer (SPD): *Wann und wie wird die Staatsregierung auf die Feststellung reagieren, daß die Maßnahmen im Ausbildungsförderungsprogramm für benachteiligte Jugendliche von den Betrieben nicht in dem erwarteten Umfang genutzt werden?*

Antwort der Staatsregierung: Die Staatsregierung ist bei der Auflage des Ausbildungsförderungsprogramms für benachteiligte Jugendliche von bis zu 200 zusätzlichen Ausbildungsstellen ausgegangen. Hierfür wurden Mittel aus dem Arbeitsmarktfonds bereitgestellt.

Betriebe erhalten auf Antrag einen Zuschuß, wenn sie Jugendliche ausbilden, die aus Förderschulen kommen

oder ohne Hauptschulabschluß die allgemeinbildenden Schulen verlassen oder eine sechsmonatige berufsvorbereitende Maßnahme besucht haben. Weitere Voraussetzung ist, daß der Auszubildende zusätzlich zu den in den letzten drei Jahren durchschnittlich neu abgeschlossenen Ausbildungsverträgen im Betrieb aufgenommen wird.

Die bisherigen Erfahrungen zeigen, daß das Programm in diesem Jahr nicht im gewünschten Umfang in Anspruch genommen wird. Bisher liegen der zuständigen Behörde lediglich 35 Anträge vor, die zum Teil auch abgelehnt werden müssen, weil die oben geschilderten Voraussetzungen nicht gegeben sind.

Der Erfolg eines neuen Förderprogramms ist nur schwer im voraus abzuschätzen. Es handelt sich dabei um eine Gratwanderung. Einerseits sollen die Fördermöglichkeiten ausgeschöpft werden, andererseits müssen die zur Verfügung stehenden Mittel ausreichen.

Die Erfahrungen, die heuer mit dem Ausbildungsförderungsprogramm für benachteiligte Jugendliche gemacht wurden, werden künftig in die Gestaltung der Fördervoraussetzungen einfließen, wenn vergleichbare Maßnahmen wieder beschlossen werden. Ob dies der Fall sein wird, hängt von der weiteren Entwicklung auf dem Ausbildungsstellenmarkt ab.

Frau Elisabeth Köhler (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): *Welche Maßnahmen ergreift die Bayerische Staatsregierung, um sicherzustellen, daß das Modellprojekt „Betreuung suchtgefährdeter und abhängigkeitskranker Gefangener in den bayerischen Justizvollzugsanstalten durch externe Fachkräfte“ nicht zum 31. 12. 1998 beendet werden muß, und um weiter sicherzustellen, daß die Verträge der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei den Trägern nicht gekündigt bzw. nicht mehr weiter verlängert werden, da ansonsten die aufgebauten Fachteams in den Justizvollzugsanstalten zusammenbrechen würden?*

Dr. Rabenstein (SPD): *Trifft es zu, daß in bezug auf die Finanzierung der Suchtberatung an den bayerischen Justizvollzugsanstalten noch nicht die notwendigen Zusagen aus dem Sozialministerium vorliegen und so Therapie und Beratung gefährdet sind und die Entlassung von 45 Drogenberaterstellen droht?*

Antwort der Staatsregierung: In den Jahren 1997 und 1998 wurden in den Bayerischen Justizvollzugsanstalten 45 Drogenberater der freien Wohlfahrtspflege im Auftrag des Sozialministeriums sowie des Justizministeriums tätig. Das Modellprojekt wurde wissenschaftlich vom Institut für Therapieforschung München begleitet. Für das Projekt wurden jährlich 3,2 Millionen DM im Haushalt des Sozialministeriums bereitgestellt.

Im Entwurf des Haushaltsgesetzes im Jahre 1999 und 2000 sind weiterhin je 3,2 Millionen DM veranschlagt. Die Weiterführung ergab sich aus der positiven Beurteilung der Ergebnisse aus der Sicht des Sozial- und des

Justizministeriums, der Sicht der wissenschaftlichen Begleitung, der Sicht der Leiter der Justizvollzugsanstalten sowie des überwiegenden Teils der Mitarbeiter der freien Wohlfahrtsverbände.

Die Arbeitsgemeinschaft der Spitzenverbände der freien Wohlfahrtsverbände wurde mit Schreiben vom 30. September 1998 die Fortführung des Programmes auch im Jahr 1999 angekündigt. Der in dem Schreiben angebrachte Haushaltsvorbehalt ergibt sich aus verfassungsrechtlichen Gründen, denn es ist der Bayerischen Staatsregierung nicht möglich, dem Haushaltsgesetz des Bayerischen Landtags mit verbindlichen Zusagen vorzugreifen. Gleichwohl wurde den Trägern die Priorität dieses Projektes auch in zahlreichen Telefongesprächen durch die Fachabteilung erläutert.

Frau Schopper (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Welche Konsequenzen hat Frau Sozialministerin Stamm gezogen, und welche Schritte hat sie für neue Kostenverteilungsverträge für das Jugendhaus Stapf und das Marianne-Leipzig-Haus in Nürnberg und das Haus Rafael in Erlangen eingeleitet, nachdem sie sich über das Ergebnis der Verhandlungen zwischen der Arbeitsgemeinschaft der Krankenkassenverbände und dem Verband der Bayerischen Bezirke im April 1998 für neue Kostenverteilungsverträge zum Erhalt von Pflegeheimen z.B. für behinderte Kinder und von Übergangseinrichtungen für psychisch Kranke informiert hat?

Antwort der Staatsregierung: Die Sozialministerin hat großes Interesse daran, daß diese wichtigen und sinnvollen Einrichtungen weiterhin in ihrem Bestand erhalten bleiben. Zwar ist der Abschluß von Kostenvereinbarungen eigenverantwortliche Aufgabe der Kostenträger und Leistungserbringer. Trotzdem hat sie sich nicht nur im April 1998 über die neu zu vereinbarende Kostenverteilung informiert. Vielmehr ist das Sozialministerium in dieser Angelegenheit vermittelnd tätig gewesen. Bereits im Juli konnten die Finanzierungsmodalitäten für die genannten Einrichtungen durch eine Verwaltungsvereinbarung zwischen den Kostenträgern einvernehmlich geregelt werden. Damit ist die Finanzierung für die mittelfränkischen Übergangseinrichtungen zufriedenstellend geregelt.

Frau Werner-Muggendorfer (SPD): Wie viele Jugendliche ohne Ausbildungsplatz (Duales System) in Bayern befinden sich zur Zeit in Arbeitsamtsmaßnahmen, insbesondere in BVJ-Lehrgängen, in Berufsfachschulen und in Jungarbeiterklassen?

Antwort der Staatsregierung: In der Zeit von September bis November 1998 sind 9325 Jugendliche in Maßnahmen der Arbeitsverwaltung eingetreten. Sie gliedern sich in Teilnehmer von

Grundausbildungslehrgängen	2946
Förderlehrgängen	3800

Lehrgängen zur Verbesserung beruflicher Bildungs- und Eingliederungschancen 2066

und

tip-Lehrgängen 513,

Die einzelnen Lehrgänge sind jeweils für spezifische Personengruppen ausgerichtet und teilweise notwendig, um eine Ausbildung oder Beschäftigung aufzunehmen.

Im laufenden Schuljahr 1998/89 befinden sich nach einer vorläufigen Erhebung zum Stichtag 24.09.1998 insgesamt 2160 Schüler im Berufsvorbereitungsjahr an staatlichen Berufsschulen. Das sind 267 Schüler (11%) weniger als im Vorjahr. Für kommunale oder private berufliche Schulen liegen derzeit noch keine ausgewerteten Daten vor.

Auch liegen noch keine ausgewerteten Daten von Jungarbeiterklassen für das Schuljahr 1998/99 vor. Im Schuljahr 1997/98 befanden sich in den Jungarbeiterklassen insgesamt 12624 Schüler. Darunter waren 48 mithelfende Familienangehörige, 768 ungelernte Arbeitskräfte, 9183 Arbeitslose (oder Personen ohne Berufstätigkeit) und 2625 Teilnehmer an Lehrgängen der Arbeitsverwaltung.

Im laufenden Schuljahr 1998/99 befanden sich zum Stichtag 24.09.1998 insgesamt 9574 Schüler an den staatlichen Berufsfachschulen (ohne Berufsfachschulen des Gesundheitswesens). Das sind 184 Schüler oder 2% mehr als im Vorjahr. Für die nichtstaatlichen Berufsfachschulen liegen noch keine ausgewerteten Daten für das laufende Schuljahr vor.

Bei den Schülern an Berufsfachschulen ist zu berücksichtigen, daß es sich dabei weit überwiegend nicht um Schüler handelt, die im dualen System keine Ausbildungsstelle gefunden haben. Die meisten Bildungsgänge an Berufsfachschulen decken vielmehr Berufe ab, für die es im dualen System keine Ausbildungsmöglichkeiten gibt, z.B. Kinderpflege, Assistenzberufe.

Zum Schuljahresbeginn 1998/99 wurden in Problemregionen 13 neue staatliche Berufsfachschulen errichtet, an denen sich zum Stichtag 24.09.1998 insgesamt 260 Schüler befanden.

Wörner (SPD): Ich frage die Staatsregierung, ob das dem Staatsministerium für Arbeit und Sozialordnung, Familie, Frauen und Gesundheit unterstellte Gewerbeaufsichtsamt personell so ausgestattet ist, daß es seinen gewachsenen Aufgaben im Bereich der Arbeitnehmer-schutzrechte noch gerecht werden kann.

Antwort der Staatsregierung: Die Staatsregierung hat am 16. April 1996 eine tiefgreifende Reform der Gewerbeaufsichtsämter beschlossen. Diese Reform sieht insbesondere folgende Maßnahmen vor:

- Eine Reform der Prüf- und Überwachungstätigkeit,
- eine Neuordnung der Zuständigkeit im Chemikalienrecht,
- eine Schnittstellenbereinigung durch Abgabe bzw. Übernahme von Vollzugsaufgaben,
- die Zusammenlegung der beiden oberfränkischen Gewerbeaufsichtsämter,
- die Entwicklung eines Health-and-Risk-Managementsystems mit der Möglichkeit geringeren Kontrollaufwands durch vergrößerte Eigenverantwortung der Betriebe.

Viele der beschlossenen Maßnahmen sind bereits umgesetzt oder in die Wege geleitet.

Beschlossen wurde auch eine knapp zehnpromtente Personaleinsparung (70 Stellen) bei den Gewerbeaufsichtsämtern, die sozialverträglich erreicht werden soll. Mit diesem Einsparungsziel liegt die Gewerbeaufsicht im Rahmen des durch das sogenannte 20-Punkte-Programm zur Verwaltungsreform in Bayern vom 8. Oktober 1996 vorgegebenen Personaleinsparungskonzept bei den Fachbehörden. Eine solche Einsparung auch bei der Gewerbeaufsicht war vor dem Hintergrund der bekannten hohen Staatsquote und im Hinblick auf eine schlanke Verwaltung unverzichtbar. Aufgrund zahlreicher Ruhestandsversetzungen in den vergangenen beiden Jahren hat die Gewerbeaufsicht mit 38 Stellen ihr Einsparsoll von 70 Stellen derzeit schon gut zur Hälfte erbracht.

Fest steht – und das wurde 1996 bei dem Beschluß zur Verwaltungsreform der Gewerbeaufsicht sehr wohl gesehen und berücksichtigt –, daß die Aufgaben der Gewerbeaufsicht in vielen Bereichen – nicht nur im Arbeitnehmerschutz, sondern vor allem auch im Verbraucher- und Drittschutz – erheblich gewachsen sind. Dennoch wird es aber die Gesamtheit der umgesetzten oder eingeleiteten Reformmaßnahmen ermöglichen, daß den Aufgaben durch Synergieeffekte und durch Effizienzsteigerung nach wie vor im gebotenen Umfang nachgekommen werden kann. Daß die Staatsregierung dem Schutz der Arbeitnehmer und der Verbraucher in Bayern einen hohen Stellenwert beimißt, ist auch daran zu erkennen, daß bei den Gewerbeaufsichtsämtern zum 1. Januar 1999 17 Kräfte des gehobenen und höheren Dienstes neu eingestellt werden, obwohl das Einsparsoll noch nicht erfüllt ist.

Frau Lück (SPD): *Gibt es einen Nachweis für den erfolgreichen Einsatz der Mobilitätshilfe für Auszubildende, das heißt, wieviel mehr Ausbildungsplätze konnten im letzten Jahr durch diese Hilfe besetzt werden?*

Antwort der Staatsregierung: Die Frage ist mit Ja zu beantworten. Die Arbeitsverwaltung, die aufgrund einer Verwaltungsvereinbarung die Mobilitätshilfe für Auszubildende durchführt, hat in einer Statistik die Bewilligungen

festgehalten. Danach wurden 34 Ausbildungsplätze besetzt, die zu einer Förderung führten.

Frau Radermacher (SPD): *Welche Gründe gibt es, bei der Mobilitätshilfe für Auszubildende eine zeitliche Einschränkung (01. 10. bis 31. August) aufzuerlegen, wo bekanntlich Vertragsbeginn für Ausbildungsverhältnisse meist der September ist?*

Antwort der Staatsregierung: Mit der Mobilitätshilfe sollten Jugendliche, die bis Ende September an ihrem Wohnort noch keine passende Ausbildungsstelle gefunden hatten, bewegt werden, auch eine Ausbildungsstelle anzunehmen, die eine auswärtige Unterbringung wegen der Entfernung vom Wohnort notwendig macht. Die Mobilitätshilfe war also als zusätzliche Maßnahme für die jungen Leute vorgesehen, die zu einem relativ späten Zeitpunkt, nämlich nach der Zeit des üblichen Ausbildungsbeginns, immer noch unvermittelt waren.

Frau Steiger (SPD): *Nachdem die Mobilitätshilfe für Auszubildende bestimmten Kriterien unterworfen ist, frage ich die Staatsregierung, wie groß die Gesamtzahl der Ausbildungsverhältnisse ist, für die diese Anforderungen gelten, und wie viele davon tatsächlich mit Mobilitätshilfen gefördert wurden.*

Antwort der Staatsregierung: Bei der Vorbereitung der im Jahre 1997 eingeführten Mobilitätshilfe für Auszubildende wurde von einer Förderzahl von bis zu 300 Jugendlichen ausgegangen. Diese Schätzung stützt sich auf Erfahrungen zu Beginn der achtziger Jahre, als mit ähnlichen Förderprogrammen jährlich zwischen 150 und 250 Jugendliche unterstützt wurden. Die Staatsregierung erwartete im vergangenen Jahr zumindest eine vergleichbare Anzahl von Förderfällen, da die zumutbare Wegezeit von 3 Stunden auf 2¹/₂ Stunden gesenkt wurde.

Tatsächlich wurden im vergangenen Jahr von der Arbeitsverwaltung 34 Bewilligungen ausgesprochen. Ohne es eindeutig belegen zu können, ist heute aufgrund dieser Zahl von rund 50, höchstens 60 möglichen Förderfällen für 1997 auszugehen. Die überwiegende Zahl der Anspruchsberechtigten hat sicher einen Antrag auf Mobilitätshilfe gestellt, jedoch wurde wie in anderen Bereichen auch nicht eine vollständige – hundertprozentige – Ausschöpfung erreicht.

Jetz (CSU): *Wie und durch wen kontrollierte die BLM die gemäß Ziffer 5 der Richtlinie zur Erhebung und Verteilung des Finanzierungsbeitrags der Fernsehfensterprogramme in Bayern nach der Fernsehsetzung erforderlichen Verwendungsnachweise der Radio Inn-Salzach-Welle GmbH, und wer überwachte die zweckentsprechende Verwendung dieser Zuwendungen in den Jahren 1996, 1997 und 1998?*

Antwort der Staatsregierung:

1. Die Finanzierung von lokalen, regionalen und landesweiten Fernsehfensterprogrammen soll gemäß § 25 Abs. 4 Satz 2 Rundfunkstaatsvertrag in Verbindung mit Art. 3 Abs. 3 Bayerisches Mediengesetz von den Veranstaltern bundesweiter Fernsehprogramme, die terrestrisch verbreitet werden, sichergestellt werden.
2. Auf der Grundlage von § 23 Abs. 3 der Fernsehgesetz nach dem Bayerischen Mediengesetz hat die Landeszentrale die Richtlinie zur Erhebung und Verteilung des Finanzierungsbeitrags für Fernsehfensterprogramme in Bayern am 21. Februar 1994 erlassen, geändert durch die Richtlinie vom 14. Dezember 1995 sowie vom 11. Dezember 1997.
3. Der Finanzierungsbeitrag wird jährlich von der BLM festgelegt. Die Berechnung richtet sich nach der Höhe des Zuschauermarktanteils des jeweiligen bundesweiten Fernsehbieters sowie der in Bayern netto erreichten terrestrischen Fernsehhaushalte. Abzüglich der anrechenbaren Finanzierungsleistung der nationalen Veranstalter standen 1996 rund 4,8 Millionen DM, 1997 rund 4,1 Millionen DM und 1998 rund 4,4 Millionen DM zur Ausschüttung an die lokalen und landesweiten Fernsehfensterprogramme in Bayern zur Verfügung. Davon entfielen auf das Fernsehfensterangebot der Inn-Salzach-Welle GmbH (Burgkirchen), das über den AMTV-Stern Schnaitsee verbreitet wird, 1996 rund 81 000 DM, 1997 rund 85 000 DM sowie 1998 rund 89 000 DM.
4. Die Zuwendungen aus dem Finanzierungsbeitrag müssen im vollen Umfang zur Finanzierung des Fernsehfensters verwendet werden. Es ist von der BLM ein Verwendungsnachweis-Formular in Absprache mit den bundesweiten Fernsehbiestern entwickelt worden. Der Verwendungsnachweis ist gegenüber der Landeszentrale zu führen, die auch die zweckentsprechende Verwendung der Zuwendungen überwacht. Die Landeszentrale kann sich für die Überprüfung des Verwendungsnachweises eines Wirtschaftsprüfers bedienen. Die Landeszentrale hat mit der Überprüfung der Nachweise über die Verwendung der Finanzierungsbeiträge die C & L Deutsche Revision beauftragt. Der Bericht über die Prüfung der Jahre 1994 und 1995, in denen die Inn-Salzach-Welle GmbH noch nicht am Finanzierungsbeitrag beteiligt war, wurde von der C & L der BLM Mitte 1997 vorgelegt. Die Überprüfung der Jahre 1996 bis 1998 ist noch nicht abgeschlossen.

Hartenstein (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): *Ist die Baugenehmigung für das geplante Neurozentrum in Martinsried/Großhadern schon erteilt, welche finanzielle Förderung erfährt das Projekt gegebenenfalls, und welche Genehmigungsanträge nach § 15 TierSchG sind zu erwarten?*

Antwort der Staatsregierung: Bei den Planungen für ein Neurozentrum handelt es sich um einen im Grundsatz bekannten Vorschlag eines Lehrstuhlinhabers der Medizinischen Fakultät der Universität München. Die

Planung bedarf in konzeptioneller Hinsicht der Konkretisierung. Die Finanzierung ist derzeit ebensowenig geklärt wie der eventuelle Standort. Demgemäß ist auch noch kein baurechtliches Verfahren für das Vorhaben eingeleitet. Ob und in welchem Umfang tierschutzrechtliche Genehmigungen im Falle der Realisierung des Projekts erforderlich sein werden, läßt sich derzeit nicht beurteilen.

Hufe (SPD): *Nachdem in der Hauptschule Thalmässing (Mittelfranken) akuter Lehrkraftmangel herrscht – unter anderem werden sei mehreren Wochen zwei 9. Klassen mit insgesamt 39 Schülerinnen und Schülern gemeinsam unterrichtet –, frage ich die Staatsregierung, was sie tut um diesen meines Erachtens untragbaren Zustand schnellstmöglich abzustellen.*

Antwort der Staatsregierung: Es trifft zu, daß an der Hauptschule Thalmässing die beiden 9. Klassen vorübergehend zu einer Klasse mit 39 Schülern zusammengelegt wurden, da einer der beiden Klassenlehrer erkrankt ist und nicht durch eine mobile Reserve ersetzt werden konnte. Die beiden Klassen werden seit Wochenbeginn wieder getrennt geführt.

Im Bereich des Staatlichen Schulamts Schwabach sind derzeit alle Lehrer der mobilen Reserve im Einsatz. Zum 01.02.1999 wird die Zahl der mobilen Reserve bayernweit um 400 Lehrer aufgestockt. Das Staatliche Schulamt im Landkreis Schwabach und in der Stadt Roth wird voraussichtlich acht weitere Lehrkräfte erhalten.

Frau Münzel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): *Wieviel kostete insgesamt das Gutachten zu den „Auswirkungen des gleichzeitigen Übertritts an Gymnasien und Realschulen auf die Grundschule“ von Prof. Dr. Heller, gab es noch weitere Bewerbungen für die Erstellung dieses Gutachtens, und warum wurde Prof. Dr. Heller damit beauftragt?*

Antwort der Staatsregierung: Das Honorar für das Gutachten von Prof. Dr. Heller wurde in einem Vertrag zwischen ISB als Auftraggeber und dem Auftragnehmer vereinbart; mit 25 000 DM lag es an der Untergrenze der für solche Aufträge üblichen Größenordnung.

Prof. Dr. Heller wurde mit der Erstellung des Teilgutachtens beauftragt, weil er ein über Bayern hinaus anerkannter Fachmann für pädagogische Psychologie und psychologische Diagnostik sowie im Bereich der Testverfahren für kognitive und sozial-emotionale Schülerentwicklung ist. Prof. Heller ist Inhaber des Lehrstuhls für Pädagogik und psychologische Diagnostik an der Universität München.

Mehrlich (SPD): *Auf welche Ursachen führt die Staatsregierung das schlechte Abschneiden der Schülerinnen und Schüler beim ersten landesweiten Mathematiktest an allen neunten Real- und Gymnasialklassen zurück, und welche Konsequenzen beabsichtigt sie daraus zu ziehen?*

Antwort der Staatsregierung:

1. Das Ergebnis der ersten landesweiten Mathematiktests am 24. 11. in Bayern ist noch gar nicht bekannt, weil die Schulen ihre Ergebnisse bis 15. 12. dem Staatsinstitut für Schulpädagogik melden, das der Staatsregierung im Januar eine detaillierte Auswertung vorlegen wird. Bis heute hat erst ein kleiner Teil der Schulen die Meldung abgegeben: Die Frage nach den Ursachen, wofür auch immer, ist also vorschnell. Eine vernünftige Diskussion setzt voraus, daß bekannt ist, wie stark die Ergebnisse der einzelnen Aufgaben streuen, welche Aufgabentypen gut oder weniger gut bearbeitet wurden. Alles andere ist nicht zielführend. Gesichert ist zunächst: Die spürbare Zustimmung zu diesem Vorhaben ist groß – größer, als manche vermuteten. Das zeigt sich auch daran, daß der Test nach den bisherigen Informationen von den Lehrkräften weitgehend flächendeckend durchgeführt wurde, obwohl er für das Gymnasium nur empfohlen, nicht verpflichtend war. Im Landesschulbeirat haben alle Vertreter der an Schule beteiligten gesellschaftlichen Gruppen in seltener Einmütigkeit diesem mutigen Schritt zugestimmt, auch und insbesondere die Elternvertretung.
2. Es ist offensichtlich zu wenig bekannt, daß der Test ein Baustein einer seit langem angekündigten Bildungsoffensive Mathematik Bayern ist und nicht für sich alleine steht. Ausgangspunkt dieser Bildungsoffensive ist die TIMMS-Studie. Diese zeigt, daß die Bundesrepublik im internationalen Vergleich mathematisch-naturwissenschaftlicher Schülerleistungen nur einen Mittelplatz belegt. Die Studie zeigt aber auch, daß Bayern im nationalen Vergleich der Länder in der Bundesrepublik Deutschland sehr gut dasteht. Das genügt uns aber nicht, wir wollen international mit an der Spitze stehen.

Die Staatsregierung hat deshalb im Mai 1998 die Bildungsoffensive Mathematik Bayern beschlossen und sie mit Pressemitteilung vom 15.05.1998 und Minister schreiben an alle bayerischen Schulleiter vom 25.05.1998 angekündigt. Darin steht: „Er [der Test] soll Orientierungshilfen für die weitere Arbeit des einzelnen Schülers, des betroffenen Lehrers in einer speziellen Klasse oder auch einer ganzen Fachschaft liefern. Dies bedingt eine intensive Zusammenarbeit der Lehrkräfte dieses Fachs und fachübergreifend darüber hinaus. Die verstärkte Kooperation der Lehrer einer Schule ist erklärtes Ziel der Bildungsoffensive.“

Dieser bayerische Test zielte mit jeder einzelnen Aufgabe auf die Inhalte, in denen die deutschen (!) Schüler nach TIMMS die größten Schwierigkeiten haben müssen. Wenn TIMMS ernstzunehmen ist, dann wird das Ergebnis kein glanzvolles sein können. Vertreter anderer Länder in der Bundesrepublik Deutschland, die sich nach TIMMS schon im nationalen Vergleich ganz hinten finden, zweifeln aus reinem Selbstschutzbedürfnis diese internationale, wissenschaftlich fundierte Studie an, anstatt die Napelprobe zu wagen.

Wenn der Test in einer Feinheit, die TIMMS nicht bieten kann, die stoffbezogenen Ansatzpunkte für eine weitere Verbesserung der schulischen Arbeit klargelegt hat, können Folgerungen gezogen werden. Wenn die anderen Länder in der Bundesrepublik Deutschland das nicht tun, wird der bayerische Vorsprung weiter wachsen. Um einer solchen Entwicklung entgegenzusteuern, hat Bayern im BLK-Modellversuch „Steigerung der Effizienz des mathematisch-naturwissenschaftlichen Unterrichts“ die Koordinierung für ganz Deutschland übernommen.

