

# 104. Sitzung

am Mittwoch, dem 10. Oktober 2007, 13.00 Uhr,  
in München

Geschäftliches .....	7663	und	
Solidaritätsbekundung im Entführungsfall Rudolf Blechschmidt			<b>Dringlichkeitsantrag</b> der Abg. Franz Maget, Jürgen Dupper, Hans-Ulrich Pfaffmann u. a. u. Frakt. (SPD)
Erste Vizepräsidentin Barbara Stamm .....	7663		<b>Bayern, aber gerechter</b>
Zweiter Vizepräsident			<b>Lernmittelfreiheit wieder herstellen – Kein Schwarzer Peter an die Kommunen</b> (Drs. 15/8996)
Prof. Dr. Peter Paul Gantzer .....	7684		
<b>Geburtstagswünsche</b> für die Abgeordneten <b>Wilhelm Leichtle</b> und <b>Otto Zeitler</b> .....	7663		Simone Tolle (GRÜNE) .....
			Florian Ritter (SPD) .....
			Georg Eisenreich (CSU) .....
			Hans-Ulrich Pfaffmann (SPD) .....
			Staatssekretär Karl Freller
			(s. a. Anlage 1) .....
			Franz Schindler (SPD) .....
			Ulrike Gote (GRÜNE) .....
			Werner Schieder (SPD) .....
Rederecht bei Ministerbefragungen			Namentliche Abstimmung zum GRÜNEN-
Erste Vizepräsidentin Barbara Stamm .....	7663		Dringlichkeitsantrag 15/8994
			(s. a. Anlage 2) .....
<b>Aktuelle Stunde</b> gem. § 65 GeschO auf Antrag der SPD-Fraktion			Namentliche Abstimmung zum SPD-
<b>„Kein Transrapid in Bayern – keine Untertunnelung Münchens, sondern verantwortlicher Umgang mit Bayerns Steuergeldern!“</b>			Dringlichkeitsantrag 15/8996
			(s. a. Anlage 3) .....
Florian Ritter (SPD) .....	7663		<b>Dringlichkeitsantrag</b> der Abg. Joachim Herrmann, Markus Sackmann, Franz Josef Pschierer u. a. u. Frakt. (CSU)
Franz Josef Pschierer (CSU) .....	7664, 7682		<b>Teilprivatisierung der DB AG</b> (Drs. 15/8995)
Dr. Martin Runge (GRÜNE) .....	7667, 7679		und
Engelbert Kupka (CSU) .....	7669		<b>Dringlichkeitsantrag</b> der Abg. Margarete Bause, Dr. Sepp Dürr, Maria Scharfenberg u. a. u. Frakt. (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
Rainer Volkmann (SPD) .....	7670		<b>Unabhängigkeit von Netz und Betrieb bei der Bahn</b> (Drs. 15/9003)
Eberhard Rotter (CSU) .....	7671		
Ludwig Wörner (SPD) .....	7672		Eberhard Rotter (CSU) .....
Henning Kaul (CSU) .....	7673		Dr. Christian Magerl (GRÜNE) .....
Franz Maget (SPD) .....	7674, 7681		Dr. Thomas Beyer (SPD) .....
Staatsminister Erwin Huber .....	7675, 7683		Staatssekretär Hans Spitzner .....
<b>Dringlichkeitsantrag</b> der Abg. Margarete Bause, Dr. Sepp Dürr, Maria Scharfenberg u. a. u. Frakt. (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)			
<b>Entschädigung der Kommunen für Aussetzung des Büchergeldes</b> (Drs. 15/8994)			

Beschluss zum CSU-Dringlichkeitsantrag 15/8995 . . . . .	7702	Verweisung in den Kommunalausschuss. . . . .	7706
Beschluss zum GRÜNEN-Dringlichkeitsantrag 15/9003 . . . . .	7702	<b>Bestellung eines stellvertretenden Mitglieds der Enquete-Kommission „Jungsein in Bayern – Zukunftsperspektiven für die kommenden Generationen“</b>	
<b>Dringlichkeitsantrag</b> der Abg. Margarete Bause, Dr. Sepp Dürr, Maria Scharfenberg u. a. u. Frakt. (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) <b>Regenerative Energien: Förderung von Wärmeverteilnetzen</b> (Drs. 15/8997)		Beschluss . . . . .	7706
und		<b>Abstimmung über Anträge etc., die gem. § 59 Abs. 7 der Geschäftsordnung nicht einzeln beraten werden</b> (s. a. Anlage 4)	
<b>Dringlichkeitsantrag</b> der Abg. Joachim Herrmann, Markus Sackmann, Henning Kaul u. a. u. Frakt. (CSU) <b>Wärmenetze im Bereich der erneuerbaren Energien fördern</b> (Drs. 15/9005)		Beschluss . . . . .	7706, 7719
Verweisung in den Wirtschaftsausschuss . . . . .	7702	<b>Antrag</b> der Abg. Margarete Bause, Dr. Sepp Dürr, Maria Scharfenberg u. a. u. Frakt. (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) <b>Einführung einer Kerosinsteuer</b> (Drs. 15/7235)	
<b>Dringlichkeitsantrag</b> der Abg. Joachim Herrmann, Markus Sackmann, Thomas Kreuzer u. a. u. Frakt. (CSU) <b>Fortbestand kleiner Metzgereien, Direktvermarkter und Gastwirte sichern</b> (Drs. 15/8998)		Beschlussempfehlung des Haushaltsausschusses (Drs. 15/8962)	
Verweisung in den Umweltausschuss . . . . .	7702	Dr. Christan Magerl (GRÜNE) . . . . .	7706
<b>Gesetzentwurf</b> der Staatsregierung zur <b>Änderung des Ingenieurgesetzes und des Dolmetschergesetzes</b> (Drs. 15/8979) – Erste Lesung –		Engelbert Kupka (CSU) . . . . .	7707
Verweisung in den Wirtschaftsausschuss . . . . .	7702	Susann Biedefeld (SPD) . . . . .	7707, 7708
<b>Gesetzentwurf</b> der Staatsregierung zur <b>Änderung des Bayerischen Feuerwehrgesetzes</b> (Drs. 15/8978) – Erste Lesung –		Staatssekretär Franz Meyer. . . . .	7708, 7709
Staatssekretär Georg Schmid . . . . .	7702	Werner Schieder (SPD) . . . . .	7708
Stefan Schuster (SPD) . . . . .	7703	Beschluss . . . . .	7709
Herbert Ettengruber (CSU) . . . . .	7704	<b>Antrag</b> der Abg. Margarete Bause, Dr. Sepp Dürr, Maria Scharfenberg u. a. u. Frakt. (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) <b>Klimaschutz: Steuervergünstigung für Dienstwagen</b> (Drs. 15/7236)	
Christine Kamm (GRÜNE) . . . . .	7705	Beschlussempfehlung des Haushaltsausschusses (Drs. 15/8963)	
		Eike Hallitzky (GRÜNE) . . . . .	7709
		Engelbert Kupka (CSU) . . . . .	7710
		Susann Biedefeld (SPD) . . . . .	7710
		Beschluss . . . . .	7711
		Schluss der Sitzung . . . . .	7711

(Beginn: 13.04 Uhr)

**Erste Vizepräsidentin Barbara Stamm:** Verehrte Kolleginnen und Kollegen, ich bitte die Plätze einzunehmen, damit ich die 104. Vollsitzung des Bayerischen Landtags eröffnen kann. Presse, Funk und Fernsehen sowie Fotografen haben um Aufnahmegenehmigung gebeten. Die Genehmigung wurde selbstverständlich wie immer erteilt.

Verehrte Kolleginnen und Kollegen, lassen Sie mich heute zu Beginn der Plenarsitzung folgende Erklärung abgeben: Die Söhne des in Afghanistan seit nun drei Monaten entführten Bauingenieurs Rudolf Blechschmidt, Markus und Tobias, haben sich kürzlich in einem Schreiben an alle Mitglieder des Bayerischen Landtags gewandt und um Unterstützung für die Freilassung ihres Vaters gebeten. Gestern, am Mittwoch, dem 09.10.2007, fand im Büro des Landtagspräsidenten ein Gespräch mit den Fraktionsvorsitzenden Joachim Herrmann für die CSU, Franz Maget für die SPD und Maria Scharfenberg für die Fraktion des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN und den Söhnen statt. Die Söhne erläuterten die Situation und ihre Hoffnungen und Erwartungen an die Bundesrepublik Deutschland.

Alle Sachverhalte und Vorschläge verlangen äußerste Diskretion. Alle Vertreter der Fraktionen werden ihrerseits in Kontakt mit den Verantwortlichen in der Bundesrepublik treten und von diesem Gespräch berichten.

Der Bayerische Landtag fühlt sich der Familie in Solidarität verbunden. Die sich nun schon drei Monate hinziehende Situation ist eine außerordentliche Belastung für den Verschleppten und seine Familie. Der Bayerische Landtag solidarisiert sich mit der Familie und hofft, dass die Bemühungen bald zur Freilassung führen.

(Beifall)

Liebe Kolleginnen und Kollegen, vor Eintritt in die Tagesordnung darf ich zwei Glückwünsche aussprechen. Geburtstag feiern heute Herr Kollege Wilhelm Leichtle und Herr Kollege Otto Zeitler. Ich gratuliere den beiden Kollegen persönlich und im Namen des gesamten Hauses und wünsche ihnen alles Gute, insbesondere Gesundheit und viel Erfolg bei ihrer Arbeit im Parlament. Darüber hinaus herzlichen Glückwunsch und alles Gute.

(Beifall)

Bevor ich die Aktuelle Stunde aufrufe, darf ich aus gegebenem Anlass und, Frau Kollegin Scharfenberg, auf Wunsch der Fraktion des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN, meinerseits eine Erklärung abgeben. Ich beziehe mich auf die 102. Plenarsitzung vom 25. September 2007 zum Tagesordnungspunkt „Ministerbefragung“.

Nachdem ich Frau Kollegin Tolle bei der letzten Ministerbefragung in ihrem Redebeitrag unterbrochen habe, erkläre ich, dass ich sie keineswegs in ihrem Redetext einschränken wollte. Mir ist klar, dass sich die Ministerbefragung im Probelauf befindet und deshalb im Detail

in der Geschäftsordnung noch nicht festgelegt ist. Ich erlaube mir allerdings, Frau Kollegin Tolle, darauf hinzuweisen, dass Sie in Ihrer Redezeit weder in der Länge noch inhaltlich benachteiligt wurden. Das kann im Protokoll eindeutig nachvollzogen werden. Im Übrigen, verehrte Kolleginnen und Kollegen, werden vor der nächsten Ministerbefragung hier im Hohen Hause die für den Probelauf vereinbarten Regelungen noch einmal detailliert erläutert und nicht nur für das Hohe Haus, sondern auch für die Mitglieder der Staatsregierung erklärt.

Ich hoffe, ich bin damit dem berechtigten Wunsch der Fraktion des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN nachgekommen.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen!

Ich rufe Tagesordnungspunkt 1 auf:

### Aktuelle Stunde

Für die heutige Sitzung ist die Fraktion der SPD vorschlagsberechtigt. Sie hat eine Aktuelle Stunde beantragt zum Thema **„Kein Transrapid in Bayern – keine Untertunnelung Münchens, sondern verantwortlicher Umgang mit Bayerns Steuergeldern!“**

Der Ablauf der Aktuellen Stunde ist allen Beteiligten bekannt. Ich bitte den ersten Redner ans Pult zu kommen. Das ist Herr Kollege Ritter. Bitte schön, Herr Kollege.

**Florian Ritter (SPD):** Sehr geehrte Frau Präsidentin, Kolleginnen und Kollegen! Vor zwei Wochen hat die Staatsregierung ein wahres „Meisterstück“ in Sachen politisches Marketing abgeliefert: Die Finanzierung des Transrapids gesichert, jetzt kann gebaut werden! Das war die Botschaft, die in der Presse breitgetreten wurde.

Tatsache ist aber, dass sich an den offenen Fragen zur Finanzierung des Transrapids überhaupt nichts geändert hat. Immer noch wird mit der völlig unrealistischen, mehrfach widerlegten Summe von 1,85 Milliarden Euro gerechnet. Es ist immer noch ein erklecklicher Anteil nicht finanziert. Es wird mit Geld gerechnet, das es nicht gibt und das es auch nicht geben wird:

(Johanna Werner-Muggendorfer (SPD): Virtuell!)

einer Beteiligung der Flughafengesellschaft sowie Zuschüssen der EU.

Das Ganze ist schon ziemlich dreist, aber es wird noch dreister, wenn man sich die Realisierungsvereinbarung, die im Anhang an diese Pressemitteilung mitgeliefert worden ist, etwas genauer anschaut. Darin haben Bahn und Industriekonsortium vereinbart, dass sie sich beim Bau an den behaupteten 1,85 Milliarden „orientieren wollen“.

Ansonsten bedient man sich in dieser Realisierungsvereinbarung eines sehr kreativen Vokabulars, um von den ungelösten Problemen abzulenken. Es wird jetzt ein DtC, ein Design-to-Cost-Prozess eingeleitet.

(Johanna Werner-Muggendorfer (SPD): Hauptsache Englisch!)

Das heißt jetzt nicht, wie man meinen könnte und wie es die Staatsregierung verkauft, dass das Industriekonsortium sagt: Wir bauen den Transrapid für 1,85 Milliarden Euro, sondern es heißt – wer in seiner beruflichen Praxis einmal mit so etwas zu tun gehabt hat, wird es bestätigen können –: Schauen wir erst mal, wie viel das überhaupt mindestens kostet,

(Johanna Werner-Muggendorfer (SPD): Und dann sehen wir es schon!)

und dann schauen wir, ob wir jemanden finden, der auch bereit ist, diese Summe aufzubringen. Das ist eine ganz andere Aussage als die, die die Staatsregierung an die Öffentlichkeit trägt.

Sie haben es gehört: Man hat sich ganz und gar nicht auf einen Kostenrahmen von 1,85 Milliarden Euro festgelegt, sondern will erst einmal ganz genau ausrechnen, wie viel das Ding kostet – von wegen fester und qualifizierter Kostenrahmen, den uns das Wirtschaftsministerium immer verkaufen wollte.

Das ist kein Erfolg der Staatsregierung,

(Beifall der Abgeordneten Johanna Werner-Muggendorfer (SPD))

sondern eigentlich ist es ein Schlag ins Gesicht der Staatsregierung, die völlig unbeeindruckt von seriösen Rechnungen und Gutachten immer von dieser Summe gesprochen hat.

Jetzt zeigt sich auch, dass das Wortgeklingel Erwin Hubers vom „Hightech-Projekt“ von der „technologischen Leadership“ und wie diese schönen englischen Begriffe alle lauten, nichts anderes ist als finanzpolitischer PiP, nämlich „Pfuscher in Progress“.

(Beifall bei Abgeordneten der SPD)

Langsam scheint die Realität bei der CSU und bei der Staatsregierung anzukommen. Der mittlerweile zum Ministerpräsident gewählte Günther Beckstein sagt, dass man den Transrapid nicht um jeden Preis wolle, und der Oberbürgermeisterkandidat der Münchner CSU, Josef Schmid, erkennt langsam, dass es in München eigentlich überhaupt niemanden gibt, der diesen Transrapid haben will.

(Johanna Werner-Muggendorfer (SPD): Genau!)

Sein Lösungsvorschlag ist deshalb ganz einfach: Man lege diesen Transrapid im gesamten Stadtgebiet in einen Tunnel. Er sagt dabei kein Wort über die zusätzlichen Kosten. Diese liegen realistisch bei einer doppelgleisigen Verlegung bei ungefähr 120 Millionen Euro pro Kilometer Tunnel. Er sagt kein Wort darüber, dass seine Variante im gesamten Planungs- und Genehmigungsverfahren überhaupt nicht vorgesehen ist. Er sagt auch kein Wort darüber, dass die zusätzlichen Kosten eines neuen Planungs- und Genehmigungsverfahrens, würde man es jetzt einleiten, bei circa 200 Millionen Euro liegen würden.

Entweder weiß er das nicht, meine Damen und Herren, und wenn er es nicht weiß, dann sollte er sich dringend überlegen, ob Oberbürgermeister der richtige Job für ihn ist.

(Beifall bei Abgeordneten der SPD)

Oder er weiß es und verschweigt es. Dann, glaube ich, werden ihm die Münchner Wählerinnen und Wähler dafür die Rechnung präsentieren.

Er macht einen entscheidenden Fehler. Es sind nicht nur die Bürgerinnen und Bürger in Moosach und Feldmoching, die diesen Transrapid ablehnen, weil sie unmittelbar davon betroffen sind. Der Transrapid wird abgelehnt von der übergroßen Mehrheit der Münchnerinnen und Münchner, der Bürgerinnen und Bürger der Umlandgemeinden und der bayerischen Bürgerinnen und Bürger, weil er eine immense finanzielle Belastung mit sich bringt, die in keinem Verhältnis zum Nutzen steht, weil es deutlich günstigere und effektivere Lösungen gibt und weil viele Regionen in Bayern darunter leiden, dass der Regionalverkehr durch Staatsregierung und Bahn systematisch ausgedünnt wird. Aber es ist Wahlkampf, und da glaubt die Münchner CSU, alles versprechen zu können.

Für uns wäre es interessant zu erfahren, wie die Staatsregierung zu dieser Forderung steht. Sie ist für uns ein Grund mehr, dieses Projekt abzulehnen.

(Beifall bei Abgeordneten der SPD und der GRÜNEN)

Danke schön.

**Erste Vizepräsidentin Barbara Stamm:** Nächste Wortmeldung: Herr Kollege Pschierer. Für Sie wurden 10 Minuten Redezeit beantragt.

**Franz Josef Pschierer (CSU):** Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich habe nicht mehr mitgezählt, zum wievielten Male wir uns mit diesem Thema beschäftigen. Die Argumente sind weitgehend ausgetauscht, und einen neuen Erkenntniswert verspreche ich mir von dieser Aktuellen Stunde nicht.

(Franz Maget (SPD): Doch! Die komplette Untertunnelung!)

Trotzdem möchte ich Ihnen ein paar Aspekte in Erinnerung rufen. Was mich so verwundert, Herr Kollege Maget und Kollegen von der SPD: Sie machen einen Eiertanz, wie es selten einen gegeben hat.

(Johanna Werner-Muggendorfer (SPD): Was, wir?)

Zu Beginn dieser Diskussion waren Maget und große Teile der Münchener SPD für den Transrapid. Dann hat man erkannt, dass das in der Bevölkerung vielleicht nicht immer so zu transportieren ist, wie man sich das vorstellt, und getreu der populistischen Manier, man will Beifall kriegen, auch wenn er von der falschen Seite kommt, hat man gesagt: Jetzt sind wir wieder mal dagegen. Was Ihnen zum Schluss eingefallen ist, Herr Maget – und das werfe ich der Münchner und der bayerischen SPD vor, das war auch der einzige Unterschied bei allen aktuellen Debatten –: Sie haben die Argumentation jeweils etwas geändert. Zunächst ging es um die Frage der technischen Machbarkeit – dann war diese Frage geklärt. Dann stand das Thema Sicherheit im Vordergrund – dann war das geklärt. Dann kam das Thema Lärmschutz. Schließlich ging es um die Finanzierung, und jetzt, da die Finanzierung geklärt ist,

(Johanna Werner-Muggendorfer (SPD): Was ist da geklärt? Nichts ist geklärt!)

fangen Sie mit dem Eiertanz von vorne an.

Herr Kollege Maget und liebe Kolleginnen und Kollegen von der Opposition, Tatsache ist, dass der Transrapid im Koalitionsvertrag steht. Herr Kollege Maget, ich finde es schon seltsam und auch nicht in Ordnung, dass die bayerische SPD in Berlin nicht in der Lage ist, ihre Kompetenz zu nutzen und ihre Argumentation durchzusetzen. Wenn Sie den Transrapid nicht gewollt hätten, dann wäre es Ihr Job gewesen, in Berlin dafür zu sorgen, dass er gar nicht in den Koalitionsvertrag hineinkommt.

(Beifall bei der CSU)

Aber da steht er nun mal drin.

Das Zweite: Wir haben ein klares Kosten-Nutzen-Verhältnis, das über 2,5 liegt. Das heißt, es ist ein Projekt, das vom Kosten-Nutzen-Faktor realisierbar und wünschenswert ist. Der Transrapid ist technisch machbar, er ist sicher. Er ist, was die Energiebilanz und die CO<sub>2</sub>-Bilanz angeht – das wird Kollege Kaul noch verdeutlichen –, absolut positiv.

Was ich Ihnen am meisten vorwerfe, Herr Kollege Maget – und das ist für mich ein klägliches Versagen der Münchner SPD –: Sie haben es bis heute nicht geschafft, den Bürgerinnen und Bürgern in München und im Freistaat Bayern statt nur Nein zu sagen, zu sagen: Wir sind gegen den Transrapid, aber wir wissen, wir brauchen zwischen dem Hauptbahnhof und dem Flughafen München eine leistungsfähige Verbindung.

(Zuruf von der SPD: Haben wir doch!)

Sie haben kein vernünftiges Alternativkonzept auf den Weg gebracht. Sie, Herr Kollege Maget, und Ihr Oberbürgermeister Ude werden auch der Landeshauptstadt des Freistaats Bayern als Metropolregion in keiner Weise gerecht.

(Beifall bei der CSU)

Ihr Oberbürgermeister Ude unterscheidet sich von Herrn Wowereit dadurch, dass er nicht ganz so sexy ist.

(Margarete Bause (GRÜNE): Kann ja nicht jeder so wie du sein!)

Aber ansonsten wird hier auch Spaßpolitik gemacht. Ist doch wahr, Leute. Wer sich anschaut, wie die Landeshauptstadt München in den letzten Jahrzehnten von Entscheidungen dieser Fraktion profitiert hat, muss das feststellen. Da sollten Sie sich schämen, Herr Kollege Maget und die SPD.

Sie haben doch wenig dazu beigetragen, dass die Landeshauptstadt München als Wirtschaftsstandort und als Technologiestandort so dasteht. Da kam doch von Ihnen nichts.

(Beifall bei der CSU – Unruhe – Glocke der Präsidentin)

Ich entsinne mich noch gut der Diskussionen im Hochschulausschuss. Damals ging es um den Forschungsreaktor und um andere Themen. Immer dann, wenn es um Großprojekte ging, die in der Bevölkerung vielleicht noch nicht ganz so populär waren, hat man zunächst Nein gesagt, wovon man sich in der Öffentlichkeit etwas Beifall erwartete.

(Franz Maget (SPD): Die dritte Startbahn zum Beispiel?)

– Die dritte Startbahn, Herr Kollege Maget, nehme ich aus. Ich erkenne an, dass hier die SPD mit im Boot ist. Ich erkenne auch an, dass Sie bei der zweiten Stammstrecke mit im Boot sind – gar keine Frage. Aber es gibt genügend Beispiele, wo Sie Ihrer Verantwortung nicht gerecht geworden sind.

(Franz Maget (SPD): Welche?)

Ich komme jetzt noch einmal zum eigentlichen Verkehrsproblem. – Herr Kollege Maget, Sie und die Münchner SPD haben bislang keine Antwort darauf,

(Ludwig Wörner (SPD): Sie haben die Verkehrsprobleme doch selbst verschuldet!)

wie Sie den Hauptbahnhof München mit 120 Millionen Reisenden pro Jahr und den Flughafen München mit 31 Millionen Passagieren sinnvoll verknüpfen wollen. Sie erzählen den Bürgerinnen und Bürgern, den Transrapid

bräuchten wir dafür nicht, dafür genüge eine Express-S-Bahn.

(Unruhe – Glocke der Präsidentin)

Sie erzählen den Menschen aber nichts darüber – und das ist der Fehler schon im Titel dieser Aktuellen Stunde –, was bayerische Steuergelder angeht. Sie wissen genauso gut wie ich, dass der Transrapid in erster Linie nicht mit bayerischen Steuergeldern finanziert wird; er wird zu 50 % aus Mitteln der Bundesrepublik Deutschland finanziert.

(Zuruf des Abgeordneten Dr. Christian Magerl (GRÜNE))

Diese 925 Millionen Euro gibt es nur für den Transrapid, sonst für kein anderes Projekt. Das müssen Sie den Bürgerinnen und Bürgern erzählen.

(Beifall bei der CSU – Ludwig Wörner (SPD): Was ist mit dem Rest des Geldes?)

– Der Rest, Herr Kollege, der Finanzierungsanteil des Freistaates Bayern, in Höhe von 490 Millionen Euro stammt aus Privatisierungserlösen. Es ist gerechtfertigt, diese dafür einzusetzen, weil es ein Hochtechnologie-Projekt ist, das nicht unbedingt aus dem laufenden Steueraufkommen finanziert werden muss.

Das heißt, Sie erzählen den Leuten, wenn wir den Transrapid nicht bauen würden, dann würde das Ganze billiger – was übrigens nicht ganz stimmt. Für Ihre Express-S-Bahn gibt es im Moment noch keine detaillierten Kostenschätzungen.

(Ludwig Wörner (SPD): Gerade haben Sie gesagt, wir hätten keinen Vorschlag!)

– Es gibt keine detaillierten Pläne und Kostenschätzungen. Da gibt es Schätzungen, die liegen bei 1,1 bis 1,2 Milliarden Euro. Jetzt, Herr Kollege, müssen Sie den Bürgerinnen und Bürgern im Freistaat erklären, wie Sie die 1,1 Milliarden bis 1,2 Milliarden Euro für eine Express-S-Bahn finanzieren wollen. Sagen Sie den Leuten in Oberfranken, in der Oberpfalz oder in Niederbayern, dass diese zu 100 % aus Regionalisierungsmitteln, aus GVFG-Mitteln und FAG-Mitteln finanziert werden. Das ist ein Stück Arroganz der Münchner SPD – das sage ich Ihnen ganz deutlich – nach dem Motto: Was schert uns der Rest des Freistaates Bayern? Was Sie wollen, geht eindeutig zu Lasten des flachen Landes.

(Beifall bei der CSU)

Herr Kollege Maget, Sie wissen auch, dass der Transrapid eigenwirtschaftlich betrieben wird, bei einer Express-S-Bahn müssten Sie jeden Zugkilometer bestellen. Das Bestellvolumen dafür schätze ich für die nächsten 20 bis 30 Jahre auf rund eine halbe Milliarde Euro. Dieses Geld würde dann in anderen Regionen des Freistaates Bayern fehlen, beispielsweise in der Oberpfalz oder im Allgäu.

Ich will von Ihnen in den ländlichen Regionen nicht mehr hören, dass wir die ländlichen Regionen benachteiligen würden. Sie benachteiligen den ländlichen Raum, und Sie nehmen billigend in Kauf, dass der Standort München über keine leistungsfähige Verbindung zwischen Münchner Flughafen und dem Hauptbahnhof verfügt.

(Ludwig Wörner (SPD): Das war Ihr Versäumnis!)

Jetzt komme ich zur aktuellen Diskussion. Es ist immer schön, Herr Kollege Maget, das zu vergleichen, was der Münchner CSU-Oberbürgermeisterkandidat Josef Schmid wirklich gesagt hat, mit dem, was im Blätterwald der Münchner Boulevardblätter auftaucht.

(Franz Maget (SPD): Ach, das hat er nicht gesagt?)

Der Münchner Oberbürgermeisterkandidat der CSU Josef Schmid hat etwas ganz Vernünftiges gefordert. Die Münchner SPD hat, wenn ich mich recht erinnere, immer dann, wenn es beispielsweise um Autobahnprojekte ging, gefordert, weit über den gesetzlichen Lärmschutz hinaus zu gehen: „Bestmöglicher Lärmschutz für die Anwohnerinnen und Anwohner bei Verkehrs Großprojekten“. Das ist eine vernünftige Forderung – gar keine Frage.

(Franz Maget (SPD): Warum ist das nicht im Planfeststellungsverfahren drin?)

– Herr Kollege Maget, Sie wissen doch, dass diese Dinge im Planfeststellungsverfahren geprüft werden. Es gibt eine Magnetbahnlärmschutzverordnung eigens für die Magnetschwebbahn. Wir haben ein ordentliches Planfeststellungsverfahren, das Anfang 2008 abgeschlossen werden wird, in dem diese Dinge sauber geprüft werden. Zu Ihrer Kenntnis aber noch ein kurzes Zitat aus der Presseerklärung des Münchner CSU-Oberbürgermeisterkandidaten: „Jetzt geht es darum, den bestmöglichen Lärmschutz für die Bewohner entlang der Strecke zu realisieren“.

Das ist doch vernünftig. Ich erwarte von einem Kommunalpolitiker, dass er diese Forderung erhebt. Insofern ist das, was Sie hier machen, ein Eiertanz; er wird dem Wirtschafts- und Industriestandort München und dem Standort Freistaat Bayern nicht gerecht.

Ich bedauere das wirklich, Herr Maget. Aber das ist Ihr Problem, das Problem der bayerischen SPD. Sie sind in Berlin und früher in Bonn nie ernst genommen worden, und Sie werden nicht ernst genommen. Ihr Minister Tiefensee fährt hier eine andere Linie, und Ihr früherer Minister Eichel fährt eine ganz andere Linie. Er ist nämlich sogar Vorsitzender einer interfraktionellen Arbeitsgruppe, die das Thema „Transrapid“ vorantreiben will. Sie sind, wie so oft, auf dem Holzweg. Diese Aktuelle Stunde hätten Sie uns ersparen können.

Wir werden an unserem Vorhaben, den Transrapid kurzfristig zu verwirklichen, festhalten und hoffen, dass es uns

auch ohne Sie gelingt. – Was heißt hoffen? – Ich bin überzeugt, dass es auch ohne Sie geht.

(Beifall bei der CSU)

**Erste Vizepräsidentin Barbara Stamm:** Vielen Dank Herr Kollege Pschierer. Jetzt darf ich Herrn Kollege Dr. Runge das Wort erteilen.

**Dr. Martin Runge (GRÜNE):** Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Das Thema der heutigen Aktuellen Stunde ist sehr gut gewählt, meine Damen und Herren von der SPD: „Kein Transrapid in Bayern – keine Untertunnelung Münchens, sondern verantwortlicher Umgang mit Bayerns Steuergeldern!“.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Die letzten beiden Forderungen gelten selbstverständlich auch für den geplanten zweiten S-Bahn-Tunnel. Wir freuen uns, dass Sie da eingeschwenkt sind. Wir wollen aber heute nicht über die Münchner S-Bahn reden. Wir wollen auch nicht darüber reden, Herr Pschierer, wer jetzt mehr sexy ist, Herr Ude, Herr Wowereit oder vielleicht Franz Josef Pschierer, sondern wir wollen über den Transrapid sprechen.

Noch einmal kurz zu den Argumenten, weil Sie es scheinbar immer noch nicht verinnerlicht haben: Die Magnetschwebbahn zum Flughafen ist verkehrspolitisch und verkehrswirtschaftlich unsinnig.

(Beifall bei den GRÜNEN)

20 000 Fahrgästen pro Tag stehen etwa 1,5 Millionen Fahrgäste der Münchner S- und U-Bahnen gegenüber. Hinzu kommt, dass von den 20 000 Fahrgästen noch die Hälfte abgeworben werden soll – schauen Sie in die Unterlagen hinein – von der S-Bahn, den Bussen, dem Fernverkehr und anderen Flughäfen.

Herr Pschierer, was hat das für einen verkehrswirtschaftlichen Sinn? Das ist völliger Unfug. Sie haben angesprochen, 120 Millionen Fahrgäste würden jährlich am Hauptbahnhof München gezählt. Jetzt fragen Sie einmal, wie viele von diesen Fahrgästen tatsächlich zum Flughafen München wollen. Das ist doch die entscheidende Frage.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Das Projekt ist auch arbeitsmarkt- und industriepolitisch unsinnig. Es handelt sich bei der Magnetschwebbahntechnik um eine Ur-Ural-Technologie, die sich trotz Milliardenförderung nicht verkaufen lässt.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Sie lässt sich deswegen nicht verkaufen, weil einfach die Kompatibilität fehlt und sie zu teuer ist. 71 Projekte sind untersucht worden; überall wurde abgewinkt. Es handelt sich also nicht, so wie Sie meinen, immer verkünden zu

müssen, um ein „Leuchtturmprojekt“, sondern, wie ein Kollege im Münchner Stadtrat gesagt hat, um ein „Armleuchterprojekt“.

(Heiterkeit und Beifall bei den GRÜNEN)

Die nächste Argumentation. Franz Josef Pschierer hat es angesprochen. Lesen Sie doch bitte einmal die Unterlagen. Sie haben von der Energiebilanz gesprochen. Schauen Sie sich doch bitte beginnend mit der Machbarkeitsstudie – die haben nicht wir gemacht, die hat die andere Seite gemacht – die CO<sub>2</sub>- und die Energiebilanz an. Diese ist negativ.

(Henning Kaul (CSU): Das stimmt doch nicht! – Franz Josef Pschierer (CSU): Das ist Schwachsinn!)

– Doch, das stimmt!

Der Transrapid hat auf der Kurzstrecke eine negative CO<sub>2</sub>- und Energiebilanz, ganz einfach deswegen, weil Sie eine Spitzenlast von 35 Megawatt für die ersten eineinhalb Minuten Fahrzeit brauchen, um hoch- und loszufahren. Das ist die Begründung.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Daneben zerschneidet die Trasse wertvolle Natur- und Erholungsräume, der Lärm belastet die Anwohner.

Unser Hauptargument: Das Transrapidprojekt in Bayern ist haushalts- und finanzpolitisch unverantwortbar. Wir wollen nicht, dass zwei Milliarden Euro oder mehr aus öffentlichen Kassen für ein Projekt ausgegeben werden, das nur dazu dient, den Flughafen München weiter zu mästen und welches nur wenigen nutzt.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Wir sagen, dass dieses Geld weitaus sinnvoller zur Schaffung von Kinderkrippenplätzen, zur Sanierung unserer Schulen und Kindergärten, zum Ausbau unserer Universitäten und zur Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs in ganz Bayern eingesetzt werden kann.

(Beifall bei den GRÜNEN – Zurufe von der CSU)

Das können Sie selbstverständlich mit den Privatisierungserlösen ganz genauso machen. Also was soll diese ganze Aufregung.

Ein kleiner Blick noch auf die SPD. Ich habe von der Mästung des Flughafens gesprochen. Auch dazu bitte ich Sie noch einmal in die Unterlagen zur Machbarkeitsstudie zu sehen. Es gibt einen untrennbaren Zusammenhang zwischen dritter Startbahn und Transrapid: mal so rum, mal so rum.

(Henning Kaul (CSU): Aha!)

Auch dies gilt es bei der Frage zu bedenken, wo Sie und wo wir hin wollen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Und jetzt bin ich wieder bei der Staatsregierung. Besonders schäbig und übel ist es, dass sich die Bayerische Staatsregierung das Wohlwollen der Bahn AG für den Transrapid mit der freistaatlichen Zustimmung für die völlig verkorksten Pläne zur Reformierung der Bahn erkaufen will. Auch bei diesem Kuhhandel gilt es massiv gegenzuhalten.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Aber, meine Damen und Herren von der CSU, selbst bei Ihnen hier im Hohen Haus gibt es schon viele, die bereits seit Längerem umdenken und erkannt haben, wie verfehlt die Transrapidplanungen sind. Da denke ich zunächst an Ihren famosen Seppi Schmid. Zuerst sorgt er mit der Agenturmeldung „Liebe statt Transrapid“ für den Hingucker. Dann kommt seine Forderung „komplette Untertunnelung der Trasse auf Münchner Gebiet“. Und anschließend erklärt Seppi Schmid treuherzig, er habe nicht gewusst, dass das Vorhaben dadurch verzögert und verteuert würde.

(Hans-Ulrich Pfaffmann (SPD): Er weiß nicht, wie es geht!)

– Sie unterschätzen ihn, Herr Pfaffmann. Dieser Seppi Schmid ist ein Schelm, er hat das genau gewusst, ebenso wie es die Kollegen Singhammer und Unterländer gewusst haben. Herr Unterländer, hallo! Sie haben diese Forderung schon immer erhoben. Diese klugen Menschen wollen mit dieser Forderung das Projekt elegant beerdigen.

(Beifall bei den GRÜNEN – Widerspruch bei der CSU)

Und noch einmal ein Wort zu dem Spruch „Liebe statt Transrapid“. Da haben wir uns gleichzeitig an etwas ganz anderes erinnert, nämlich an die Sprüche früherer bunter Gesellen „Make love, not war“. Also, der Seppi hat das wirklich sehr elegant eingefädelt, aber wir wissen alle, wovon es ihm geht. Er will, dass dieses Vorhaben beerdigt wird, und da hat er uns an seiner Seite.

Nun vom Münchner Stadtrat wieder zur Staatsregierung. Der erste Redner, der Kollege von der SPD, ist auf die Jubelmeldungen der letzten und vorletzten Woche eingegangen. Hurra, wir sind soweit! Die Industrie ist zu einer Festpreisvereinbarung bereit und sie ist auch bereit, die Garantie für die technische Verfügbarkeit zu übernehmen. Meine Damen und Herren, dass Sie sich da nicht geschämt haben, ist schon erstaunlich. Es war aus jedem Vertragsentwurf, aus jedem Finanzierungsszenario ersichtlich, dass es zu einer Festpreisvereinbarung kommen wird, und es war und ist auch immer noch ganz klar, dass die Industrie die Garantie für die technische

Verfügbarkeit übernimmt. Das nun als Jubelmeldung hochzuhalten, ist ziemlich gewagt.

Die Gretchenfrage lautet ganz anders, nämlich: Wie hoch wird der Festpreis sein? Und ist Bayern dann tatsächlich bereit, hunderte von Millionen oder noch viel mehr nachzuschließen? Dieser Preis von 1,85 Milliarden Euro, der von Ihnen immer wieder in die Diskussion geworfen wird, ist niemals zu halten. Und warum nicht? Zum einen sind die Materialkosten sowie die Kosten am Bau seit 2002 massiv angestiegen und zum anderen ist die Strecke im Tunnel um zwei Kilometer länger, als es damals in die Kostenberechnungen eingeflossen ist. Darüber hinaus haben wir erhöhte Anforderungen an die Sicherheit, es gibt die höhere Mehrwertsteuer und wir haben noch vieles andere mehr zu bedenken.

Das heißt, das Ganze wird ungleich teurer werden. Wer hat diese Kosten dann zu tragen? Sie schreiben so schön vom Design-to-cost-Prozess. Sie können versichert sein, meine Damen und Herren, wir werden sehr genau hinschauen.

Erfreulicherweise hat die Bundesregierung sofort dementiert und korrigiert, was Sie da alles behauptet haben, nicht zuletzt auf Anfrage Ihrer Kollegin Renate Blank. Frau Blank ist aus dem Verkehrsministerium geantwortet worden – ich zitiere nur ganz kurz, um Sie nicht zu sehr zu quälen –:

Die Realisierung des Projekts Transrapid München ist noch nicht gesichert, da unter anderem derzeit noch die Absicherung der Finanzierung durch den Haushaltsgesetzgeber aussteht, das Planfeststellungsverfahren noch nicht abgeschlossen ist, eine Verwaltungsvereinbarung zwischen Bund und Freistaat Bayern noch abzuschließen ist, die Tragung des Kostensteigerungsrisikos noch verbindlich geregelt werden muss sowie der Abschluss eines Vertrages zwischen Projektträger und Gesamtsystemverantwortlichen noch aussteht.

Das sind jede Menge offener Fragen, aber Sie sind trotzdem so frech und verkünden, es sei alles in trockenen Tüten – Tüchern.

(Zuruf des Abgeordneten Engelbert Kupka (CSU))

– Das Wort Tüten können wir auch nehmen, Herr Kupka.

(Zuruf des Staatssekretärs Eberhard Sinner (CSU))

Herr Beckstein, Ihr neuer Ministerpräsident – ich meine vor allem Ihrer, Herr Sinner –

(Franz Josef Pschierer (CSU): Nicht von jedem!)

ist vorsichtiger. Er hat gesagt: Wir wollen den Transrapid, aber wir wollen ihn nicht um jeden Preis. Er hat damit das Totenglöcklein geläutet.

Jetzt geht es nur noch um die Frage: Wie finden wir den Ausstieg ohne allzu großen Gesichtsverlust? Herr Huber, sagen Sie dem abwesenden Herrn Beckstein bitte – Sie sind der Berufenste dazu –, dass wir die bayerische Staatsregierung gerne dabei unterstützen.

Und Herr Huber, für Sie noch zu Recht ein Zitat, denn Sie sind es, der immer besonders gern die Herren Kemper und Ludwig Bölkow zitiert. Ich darf Ihnen ein Zitat von Ludwig Bölkow bringen, der lange Zeit überzeugt von dem Projekt war und sehr viel investiert hat. Er schreibt in seinen Memoiren mit dem Titel „Der Zukunft verpflichtet“, München 2000:

Die Magnetschwebetechnik in der schließlich entwickelten Form hat mit großer Mühe einen fahrtechnisch hohen Erprobungsstand erreicht. Ob die Magnetschwebetechnik für den Personenverkehr nach dem Bau des TGV in Frankreich, des ICE in Deutschland und des Pendolino für den Personenverkehr in Mitteleuropa noch einen Sinn macht, ist zu bezweifeln.

(Beifall bei den GRÜNEN – Henning Kaul (CSU): Als System, Herr Kollege!)

Steigen Sie aus! Lassen Sie keine weitere Verschwendung von Steuergeldern zu; wir helfen Ihnen gern dabei. Und nun muss ich noch dem Kollegen Kaul einen Satz entgegenhalten. Er beruft sich hier auf die Aussage „als System“. Sie wollen hier aber eine einzelne Strecke realisiert wissen. Wo ist dann Ihr industrie- und arbeitsmarktpolitischer Nutzen? Da würden Sie wirklich ein Industriedenkmal zulasten der Steuerzahler und Steuerzahlerinnen schaffen. Kehren Sie also um auf diesem Irrweg.

(Beifall bei den GRÜNEN)

**Erste Vizepräsidentin Barbara Stamm:** Ich erteile das Wort nun Herrn Abgeordneten Kupka.

(Wortmeldung des Abgeordneten Rainer Volkmann (SPD))

Ich wollte eigentlich dem Kollegen Kupka das Wort erteilen.

(Zuruf des Abgeordneten Rainer Volkmann (SPD))

Bitte, Herr Abgeordneter Kupka!

**Engelbert Kupka (CSU):** Frau Präsidentin, werte Kolleginnen und Kollegen! In diesen Tagen konnte man in der Presse über ein ehrgeiziges Ziel der SPD nachlesen. Sie haben sich vorgenommen, bei der Landtagswahl 2008 25 % plus X zu erreichen. Ich sage das nicht mit einem

Unterton von Zynismus oder gar in Geringschätzung Ihrer politischen Anstrengungen, aber dafür, Herr Kollege Maget, dass Sie bisher in Bayern alle Ihre Wahlziele verfehlt haben, gibt es einen wichtigen Grund, den Sie hartnäckig beiseite schieben. Sie suchen immer wieder Prestigegewinn aus negativem Erfolg.

(Zuruf von der CSU: Sehr richtig!)

Es gab und gibt kein richtungweisendes Innovationsprojekt in diesem Lande, bei dem Sie sich nicht mit Behindern, Anklagen und dem Schüren von Ängsten zu profilieren versucht haben.

(Beifall bei der CSU – Franz Maget (SPD): Und die Münchner Messe?)

Zu jeder neuen Initiative, zu jedem neuen Zukunftsprojekt haben Sie immer das passende Problem.

(Zuruf des Abgeordneten Franz Maget (SPD))

Sie haben in den Bereichen Forschung und Technologie nie die Zeichen der Zeit erkannt. Sie haben sich dem Neuen immer wieder verweigert und wundern sich anschließend, dass sich anscheinend überwältigender Protest gegen bestimmte Vorhaben nicht in Wählerstimmen niederschlägt. Ich will Ihnen gerne ein aktuelles Beispiel aus den heutigen Pressemitteilungen bringen. Nach einer Sternumfrage sind 84 % der Deutschen für Beck's Vorschlag zur Verlängerung des Arbeitslosengeldes. Gleichzeitig entnimmt man der Umfrage, dass die SPD weiter abrutscht. Nach der gleichzeitig durchgeführten Emnid-Umfrage glauben aber 66 %, dass der Vorschlag von Beck aus wahltaktischen Gründen erfolgt ist.

(Zurufe von der SPD)

Das ist gerade Ihr Problem. Die Menschen durchschauen das. Sie können sehr wohl zwischen vordergründiger Polemik und notwendigen Zukunftsinvestitionen unterscheiden.

(Beifall bei der CSU)

Das haben Sie immer übersehen. Sie haben es übersehen beim Flughafen, beim Forschungsreaktor, bei der Messe, bei der Bio- und Gentechnologie, bei den Tunnelbauten in München. Überall waren Sie nur beim ersten Spatenstich dabei, aber nicht, wenn es darum ging, das Projekt durchzuführen.

(Prof. Dr. Jürgen Vocke (CSU): Bei der Einweihung waren Sie dann auch noch da!)

Nach wie vor ist es bei uns Tradition, dass innovative Ideen viel zu selten zu marktreifen Produkten werden. Es muss uns klar sein, liebe Kolleginnen und Kollegen, dass dies eine ernste Frage ist.

(Zuruf von der SPD: Doch, in Shanghai!)

Es gibt kein anderes Bundesland außer Bayern, in dem dieses Leuchtturmprojekt Transrapid noch durchgesetzt werden kann.

(Ludwig Wörner (SPD): Warum?)

Wir haben deshalb eine große Verantwortung für dieses Projekt übernommen.

(Ludwig Wörner (SPD): Erklären Sie uns einmal, warum das kein anderes Land will!)

– Hören Sie mir einmal zu. Sie reden doch viel öfter als ich.

Wer seine Projekte nicht selbst verwirklicht, darf nicht erwarten, dass die Welt bei ihm als Käufer auftritt. Wer kauft schon bei einem Bäcker ein, dem sein eigenes Brot nicht schmeckt? Das gibt es doch nirgendwo. Wir wissen doch, dass in den USA, in Ägypten oder in Saudi-Arabien Projekte dieser Art geplant werden.

(Ludwig Wörner (SPD): Wo? – Rainer Volkmann (SPD): Seit acht Jahren!)

Wir lesen heute, dass sich China aufgrund der Entscheidung über die Finanzierung überlegt, die Transrapidstrecke weiterzubauen. Weltweit geht ein Schub in Richtung Transrapid, und Sie wollen diesen Schub stoppen.

(Dr. Thomas Beyer (SPD): So viel Schub gab es noch niemals!)

Der Transrapid ist sicherlich nicht billig, aber es wäre viel zu teuer, auf den Transrapid zu verzichten.

(Beifall bei Abgeordneten der CSU)

Würde es Ihnen gelingen, den Transrapid zu verhindern, würden wir morgen nicht nur die Patente, sondern das gesamte Ingenieurwissen in diesem Bereich an China verlieren. Nicht nur das Wissen, sondern die Investitionen in Milliardenhöhe, die bisher in dieses Projekt geflossen sind, würden wir verlieren. Jobs, die wir auf diese Weise verlieren, kehren nie mehr zurück. Es würde die absurde Situation eintreten, dass wir Arbeitsplätze und Know-how exportieren, um bei uns entwickelte Technologien später wieder zu importieren. Das kann doch kein vernünftiger Mensch wollen.

Über die gesamte Bauzeit werden 5500 Arbeitsplätze geschaffen. Hinzu kommen 850 Dauerarbeitsplätze für den Betrieb. Von den Steuerrückflüssen hat noch gar keiner geredet. Wenn sich diese circa zwei Milliarden vervielfachen, wird ein Großteil dieser Summe dem Staat als Steuerrückflüsse wieder zur Verfügung stehen. Das nennt man Reinvestition durch Innovation. Wir geben die Mittel nicht für konsumtive Zwecke aus. Davon werden ganz Bayern und auch Deutschland profitieren. Es hilft nichts, wenn der Oberbürgermeister jetzt seine Kriegsscharen um sich sammelt. Damit wird er beim Bürger

nicht punkten können. Die Menschen werden Ihren Pessimismusstrategien auf Dauer nicht folgen, Herr Maget.

(Johanna Werner-Muggendorfer (SPD): Das wird sich herausstellen!)

– Sie werden das nicht tun.

Die Chinesen, die bei diesem Projekt sehr stark involviert sind, haben ein schönes Sprichwort: „Wenn der Wind sich ändert, bauen die einen Mauern und die anderen Windmühlen.“

(Franz Maget (SPD): Die haben auch den Transrapid!)

Sie verstecken sich permanent hinter diesen Mauern. Darum werden Sie von den Menschen auch nicht wahrgenommen. Sie können beim ersten Spatenstich noch so fleißig mitschaukeln. Es hilft nichts. Sie sind bei diesen Projekten nicht dabei. Wir wollen eine optimale Lösung. Der Transrapid ist eine hervorragende Visitenkarte für Deutschland und Bayern. Wir wollen Zeichen für die Zukunft setzen. Wir werden alles dafür tun, dass die Magnetbahn sehr bald zum Schweben kommen.

(Beifall bei der CSU)

**Erste Vizepräsidentin Barbara Stamm:** Jetzt hat Herr Kollege Volkmann das Wort.

(Eduard Nöth (CSU): Haben Sie schon Ihre Blutdrucktabletten genommen?)

**Rainer Volkmann (SPD)** (vom Redner nicht autorisiert): Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Vorab möchte ich die CSU-Fraktion ganz schlicht und einfach auf einen wesentlichen Gesichtspunkt hinweisen, der in der Debatte leider etwas zu kurz kommt. Ich kann sehr gut verstehen, dass Sie mit dieser Vehemenz für den Transrapid kämpfen, weil Sie ganz genau wissen, dass Sie bei der Planung des Flughafens in geradezu dilettantischer Art und Weise die Anbindung an die Schiene vergessen haben. Völlig unverständlich ist, dass die Leute Sie immer noch loben, obwohl sie das nachvollziehen können. Es gibt keinen anderen Flughafen, der so weit vom Stadtzentrum entfernt und so schlecht angebunden ist. Er ist nur mit zwei S-Bahnlinien erschlossen. Sie wollen diesen dramatischen Fehler von damals, der sich erst jetzt herausstellt, beheben und deshalb kämpfen Sie mit Nachdruck für den Transrapid. Das ist aber ein völliger Irrtum.

Herr Kupka, Sie haben mit wunderbaren Worten geschildert, auf was wir verzichten würden. So ein Schmarrn, kann ich Ihnen nur sagen! Ich nenne Ihnen zwei Gründe dafür, dass der Transrapid leider überhaupt nicht verkäuflich sein wird. Jedenfalls wird er nicht in nennenswertem Umfang verkäuflich sein.

Ich habe Ihnen wiederholt gesagt – dem haben Sie auch nicht widersprochen –, dass die Herstellung des Trans-

rapids doppelt so teuer ist wie der Bau einer Hochgeschwindigkeitsstrecke für den ICE. Gleichzeitig hat der Transrapid den Nachteil, dass er nur Personen und keine Güter befördern kann. Auf der ICE-Strecke fahren auch Güterzüge. Deshalb lohnt sich diese Strecke auch so. Das ist doch der Grund dafür, dass Sie seit acht Jahren über diese Strecke reden und uns immer wieder sagen, dass der Transrapid auch in Arabien, in England und wo auch sonst noch fahren soll. In Wirklichkeit gibt es aber kein einziges Projekt zum Nachbau des Transrapids, weil es diese beiden Hindernisse gibt, Herr Kollege Kupka.

(Engelbert Kupka (CSU): Stimmt doch nicht!)

Belegen Sie es doch einmal. Ich habe es Ihnen wiederholt gesagt. Sie haben diesen beiden Argumenten nie widersprochen.

Jetzt komme ich noch zu unserem lieben Herrn Wirtschaftsminister Huber. Ich hoffe, dass er nicht Finanzminister wird, weil er uns in der Sitzung am 26. Juni den Nachweis erbracht hat, dass er im Umgang mit Zahlen erhebliche Schwierigkeiten hat. Herr Huber, ich bin immer sehr freundlich, und deshalb habe ich Ihnen auch damals in aller Freundlichkeit eine Frage gestellt. Sie haben gesagt, wir bräuchten den Transrapid, weil so unheimlich viele Menschen befördert werden müssten. Der Transrapid fasst maximal 345 Fahrgäste. Die S-Bahn fasst 1500 bis 1600 Fahrgäste, also drei- bis viermal so viel. Die S-Bahn kann auch wesentlich öfter fahren als der Transrapid. Aus technischen Gründen kann er eigentlich nur alle zehn Minuten fahren. Deshalb sagen Sie auch: „Zehn Minuten, alle zehn Minuten!“. Auf meinen Zwischenruf, dass meine Frage nicht beantwortet sei und dass ich gesagt habe, dass die Kapazität der S-Bahn natürlich wesentlich höher sei, haben Sie wörtlich gesagt – ich zitiere aus dem Protokoll von damals:

Es ist richtig, dass bei der S-Bahn mit einem einzelnen Zug mehr Leute befördert werden können. In der Zwischenzeit fährt jedoch der Transrapid dreimal zwischen dem Flughafen und dem Hauptbahnhof hin und her.

Das ist doch völlig abwegig. Es geht um die Anzahl der beförderten Personen. Ob die in zehn Minuten, in 30 oder in 40 Minuten befördert werden, ist nicht entscheidend. Das war ein Trugschluss. Das sollten Sie sich noch einmal gründlich überlegen. Wenn es um die Anzahl der beförderten Personen geht, ist die S-Bahn zweifellos dem Transrapid haushoch überlegen. Das ist ein Faktum.

Ich als Münchner will nicht, dass Sie das hervorragende Nahverkehrssystem der Stadt München dadurch beschädigen, dass Sie ein völlig systemfremdes Fahrzeug einsetzen, das mit nichts kompatibel ist und das in Deutschland nirgendwo mehr nachgebaut wird, wie Herr Huber schon einmal gesagt hat. Herr Kupka, deshalb ist auch Ihr Hinweis auf das Wiedereinkaufen dieser Technologie aus dem Ausland völlig abwegig. Damit liegen Sie absolut neben der Sache.

Zum Schluss möchte ich noch einen kurzen Hinweis geben. Herr Huber, in der letzten Zeit hat es mich immer wieder amüsiert, mit welcher Vehemenz Sie den Transrapid auf die Schiene oder auf das Betonband bringen wollen.

(Joachim Herrmann (CSU): Mit Überzeugung und Begeisterung!)

– Nein, nicht mit Überzeugung und Begeisterung! Ich habe geglaubt, dass der bayerische Wirtschaftsminister nichts anderes mehr bearbeitet als dieses eine Thema.

(Joachim Herrmann (CSU): Da unterschätzen Sie ihn aber gewaltig!)

Wenn Sie nur die Hälfte der Energie, die Sie für die Verwirklichung des Transrapids aufbringen, für die Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs in ganz Bayern verwenden würden, wäre den Menschen in diesem Lande wesentlich mehr gedient.

(Beifall bei der SPD)

**Erste Vizepräsidentin Barbara Stamm:** Nächste Wortmeldung: Herr Kollege Rotter.

**Eberhard Rotter (CSU):** Die Häufigkeit der Debatten über den Transrapid in diesem Hohen Hause sollte nicht den falschen Eindruck erwecken, dass sich unser Wirtschafts- und Verkehrsminister mit nichts anderem mehr beschäftigt. Sie aber interessiert offensichtlich nichts anderes als vielleicht noch Büchergeld und Lehrerstellen. Sonst haben wir offensichtlich keine Themen mehr, über die wir in diesem Hohen Hause debattieren müssen.

(Franz Maget (SPD): Doch! – Johanna Werner-Muggendorfer (SPD): Wer hat den Transrapid zuletzt zum Thema gemacht? Das waren doch Sie!)

Es ist doch hinreichend bekannt, dass sich die SPD erst mit der Zeit gegen den Transrapid wandte, während die GRÜNEN schon immer gegen diesen Transrapid waren.

Hier wird kleinkariert herumgemäkelt: Den brauchen wir nicht. Er verschandelt die Stadt und verhindert Wohnungsbau. Es sind immer die gleichen Argumente, die gegen Großprojekte vorgebracht werden. Wenn dann aber dennoch die Realisierung erfolgt, sind Sie vielleicht noch nicht beim Spatenstich – aufgrund einer gewissen Schamfrist –, aber spätestens bei der Einweihung vorne dran. Sie stoßen eher diejenigen, die für das Projekt gekämpft haben, von der Rampe runter, damit Sie auch sicher mit dabei sind.

(Beifall bei der CSU)

Sie sollten dem Transrapid eine Chance geben, bevor Sie ihn aufs Abstellgleis schieben. Der Transrapid ist für viele Firmen in Bayern eine Chance, weil sie damit ihre Kom-

petenz in der Verkehrstechnologie beweisen und Arbeitsplätze sichern können.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, wir waren uns in diesem Hause immer einig, dass wir eine zusätzliche leistungsfähige ÖPNV-Verbindung zum Flughafen brauchen. Nach dem Beitrag von Herrn Kollegen Dr. Runge bin ich nicht sicher, ob dies immer noch unstrittig ist. Der Transrapid bietet für dieses Verkehrsproblem die ideale Lösung. Darüber haben wir in diesem Hause schon öfter debattiert. Lieber Herr Kollege Dr. Runge, das ist mitnichten verkehrspolitisch Unsinn. Wir brauchen eine Kapazitätserhöhung aufgrund des wachsenden Verkehrsaufkommens zum Flughafen. Diese Erhöhung der Kapazität werden wir mit dem Transrapid bekommen. Wir brauchen eine zusätzliche leistungsfähige, attraktive und vor allem schnelle Verbindung zwischen den beiden großen Verkehrsdrehscheiben in der Landeshauptstadt, das ist zum einen der Hauptbahnhof und zum anderen der Flughafen München.

Nun zu den möglichen Alternativen zum Transrapid. Da gibt es zum Beispiel den MAEX, der von Herrn Ude seit zwei Jahren propagiert wird. Dieses Projekt wird über Jahrzehnte hinaus weder realisierbar noch finanzierbar sein. Wir müssen so ehrlich sein und feststellen, dass es allenfalls Skizzen, aber keinerlei konkrete Planungen für ein derartiges alternatives Verkehrsprojekt gibt, das im Übrigen bei Weitem nicht so schnell wie der Transrapid wäre, sondern das je nach Streckenführung 20 bis 25 Minuten unterwegs wäre.

Herr Kollege Volkmann, Sie können schon grinsen, aber die gleichen Widerständler, die Sie gegen den Transrapid mobilisieren, werden dann auch wieder auf der Matte stehen. Ich weiß nicht, ob Sie in Lathen an der Versuchsstrecke waren und einen Lärmvergleich mit eigenen Ohren vorgenommen haben. Es waren auch SPD-Kollegen da, die dabei feststellen konnten, dass der Transrapid wesentlich leiser als ein Rad-Schiene-gebundenes Verkehrsmittel ist. Das sollten Sie endlich einmal zur Kenntnis nehmen. Gegen jedes alternative Verkehrsprojekt wird es ebenfalls Widerstände geben.

Im Übrigen geht es nicht nur um Planungen für eine Alternative, sondern auch um das Problem der Finanzierung. Die Kosten für eine Express-S-Bahn könnten nur aus Nahverkehrsmitteln kommen, die dann für andere Projekte wie die zweite Stammstrecke, den 10-Minuten-Takt auf den Außenästen, die S-Bahn in Nürnberg, den Regio-Schientakt in Augsburg, nahezu alle regionalen Bahnprojekte bayernweit fehlen würden. Die Mittel könnten nur aus diesem Topf genommen werden. Daher bleibt nur die Verwirklichung des Transrapids, bei dem die Mittel nicht aus allgemeinen ÖPNV-Töpfen genommen werden. Hier handelt es sich weder um Regionalisierungsmittel noch um GVFG-Mittel. Hinzu kommt, dass die Bundesmittel nur zur Verfügung gestellt werden, wenn der Transrapid kommt. Wenn nicht, wird sich der Bund zwar ebenfalls an einer möglichen Alternative beteiligen, er wird dieses Geld jedoch nur einmal ausgeben. Dann wird es nicht möglich sein, zugleich die zweite S-Bahn-Stammstrecke zu realisieren, die eine Voraussetzung für die Rentabilität einer Express-S-Bahn ist. Der Bund wird dieses Geld nicht für

Projekte in Nürnberg und in Augsburg ausgeben können. Wir werden vielmehr pro Jahr einen fixen Betrag erhalten und der Bund wird sagen, dass wir damit machen sollen, was wir wollen.

Wenn wir dieses Geld für die Express-S-Bahn verwenden, besser gesagt verschwenden müssen, obwohl wir eine bessere Alternative haben, wird dadurch der ÖPNV bayernweit, wo immer wir Interesse an Schienenverkehr oder öffentlichem Personennahverkehr haben, nachhaltig geschädigt.

Mich ärgert, dass die meisten Abgeordneten, die zu diesem Thema reden, wissen, dass wir dieselben Gelder nur einmal ausgeben können. Wir werden nur für den Transrapid zusätzliche Mittel bekommen. Auch deshalb werden wir diesen Transrapid, der als sicheres und umweltfreundliches Verkehrsmittel in unsere Zeit passt, nach Möglichkeit umsetzen, und mögen Sie dieses Thema noch so oft zum Gegenstand einer Aktuellen Stunde oder eines Dringlichkeitsantrags machen.

(Beifall bei der CSU)

**Erste Vizepräsidentin Barbara Stamm:** Als Nächstem darf ich Herrn Kollegen Wörner das Wort erteilen.

**Ludwig Wörner (SPD)** (vom Redner nicht autorisiert): Frau Präsidentin, Kolleginnen und Kollegen! Herr Kollege Rotter, Sie haben soeben behauptet, aus den ÖPNV-Mitteln würde kein Geld in den Transrapid fließen. Sie haben bereits 41,7 Millionen Euro aus dem ÖPNV-Topf entnommen. Das sollten Sie den Menschen sagen. Ihr Minister Huber musste die Förderung für den öffentlichen Nahverkehr, insbesondere für Busse, kappen. Er hat damit das Busnetz im öffentlichen Raum ausgedünnt und sich bis heute nicht bereit erklärt, diese Mittel zurückzugeben. Herr Minister Sinner hat behauptet, wir hätten genug Geld. Er sollte dieses Geld zurückgeben. Dann hätten wir im ÖPNV wieder eine Busförderung, die für das flache Land dringend erforderlich wäre.

Sie haben die Versorgung der Menschen auf dem flachen Land kaputt gemacht. Sie haben den Menschen zur Frage der Finanzierung von jeher die Unwahrheit gesagt und bleiben auf dieser Unwahrheit sitzen wie störrische Esel. Herr Kollege Rotter, deshalb müssen wir dieses Thema immer wieder in den Landtag bringen. Wo sollten wir als Parlamentarier dieses Thema sonst diskutieren? Hier zeichnet sich eine Fehlinvestition in einer Höhe ab, die für die meisten Menschen unvorstellbar ist. Wir müssen deshalb darüber immer wieder hier diskutieren, so lange, bis Sie zur Einsicht kommen. Wir hoffen immer noch, dass Sie einsichtsfähig sind. Das gestehen wir Ihnen zu.

(Beifall bei der SPD)

Herr Minister Huber wird nachher auch etwas sagen. Vielleicht kann er mir erklären, wie das mit dem Eigentum in Zukunft sein wird, wenn diese 490 Millionen Euro, die der Freistaat Bayern zahlen darf, ausgegeben sind. Sie sagen immer, das sei irgendein Geld. Tatsächlich sind das Gelder der Bürger dieses Landes. Wer wird künftig der

Eigentümer sein? Wird dieses Projekt der Bahn gegeben und anschließend privatisiert? Wer wird der Eigentümer sein? Das ist eine spannende Frage, die ich gerne beantwortet hätte.

Was im Übrigen bei diesem Projekt ebenfalls fehlt, ist eine Ökobilanz. Herr Kollege Kaul, Sie müssten es am besten wissen:

(Henning Kaul (CSU): Ich sage es Ihnen gleich!)

Die Bilanz zum Energieverbrauch wurde in der letzten Enquete-Kommission behandelt. Dazu gibt es Daten und Unterlagen, die auch Ihnen zugänglich sind. Sie sollten einmal nachsehen, wer bei den Sitzplatz-Kilometern am schlechtesten abschneidet. Das ist nicht das Kurzstreckenflugzeug, sondern der Transrapid. Darum sollte man nicht herumreden. Diese Bilanz wurde im Übrigen von völlig unverdächtigen Leuten erstellt, nämlich durch Ihre eigenen Sachverständigen, die diese Auskunft gegeben haben. Das können Sie nachlesen.

Sie haben beklagt, die SPD habe nur Themen wie den Verkehr und die Bildung. Herr Kollege Rotter, über was sollen wir denn in diesem Lande reden? Wo bestehen denn die größten Defizite? In der Bildung. Sie beklagen ferner, dass wir über dieses Nahverkehrssystem reden, das niemand außer Ihnen braucht. Nein, wir brauchen einen vernünftigen ÖPNV in ganz Bayern und nicht nur in München. Das sagt Ihnen ein Münchner. Mich wundert nur, dass sich Ihre Kollegen aus dem ländlichen Raum in dieser Frage so ruhig verhalten. Die genannten 490 Millionen Euro bayerischer Mittel könnten sehr wohl für andere Verkehrsprojekte eingesetzt werden.

(Beifall bei der SPD)

Warum sagen Sie nicht dazu, dass dieses Geld der bayerischen Bevölkerung fehlt, und sei es nur beim Schülertransport, der im Übrigen zum Teil von den Schülern selbst gezahlt werden muss? Auch das gehört zur Ehrlichkeit und zur Redlichkeit. Diese Mittel werden im Haushalt fehlen.

Meine Damen und Herren, treiben Sie die Sache bitte nicht auf die Spitze. Sie werden von den bayerischen Bürgerinnen und Bürgern mit demokratischen Mitteln eines auf die Mütze kriegen – zu unserem großen Vergnügen, wie ich ehrlich zugebe. Wir werden Ihnen beweisen, dass die Menschen in diesem Land dieses Verkehrsmittel nicht wollen, weil andere Verkehrsmittel viel notwendiger sind.

(Eduard Nöth (CSU): Das ist eine Fehleinschätzung!)

Manchmal habe ich angesichts Ihres Verhaltens zum Thema Transrapid den Eindruck, dass es hier nicht mehr um eine ideologische Frage geht, sondern um das starrsinnige Festhalten an einem Verkehrsmittel, das in die Vergangenheit gehört.

Schauen Sie doch einmal, was der französische Hochgeschwindigkeitszug TGV leistet. Ich freue mich, wenn der TGV demnächst nach München kommt. Wir werden ihn herzlich begrüßen. Das ist Zukunft, das ist eine Technologie der Zukunft; ein Verkehrsmittel, das im Übrigen inzwischen genauso schnell ist wie der Transrapid, aber wesentlich kostengünstiger.

(Beifall bei der SPD)

**Erste Vizepräsidentin Barbara Stamm:** Jetzt darf ich Herrn Kollegen Kaul das Wort erteilen.

**Henning Kaul (CSU):** Verehrte Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Unsere Landeshauptstadt steht im Schnittpunkt europäischer Verkehrsachsen, nämlich Nord-Süd und Ost-West. Wir brauchen jetzt eine optimale Verknüpfung zum internationalen Luftverkehrsdrehkreuz. Dass auch die EU das so sieht, können Sie daran erkennen, dass die Europäische Union für die Planungsphase bereits 7,5 Millionen Euro bereitgestellt hat. Es ist klar, dass etwas geschehen muss.

Ich wundere mich darüber, was die SPD ständig gegen die Schwebbahntechnologie, gegen den Transrapid vorträgt, wenn ich daran denke, dass sich der ehemalige Bundeskanzler Schröder bei einer entsprechenden Strecke in Shanghai zusammen mit Zhu Rongji, dem Bürgermeister der Stadt Shanghai, hat abbilden lassen. Das ging durch die europäische Presse. Die SPD war stolz auf ihren Bundeskanzler und auf den Umstand, dass er deutsche Technologie im Ausland gepriesen hat. Nichts anderes ist passiert. Wir wissen alle noch, dass Heide Simonis oder Gabriel zusammen mit Ole van Beust 2002 den Antrag gestellt haben, Amsterdam mit Berlin durch einen Transrapid zu verbinden.

(Zurufe von der SPD)

Wer heute die „FAZ“ – hören Sie mir einmal zu – gelesen hat, konnte feststellen, dass Ministerpräsident Koch beantragt hat, den Frankfurter Flughafen mit dem Flughafen Frankfurt-Hahn zu verbinden, nicht mit einer Rad-Schiene-Technologie, sondern mit einer Transrapid-Technologie.

Dieses Verkehrsmittel ist ein Technologiesprung. Es hat einen hohen Innovationsgrad. Sie haben damals, als Franz Josef Strauß die Airbusindustrie hierher bringen wollte – können Sie sich daran erinnern? –, dies als überhöht und wer weiß, als was noch alles angesehen. Heute profitieren wir davon, dass diese Technologie eingeführt wurde – nicht in Deutschland, sondern in Europa. Beim Transrapid machen Sie wieder den gleichen Fehler und versuchen ihn aufzuhalten. Ich sage Ihnen: Von diesem Verkehrsmittel geht eine technologische Signalwirkung aus, weil es sich um einen Technologiesprung handelt. Wir gehen weg von der Rad-Schiene-Mobilität unter Inkaufnahme von Reibung und Energieverlust, hin zu einer berührungslosen Mobilität mit folgenden Vorteilen für die Umwelt, Frau Kollegin Biedefeld: Der Energieverbrauch pro beförderter Person – Herr Kollege Wörner, hier wären die Zahlen; ich werde einmal eine Gegenüberstel-

lung machen und wir werden uns im Umweltausschuss darüber unterhalten – beträgt über 20 Prozent weniger als zum Beispiel bei einem Pkw. Die Luftbewegung eines 350 km/h schnellen Transrapids in einem Meter Abstand entspricht der Luftbewegung eines Fahrradfahrers mit einer Geschwindigkeit von 10 km/h. Das hängt auch mit der Frage der Geräuschentwicklung zusammen. Die Geräusche werden anders wahrgenommen, denn der Transrapid erzeugt lediglich durch Luftverdrängung Geräusche. Dieses Geräusch wird objektiv und subjektiv ganz anders wahrgenommen; jeder kann das nachempfinden. Dies ist im Emsland möglich; man muss dafür nicht nach Shanghai fahren.

Das bedeutet: Zu dem, was Sie, Herr Kollege Maget bzw. Ihre Genossen, immer über die Lärmbelastung der Münchner Bevölkerung ausführen, sage ich Ihnen: Wenn wir in München alle unsere Straßenbahnen, U-Bahnen und S-Bahnen mit einer Magnetschwebbahntechnologie ausgestattet hätten, hätten wir eine himmlische Ruhe. Das ist definitiv so. Aber Sie stellen sich hin und sagen, der Transrapid bringe mehr Lärm. Ich weiß nicht, wo Sie das herholen. Außerdem erzeugt der Transrapid keinerlei Erschütterungen, wie es bei einer S-Bahn, die vor sich hinrumpelt, der Fall ist. Ich verstehe nicht, woher Sie die von Ihnen angeführten Daten haben. Das System ist spurgeführt, es ist sicher und der Transrapid kann nicht entgleisen. Es kann keine Auffahrunfälle, es kann keine Crashes geben, die Transrapidzüge können nicht gegeneinander fahren. Das alles sind Systemvorteile, die der Transrapid gegenüber der Rad-Schiene-Verbindung aufweist.

Meine Zeit läuft ab.

(Zurufe von der SPD)

– Die Zeit, die ich vor mir habe. Sie müssen mich noch länger ertragen.

Der Vergleich der Umweltdaten zeigt, dass das System des Transrapids gegenüber einer Rad-Schiene-Verbindung und damit gegenüber jeder S-Bahn-Alternative Vorteile aufweist. Das diskutiere ich gern auf jedem Podium mit Ihnen, um hinterher bei Ihnen Betroffenheit zu erzeugen, wenn meine Aussagen hier nicht wirken.

Wir müssen zugeben, dass dieses Verkehrsmittel einen Technologiesprung darstellt, der ein schnelleres und effizienteres Fahren ermöglicht. Herr Kollege Dr. Runge, wir können lärmfreier und störungsfreier fahren. Wir haben in Bayern schon 1835 gegen entsprechende Anfeindungen, wie wir sie jetzt von Ihnen erleben, die Ludwigsbahn von Fürth nach Nürnberg realisiert. Ihre Vorfahren, die Genossen, haben damals gesagt, die Bayern würden untergehen, die Fahrgäste würden gesundheitliche Schäden erleiden, und, und, und. Nichts davon ist eingetreten. Auch die Befürchtung, der Transrapid schade der Umwelt oder schade den Menschen, wird nicht eintreffen. Wir können die Auswirkungen bereits im Emsland und in Shanghai feststellen. Deswegen gehe ich davon aus, dass wir sehr bald auf Höhe Null zwischen Hauptbahnhof

und dem Münchner Flughafen schweben werden, um dann vom Flughafen abzuheben.

(Beifall bei der CSU)

**Erste Vizepräsidentin Barbara Stamm:** Nächste Wortmeldung: Herr Kollege Maget.

**Franz Maget (SPD):** Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen, Herr Pschierer! Es gab viele Koalitionsverträge in Berlin, in denen der Transrapid enthalten war. Es ist schon mehrfach versucht worden, den Transrapid in Deutschland zu realisieren – selbst von rot-grüner Seite. Es fehlte häufig auch nicht am politischen Willen, aber der Transrapid kam nirgendwo tatsächlich zustande, obwohl der Bund immer erhebliche finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt hatte. Er wird auch in Bayern nicht realisiert werden.

(Beifall bei der SPD)

Warum? Weil es gravierende Argumente gibt, die gegen die Realisierung dieses, Ihres Prestigeprojektes sprechen. Es sind verkehrspolitische, finanzpolitische und ökologische Gründe, auf die ich nicht näher eingehen will.

Ich will mich auf die aktuelle Forderung der Münchner CSU konzentrieren. Es geht um Folgendes: Die Bevölkerung der gesamten Region München ist mehrheitlich gegen die Realisierung dieses Projektes, und zwar aus guten Gründen. Das weiß die CSU in München, bekommt kalte Füße und hat Angst vor einer Wahlniederlage, schon allein wegen dieses Themas.

Die Vertreter der Münchner CSU denken sich: Wir machen das ganz schlau und fordern die komplette Untertunnelung im gesamten Stadtgebiet.

(Zuruf des Abgeordneten Joachim Unterländer (CSU))

– Herr Unterländer fordert das schon lange.

Man erhebt eine Forderung, deren Umsetzung über 100 Millionen Euro zusätzlich kosten würde und kein einziger Abgeordneter der Münchner CSU hat den Mumm, diese Forderung hier zu vertreten. Kein einziger.

(Beifall bei der SPD)

Sie erzählen den Leuten in München etwas, das diese hören möchten, und haben nicht den Mut, sich hierher zu stellen, um diese Forderung in diesem Haus zu vertreten und durchzusetzen. Kein einziger traut sich zu sagen: Wir wollen 120 Millionen mehr für den Transrapid ausgeben.

Das ist doch Feigheit; das ist Verrat an den Interessen der Münchener Bevölkerung.

(Beifall bei der SPD – Engelbert Kupka (CSU): Jetzt hört aber auf!)

Was kommt jetzt hinzu? Ich höre jetzt von Herrn Kaul, der Transrapid sei leiser als die Straßenbahn, er schwebe dahin.

(Henning Kaul (CSU): Richtig!)

Herr Rotter sagt, der Transrapid sei viel leiser als die S-Bahn.

(Zuruf von der CSU)

Warum wollen wir dann, wenn das so ist, das Ganze untertunneln?

(Beifall bei der SPD)

Warum verlangt dann die Münchner CSU nicht, die S-Bahn zu untertunneln, um die Anwohner zu schützen und mit Lärmbelästigung zu verschonen? Das muss mir jetzt einmal einer erklären. Warum verlangt die Münchener CSU dies beim Transrapid, der leiser als die Trambahn ist? Dann müssten wir jede Straßenbahn und jede S-Bahn in München untertunneln, wenn es danach geht. Das ist doch absurd!

(Beifall bei der SPD – Engelbert Kupka (CSU): U-Bahn! – Weitere Zurufe von der CSU)

– Nein, das ist doch absurd! Verkaufen Sie die Leute doch nicht für bescheuert!

Die Forderung der Münchener CSU nach Untertunnelung im gesamten Stadtgebiet ist in Wahrheit das Eingeständnis, dass der Transrapid eine Lärmbelästigung ist, die weit über die Lärmemission bei der S-Bahn hinausgeht. Sonst gäbe doch die Forderung nach einer Untertunnelung des Transrapids überhaupt keinen Sinn.

(Beifall bei der SPD)

Sie versuchen, sich aus diesem Projekt ganz langsam davonzustehlen und herauszumogeln, weil Sie mittlerweile erkannt haben, dass Sie damit bei der Bevölkerung Schiffbruch erleiden. Diese Forderung zum jetzigen Zeitpunkt zu erheben, nachdem man mit einer offenen Trassenführung ins Planfeststellungsverfahren gegangen ist, ist plumpe Wählertäuschung. Jetzt sagen Sie, wir wollen die komplette Untertunnelung, und verlangen sozusagen ein neues Planfeststellungsverfahren in diesem Design-to-Cost-Prozess, in den man mit der Aufgabe geht, 100 Millionen Euro einzusparen. Da kommen Sie mit einer Forderung, die 100 Millionen Euro zusätzliche Kosten auslöst. Gleichzeitig sagte Ihr Ministerpräsident heute im Bayerischen Rundfunk: Wenn das Projekt mehr als 1,85 Milliarden Euro kostet, steigen wir aus.

(Zuruf von der CSU: Wir zahlen nicht mehr! – Johanna Werner-Muggendorfer (SPD): Was bedeutet das jetzt?)

– Sie zahlen nicht mehr, der Bund zahlt nicht mehr. Wer soll das dann zahlen?

(Zurufe von der CSU)

Meine lieben Leute, Sie verkaufen hier die Menschen in Bayern für dumm. Sie sagen, der Transrapid sei leise. Aber weil er so leise ist, muss die Strecke untertunnelt werden.

(Beifall bei der SPD)

Sie sagen, er dürfe nicht mehr als 1,8 Milliarden Euro kosten. „Aber 100 Millionen Euro zusätzlich für den Tunnel, das wollen wir schon.“ Wenigstens ein Münchener Abgeordneter hätte diese Forderung hier vertreten und verteidigen können. Aber nicht einmal das trauen Sie sich. Nicht einmal dazu langt es bei Ihnen. Meine sehr geehrten Damen und Herren, das ist erbärmlich.

(Anhaltender Beifall bei der SPD)

**Erste Vizepräsidentin Barbara Stamm:** Für die Staatsregierung hat Herr Staatsminister Huber um das Wort gebeten.

**Staatsminister Erwin Huber** (Wirtschaftsministerium): Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Ich habe die ganze Zeit überlegt, warum die SPD diese Aktuelle Stunde beantragt hat.

(Franz Maget (SPD): Wissen Sie es jetzt?)

– Ja, jetzt weiß ich es. – Drei Redner der SPD haben eigentlich so gesprochen, als wären sie im Stadtrat von München. Offenbar ist bei der SPD in München das Muffensausen vor der CSU und dem OB-Kandidaten Josef Schmid so gewaltig, dass Sie im Landtag gleich eine Aktuelle Stunde beantragen, meine Damen und Herren.

(Beifall bei der CSU – Lachen bei der SPD)

Ein anderes Motiv habe ich nicht gefunden. Wie kommen Sie eigentlich dazu, jetzt in München auch noch Bildplakate verbieten zu wollen, damit Josef Schmid auf Bildplakaten nicht dargestellt werden kann? Das ist doch der Beweis dafür, dass Ihnen vor der Offensive der CSU München das Herz wirklich in die Hose gefallen ist.

(Beifall bei der CSU – Zurufe von der SPD – Glocke der Präsidentin)

Aber damit die Aktuelle Stunde nicht völlig für die Katz' ist, möchte ich das Hohe Haus über den weiteren Stand der Beratungen mit dem Bund und mit den beteiligten Unternehmen informieren:

Erstens: Der Freistaat Bayern und der Bund haben in den Verhandlungen festgelegt, dass die Bundesrepublik Deutschland 925 Millionen Euro – nicht mehr, aber 925 Millionen Euro! – für die Realisierung des Transrapid-

Projekts in München zur Verfügung stellt. Diese Zusage kommt von Bundesverkehrsminister Tiefensee, SPD. Diese Zusage kommt auch von Bundesfinanzminister Steinbrück, SPD.

(Franz Maget (SPD): Es gab schon mal höhere Zusagen!)

Wenn Ihre Polemik richtig und dieses Vorhaben eine Verschleuderung von Steuergeldern wäre, müssten Sie heute Ihren zwei Bundesministern bestätigen, dass sie völlig daneben liegen.

(Beifall bei der CSU – Franz Maget (SPD): Es gab schon mal mehr Zuschlag!)

Ich stelle fest: All Ihre Polemik in der Vergangenheit darüber, es fehlten Hunderte von Millionen, Milliarden und dergleichen, lief ins Leere; denn der Bund hat 925 Millionen Euro zugesagt, unterzeichnet von zwei Bundesministern der SPD.

(Zuruf von der SPD: Was machen Sie mit der Differenz?)

– Die Differenz, richtig: Die Bahn hat ihren bisherigen Anteil von 185 Millionen um 100 Millionen auf 285 Millionen Euro aufgestockt. Davon bezahlt 50 Millionen Euro die Industrie, nämlich Siemens, Thyssen-Krupp; sie beteiligt sich erstmals, was ich sehr begrüße, an den Kosten des Transrapsids. Sie haben das nie für möglich gehalten. Ich bin, als ich diese Forderung aufgestellt habe, von Ihnen mehrmals verlacht worden. Heute stelle ich fest: Auch die Industrie beteiligt sich an der Investition mit 50 Millionen Euro. Die Bahn beteiligt sich mit 235 Millionen Euro. Der Freistaat Bayern hat bisher 490 Millionen Euro aus Privatisierungserlösen zugesagt, immer vorbehaltlich der Zustimmung der Gremien, das heißt von Bundestag und Landtag. Die zwei Hauptgesellschafter des Flughafens München, der Bund und der Freistaat Bayern – wir sind zusammen zu 77 % Gesellschafter – haben am Flughafen einen Anteil von 100 Millionen Euro in Aussicht gestellt. Das ist völlig gerechtfertigt; denn der Fraport in Frankfurt hat sich am Bau des ICE-Bahnhofs in Frankfurt – Flughafen mit 160 Millionen Euro – ist gleich zwei Drittel der Kosten – beteiligt. Logischerweise soll die Maßnahme einer der Hauptnutznießer, nämlich der Flughafen München, mitfinanzieren. Dies wird die Landeshauptstadt als Gesellschafter nicht aufhalten können.

(Beifall bei Abgeordneten der CSU)

Und: Bundesverkehrsminister Tiefensee hat zugesagt, dass er sich bei der Europäischen Union für eine Beteiligung an der Finanzierung in Höhe von 50 bis 100 Millionen Euro einsetzen wird. Wir sind auf den geringeren Betrag gegangen. Damit haben Sie die 1,85 Milliarden Euro zusammen.

Ich berichte also dem Hohen Haus, dass die mutmaßlichen Investitionskosten nach der einzig tiefen und verlässlichen Kostenschätzung, die wir heute vorliegen haben, gedeckt sind. Alles andere, was Sie behaupten,

ist Wunschdenken. Es entspricht nur Ihrer Polemik und Antihaltung, ist aber sachlich nicht gerechtfertigt.

(Franz Maget (SPD): Komplettuntertunnelung!)

Die 1,85 Milliarden Euro können also finanziert werden.

Zweitens: Wir haben mit der Bahn und der Herstellerindustrie am 24. September eine Realisierungsvereinbarung getroffen.

(Unruhe – Glocke der Präsidentin)

Die Unternehmen haben zum Ausdruck gebracht, dass sie die Maßnahme für 1,85 Milliarden Euro für realisierbar halten, dass es sogar Sparmöglichkeiten gibt, um diesen Betrag zu unterschreiten.

(Zurufe von der SPD)

Ich habe mit den Unternehmen mehrmals gesprochen. Sie stellen leere Behauptungen in den Raum. Die Unternehmen sind aber auch bereit – diese Zusage ist erstmals gekommen –, einen Festpreis zu vereinbaren. Ihr Einwand, dass man heute den Festpreis in Höhe von 1,85 Milliarden Euro von der Industrie her so nicht zugesagt habe, ist richtig. Aber eine feste Zusage kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht getroffen werden, denn das Planfeststellungsverfahren ist nicht abgeschlossen. Das Planfeststellungsverfahren wird Mitte des Jahres 2008 durch einen Bescheid des Eisenbahn-Bundesamtes – eine Bundesbehörde – abgeschlossen. Darin werden alle Lärmvorschriften beachtet.

Natürlich wird keine Genehmigung erteilt, wenn kein optimaler Lärmschutz vorgesehen wird. Die Genehmigung erfolgt durch eine Bundesbehörde.

Selbstverständlich wird man in der Zwischenzeit mit dem Auftraggeber – das ist die Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn – das so genannte Lastenheft durchgehen. Die Bauwirtschaft spricht von einem „Design-to-Cost“; das ist heute international üblich. Dann hat man einen Status, und dann wird ein Angebot mit Festpreisen erfolgen, sodass wir dem Steuerzahler dann sagen können: Alles, was heute möglich ist, ist in diesen Vereinbarungen enthalten. Die endgültige Entscheidung darüber, wann es losgeht, erfolgt dann, wenn die Festpreisangebote vorliegen. Die können erst nach dem Planfeststellungsbeschluss und nach der Beratung mit der Deutschen Bahn im Zusammenhang mit dem Lastenheft kommen. Das wird in einem halben Jahr möglich sein. Das heißt, wir können dem Steuerzahler dann sagen, dass wir vor weiteren, nicht absehbaren Kostensteigerungen geschützt sind. Das ist vor Baubeginn möglich. Damit haben wir eine optimale Vorkehrung gegen Risiken getroffen.

Alle Zahlen, die Sie nennen und die gegenwärtig über 1,85 Milliarden hinausgehen, sind aus der Luft gegriffen und in keiner Weise durch Fakten abgesichert. Der eine sagt dies, die GRÜNEN sagen 3 Milliarden. Das dient

doch nicht der Wahrheitsfindung, sondern das ist ein Mittel Ihres Kampfes gegen den Transrapid.

(Beifall bei der CSU)

Ich kann heute dem Hohen Haus sagen: Die Finanzierung für die mutmaßlichen Investitionskosten ist gesichert. Es ist Vorsorge dafür getroffen, dass wir Festpreisangebote bekommen.

Nun kommen wir zur Redlichkeit. Wer sagt, der Kampf gegen den Transrapid führe zu Einsparungen in der Größenordnung von 1,8 Milliarden, erweckt den Eindruck, als ob wir sonst nichts machen würden, als ob die Alternative lauten würde: Transrapid oder null. Verehrte Kolleginnen und Kollegen der SPD, die Sie aus München sind, davon gehen Sie doch selbst nicht aus, sondern Sie sagen, dass es ein riesiges Verkehrsproblem gibt, das gelöst werden muss.

(Zuruf von der SPD: Das ganz besonders ihr verursacht habt!)

Gehen wir einmal von den Kosten der Express-S-Bahn aus. Dazu gibt es erst einmal gar nichts; dazu gibt es 20 Blätter mit Ideen. Bis eine Express-S-Bahn realisiert werden könnte, vergehen 15 bis 20 Jahre.

(Zuruf des Abgeordneten Joachim Wahnschaffe (SPD))

Der Transrapid kann bei optimalem Verlauf in fünf bis sechs Jahren fahren. Sie wollen also ein riesiges Verkehrsproblem in München 15 Jahre lang ungelöst lassen. Das ist Verkehrspolitik à la SPD und GRÜNE, meine Damen und Herren.

(Beifall bei der CSU – Joachim Wahnschaffe (SPD): Das haben Sie doch selbst getan, das tun Sie doch schon lange!)

Jetzt kommen wir zu den Kosten. Fachleute sagen heute voraus, dass allein der Bau einer Express-S-Bahn etwa 1 Milliarde bis 1,2 Milliarden Euro kostet. Hinzu kommen im Jahr Defizite von 20 Millionen.

(Ludwig Wörner (SPD): Wie wollen Sie das wissen?)

– Weil man die Strecke kennt und weil man weiß, welche Grundfahrten man braucht. Ich habe Ihnen gesagt, dass der Freistaat Bayern für die S-Bahnen in München im Jahr 125 Millionen Euro ausgibt. Wir werden also allein durch die Express-S-Bahn ein jährliches Defizit von 20 Millionen Euro bekommen. Jeder vernünftige Mensch weiß heute, dass eine Investition nicht nur über die Baukosten, sondern auch über die mutmaßlichen Folgekosten berechnet wird. Wenn ich das für 30 Jahre zusammenrechne, komme ich bei einer Investition von 1,2 Milliarden und bei einem Defizit von 600 Millionen auf den gleichen Betrag wie für den Transrapid, nämlich auf 1,8 Milliarden. Das kann vielleicht um 50 oder 100 Millionen differieren; das muss ich bei einer Rechnung, die über 30 Jahre geht, einräumen.

Es ist der Gipfel an Unredlichkeit und Heuchelei, wenn man den Steuerzahlern sagt, man könnte 1,8 Milliarden sparen, wenn man zur gleichen Zeit ein Projekt plant, das genauso viel kostet.

(Beifall bei der CSU – Franz Maget (SPD): Das weniger kostet und mehr bringt!)

Die Alternative, die Sie anbieten, kostet den Steuerzahler genauso viel wie der Transrapid, es sei denn, wir würden ein riesiges Verkehrsproblem ungelöst lassen.

(Unruhe – Glocke des Präsidenten)

Es geht nicht nur um die Strecke Hauptbahnhof – Flughafen. Die Deutsche Bahn, die hier wirklich das erfahrenste Verkehrsunternehmen ist, sagt, dass es eine Menge Leute geben wird, die dann mit dem Zug anstatt mit dem Auto zum Flughafen fahren werden, und zwar aus allen Himmelsrichtungen, weil sie wissen: Ich fahre zum Hauptbahnhof München, zu einer der größten Verkehrsdrehscheiben der Bahn in ganz Deutschland, ich brauche auf keinen Fahrplan zu schauen, ich weiß, dass der Transrapid in zehn Minuten abfährt, und dann bin ich in zehn Minuten am Flughafen.

(Zuruf des Abgeordneten Joachim Wahnschaffe (SPD))

Damit wird die Eisenbahn insgesamt als Zubringer zum Flughafen attraktiv, und das übersehen Sie total.

Außerdem muss ich sagen: So engstirnige Lokalpolitiker wie die von der SPD München habe ich in ganz Bayern noch nicht gefunden, meine Damen und Herren!

(Heiterkeit und Beifall bei der CSU – Zurufe von der SPD)

Der Ude ist immer dabei, wenn es etwas zum Feiern gibt, Hauptsache ist, andere bezahlen es.

(Rainer Volkmann (SPD): Also, so ein Unsinn! – Franz Maget (SPD): Oh Gott, oh Gott! – Weitere Zurufe von der SPD – Unruhe)

Dann nenne ich für den Bayerischen Landtag noch einen Maßstab. Jetzt muss ich die 1,8 Milliarden Euro, die beide Projekte annähernd kosten, daraufhin betrachten, was sie den bayerischen Steuerzahler kosten.

(Anhaltende Zurufe von der SPD – Glocke des Präsidenten)

– Hören Sie doch einmal zu!

(Franz Maget (SPD): Aber nicht, wenn Sie so einen Schmarren daherreden!)

– Herr Maget, ich habe den Eindruck, dass Sie Argumenten überhaupt nicht zugänglich sind. Wer nicht mehr zuhören kann und nicht mehr mag,

(Franz Maget (SPD): Ich höre zu, ich höre Ihrer Polemik zu!)

der ist nicht in der Lage, Verantwortung für ein Land zu übernehmen.

(Beifall bei der CSU)

Ich werde jetzt darlegen, was die Investition von 1,8 Milliarden in beiden Fällen den bayerischen Steuerzahler kostet. Wir sind bei den Investitionskosten mit der Hälfte dabei, also bei 1,2 Milliarden mit 600 Millionen, beim Transrapid mit 490 Millionen. Die Defizite zahlen wir ganz allein, und zwar aus den Regionalisierungsmitteln – die Kollegen haben es dargestellt –, aus GVFG-Mitteln und FAG-Mitteln. Wenn man von einem Defizit von 600 Millionen ausgeht, zahlt der Freistaat Bayern von den 1,8 Milliarden Bau- und Bewirtschaftungskosten für die Express-S-Bahn genau 1,2 Milliarden. Diese 1,2 Milliarden werden aus den gleichen Töpfen genommen, aus denen der Nahverkehr und der Regionalverkehr in ganz Bayern finanziert werden. Anders, als immer behauptet wird, geht die Express-S-Bahn zulasten des gesamten Landes, der Transrapid nicht.

(Beifall bei der CSU – Zuruf des Abgeordneten Joachim Wahnschaffe (SPD))

Weil der Transrapid auch ein Technologie-Projekt ist, für das wir sehr viel mehr Bundesgelder bekommen, und weil wir damit den Nahverkehrstopf überhaupt nicht belasten, sind wir für den Transrapid. Wir können nämlich rechnen. Dieses Projekt rechnet sich für den Freistaat Bayern ganz eindeutig, und es wäre ein Vorteil für den ländlichen Raum. Wenn Sie Ihre absolut verstockte Haltung auch nur für eine Minute aufgeben würden, könnten Sie diese Rechnung im Kopf nachvollziehen, meine Damen und Herren.

Wir sagen dem Steuerzahler in Bayern und in Deutschland: Das ist weder ein Prestigeprojekt noch ein Leuchtturm, sondern wir lösen damit ein riesiges Verkehrsproblem.

(Rainer Volkmann (SPD): Das Sie geschaffen haben!)

Die Landeshauptstadt München will zusätzlich eine weitere Stammstrecke, die auch 1,8 Milliarden kostet. Sie kostet genau die gleiche Summe, die aus den gleichen Töpfen kommt. Die Landeshauptstadt München, die uns bei der Realisierung des Transrapid bekämpft, verursacht höhere Kosten für den Freistaat Bayern, verursacht eine größere Belastung aller anderen Landesteile und stellt anschließend die Express-S-Bahn scheinheilig als bessere Lösung hin. Eine größere Unredlichkeit und Unehrllichkeit findet man ganz selten.

(Beifall bei der CSU)

Sie haben gesagt, es wäre besser, wenn ich auch nur einen Teil meiner Energie darauf verwenden würde, andere Verkehrsprobleme zu lösen. Diese Aussage zeigt, dass Sie hier Informationen gar nicht aufnehmen. Ich habe in den letzten Wochen einen Vertrag für die S-Bahn Nürnberg unterschrieben. Dieses Projekt kostet Bund, Bahn und Freistaat zusammen 400 Millionen Euro. Das bringt eine S-Bahn-Verbindung nach Ansbach, Neumarkt und Forchheim; das sind insgesamt vier Äste. Dieses Projekt wird etwa bis zum Jahr 2011 fertig. Ich habe den Verkehrsvertrag zur Verbesserung der Strecke Passau – München unterschrieben, Stundentakt.

Ich habe eine deutliche Verbesserung für Würzburg und ganz Unterfranken unterschrieben. Wir haben die Donauschiene und Oberfranken ausgeschrieben. Das heißt, der Freistaat Bayern hat – um dieser Mär entgegenzutreten –, seit 1996, seit er in der Verantwortung steht, das Angebot im Schienenpersonennahverkehr um 40 % ausgedehnt.

Die Nachfrage ist in dieser Zeit um 51 % gestiegen – erfreulicherweise. Seit die Länder zuständig sind, gibt es einen attraktiven Regional- und Nahverkehr auf der Schiene. Das ist eine großartige Leistung, und die wollen wir fortführen. Das können wir aber nur dann, wenn wir den Transrapid und nicht eine superteure Express-S-Bahn bauen.

(Beifall bei der CSU)

Ich möchte mich auch bei der CSU München bedanken. Ich weiß, dass es derjenige, der der Polemik ausgesetzt ist, besonders schwer hat. Die Stadtratsfraktion und die CSU München stehen zum Transrapid. Es ist auch in keiner Weise verwerflich, im laufenden Planfeststellungsverfahren zu sagen, wenn man ohnehin schon eine lange Tunnelstrecke hat, könnte überlegt werden, einen längeren Tunnel zu bauen. Jeder, der für den örtlichen Bereich zuständig ist, würde eine solche Überlegung anstellen. Dies zu bodenloser Polemik zu nutzen, Herr Maget, ist unter dem Niveau, das wir von Ihnen erwarten dürfen.

(Beifall bei der CSU)

Abschließend möchte ich noch Folgendes sagen: Von den GRÜNEN wissen wir, sie sind immer dagegen. Sie sind gegen Straßen, und wenn es um die Schiene geht, sind sie ebenfalls dagegen. Sie sind auch gegen Wasserstraßen. – Die GRÜNEN sind gegen jede Verkehrsinfrastrukturmaßnahme.

(Maria Scharfenberg (GRÜNE): Das ist nicht wahr, wir sind für den ÖPNV!)

Wenn die Leute vernünftig sind, werden Sie deshalb nie mehr in eine Regierung von Bund und Land in Deutschland kommen können.

(Beifall bei der CSU)

Von der SPD würde ich allerdings erwarten, dass man zum Beispiel ökologische Aspekte berücksichtigt. Wir legen doch nicht die beiden S-Bahnen still, die heute zum Flughafen München fahren.

(Zuruf von den GRÜNEN: Aber ausdünnen werden Sie!)

– Nein, auch nicht. Im Gegenteil: Wir bauen sogar eine dritte Linie. Wenn wir den Erdinger Ringschluss – übrigens vermutlich sehr stark auf Kosten des Freistaates Bayern – finanzieren, dann gibt es über Erding und Freising einen dritten S-Bahn-Anschluss. Bei dem rapiden Wachstum des Flughafens brauchen wir aber auch eine Lösung, die eine Alternative zur Straße darstellt. Das ist in der Tat nicht die S-Bahn, sondern der Transrapid.

Ich meine, die Tatsache, dass drei Millionen Autofahrten zugunsten des Transrapids entfallen, bedeutet auch bei einem höheren spezifischen Energieverbrauch des Transrapids eindeutig einen gewaltigen ökologischen Vorteil. Aber es ist doch so, meine Damen und Herren: Umweltschutz muss man mit dem Kopf betreiben und nicht mit Ideologie.

(Beifall bei der CSU – Susann Biedefeld (SPD): Nicht mit Reden, sondern mit Taten!  
– Unruhe – Glocke der Präsidentin)

Die Aussage des Ministerpräsidenten, wir wollen den Transrapid nicht um jeden Preis, ist für mich eine Selbstverständlichkeit. Keiner von uns – auch ich nicht – hat jemals gesagt, wir wollen den Transrapid, koste es, was es wolle. Natürlich wollen wir das nicht. Ich habe Ihnen gerade gesagt, wie sorgfältig wir die Planungen durchführen. Wir sind auch sehr sorgfältig, was die Risikoabsicherung angeht – im Gegensatz zu dem, was bei anderen Baumaßnahmen geschehen ist: Die ICE-Strecke Ingolstadt – Nürnberg wurde mit 1,8 Milliarden Euro bzw. 2 Milliarden Euro geplant und hat fast 4 Milliarden Euro gekostet. Das wird uns beim Transrapid nicht passieren; denn ich gebe dem Hohen Haus heute die Information: Wir werden vor dem Baubeginn durch die Festpreisregelung eine Klarheit und Transparenz bezüglich der Investitions- und Folgekosten haben, die eine verantwortungsvolle Entscheidung erlaubt und die Verkehrsprobleme löst. Dann stehen SPD und GRÜNE im Regen, weil sie außer Kampf keine Lösungen haben. Sie sind nur dagegen, aber sie lösen keine Aufgaben.

(Anhaltender Beifall bei der CSU)

**Erste Vizepräsidentin Barbara Stamm:** Nachdem Herr Staatsminister Huber die Redezeit überzogen hat, hat jede Fraktion einen Anspruch auf weitere 10 Minuten und 41 Sekunden. Das heißt aber nicht, dass die Redezeit ausgeschöpft werden muss. Herr Dr. Runge, ich darf Ihnen das Wort erteilen.

**Dr. Martin Runge (GRÜNE):** Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Die Aktuelle Stunde war interessant und hat tatsächlich etwas gebracht. Sie hat einige Eingeständnisse von Ihnen erzwungen. Von Herrn Kaul

haben wir gehört, die Magnetschwebbahntechnik sei als System gestorben.

(Henning Kaul (CSU): Was?)

– Das haben Sie im Dialog mit mir gesagt. Ich bin noch darauf eingegangen. Das zeigt aber auch, wie es um das Argument betreffend Arbeitsplätze und die Vermarktbarkeit bestellt ist.

Außerdem hat der Minister gerade zugegeben – und Ihnen damit vehement widersprochen –, dass die Energiebilanz auf der Kurzstrecke hundsmiserabel ist. Das ist Faktum, und das finden Sie in den offiziellen Unterlagen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Trotzdem liegen Sie noch in zahllosen Punkten daneben, sodass wir Sie bitten, sich davon sukzessive zu distanzieren und die Dinge richtigzustellen. Herr Kaul, ich komme zu Ihrer Aussage betreffend die erste Eisenbahn. Das war zu Zeiten von Ludwig I. Was ist damals passiert? – Die erste Eisenbahn ist ausschließlich privat finanziert worden.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Ludwig I. hat gesagt, ich ermächtige meine Verwaltung, zwei Aktien aus dem Bestand des Centrali Industriefonds abzugeben. Das ist aber erst einmal nicht passiert, und das ist unser Hauptargument. Der Unternehmer wagt etwas. Uns wird immer gesagt, beim Transrapid muss unternehmerisch gehandelt werden, aber unternehmerisch zu handeln heißt doch nicht, ausschließlich das Geld anderer zu wagen. Darum geht es. Es geht darum, dass Sie ausschließlich mit Steuergeldern in ein Projekt einsteigen wollen, welches wir für absolut unsinnig halten.

Jetzt zu Ihren Märchen und Ihrer – vornehm ausgedrückt – Milchbuben- oder Bierbubenrechnung betreffend die Express-S-Bahn. Das, was Sie da behaupten, stimmt hinten und vorne nicht, Herr Minister Huber – guten Appetit im Übrigen.

Erstens die Investitionskosten. Was Sie hier hochgerechnet haben, ist schon bemerkenswert. Es gibt in Ihrem eigenen Hause ein Gutachten von der Schweizer Firma SMA darüber, was es kosten würde, den Westarm durch eine Express-S-Bahn zu ertüchtigen, die nicht ganz so schnell wäre. Da bewegen wir uns in ganz anderen Dimensionen.

Zweitens. Sie rekurren immer auf Verluste im Betrieb. Das ist hochgradig lächerlich, weil die 5,50 Euro, die Sie der Bahn für jeden Zugkilometer der S-Bahn zahlen müssen, in Ihre eigene Verantwortung fallen. Daran sind Sie selbst schuld. Sie wissen auch, dass die Münchner S-Bahn durch die hohen Tarifeinnahmen eine Goldgrube ist und dass damit der Verkehr woanders subventioniert wird und teure Fernverkehrsprojekte unterstützt werden. Bei der Flughafen-S-Bahn würden Sie sogar für den Kilo-

meter noch etwas dazubekommen, so dicke sind hier die Tarifeinnahmen.

Sehen wir uns umgekehrt den Transrapid an. Erst einmal verzichten Sie großzügig darauf, zwei Milliarden Euro Invest zu kapitalisieren. Nur das, was die Bahn hereinbringen will, nämlich die damals errechneten 185 Millionen Euro, soll kapitalisiert werden. Dann fabulieren Sie etwas von Eigenwirtschaftlichkeit. Was Sie aber nicht dazu sagen, ist, dass es genauso viele Fahrgäste der S-Bahn sind wie Personen, die mit dem Auto fahren, die durch den Transrapid abgeworben werden. Das heißt, es geht um rund drei Millionen Fahrten. Die Fahrt zum Flughafen kostet an die 10 Euro. Sie können sich also ausrechnen, was Sie der S-Bahn durch den Transrapid wegnehmen, nämlich einen satten zweistelligen Millionenbetrag jedes Jahr. Sie sollten doch etwas ehrlicher rechnen und reden.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Der arme Herr Rotter – Kollege Wörner sagt immer, der Herr „Roter“, aber es ist beides schön – muss leider auch das Argument bringen, eine verbesserte S-Bahn-Anbindung hätten wir in Jahrzehnten noch nicht.

Ja, woher kommt denn das? – Weil Sie nichts getan haben! Außerdem ist auch nicht wahr, was wir vom Ex-Ministerpräsidenten, Herrn Stoiber, und von aktuellen Parlamentsmitgliedern lesen müssen. Ich lese Ihnen vor, welches Argument einer Pressemitteilung Ende des Jahres 2000 zu entnehmen ist. Es geht um die Meinung von Finanzminister Faltlhauser:

Als vordringlich und am schnellsten realisierbar erachte er, Faltlhauser, eine Express-S-Bahn-Verbindung zwischen Flughafen und Münchner Hauptbahnhof.

Ende 2000 ist zu lesen:

Der Transrapid ist zwar schneller, so Faltlhauser, aber die Express-S-Bahn ist schneller realisiert. Um Wettbewerbsnachteile mit anderen europäischen Flughäfen zu vermeiden, müsse deshalb schnellstmöglich gehandelt werden. Im Klartext heißt das, sofort mit der Express-S-Bahn zu beginnen, betont Faltlhauser.

(Dr. Sepp Dürr (GRÜNE): Bravo! – Beifall bei den GRÜNEN)

Für den Flughafen komme die Pflicht vor der Kür.

Damals, Ende 2000, Herr Minister Faltlhauser – in Abwesenheit, deshalb an Sie, Herr Staatssekretär Meyer, in Anwesenheit – waren die Rahmenbedingungen exakt die gleichen wie heute, was den Planungszeitraum, den Vorlauf und auch die Finanzierbarkeit anbelangt. Auch damals wurde nämlich schon über die Pläne zur zweiten Stammstrecke diskutiert. Ihre Argumentation ist des-

halb nicht haltbar, wenn Sie sagen, die Express-S-Bahn kommt irgendwann, aber erst ganz, ganz spät.

Herr Minister Huber, Ihr Argument, wir wären mit der Festpreisvereinbarung vor weiteren Kostenrisiken geschützt, die der Freistaat sonst zu übernehmen hätte, ist hochgradig falsch. Wir werden nämlich erleben, dass es dann noch diese oder jene Nachforderungen gibt. Es wird um Dinge gehen, die in der ursprünglichen Planung angeblich nicht berücksichtigt worden sind.

(Zuruf des Abgeordneten Ludwig Wörner (SPD))

Das werden alles Dinge sein, die bei der Sicherheit verortet werden, und dann kann niemand, vor allem aber nicht die öffentliche Hand, Nein sagen.

Herr Huber, wenn Sie sich für den guten Nahverkehr in Bayern loben, dann loben Sie eigentlich nicht sich, sondern die frühere rot-grüne Bundesregierung. Warum hat denn der Nahverkehr in Bayern so gut ausgebaut werden können? – Ganz einfach deshalb, weil Sie von Rot-Grün pro Jahr 117 Millionen Euro an Regionalisierungsmitteln für den Nahverkehr mehr bekommen haben, als dies unter der Vorgängerregierung Kohl der Fall war.

(Beifall bei den GRÜNEN und bei der SPD)

Jetzt wird das Geld bedauerlicherweise wieder gekürzt.

(Franz Maget (SPD): So schaut's aus!)

Herr Kollege Wörner hat die gekürzte Busförderung angesprochen.

Noch ein letzter Gedanke. Sie sprechen immer gern von Polemik, da staune ich dann immer, denn eine derart polemische Debatte, wie Sie sie führen, haben wir bislang noch nicht geschafft. Wir sind zwar polemisch, kennen jedoch wenigstens die Fakten, während Herr Minister Huber relativ wenig davon zu kennen scheint.

Herr Minister, Sie haben vom Planfeststellungsverfahren gesprochen. Sie haben gesagt, die Kosten wüssten wir erst dann, das sagen Sie schon länger, wenn der Planfeststellungsbeschluss vorliegt. Erinnern wir uns doch einmal an die Debatte zum Flughafen Hof. Es gibt Bedingungen für einen positiven Planfeststellungsbeschluss. Eine wesentliche Bedingung dafür ist die Planrechtfertigung. Hinter der Planrechtfertigung ihrerseits stehen wiederum zwei Dinge, und zwar wird zum einen ein Verkehrsbedürfnis in zufriedenstellender Art und Weise gedeckt, und zum anderen steht da die Finanzierbarkeit. Beim Flughafen Hof wurde vom Luftamt Nord bemängelt – das Luftamt ist, soweit ich weiß, bei der Regierung Mittelfranken angesiedelt –, es fehle an einem Finanzierungskonzept und an der Finanzierbarkeit. Deshalb sei die Planrechtfertigung unzureichend und es werde kein Beschluss erteilt. Sie selbst haben das in einem Schreiben an Herrn Kollegen Christian Magerl vorgetragen. Doch hier drehen Sie das genau um und sagen: Jetzt kriegen wir erst einmal den Planfeststellungsbeschluss, und dann wissen wir, was es

kostet. Dann sorgen wir dafür, dass die Mittel vorhanden sind.

Das ist Ihre Beliebigkeit. So wollen Sie die Bevölkerung Bayerns mit einem Projekt beglücken, das kaum jemandem nutzt, aber sehr viel Geld wegnimmt, das in anderen Bereichen viel sinnvoller ausgegeben werden könnte. Wir haben diese Bereiche immer wieder in unseren Anträgen benannt.

Deshalb noch einmal unsere Bitte, unsere Aufforderung, Herr Minister Huber und Herr Ministerpräsident Dr. Beckstein – der Herr Ministerpräsident ist immer weg, wenn eine Aufforderung an ihn persönlich ergeht –: Stoppen Sie das Projekt möglichst schnell! Ziehen Sie möglichst schnell die Reißleine, damit nicht weitere Millionen – möglicherweise sogar noch mehr – für dieses Unsinnsvorhaben ausgegeben werden!

**Zweiter Vizepräsident Prof. Dr. Peter Paul Gantzer:** Vielen Dank, Herr Kollege. Nächste Wortmeldung: Herr Kollege Franz Maget.

**Franz Maget (SPD):** Herr Präsident, meine Damen und Herren! Vielleicht noch ein paar wenige Worte, weil hier so getan wird, als seien allein der Münchner Oberbürgermeister oder die Münchner SPD und die GRÜNEN, also eine kleine, verbohrt Minderheit, gegen dieses leuchtende Projekt. Wenn das so wäre, dann würden wir unseren Widerstand wahrscheinlich einstellen müssen, weil er von der Bevölkerung nicht getragen würde.

(Zuruf des Abgeordneten Engelbert Kupka (CSU))

– Das Gegenteil ist der Fall, Herr Kupka. Allein wenn man sieht, wer gestern alles beisammensaß, um zu prüfen, was man noch gegen den Transrapid unternehmen kann: Das waren doch Ihre Bürgermeister aus dem Umland, die Bürgermeister mit dem CSU-Parteibuch in der Tasche. Diese Bürgermeister saßen da und sagten: Wir wollen alles tun, um diesen Unsinn zu verhindern. Verschweigen Sie das doch nicht! Unterschlagen Sie das doch nicht.

(Beifall bei der SPD und bei den GRÜNEN)

Die Mehrheit der Bevölkerung in der gesamten Region und die kommunalen Mandatsträger in der gesamten Region, egal, ob sie von der SPD, der CSU oder von den freien Wählern sind, wenden sich gegen dieses Projekt. Sie tun dies nicht, weil sie ideologisch verbohrt sind, sondern weil sie merken, dass sie von Ihnen nicht mit der ganzen Wahrheit bedient werden. Das ist der Hintergrund.

Herr Wirtschaftsminister Huber hat gerade so nebenbei gesagt, der Planfeststellungsbeschluss werde im Sommer, Mitte des nächsten Jahres, erwartet. Das ist deutlich später als alles, was ich bisher gehört habe.

(Franz Josef Pschierer (CSU): Es war immer von Anfang 2008 die Rede!)

– Anfang 2008? – Jetzt hieß es, Mitte 2008. Das ist doch ein gewisser Unterschied. Denn zwischen dem Anfang des Jahres 2008 und dem Sommer des Jahres 2008 liegt nämlich ein Wahldatum, meine Damen und Herren!

(Johanna Werner-Muggendorfer (SPD): Komisch, gell! – Heiterkeit bei der SPD und bei den GRÜNEN)

Zwischen Anfang 2008 und Sommer 2008 liegen die Kommunalwahlen, auch in dieser Region. Sie haben offenkundig überhaupt kein Interesse, die Entscheidung über den Transrapid noch vor den Kommunalwahlen zu treffen oder sich festzulegen. Sie wissen genau, dass Sie dann sehenden Auges in eine noch größere Wahlniederlage in der Region München stolpern würden. Deswegen, nur deswegen, ist die Forderung der CSU nach einer kompletten Untertunnelung der Strecke aufgetaucht.

Herr Wirtschaftsminister Huber, Sie haben gerade zwanzig Minuten geredet, doch Sie haben kein Wort darüber verloren, ob Sie diese aktuelle Forderung – dabei ist sie Gegenstand dieser Aktuellen Stunde – übernehmen wollen. Sie haben kein Wort darüber verloren, ob Sie eine Finanzierung dieses Vorschlages für realistisch erachten. Das haben Sie nicht gesagt, das hätte ich aber gerne von Ihnen gehört, denn das wollen die Münchnerinnen und Münchner wissen.

(Beifall bei der SPD)

Kriegen wir das, oder kriegen wir das nicht?

Nun noch ein paar Bemerkungen zur Express-S-Bahn. Wir dürfen nicht nur die Kosten zwischen der Express-S-Bahn und dem Transrapid vergleichen, sondern wir müssen auch den Nutzen vergleichen, meine Damen und Herren. Der Transrapid nutzt nur denjenigen, wenn überhaupt, die vom Hauptbahnhof zum Flughafen wollen und umgekehrt. Die Express-S-Bahn hingegen stärkt das gesamte ÖPNV-System in der gesamten Region. Das ist doch der entscheidende Vorteil!

(Beifall bei der SPD)

600 000 Menschen fahren täglich in der S-Bahn der Region München. Mit einer Express-S-Bahn könnten sie sehr viel schneller bereits bestehende Umsteigemöglichkeiten nutzen. Das ist doch der entscheidende Vorteil: Eine schnellere Flughafenanbindung würde man auch dann bekommen, wenn man nicht vom Hauptbahnhof aus startet. Man hätte diese schnellere Verbindung auch an einer Schnittstelle, wo die U-Bahn auf die S-Bahn-Strecke trifft.

(Engelbert Kupka (CSU): Also ist das nur zum Nutzen von München und nicht zum Nutzen der Übrigen!)

– Wieso ist das nur zum Nutzen von München, wenn ein Mitarbeiter der BMW AG mit einer Express-S-Bahn, die in Feldmoching hält, dann bis zum Flughafen durchfährt,

schneller den Flughafen erreicht als mit dem Transrapid, weil er sonst erst zum Hauptbahnhof hineinfahren muss, um mit dem Transrapid zum Flughafen hinauszufahren?

(Engelbert Kupka (CSU): Das stimmt doch nicht! Das ist doch nur auf die Interessen der Münchner aufgebaut! Das ist nicht im Interesse Bayerns!)

Das ist doch alles nicht logisch, meine Damen und Herren. Ich sage Ihnen deshalb, Herr Kupka, das Interesse der gesamten Region besteht in einer Ertüchtigung des Massenverkehrsmittels S-Bahn, das täglich von Hunderttausenden genutzt wird. Das ist der entscheidende Unterschied.

(Beifall bei der SPD und bei den GRÜNEN – Engelbert Kupka (CSU): Sie argumentieren nur für München und für sonst gar nichts!)

Sehr geehrter Herr Kupka, gestern war bei der Besprechung im Münchner Rathaus ein großer Teil der CSU-Umlandbürgermeister anwesend,

(Engelbert Kupka (CSU): Das ist doch Münchner Region!)

um sich dem Kampf gegen den Transrapid anzuschließen, und jetzt kommen Sie schon wieder daher und sagen: ausschließlich München. Stimmt nicht. Es wird Ihnen nicht gelingen, das zu einer ideologischen Auseinandersetzung zu stilisieren. Es ist die Frage der besseren Lösung, meine Damen und Herren,

(Beifall bei Abgeordneten der SPD)

größerer verkehrlicher Nutzen für weniger Geld. Das verstehen die Menschen. Nicht für null Geld, wie Herr Huber sagt. So bescheuert ist keiner von uns. Natürlich kostet auch die Express-S-Bahn Geld, aber weniger und sie bringt mehr verkehrlichen Nutzen.

(Engelbert Kupka (CSU): Das stimmt doch wirklich nicht! Das ist eine Bauernfängerei, die Sie hier betreiben!)

Es wird der Tag kommen, an dem Sie sehen müssen, dass wir recht haben, und an dem Sie zurückrudern werden. Das verspreche ich Ihnen.

(Beifall bei der SPD)

**Zweiter Vizepräsident Prof. Dr. Peter Paul Gantzer:** Nächste Wortmeldung: Herr Kollege Pschierer.

**Franz Josef Pschierer (CSU):** Herr Präsident, liebe Kolleginnen, liebe Kollegen! Ich will mit ein paar Missverständnissen aufräumen, die im Lauf der Debatte aufkommen sind.

Zunächst, Herr Kollege Dr. Runge, darf ich eines klarstellen. Wenn ich mich recht entsinne, haben Sie

behauptet, der Oberbürgermeisterkandidat der CSU der Landeshauptstadt München, Josef Schmid, habe sich vom Transrapid-Projekt verabschiedet. Ich empfehle Ihnen, die Haushaltsrede von Josef Schmid bei der Einbringung des Haushalts zu lesen. Er hat sich im Rahmen dieser Rede klar zu diesem Projekt bekannt. Es gibt keine Distanzierung der Münchner CSU und auch keine ihres Oberbürgermeisterkandidaten vom Transrapid. Das darf ich als Erstes festhalten.

Das Zweite, was das Thema Planfeststellungsverfahren angeht. Herr Maget, ich könnte Sie mir gut vorstellen, wie Sie hier vorne stehen und Herrn Staatsminister Huber und der CSU vorwerfen, wir würden alles ausnutzen und alle möglichen Druckmittel einsetzen, um das Planfeststellungsverfahren zu beschleunigen. Das geht aber seinen ganz ordnungsgemäßen Gang und wird im Jahr 2008 abgeschlossen.

Drittens. Herr Maget, das war provinziell. Das war eines Landespolitikers nicht würdig, wenn Sie sagen, bei der Express-S-Bahn kann der Fahrgast in Feldmoching noch zusteigen. Dafür brauchen wir keine Express-S-Bahn. Das kann er jetzt auch schon.

(Beifall bei der CSU)

Argumentieren Sie nicht als Stadtpolitiker, sondern als Landespolitiker. Sie sind im Bayerischen Landtag und nicht im Münchner Stadtrat.

Viertens. Sie wollen den Leuten draußen immer erklären, der Transrapid sei ein Prestigeobjekt für München, und für das flache Land passiere nichts. Ich darf, wenn ich die schwäbischen Kollegen sehe, an folgende Maßnahmen erinnern: Mobilitätsdrehscheibe Augsburg, Ausbau Trambahn, auch an den Ausbau S-Bahnnetz Nürnberg. Ich darf an die Münchner Kollegen appellieren, an den Ausbau der S 7, Geretsried und andere Bereiche zu denken. Der Freistaat Bayern nimmt viel Geld in die Hand, um die S-Bahnen im Freistaat auszubauen, und investiert auch viel Geld in den öffentlichen Personennahverkehr, viel mehr als alle anderen Bundesländer. Oder nennen Sie mir ein Bundesland, das in der Fläche mehr ausgegeben hat als wir.

Fünftens. Thema Finanzierung. Herr Maget, Sie haben wieder so schön die 1,85 Milliarden Euro in den Raum gestellt und gefragt: Wie wird es denn werden? Die Dinge liegen doch klar auf dem Tisch. Das Planfeststellungsverfahren läuft derzeit. Dann gibt es einen Planfeststellungsbeschluss, dann wird der Liefer- und Leistungsumfang definiert, und dann gibt es Ausschreibungen. Dann werden die DB AG und das Konsortium zum Festpreis anbieten. Dann ist der Punkt gekommen, wo Sie im Bayerischen Landtag wieder anfangen können, über dieses Thema zu diskutieren.

Sie haben auch noch einmal den Nutzen-Kosten-Faktor angesprochen. Der Transrapid – das ist nachgewiesen, das ist keine Erfindung der Staatsregierung oder der CSU-Fraktion – hat den höheren Nutzen-Kosten-Faktor, das bessere Verhältnis, nämlich bis zu 2,5. Zu den

Münchner Kollegen sage ich: Wir sind gespannt, wie das Nutzen-Kosten-Verhältnis bei der zweiten Stammstrecke aussieht. Auf jeden Fall wird es nicht so gut sein wie beim Transrapid. Ein Punkt, lieber Herr Dr. Runge, lieber Herr Maget, ist mir besonders wichtig: Es kann doch keiner ernsthaft erwarten, dass man in der Landeshauptstadt München zwei Rad-Schiene-Konzepte parallel finanziert und baut, nämlich die zweite Stammstrecke und das Wunschkind des Münchner Oberbürgermeisters, die Express-S-Bahn. Das wird es nicht geben.

Darum werfe ich Ihnen vor, dass Sie Ihrer Verantwortung als Vertreter der Landeshauptstadt nicht gerecht werden. Es gibt bislang kein schlüssiges Konzept des Münchner Oberbürgermeisters, wie er dieses Problem lösen will. Bisher kommt von Herrn Ude nur Schall und Rauch, nicht mehr und nicht weniger. Ich erwarte von Ihnen, dass Sie entweder Ihren Widerstand aufgeben oder ein schlüssiges Konzept vorlegen.

Der allerletzte Punkt: Herr Staatsminister Erwin Huber hat sehr sauber vorgerechnet, dass das, was Sie wollen, eindeutig zulasten des ländlichen Raumes geht, sowohl was die Finanzierung der S-Bahn-Strecke wie auch was den Betrieb, das Bestellen jeden Kilometers angeht. Deswegen sind wir nicht bereit, auf Ihre Winkelzüge einzugehen. Wir bleiben beim Thema Transrapid und hoffen, dass wir das durchsetzen können, gemeinsam mit den Partnern Deutsche Bahn AG und Industriekonsortium. Herzlichen Dank.

(Beifall bei der CSU)

**Zweiter Vizepräsident Prof. Dr. Peter Paul Gantzer:** Jetzt hat sich Herr Minister Huber noch einmal zu Wort gemeldet.

**Staatsminister Erwin Huber** (Wirtschaftsministerium): Herr Präsident, meine Damen und Herren, ich habe den Eindruck, nach meinen Erläuterungen ist Ihnen ziemlich der Dampf ausgegangen.

(Johanna Werner-Muggendorfer (SPD): So kann man sich überschätzen!)

Ich möchte nur noch auf drei Fragen eingehen.

Erstens. Sie brauchen uns nicht zu unterstellen, wir würden den Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses in irgendeiner Weise manipulieren. Herr des Verfahrens ist das Eisenbahn-Bundesamt, eine Bundesbehörde, die dem Bundesverkehrsminister untersteht, der natürlich ebenfalls materiell rechtlich nicht eingreifen darf. Er könnte es formell und vom Verfahren her, aber ich habe keine Zweifel, dass das Eisenbahn-Bundesamt korrekt arbeitet. Uns ist vor Kurzem gesagt worden: In dem Moment, wo alle Unterlagen aus den Erörterungsterminen vorliegen, braucht man noch ein halbes Jahr. Wenn ich also von jetzt an rechne, sind wir schon bei März/April. Derzeit habe ich gesagt: bis Mitte 2008. Wenn es früher ist, ist es recht. Aber dieser Beschluss ist eigentlich unabhängig von Wahlterminen in Bayern.

Zweitens. Sie haben gesagt, ich hätte nichts über andere Tunnellösungen in München gesagt. Das ist unzutreffend. Ich habe gesagt, dass ich volles Verständnis habe, wenn von Anliegern, auch von Lokal- und Stadtpolitikern, solche Forderungen erhoben werden. Herr des Verfahrens ist hier der Antragsteller, die Magnetbahn-Gesellschaft mbH, eine 100-prozentige Tochter der Bahn. Das heißt, die Antragstellung für dieses Verfahren kommt nicht vom Freistaat Bayern, sondern von einer Bahntochter. Dieses Verfahren wird nach Recht und Gesetz durchgeführt und wird natürlich auch nach den geltenden gesetzlichen Regeln zu einem Abschluss gebracht werden. Dass man da unterschiedlicher Meinung sein kann, das beweisen Sie doch mit jeder Wortmeldung, und das kann man auch den Kollegen der CSU zugestehen.

Drittens. Die Behauptung, da hätten doch die Münchner Bürger nichts davon oder die, die im Bereich des MVV leben, ist schon entlarvend.

(Franz Maget (SPD): Das hat noch niemand behauptet!)

Das hieße nämlich, man rechnet nur mit dem Nutzen der Bürger der Landeshauptstadt München. Aber der Flughafen München und die Zubringersysteme auf Straße und Schiene sind für das gesamte System wichtig und nicht nur für die Landeshauptstadt München. Dass man im Rathaus so denkt, ist schlimm genug.

(Franz Maget (SPD): Ich habe gesagt, der Transrapid nutzt nur denen, die vom Hauptbahnhof zum Flughafen wollen!)

Die Behauptung ist dennoch falsch und deshalb habe ich mich noch einmal gemeldet. Die vorliegenden Expertisen gehen davon aus, dass 50 % der Fahrgäste des Transrapids über die Fernbahn kommen. Das heißt, damit wird das System Eisenbahn in Bayern insgesamt gestärkt und attraktiver gemacht. Eigentlich höre ich doch immer von der linken Seite dieses Hauses, man müsse mehr tun für den öffentlichen Schienenverkehr. Jetzt tun wir etwas, wollen die gesamten Zulaufstrecken hierher attraktiver machen, weil viele Bürger sagen, dann komme ich ganz bequem zum Flughafen, ohne dass ich lang suchen muss, wo der Bahnsteig für die S-Bahn ist, wann fährt sie, und dann bin ich in 40 Minuten dort, sondern ich habe einen schnellen, bequemen Zugang.

Das ist für die Attraktivität des Transrapids gegenüber dem Auto ungeheuer wichtig. 50 % der Fahrgäste kommen über die Fernbahn. Die Berechnungen gehen aber noch weiter. Von über 71 % aller MVV-Haltestellen, Herr Kollege Maget, wird man bei Kombination von U-Bahn, S-Bahn und Transrapid um 15 Minuten schneller beim Flughafen sein als nur mit dem S-Bahn System. Das heißt also, auch Bürgerinnen und Bürger der Landeshauptstadt München werden profitieren, wenn Sie die Kombination nehmen.

(Zuruf des Abgeordneten Ludwig Wörner (SPD))

Sie können alle diese Berechnungen haben. Da bin ich ganz unpolemisch. Diese Berechnungen habe auch nicht ich gemacht, sondern diese haben Fachleute durchgeführt. Die Fachleute haben ausgerechnet, dass man von 71 % der Haltestellen 15 Minuten früher zum Flughafen kommt. Das können natürlich nie 100 % sein; denn wer nicht weit vom Flughafen entfernt wohnt, der ist mit der S-Bahn schneller dort. Aber von 71 % der Haltestellen ist man in der Kombination mit dem Transrapid 15 Minuten schneller beim Flughafen als mit dem jetzigen System. Die Behauptung des Kollegen Maget, es würden weite Teile der Landeshauptstadt München nicht davon profitieren, ist durch Fachleute widerlegt.

Zusammengefasst meine Damen und Herren: Wenn der Transrapid scheitern würde – nehmen wir diese Hypothese –, davon bin ich überzeugt, wäre das nicht nur ein gewaltiger technologischer Rückschlag für Deutschland. Ich höre, dass man im Moment daran geht, in China die dortige Transrapidstrecke zu verlängern mit dem Argument, dass man jetzt auch in Deutschland daran ginge, den Transrapid zu bauen. Darum ist das Argument heute nicht mehr von Ihnen gekommen. Ich stütze mich auch nicht im Wesentlichen darauf. Aber ich sage ganz deutlich: Wenn wir nicht in der Lage sind, die in Deutschland erfundene Technologie auch im eigenen Land einzusetzen, dann werden wir Märkte verschenken, und dann entstehen die Arbeitsplätze in China. Ich möchte, dass sie in Bayern und in Deutschland entstehen.

(Beifall bei der CSU)

**Zweiter Vizepräsident Prof. Dr. Peter Paul Gantzer:** Herr Minister, vielen Dank. Es liegen mir keine weiteren Wortmeldungen mehr vor. Damit ist die Aktuelle Stunde beendet.

Liebe Kollegen und Kolleginnen! Frau Vizepräsidentin Barbara Stamm hat zu Beginn dieser Sitzung über das gestrige Gespräch über den vor drei Monaten entführten Bauingenieur Rudolf Blechschmidt berichtet. Hierzu kann ich folgendes mitteilen: Über die Nachrichtenagenturen laufen seit einigen Minuten die Eilmeldungen, dass der seit drei Monaten entführte Bauingenieur Rudolf Blechschmidt freigekommen ist.

(Allgemeiner Beifall)

Inzwischen gibt es dazu auch eine offizielle Bestätigung. Bundesaußenminister Frank-Walter Steinmeier hat soeben entsprechende Berichte diplomatischer Kreise in Kabul bestätigt. Steinmeier sagte dazu: „Darüber sind wir froh und erleichtert“.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, dem schließe ich mich in Ihrem Namen und im Namen der bayerischen Bevölkerung an. Wir freuen uns mit Rudolf Blechschmidt, seiner Familie und seinen Freunden. Wir hoffen, dass er möglichst bald in seine bayerische Heimat hier bei München zurückkehrt und dass er Ruhe findet, um die Erlebnisse der Gefangenschaft physisch und psychisch zu verarbeiten. Vielen Dank.

(Allgemeiner Beifall)

Ich rufe Tagesordnungspunkt 2 auf:

### **Beratung der zum Plenum eingereichten Dringlichkeitsanträge**

Hierzu teile ich mit, dass zu den beiden ersten Dringlichkeitsanträgen namentliche Abstimmung beantragt worden ist. Ich bitte, das bekannt zu geben.

Zur gemeinsamen Behandlung rufe ich auf:

**Dringlichkeitsantrag der Abg. Margarete Bause, Dr. Sepp Dürr, Maria Scharfenberg u. a. u. Frakt. (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**  
**Entschädigung der Kommunen für Aussetzung des Bürgergeldes (Drs. 15/8994)**

**Dringlichkeitsantrag der Abg. Franz Maget, Jürgen Dupper, Hans-Ulrich Pfaffmann u. a. u. Frakt. (SPD)**  
**Bayern, aber gerechter Lernmittelfreiheit wieder herstellen – Kein Schwarzer Peter an die Kommunen (Drs. 15/8996)**

Ich eröffne die Aussprache. Erste Wortmeldung: Frau Kollegin Tolle, bitte schön.

**Simone Tolle (GRÜNE):** Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen! Um eine gute Überleitung vom Transrapid zu finden, ist für mich vielleicht ein Satz angebracht, der lautet: Wir wollen das Geld nicht auf die Schiene schmeißen, sondern in die Köpfe stecken. Deshalb hätte ich die 1,85 Milliarden Euro viel lieber für den Bildungsbereich.

(Beifall bei den GRÜNEN)

In den Köpfen angelegt, sind sie eine bessere Investition, weil unsere Kinder, wenn sie später Wissenschaftler werden, etwas daraus machen können.

Ich möchte jetzt aber zum Büchergeld kommen. Das Büchergeld ist sozial ungerecht für die Schülerinnen und Schüler in Bayern. Büchergeld ist ein Musterbeispiel für unsinnige Bürokratie. Herr Kollege Rotter hat vorhin gesagt, wir würden hier nur über Transrapid und Büchergeld oder über mehr Lehrer reden. Das ist richtig, Herr Kollege Rotter, aber es ist auch richtig, dass manche Menschen mehrere Wiederholungen brauchen, um einen Lernprozess dauerhaft zu speichern. Die Damen und Herren der CSU haben zwei Jahre gebraucht. Ich kann Ihnen zur Erkenntnis, das Büchergeld abzuschaffen, nicht gratulieren; denn die Leidtragenden Ihrer Langsamkeit waren die Eltern, denen Sie das Geld aus der Tasche gezogen haben.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Es waren die Lehrkräfte, die wertvolle Zeit für das Einsammeln des Büchergeldes aufbringen mussten, die sie besser in den Unterricht investiert hätten.

(Beifall bei Abgeordneten der GRÜNEN)

Die Leidtragenden waren auch die Kommunen, die mit einem erheblichen Verwaltungsaufwand unter dem Joch Ihres Bürokratiemonsters gelitten haben.

Kollege Eisenreich hat in der jüngsten Sitzung des Bildungsausschusses gesagt, die CSU habe sich nun einen finanziellen Spielraum erarbeitet. Mir liegt daran – noch einmal –, auch hier in diesem Haus zu sagen: Nicht Sie haben diesen Spielraum erarbeitet, sondern die bayerischen Eltern haben in den letzten beiden Jahren Ihre Aufgabe erfüllt, Herrn Kollege Eisenreich, und den Büchergeldbestand an den bayerischen Schulen aufgefrischt.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Herr Beckstein – Herr Ministerpräsident Beckstein –, Sie sind ja schon mit einer Zitatensammlung –

(Unruhe – Glocke des Präsidenten)

– Ganz genau, erstmal Ruhe im Karton! Herr Kollege Brunner, es wird nicht geschwätzt! –

Herr Ministerpräsident Beckstein ist mit einer Zitatensammlung schon im Internet. Ein Zitat ist: „Das Tolle am politischen Leben ist, dass sich die Dinge in Windeseile ändern können“. – Genau.

Dazu möchte ich Ihnen Ihre ungeheure Wandlungsfähigkeit vorhalten. In der jüngsten Sitzung des Bildungsausschusses gab es einen GRÜNEN-Antrag, das Büchergeld auszusetzen. An diesem Donnerstag waren Sie noch der Meinung, dass es nicht ohne Büchergeld gehen könne, dass verfassungsmäßige Dinge zu beachten seien. Das heißt, das bayerische Parlament hat in seiner Vertretung durch den Bildungsausschuss gegen eine Aussetzung des Büchergeldes gestimmt. Wie die „Windeseile“ aussieht, konnte man am Freitag darauf sehen; gegen den ausdrücklichen Beschluss seiner eigenen Leute im Bildungsausschuss vereinbarte der Minister mit den kommunalen Spitzenverbänden, das Büchergeld auszusetzen. Da hätten Sie gleich unserem Antrag zustimmen können.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Herr Minister Schneider ist anscheinend klüger als zumindest die Mitglieder der CSU im Bildungsausschuss.

Es ist aber immer noch kein Grund, zu jubeln, weil Sie den Kommunen ein halbes Jahr vor der Kommunalwahl den schwarzen Peter zuschieben und sich wieder einmal Ihrer Pflicht entziehen. Es ist für mich nicht hinnehmbar, dass die Kommunen für die Rücknahme Ihrer Fehlentscheidung – den gravierenden Fehler haben Sie gemacht – bluten müssen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Sie stehlen sich ein weiteres Mal aus Ihrer Verantwortung und schieben Defizit und Risiko den ohnehin schon klammen Kommunen zu. Ich zitiere den Städtetagspräsidenten Schaidinger; er hat gesagt, er fühlt sich ausgeutzt.

Vielleicht auch hier noch einmal eines zum Transrapid. Dafür haben Sie Geld aber die Kommunen haben in den letzten 20 Jahren 20 % Einbußen bei den Kostenerstattungen für die Schülerbeförderung hinnehmen müssen.

Ich denke, da haben Sie noch Gravierendes aufzuarbeiten. Es gibt noch ein anderes Zitat von Herrn Beckstein: „Die Leute wollen einen, der die Dinge nach vorne treibt.“ Bitte schön, darauf warten wir!

(Beifall bei den GRÜNEN)

Was Sie getan haben, war kein Anfang, dem ein Zauber innewohnte. Sie haben mit der Ankündigung, das Büchergeld abschaffen zu wollen, vielleicht auch Freude ausgelöst. Sie haben zunächst aber Verwirrung gestiftet. Und weil Sie anscheinend immer noch verwirrt sind, da seit neun Monaten hier in diesem Freistaat nichts passiert, außer, dass man sich mit Personalien beschäftigt, und weil Sie anscheinend in Ihrer Ideenlosigkeit jemanden brauchen, der Ihnen auf die Sprünge hilft, habe ich Ihnen einen Antrag geschrieben.

(Lachen der Abgeordneten Christa Matschl (CSU))

Da brauchen Sie nicht zu lachen, Frau Matschl. Bisher habe ich nämlich noch keine Lösung von Ihnen gehört. Ich beantrage namentliche Abstimmung, weil sicherlich der eine oder andere von Ihnen auch in den Kommunalparlamenten sitzt, Herr Kollege Rüth, denen dann das Büchergeld fehlt.

(Maria Scharfenberg (GRÜNE): Genau! – Beifall bei den GRÜNEN)

Sie müssen den Kommunen schon sagen, wie Sie die Übergangslösung gestalten wollen. Das ist im Grunde ganz einfach: Das Geld wird im Nachhinein erstattet, Herr Kollege Brunner. Wir können es in den Nachtragshaushalt 2008 einstellen. Übrigens brauchen wir genau die gleiche Summe im Haushalt zusätzlich, wie Sie sie für den Transrapid über Nacht aus dem Hut gezaubert haben.

Wir fordern, den Kommunen als Übergangslösung das Geld zur Verfügung zu stellen, das sie vor der Einführung des Büchergeldes bekommen haben. Und das ist überhaupt nicht lustig, Frau Kollegin Matschl, denn die Kommunen stellen jetzt ihre Haushalte auf und müssen wissen, was sie einstellen können. Gar nichts ist ein bisschen wenig. Außerdem hätten sie sich damit noch einmal ein Jahr lang saniert. Das geht so nicht. Alles, was nicht zu Kostenerstattungen führt, ist ungerecht. Außerdem würde – das halte ich für eine wichtige Geschichte –, wenn es keine Regelung gäbe, der Bücherbestand leiden, der bereits heute sehr veraltet ist, Herr Kollege Kreuzer.

(Zurufe)

– Sie sind natürlich nicht veraltet, Herr Kollege Kreuzer, zumindest nicht äußerlich.

(Zurufe und Heiterkeit)

Wenn Sie den Kommunen keine Kostenerstattung anbieten, verstärken Sie die Bildungsungerechtigkeit.

Es ist eigentlich schön: Wenn man Ihnen etwas antun will, muss man Sie von hier aus loben, Herr Kollege Waschler. Das finde ich eigentlich ganz gut.

(Zurufe von der CSU)

Also weiter! Sie verstärken die Bildungsungerechtigkeit, weil finanziell schwache Kommunen das Nachsehen haben, aber nicht nur die, sondern vor allen Dingen auch die Kinder, die in diesen Kommunen wohnen. Ich zitiere den Schulreferenten aus Nürnberg. Er hat gesagt: Auf 1,2 Millionen Euro können wir nicht verzichten. Wenn Sie die Kommunen ein weiteres Mal abzocken, Herr Ministerpräsident, ist das kein guter Anfang, kein zauberhafter Anfang, bestenfalls ein missglückter Anfang.

(Beifall bei den GRÜNEN)

In der Zwischenzeit können Sie mit den Kommunen ehrlich verhandeln. Dazu möchte ich noch anmerken: Die Revision muss in ehrlicher Bestandsaufnahme den Aufwand ermitteln. Der Aufwand, der über das hinausgeht, was im Gesetz steht, Herr Eisenreich, muss ausgeglichen werden. Ich erwarte von Ihnen, dass Sie nicht die Strategie fahren, die wir nach den Beratungen im Bildungsausschuss vermuten könnten, dass Sie den Kommunen auch noch sagen wollten, sie könnten die Kosten für den Verwaltungsaufwand jetzt sparen. Die Kosten haben doch Sie verursacht. Wir brauchen – das möchte ich abschließend noch anmerken – umgehend einen Gesetzentwurf. Er müsste eigentlich schon vorliegen und in einem solchen neuen Gesetz muss eine Regelung enthalten sein, die nicht wieder dazu führt, dass die Bücherbestände, so wie geschehen, veralten.

Es gibt viel zu tun. Sie, meine Damen und Herren von der CSU, haben heute die Chance für einen vernünftigen, zauberhaften Neuanfang, indem Sie einem vernünftigen Antrag zustimmen, der den Kommunen die finanziellen Möglichkeiten gibt, die Bücherbestände auch weiterhin ordentlich aufzufrischen. Stehen Sie zu Ihrer Verpflichtung und stimmen Sie unserem Antrag zu.

(Beifall bei den GRÜNEN)

**Zweiter Vizepräsident Prof. Dr. Peter Paul Gantzer:** Vielen Dank, Frau Kollegin. Nächste Wortmeldung: Herr Kollege Ritter.

**Florian Ritter (SPD):** Sehr geehrter Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Im Zusammenhang mit dem Büchergeld möchte ich Sie gerne an eine Sitzung erinnern, die wir am 12. Mai 2004 in diesem Saal gehabt haben. Das war die allererste Sitzung, in der man sich

mit dem Thema Büchergeld beschäftigt hat. Zu Grunde lagen zwei Anträge, die von der SPD und den GRÜNEN eingebracht worden waren und die dazu führen sollten, das Büchergeld gar nicht erst einzuführen. Fakt ist, dass die Abgeordneten der SPD und die Abgeordneten der GRÜNEN im Saale anwesend waren, aber kein einziges Mitglied der Fraktion der CSU mit Ausnahme des Präsidenten und einer Schriftführerin.

(Simone Tolle (GRÜNE): Genau!)

Auch war kein einziges Mitglied der Bayerischen Staatsregierung anwesend. Offensichtlich besoffen vom Wahlergebnis ein halbes Jahr vorher und von der Herrlichkeit des Ministerpräsidenten hat man in der Fraktionssitzung der CSU lieber ein Hochamt für Edmund Stoiber abgehalten,

(Hans-Ulrich Pfaffmann (SPD): Auch wichtig!)

statt sich hier im Saale mit den Fragen eines gerechten Bildungssystems, den Nöten der Eltern und den Belastungen für die Kommunen auseinanderzusetzen.

(Beifall bei der SPD)

Was sich damals abgezeichnet hat, liebe Kolleginnen und Kollegen, hat sich durch die gesamte Diskussion um das Büchergeld gezogen. Die Interesslosigkeit der CSU-Fraktion an den realen Gegebenheiten, an der Situation vor Ort, in den Kommunen und bei den Eltern ist tatsächlich maßlos.

(Beifall der Abgeordneten Johanna Werner-Muggendorfer (SPD))

Die Art und Weise, wie sich die CSU mit dem Thema beschäftigt hat, ist mit der Zeit nicht besser geworden: Gegen die Eltern, gegen die Schulen, gegen die Ratschläge von Fachleuten ist dieses Büchergeld durchgeboxt worden. Man muss festhalten: In vielen Fällen geschah das ganz offensichtlich – wenn man sich die Äußerungen vieler CSU-Kollegen in den Stimmkreisen angehört hat – wider besseres Wissen aus reinem Opportunismus gegen den damaligen Ministerpräsidenten. Dass die Abschaffung die erste angekündigte Maßnahme nach der Rücktrittsankündigung von Edmund Stoiber war, ist ein Beleg für diesen Opportunismus.

(Beifall bei Abgeordneten der SPD)

Aus Opportunismus wurden den Eltern finanzielle Lasten aufgebürdet, wurden die Kommunen gezwungen, einen immensen bürokratischen Aufwand zu betreiben und die Kosten dafür zu tragen.

Die Abschaffung des Büchergeldes war tatsächlich überfällig. Besser – die Kollegin Tolle hat darauf hingewiesen – hätte man es gar nicht erst eingeführt.

(Hans-Ulrich Pfaffmann (SPD): So ist es!)

Es den Kommunen zu überlassen, ob sie, bevor die offizielle Abschaffung des Büchergeldes erfolgt, heuer noch das Geld einsammeln wollen oder nicht, erscheint auf den ersten Blick begrüßenswert, aber man muss schon genauer hinsehen. Genauer betrachtet ist es der Versuch, sich aus der Verantwortung für die eigene unverantwortliche Politik zu stehlen und die Kommunen den Scherbenhaufen zusammenkehren zu lassen.

(Beifall bei der SPD – Johanna Werner-Muggendorfer (SPD): Genau!)

Was wollen wir mit unserem Antrag erreichen? Es handelt sich im Kern um zwei Dinge. Es darf nicht passieren, dass in Kommunen, die finanziell schlechter gestellt werden, das Büchergeld noch eingesammelt wird und in den finanziell besser gestellten nicht mehr.

Wir wollen, dass in Bayern ab sofort niemand mehr Büchergeld zahlen muss. Die Kommunen mussten das Büchergeld zuerst einführen, dann mussten sie es betreiben, jetzt müssen sie es wieder abschaffen. Es kann nicht sein, dass die Kommunen auf den Kosten dafür sitzen bleiben und dass sie von der Staatsregierung finanziell im Regen stehen gelassen werden. Das wollen wir mit dem Antrag erreichen.

(Beifall bei Abgeordneten der SPD)

Sie haben mit dem Eiertanz um das Büchergeld gezeigt, dass Sie kein Interesse an der Situation der Betroffenen haben. Zum anderen haben Sie das Büchergeld eingeführt, obwohl es außer Edmund Stoiber offensichtlich niemand wollte.

(Beifall bei Abgeordneten der SPD)

Sie haben die Abschaffung des Büchergeldes angekündigt, nachdem Sie sich Edmund Stoiber als Ministerpräsident vom Halse geschafft haben. Sie haben damit ein unwürdiges Schauspiel abgeliefert. Helfen Sie jetzt, dass denjenigen, denen Sie die Lasten aufgebürdet haben, die Lasten auch wieder abgenommen werden.

(Beifall bei der SPD)

**Zweiter Vizepräsident Prof. Dr. Peter Paul Gantzer:** Nächste Wortmeldung: Herr Kollege Eisenreich.

**Georg Eisenreich (CSU):** Herr Präsident, verehrte Kolleginnen und Kollegen! Eine kurze Anmerkung zum Beitrag meines Vorredners. Ausgangspunkt für die Einführung des Büchergeldes war die Tatsache, dass der Bücherbestand zum Teil veraltet und deswegen dringend erneuerungsbedürftig war und dass wir uns in einer finanziell schwierigen Gesamtsituation befunden haben. Nachdem der Bücherbestand aber erneuert werden musste, war es leider notwendig, eine Elternbeteiligung einzuführen.

(Hans-Ulrich Pfaffmann (SPD): Diese Schallplatte hören wir schon seit zwei Jahren!)

– Sie erzählen auch immer das Gleiche. Deshalb kann ich Aussagen, die richtig sind, auch wiederholen.

Sie verwechseln unverantwortlich und unpopulär. Sie haben Recht, dass diese Entscheidung unpopulär war, aber sie war nicht unverantwortlich, sondern sie war leider notwendig.

Wir müssen zudem feststellen, dass das Büchergeld den Schulen und damit auch den Schülerinnen und Schülern gut getan hat, weil die zum Teil veralteten Bücherbestände erneuert werden konnten. Auch hier verweigern Sie die Anerkennung der Realität. Deswegen war das Büchergeld richtig. Es war ein maßvoller Beitrag, der sozial abgedeckt wurde.

Herr Pfaffmann, Sie werden jetzt gleich wieder sagen, dass ich mich wiederhole. Diese Aussage wiederhole ich aber auch gerne. Das Büchergeld war kein bayerischer Sonderweg. Viele Länder haben eine Elternbeteiligung eingeführt. Ich zähle diese Länder auf: Berlin, Brandenburg, Hamburg, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Saarland, Sachsen-Anhalt und Thüringen. Die Besonderheit Bayerns besteht aber darin, dass sich der Freistaat durch eine solide Finanzpolitik einen finanziellen Spielraum erarbeitet hat. Dieser Spielraum soll nun unter anderem dazu genutzt werden, dass das Büchergeld im nächsten Jahr wieder abgeschafft wird. Das ist gut, und das sollten wir nicht zerreden, weil wir das einzige Land sind, das diese Elternbeteiligung wieder abschafft. Hier sollten wir uns vielleicht Rheinland-Pfalz zuwenden, wo der SPD-Vorsitzende Ministerpräsident ist. Dort passiert das nicht. Vielleicht könnten Sie einmal mit ihm reden, dass er dem Beispiel Bayerns folgt.

(Beifall bei der CSU – Johanna Werner-Muggendorfer (SPD): Wir sind hier Abgeordnete und nicht in Rheinland-Pfalz!)

Kommen wir zum Verfahren. Schauen Sie in die Bayerische Verfassung, und in das Schulfinanzierungsgesetz. Dort steht, dass die Kommunen für den Sachaufwand der Schulen zuständig sind.

(Widerspruch bei den GRÜNEN)

– Natürlich steht das dort. Sie müssen einfach einmal in die Verfassung und in das Schulfinanzierungsgesetz hineinschauen und sie lesen, denn das steht dort. Am Büchergeld beteiligt sich der Freistaat Bayern zwar, zuständig sind aber die Kommunen. Insofern wurde das Büchergeld bisher gemeinsam finanziert. Es wird auch zukünftig wieder eine gemeinsame Finanzierung geben.

(Johanna Werner-Muggendorfer (SPD): Das Geld ist aber noch nicht überwiesen!)

Zuvor müssen wir aber erst den Bücher- und Finanzbedarf feststellen. Dann können wir über die Kostenteilung verhandeln.

**Zweiter Vizepräsident Prof. Dr. Peter Paul Gantzer:** Herr Kollege Eisenreich, gestatten Sie eine Zwischenfrage des Kollegen Schieder?

**Georg Eisenreich (CSU):** Nein. Sie haben nachher eine halbe Stunde Zeit zu reden. Darum brauchen wir jetzt keine Zwischenfragen.

Der Minister hat mit den Vertretern der kommunalen Spitzenverbände Gespräche geführt. Sie haben sich jetzt auf ein gemeinsames Verfahren und auf einen Zeitplan verständigt. Jetzt komme ich zur Übergangsphase dieses Jahres.

Erstens. Wir hatten geplant, das Büchergeld dieses Jahr noch einmal zu erheben und es erst im nächsten Schuljahr abzuschaffen. Das war der Ausgangspunkt für die Verhandlungen mit den Vertretern der kommunalen Spitzenverbände. Diese haben aber bei dem Gespräch vor etwa zehn Tagen gesagt, dass die Situation vor Ort unterschiedlich sei. Die einen hätten noch Geld, die anderen hätten ihren Bücherbestand schon erneuert; und deswegen haben die Spitzenverbände den Wunsch geäußert, dass die Entscheidung, ob das Büchergeld noch einmal erhoben wird oder nicht, den Kommunen überlassen wird. Die Kommunen wollten selbst über das Büchergeld entscheiden. Das haben die Vertreter der kommunalen Spitzenverbände bei diesem Gespräch gesagt. Diesem Wunsch wurde dann auch Rechnung getragen.

Dass sich der eine oder andere ein paar Tage später daran nicht mehr erinnern kann, ist schon sehr erstaunlich. Deswegen macht es Sinn, die gemeinsame Presseerklärung zu lesen. Dort steht es so. Es ist nicht gut, wenn die Aussagen von Vertretern der kommunalen Spitzenverbände ein Verfallsdatum haben. Sie sollten noch einmal in sich gehen und zugeben, was hier vereinbart worden ist.

Zum jetzigen Zeitpunkt besteht Klarheit für die Kommunen. Die Kommunen können selbst entscheiden, ob sie das Büchergeld einsammeln oder nicht, ob sie es brauchen oder nicht oder in welcher Höhe sie es einziehen, wenn sie es einziehen wollen.

(Karin Radermacher (SPD): Bleiben die Kommunen jetzt auf den Kosten sitzen?)

**Zweiter Vizepräsident Prof. Dr. Peter Paul Gantzer:** Herr Kollege, gestatten Sie eine Zwischenfrage des Kollegen Schindler?

**Georg Eisenreich (CSU):** Nein! Ich bin gleich fertig, ich habe nur noch zwei oder drei Sätze.

Zweitens. Der Freistaat Bayern zahlt nach wie vor die vier Euro pro Schüler. Darüber gibt es keine Diskussion. Mit diesem Geld können die Kommunen rechnen. Damit gibt es eine flexible Lösung, die den Gegebenheiten vor Ort Rechnung trägt. Darüber besteht Klarheit, und deswegen verstehe ich die beiden Anträge der Opposition nicht.

(Beifall bei der CSU)

**Zweiter Vizepräsident Prof. Dr. Peter Paul Gantzer:** Nächste Wortmeldung: Herr Kollege Pfaffmann. Zu den Zwischenfragen weise ich darauf hin, dass Sie noch genügend Redezeit haben, so dass sich die Kollegen normal zu Wort melden können.

**Hans-Ulrich Pfaffmann (SPD):** Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Liebe Kolleginnen und Kollegen von der CSU, was würden Sie denn sagen, wenn jemand behaupten würde, der Zinnober um das Büchergeld sei ein großer Affenzirkus? Sie würden dazu nichts sagen.

(Joachim Herrmann (CSU): Es ist die Frage, wer den Affen spielt!)

– Genau, wer den Affen spielt! Herr Fraktionsvorsitzender, wissen Sie wer das gesagt hat? Der CSU-Landrat aus Weißenburg-Gunzenhausen, und der Mann hat recht.

(Beifall bei der SPD)

Das, was Sie in den letzten Monaten veranstaltet haben, spottet jeder Beschreibung. Erst langen Sie den Eltern unverschämterweise in die Tasche. Hinterher behaupten Sie, Sie müssten die Eltern wieder entlasten. Diese Politik ist doch geradezu lächerlich. Erst bauen Sie eine Finanzbelastung auf, und hinterher kommen Sie als Heilsbringer und entlasten die Eltern. Glauben Sie nur nicht, dass Ihnen die Familien in Bayern das abnehmen.

Zum Zweiten verunsichern Sie seit Monaten die Kommunen. Zuerst verkündet der neue Ministerpräsident die Wohltat, dass das Büchergeld abgeschafft wird. Hinterher war doch nichts damit. Herr Ministerpräsident, wollen Sie kein Machtwort sprechen und sagen, was Sie wirklich wollen?

(Beifall bei der SPD)

Sie sind doch jetzt Ministerpräsident. Deshalb haben Sie es jetzt in der Hand zu entscheiden und zu sagen, ich will das Büchergeld nicht. Dann müssen Sie auch sagen, dass Sie die Gemeinden nicht weiter belasten wollen.

Sie versuchen hier einen geordneten Rückzug. Ich kann Ihnen nur sagen: Hören Sie auf. Machen Sie klar Schiff. Sie haben die Gemeinden an diesem Kompromiss-Tag über den Tisch gezogen. Sie wollen das Büchergeld abschaffen, aber die Kosten wollen Sie nicht mehr bezahlen. Sie richten in dieser Frage seit Monaten einen riesigen Schaden an, nicht nur für die Familien, sondern auch für die Gemeinden. Sie haben jetzt die Möglichkeit, damit Schluss zu machen. Wenn Sie heute sagen, dass Sie diesem Antrag zustimmen, ist endlich Ruhe. Dann weiß jeder Bescheid und Sie hätten unseren Respekt. Ich glaube aber, dass Sie dazu nicht in der Lage sind.

Das Büchergeld war von Anfang an ein schwerer Fehler, nicht wegen seiner Höhe, Herr Kollege Eisenreich. Natürlich kann man darüber streiten, ob 20 oder 40 Euro eine Belastung darstellen. Der Fehler war, dass Sie zu der jetzt

schon sehr hohen Belastung der Eltern durch viele andere Kosten, zum Beispiel für Kopien und Schulfahrten, die mehr als 100 Euro im Monat ausmachen, die Belastung des Büchergelds draufgelegt haben. Das war eine Unverschämtheit gegenüber den Eltern und übrigens auch gegenüber den Kommunen.

Jetzt bringen Sie einen Gesetzentwurf ein, mit dem Sie es in das Ermessen der Gemeinden stellen, ob Büchergeld erhoben wird. Haben Sie sich schon einmal darüber Gedanken gemacht, dass es äußerst problematisch ist, den Vollzug eines Landesgesetzes in das Ermessen der Gemeinden zu stellen? Das müssen Sie sich doch einmal aus rechtspolitischer Sicht überlegen.

Herr Ministerpräsident, Sie tun das nur, um keine Konnektivität auszulösen. Das ist der wahre Grund. Sie wollen hier nicht sagen, dass das Büchergeld abgeschafft wird; denn dann müssten Sie die Kosten übernehmen. Genau das wollen Sie nicht. Hier zeigt sich das ganze Dilemma. Sie machen hier einen Rückzug. Sie sehen, dass Sie einen Fehler gemacht haben, aber Sie wollen für diesen Fehler nicht geradestehen. Das kann keine gute Politik sein. Wenn man Fehler macht, muss man dafür geradestehen. Das, was Sie machen, ist doch ein alter Hut.

(Beifall bei der SPD)

Herr Ministerpräsident, wenn Ihre Amtszeit damit beginnt, dass Sie für die Gemeinden Rechtsunsicherheit schaffen, wenn Ihre Amtszeit damit beginnt, dass Sie posaunen, Sie würden das Büchergeld abschaffen, aber nur ein bisschen, und bezahlen wollten Sie es auch nicht, dann ist das ein denkbar schlechter Start für einen neuen Ministerpräsidenten. Das möchte ich hier deutlich sagen.

(Beifall bei der SPD)

Die SPD hat einen Gesetzentwurf eingebracht, der in der parlamentarischen Beratung ist. Wir haben außerdem einen Dringlichkeitsantrag eingebracht. Sie bräuchten diesen beiden Initiativen nur zuzustimmen. Herr Ministerpräsident, in Ihrer Antrittsrede haben Sie erklärt, Sie wollten kooperativer sein. Jetzt können Sie beweisen, ob Sie kooperativer arbeiten wollen, indem Sie Anträgen von der Opposition, die Sie selbst für richtig halten, zustimmen. Hier könnten Sie das zum ersten Mal beweisen. Wenn Sie es nicht tun, war Ihre Antrittsrede nicht mehr als Schall und Rauch.

(Beifall bei der SPD und bei den GRÜNEN)

**Zweiter Vizepräsident Prof. Dr. Peter Paul Gantzer:** Nächste Wortmeldung: Herr Staatssekretär Freller.

**Staatssekretär Karl Freller** (Kultusministerium): Herr Präsident, Hohes Haus! Herr Kollege Pfaffmann, der Angriff, den Sie gerade gefahren haben, ist in meinen Augen jämmerlich und außerdem sachlich-inhaltlich völlig falsch.

(Beifall bei der CSU)

Das war ein jämmerlicher Angriff in einer Sache, die für unsere Bevölkerung positiv gelöst worden ist.

(Hans-Ulrich Pfaffmann (SPD): Eine Bewerbungsrede des Staatssekretärs!)

Lassen Sie mich dazu drei Punkte festhalten:

Erstens. Alle Eltern brauchen spätestens ab dem Jahr 2008 keinen Cent Büchergeld mehr zu bezahlen.

(Hans-Ulrich Pfaffmann (SPD): Tolle Leistung!)

Zweitens. An den bayerischen Schulen ist der Bücherbestand jetzt so aktuell, wie er es noch nie in der Geschichte war.

(Hans-Ulrich Pfaffmann (SPD): Und die Eltern haben es bezahlt!)

Drittens. Bayern ist das erste Land, das eine in schwieriger Zeit eingeführte Eigenbeteiligung der Eltern bei der Bücherbeschaffung wieder abschafft.

(Lachen bei der SPD und bei den GRÜNEN)

Meine sehr verehrten Damen und Herren, diese drei positiven Punkte möchte ich festhalten, weil ich es satt habe, dass Sie sich aufregen, aber den Kern der Angelegenheit nicht mehr erkennen. Der Kern der Angelegenheit ist, dass es gelungen ist, durch eine gute Finanzierung dieses Freistaates das Büchergeld wieder abzuschaffen, über das sich keiner gefreut hat. Wir alle sind froh, dass es von der Bevölkerung nicht mehr bezahlt werden muss.

(Beifall bei der CSU)

Ich halte es für eine tolle Angelegenheit, wenn so etwas in der Regierungserklärung eines neuen Ministerpräsidenten steht. Ich sage: Gott sei Dank, dass dies so festgeschrieben ist und in Bayern ab 2008 kein Büchergeld mehr erhoben wird.

(Beifall bei der CSU)

Herr Kollege Pfaffmann, in einem Punkt liegen Sie völlig daneben. Sie waren nicht bei den Verhandlungen mit den Kommunen dabei. Die Kommunen haben die Bücher zu finanzieren. Im Schulfinanzierungsgesetz ist, basierend auf einer grundsätzlichen Aussage der Bayerischen Verfassung, geregelt, dass der Freistaat und die Kommunen, beide, für das Schulwesen verantwortlich sind. Im Schulfinanzierungsgesetz ist ganz klar geregelt, dass der Personalaufwand vom Freistaat zu finanzieren ist. Das ist schwer genug. Daran haben wir zu tragen. Wir tun das mit immer steigenden Investitionen. Die zweite Aufgabe, nämlich die des Sachaufwandes, liegt jedoch klar bei den Kommunen. Zum Sachaufwand gehören auch die Bücher. Ich möchte festhalten, dass die Beschaffung der Bücher eine Aufgabe der Kommunen ist.

Ich wollte das einmal grundsätzlich sagen. Manchmal habe ich den Eindruck, dass in unseren Debatten das Grundsätzliche verloren geht. Der Grundsatz lautet, dass die Kommunen für den Sachaufwand und das Land für das Personal zuständig ist. Nach der bisherigen Regelung haben die Kommunen 40 % übernommen und vom Freistaat 60 % Zuschuss erhalten. Deshalb ist hier die Frage, ob in diesem Fall das Konnexitätsprinzip greift.

Wir hatten aufgrund der Tatsache, dass wahrscheinlich von den Kommunen in den vergangenen Jahren viel zu wenig investiert worden ist, zu viele alte Bücher gehabt. Wir wollten deshalb auf einen neuen Stand kommen und hatten zudem eine schwierige finanzielle Situation im Staat. Deshalb haben wir beschlossen, das Büchergeld einzuführen. Dieses Büchergeld sollte nach einer dreijährigen Erprobung einer Revision unterzogen werden. Danach sollte endgültig entschieden werden, was weiter geschieht. Die Entscheidung, die inzwischen getroffen ist, ist klar: Ab 2008 müssen die Eltern in Bayern kein Büchergeld mehr bezahlen.

Dies war eine wichtige Entscheidung. Jetzt geht es nur noch um das Schuljahr 2007/2008. Für diese Zeit ist rechtlich klar geregelt, dass die Kommunen zunächst wieder Büchergeld erheben müssten. Der Plan, die Erhebung des Büchergelds im laufenden Schuljahr in das Ermessen der Kommunen zu stellen, geht nicht auf einen Vorschlag der Staatsregierung zurück. Vielmehr äußerten viele Kommunen im laufenden Schuljahr öffentlich, dass sie nicht mehr bereit seien, das Büchergeld für das laufende Schuljahr zu erheben.

**Zweiter Vizepräsident Prof. Dr. Peter Paul Gantzer:** Herr Staatssekretär, ich hätte zwei Zwischenfragen von Frau Kollegin Gote und Herrn Kollegen Schieder. Und auch noch von Herrn Kollegen Schindler. – Auch nicht?

**Staatssekretär Karl Freller (Kultusministerium):** Nein, ich möchte jetzt den Gedankengang zu Ende führen.

Damit bekundeten sie ihre Absicht, die geltende verfassungsgemäße Rechtslage bewusst zu missachten. Hören Sie gut zu; denn hier gab es viele Fehler in der Argumentation. Zur Klärung der Situation fand daher am 28. September 2007 ein Gespräch zwischen Staatsminister Schneider und den drei Vorsitzenden der kommunalen Spitzenverbände statt. Nach Absprache und auf Wunsch der kommunalen Spitzenverbände wurde beschlossen, die aktuelle Situation, nämlich die Ankündigung vieler Kommunen, auf die Erhebung des Büchergeldes zu verzichten, zu legalisieren und die Erhebung des Büchergelds im laufenden Schuljahr 2007/2008 in das Ermessen der Kommunen zu stellen.

Ein entsprechender Gesetzentwurf ist bereits in die Anhörung gegangen und wird beschleunigt durchgebracht, damit durch das Parlament eine klare Rechtslage für die Kommunen geschaffen wird. Man kann nicht contra legem etwas beschließen, was einem gefällt. Nötig ist eine gesetzliche Absicherung. Diese wird im Augenblick sichergestellt.

Bei dem Gespräch erklärten die Vertreter der kommunalen Spitzenverbände ausdrücklich, dass die Kommunen, die sich dafür entscheiden werden, das Büchergeld nicht mehr zu erheben, die Schulbücher für das laufende Schuljahr mit Hilfe der in den Vorjahren erzielten Büchergeldüberschüsse – –

(Dr. Thomas Beyer (SPD): Lächerlich!)

– Entschuldigung. Sie kennen selbst die Diskussionen. Sie wollten von uns und von mir sogar in einer Fragestunde wissen, was mit dem Geld geschehen soll. Ihr wisst ja selber nicht mehr, was ihr noch im Juli gefragt habt. Ich musste mich im Juli bei der Fragestunde hier verantworten, was man mit so viel Büchergeld macht.

Jetzt wollt ihr von dem nichts mehr wissen. Ich weiß nicht mehr ganz, wo ihr noch seid. Ich begreife das nicht mehr. Dreht bitte die Argumente nicht so hin, wie es Euch passt, sondern nehmt die Wirklichkeit wahr.

(Beifall bei der CSU)

Es ist überhaupt keine Frage, dass es die vier Euro pro Schüler weiterhin geben wird. Das ist der soziale Beitrag für die Schüler, die nicht zahlen können. Dieses Geld wird auch weiterhin bezahlt werden.

Es gibt eine gemeinsame Presseerklärung vom 28. September. Ich will sie nicht vorlesen, gebe sie aber zu Protokoll.

(Siehe Anlage 1)

Ich möchte jedem, der dieses Protokoll der heutigen Sitzung anfordert, weil ihm vielleicht Ihr Antrag gefällt, empfehlen, er solle auch mitbekommen, was beschlossen worden ist. Es ist einvernehmlich zwischen dem KM und den kommunalen Spitzenverbänden beschlossen worden, dass die Staatsregierung für das laufende Schuljahr 2007/2008 umgehend eine Gesetzesänderung einbringen wird, mit der die Erhebung des Büchergeldes in Höhe von 20 bzw. 40 Euro in das Ermessen der Kommune gestellt wird.

Ich hätte die Bitte, dass die Vertreter der kommunalen Spitzenverbände, die an diesem Gespräch teilgenommen haben – es waren der Gemeindefratspräsident Dr. Brandl, der Präsident des Bayerischen Landkreistages, Landrat Theo Zellner und der Präsident des Bayerischen Städtetags, Oberbürgermeister Hans Schaidinger –, den Vertretern in den Kommunen und den Landkreisen klipp und klar erklären, dass sie mit dieser Entscheidung einverstanden waren und es Aufgabe der Kommunen ist, diese ordentlich umzusetzen.

(Beifall bei der CSU)

Die Kommunen, die das Geld nicht haben, könnten es verlangen. Die meisten haben es und brauchen das Geld nicht zu verlangen, wenn sie darauf verzichten. Ab 2008 gibt es eine Regelung, die in den nächsten Monaten verhandelt wird. Das wird sicherlich eine vernünftige Rege-

lung zwischen den Kommunen und dem Freistaat werden. Ich meine, bis zu diesem Zeitpunkt haben wir eine sehr vernünftige Lösung gefunden, die sich letztlich zugunsten der Eltern und der Schüler auswirkt.

(Beifall bei der CSU)

**Zweiter Vizepräsident Prof. Dr. Peter Paul Gantzer:** Liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich stelle fest: Wenn Zwischenfragen abgelehnt werden: Die SPD hat noch 18 Minuten Redezeit. Sie können sich auch zu Zwischenbemerkungen melden, wenn Zwischenfragen abgelehnt werden, Sie können sich aber auch zu Wort melden. Die nächste Wortmeldung: Herr Kollege Pfaffmann.

**Hans-Ulrich Pfaffmann (SPD):** Herr Präsident, meine Damen und Herren, lieber Herr Staatssekretär Freller! Das war keine gute Bewerbungsrede für das neue Kabinett, um das einmal zu sagen. Sie haben Dinge gesagt, die so nicht stimmen. Ich frage noch einmal, lieber Herr Ministerpräsident: Es gibt eine gültige Rechtslage, wonach Büchergeld zu erheben ist? Zwischenzeitlich haben Sie gesagt, es werde abgeschafft, aber ein Gesetz ist ein Gesetz. Bis zur Änderung hat ein Gesetz Gültigkeit. Ich frage Sie: Wollen Sie als Ministerpräsident nicht dafür sorgen, dass das Gesetz eingehalten wird oder wollen Sie sofort eine Gesetzesänderung, die die Abschaffung ab 2007 und nicht erst ab 2008 regelt?

(Thomas Kreuzer (CSU): Können Sie nicht zuhören, was er gesagt hat? Es ist ja unerträglich!)

Sie müssten dazu Stellung nehmen, ob Sie eine gültige Rechtslage einhalten wollen oder nicht. Das ist Punkt eins.

Punkt zwei ist: Lieber Herr Freller, Sie haben gesagt, wir haben noch nie einen so guten Bücherbestand gehabt wie jetzt. – Das stimmt. Dafür haben aber die Eltern bezahlt und nicht Sie.

(Beifall bei der SPD)

Es ist also unredlich, sich hierhin zu stellen und so zu tun, als wären Sie für den guten Bücherbestand verantwortlich. Das haben die Eltern bezahlt.

(Prof. Dr. Gerhard Waschler (CSU): Völlig abwegige Argumentation!)

Noch etwas gibt es dazu zu sagen: Warum gab es denn einen schlechten Bücherbestand?

(Beifall bei der SPD)

Doch nur darum, weil Sie jahrelang versäumt haben, die Lernmittelfreiheit sicherzustellen, und die Kommunen allein gelassen haben.

(Beifall bei der SPD)

Darum gab es einen schlechten Bücherbestand. Sie tun gerade so, als seien Sie für alles Gute verantwortlich und alles Schlechte haben die anderen verursacht. Diese Politik wird Ihnen nicht durchgehen.

Zum Schluss einen Satz zum Vergleich mit Rheinland-Pfalz, der immer so gerne bemüht wird. Ich schlage Ihnen ein Geschäft vor, lieber Herr Kollege Waschler: Wir reden mit dem Herrn Ministerpräsidenten von Rheinland-Pfalz bezüglich der Abschaffung bzw. der Kostenfreiheit beim Büchergeld in Rheinland-Pfalz, wenn Sie mit Ihrem neuen Ministerpräsidenten darüber reden, dass die Klassen so klein werden wie in Rheinland-Pfalz, dass wir so viel Ganztagschulen haben wie in Rheinland-Pfalz, dass wir 100 Millionen in den Haushalt einstellen, um die Ganztagschulen so auszubauen wie in Rheinland-Pfalz und dass wir die Übertrittszeugnisse ebenso abschaffen, wie das in Rheinland-Pfalz geschehen ist. Wenn Sie mit Ihrem Ministerpräsidenten darüber reden, reden wir mit unserem über das Büchergeld in Rheinland-Pfalz.

(Beifall bei der SPD – Thomas Kreuzer (CSU): Und die gleichen Pisa-Ergebnisse wie in Rheinland-Pfalz! – Prof. Dr. Gerhard Waschler (CSU): Wo ist das Niveau von Rheinland-Pfalz?)

Hören Sie auf, über andere Länder zu reden und Vergleiche zu bemühen. Damit begeben Sie sich auf Glatteis, lieber Herr Waschler.

(Beifall bei der SPD)

**Zweiter Vizepräsident Prof. Dr. Peter Paul Gantzer:** Zu einer Zwischenbemerkung erteile ich Herrn Kollegen Schindler das Wort und darauf eine Zwischenbemerkung der Kollegin Gote.

**Franz Schindler (SPD):** Die Zwischenbemerkung ist etwas aus der Reihe geraten. Sie hätte sich auf die grundsätzlichen Ausführungen des Herrn Staatssekretärs beziehen sollen, weil er gemeint hat, uns an Grundsätze des Verfassungsrechts in Bayern erinnern zu müssen. Dazu meine ich, gehört auch, sehr geehrter Herr Staatssekretär, dass nach – wenn ich mich recht entsinne – Artikel 55 Nummer 3 der Bayerischen Verfassung die Bayerische Staatsregierung dafür zuständig ist, die Gesetze zu vollziehen.

(Beifall bei der SPD)

Nun bin ich der Meinung, dass sich die kommunalen Spitzenverbände mit dem Herrn Kultusminister zusammensetzen – es sind alles Parteifreunde, da redet es sich dann auch leichter – und etwas ins Auge fassen dürfen. Aber das Gesetz, über das wir reden, hat der Bayerische Landtag mit den Stimmen der CSU beschlossen. Sie haben zwar versucht, den Eindruck zu erwecken, als habe es die SPD beschlossen. Nach meiner Erinnerung war es aber die CSU-Mehrheit, die dieses Gesetz beschlossen hat. Dieses Gesetz gilt. Da können Herr Brandl und Herr Zellner und Herr Schaidinger sagen, was sie wollen. Dieses Gesetz gilt.

Sie können das Gesetz nur dadurch aus der Welt schaffen, dass die CSU-Fraktion in ihrer Mächtigkeit dieses Gesetz wieder abschafft. Dann müssen Sie uns und allen erklären, warum Sie letzte Woche im Bildungsausschuss einen Antrag, der genau darauf abgezielt hat, abgelehnt haben, während sie gleichzeitig ankündigen, dieses Jahr eine ganz komische Gesetzesänderung vorschlagen zu wollen, die aber noch nicht Gesetz ist. Wie also ist es zu werten, dass – wie es der Herr Staatssekretär ausgedrückt hat – die Vorgehensweise einiger Gemeinden und Landkreise, das Gesetz bewusst zu missachten, durch eine Abstimmung mit den kommunalen Spitzenverbänden legalisiert werden soll? Wenn dem so ist, dann ist das einer Bananenrepublik würdig, aber nicht des Freistaats Bayern.

(Beifall bei der SPD)

Wenn man die Eltern entlasten will, was wir wollen, weil wir sie auch nie belastet haben, dann muss man ganz schnell das Büchergeld abschaffen. Sie haben es in der Hand und wir werden gerne mitstimmen, weil wir es auch nicht eingeführt haben.

(Beifall bei der SPD – Joachim Hermann (CSU): Was macht denn die Landeshauptstadt München? Was macht der Oberbürgermeister Ude mit dem Thema?)

**Zweiter Vizepräsident Prof. Dr. Peter Paul Gantzer:** Nächste Wortmeldung: Frau Kollegin Gote. Ist das eine Zwischenbemerkung?

(Ulrike Gote (GRÜNE): Das ist eine Zwischenbemerkung!)

Eine Zwischenbemerkung – zwei Minuten.

**Ulrike Gote (GRÜNE):** Danke schön, Herr Präsident. – Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen! Herr Staatssekretär, Sie haben ausgeführt, wie aus Ihrer Sicht die Einigung mit den kommunalen Spitzenverbänden aussieht, und Sie haben versucht, den kommunalen Spitzenverbänden und den Kommunen den Schwarzen Peter für diese Lösung zuzuschieben. Ich werde Ihnen zeigen, dass dieser in zugegebenermaßen wenigen Fällen, aber dennoch genauso bei Ihnen liegt. Es haben zahlreiche Kommunen erklärt, dass sie auf die Erhebung des Büchergeldes im laufenden Schuljahr verzichten, unter anderem der Landkreis Bayreuth, die Stadt Bayreuth und die Stadt Pegnitz. In Oberfranken gibt es auch zwei Gymnasien bzw. Tagesheimschulen, bei denen der Staat Sachaufwandsträger ist. Jetzt haben wir die Situation, dass in Bayreuth und Pegnitz die Eltern bzw. die Familien ungleich behandelt werden. Das geschieht auch innerhalb einer Familie, wenn für das eine Kind zu bezahlen ist und für das andere nicht.

Ich fordere Sie jetzt auf, heute hier zu erklären, wie Sie diese Ungleichbehandlung von Familien in einer Kommune beenden wollen. Dazu müssen Sie heute Stellung nehmen. Hier wird doch deutlich, wie wenig durchdacht und wie chaotisch diese Regelung ist. Beenden Sie das

Chaos um das Büchergeld. Am besten schaffen Sie es sofort ab!

(Beifall bei den GRÜNEN und bei der SPD)

**Zweiter Vizepräsident Prof. Dr. Peter Paul Gantzer:** Nächste Wortmeldung: Herr Staatssekretär Freller.

(Zuruf von der SPD)

**Staatssekretär Karl Freller (Kultusministerium):** In aller Sachlichkeit!

(Prof. Dr. Walter Eykmann (CSU): Er hat doch gerade Komplimente gemacht, warum regen Sie sich dann auf? – Gegenruf des Abgeordneten Hans-Ulrich Pfaffmann (SPD))

Dieser Gesetzentwurf, der jetzt auf den Weg gebracht wurde und in die Anhörung gegangen ist, wird rückwirkend zum Schuljahresbeginn in Kraft gesetzt. Das heißt, damit wird legalisiert, dass die Kommunen auf das Büchergeld verzichten. Kein Jurist in diesem Raum wird ernsthaft bezweifeln, dass dies ein legaler Weg ist. Daher verstehe ich Ihren Angriff nicht. Das ist ein absolut legales Verfahren.

(Johanna Werner-Muggendorfer (SPD): Sie selber haben es getan!)

Ich verstehe Ihre Angriffe auf die kommunalen Spitzenverbände nicht, so sehr ich die inhaltliche Diskussion sehe. Aber in der formalen Diskussion finde ich jetzt Ihren Angriff gegenüber den kommunalen Spitzenverbänden nicht gerechtfertigt.

Ich sage Ihnen eines: Es war eine Reihe von SPD-Bürgermeistern dabei, die in den letzten Wochen, als selbst diese Rechtslage noch nicht klar war, die jetzt kommt, selber gesagt haben, dass das Büchergeld nicht bezahlt werden solle. Als sogar die Legalisierung noch offen war, haben sie schon dazu aufgerufen, nicht zu bezahlen. In diesem Fall hätten Sie recht gehabt, aber da haben Sie leider – –

Herr Pfaffmann, ich kann mich nicht erinnern, dass Sie gegenüber den vielen SPD-Kommunalpolitikern das Wort ergriffen haben, die in den vergangenen Wochen diesbezüglich aktiv waren. Auch das muss man einmal sehen.

(Johanna Werner-Muggendorfer (SPD): Es gab einen Bürgermeister, der hat es nie erhoben, nämlich in Gersthofen!)

– Nein, bitte schauen Sie auf Ihren eigenen Stall.

(Zuruf der Abgeordneten Johanna Werner-Muggendorfer (SPD))

– Nein, das ist der Punkt, bei dem für mich eine gewisse Scheinheiligkeit beginnt; denn man will uns illegales Ver-

halten vorwerfen, hat aber bei den eigenen Bürgermeistern toleriert, dass sie damit über Wochen die Staatsregierung und die CSU-Fraktion angegriffen haben.

(Johanna Werner-Muggendorfer (SPD): Und was ist mit Gersthofen?)

Ich wollte nur einmal klarstellen, dass wir uns auf einem legalen und, wie ich meine, auf einem sehr vernünftigen Weg befinden.

(Beifall bei der CSU)

**Zweiter Vizepräsident Prof. Dr. Peter Paul Gantzer:** Herr Kollege Schieder. Nach der Geschäftsordnung können Sie keine Zwischenbemerkung machen, aber Sie haben noch 15 Minuten Redezeit.

(Johanna Werner-Muggendorfer (SPD): Übertreibe es nicht, Werner!)

**Werner Schieder (SPD):** 15 Minuten?

**Zweiter Vizepräsident Prof. Dr. Peter Paul Gantzer:** Das ist aber keine Aufforderung, Herr Kollege Schieder, das total auszunutzen, obwohl Ihnen das nicht schwerfällt, wie ich weiß.

(Joachim Herrmann (CSU): Zu den Dringlichkeitsanträgen insgesamt, Herr Präsident!)

**Werner Schieder (SPD):** Herr Präsident, meine Damen und Herren! Ich möchte hier noch einmal auf die Ausführungen des Herrn Staatssekretärs Bezug nehmen. Herr Staatssekretär, Sie berufen sich hier auf die Sachlichkeit. In Wirklichkeit verdrehen Sie die Tatsachen.

(Hans-Ulrich Pfaffmann (SPD): Jawohl!)

Sie führen hier eine ominöse, sogenannte Vereinbarung zwischen Ihnen und den kommunalen Spitzenverbänden an. Ich will diese hier nicht beurteilen, sondern nur deutlich machen, dass das, was da angeblich vereinbart worden ist, in vollständigem Widerspruch zum Willen der Kommunen, der Städte und Landkreise an der Basis stünde, wenn es denn so wäre, wie Sie es darstellen. So ist es nämlich nicht, sondern es ist umgekehrt, und zwar folgendermaßen: Nach der Ankündigung, das Büchergeld werde abgeschafft, hat eine Reihe von Bürgermeistern entschieden, dass sie vorerst die Erhebung des Büchergeldes aussetzen, und zwar aus Protest gegen Ihre Büchergeldpolitik

(Beifall bei der SPD)

und um Ihnen gegenüber Druck zu machen, dass Sie das Büchergeld sofort, also ab diesem Schuljahr, aussetzen. Das ist der Protest der Bürgermeister, der Landräte und der Oberbürgermeister.

(Beifall bei der SPD und bei den GRÜNEN – Zurufe von der CSU)

Herr Kollege Stahl, Sie sind Zeuge, was Landrat Wittmann anbelangt. Herr Kollege Rubenbauer, auch Sie sind mein Zeuge.

(Unruhe – Glocke des Präsidenten)

– Ich mache Ihnen folgenden Vorschlag: Wenn Sie keinen solchen Lärm machen, dann rede ich etwas ruhiger.

(Heiterkeit bei der CSU)

Ich habe hier also zwei Zeugen genannt. Treten Sie doch einmal hier an das Mikrofon und sagen Sie etwas dazu, Herr Kollege Rubenbauer. Bürgermeister Toni Dutz, CSU, Wiesau, Landrat Simon Wittmann, CSU, und viele andere auch, haben die Nicht-Erhebung des Büchergeldes zu einem Zeitpunkt verkündet, an dem diese ominöse Vereinbarung noch gar nicht bekannt war! Sie wollten Ihnen damit Ihre Forderung signalisieren, ab sofort auf die Erhebung des Büchergeldes zu verzichten. Sie verstehen in Ihrer Basisferne offenbar diese Signale nicht, und das ist das Problem.

(Beifall bei der SPD)

Die entscheidende Frage, die sich hier an der Basis, und zwar bei Schwarz, Rot, Grün und bei allen, die in der Kommunalpolitik Verantwortung tragen, stellt, ist doch, was bei den Kommunen ist, die aus Protest gegen Ihre Politik das Büchergeld nicht mehr einziehen wollen, was dann mit den Kosten und mit der staatlichen Beteiligung ab September 2007 passiert. Das ist die entscheidende Frage. Ich bitte Sie daher, hier eine klare Ansage dergestalt zu machen, dass erstens das Büchergeld ab 2007 nicht mehr erhoben wird und dass zweitens alle, die das Büchergeld bisher nicht erhoben haben, dadurch keinerlei finanziellen Schaden haben werden. Das ist der ganz entscheidende Punkt, und dazu müssen Sie hier einmal klipp und klar etwas sagen, Herr Staatssekretär.

(Beifall bei der SPD)

**Zweiter Vizepräsident Prof. Dr. Peter Paul Gantzer:** Nächste Wortmeldung: Frau Kollegin Tolle.

(Zuruf des Abgeordneten Hans-Ulrich Pfaffmann (SPD))

**Simone Tolle (GRÜNE):** Herr Staatssekretär, ich habe an Sie eine Frage, weil wir in der letzten Sitzung des Bildungsausschusses auch über die Variante geredet haben, ein Gesetz rückwirkend in Kraft treten lassen zu können. Der Herr Kollege wird bestätigen, dass die Vertreterin des Kultusministeriums gesagt hat, das ginge nicht.

(Hans-Ulrich Pfaffmann (SPD): So ist es!)

Plötzlich geht es doch. Egal, was nun gilt, welche variablen juristischen Beistand haben Sie, der, je nach dem, wie es Ihnen in den Kram passt, die juristische Lage anders bewertet? Ich kann mich erinnern, dass die Kommunen,

die das Büchergeld vor zwei Jahren aussetzen wollten, von Herrn Beckstein auch die klare Ansage bekommen haben, sie dürften das nicht machen. Jetzt dürfen Sie es aber doch.

(Manfred Ach (CSU): Das ist Gesetzeslage, ja!)

– Herr Kollege Ach, die Gesetzeslage ist die Gleiche wie vor zwei Jahren.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Da sollten wir schon genau sein; denn wir können auch nicht sagen, wir haben ein Tempolimit, aber die Staatsregierung trifft sich mit den Verkehrsverbänden. Wir dürfen jetzt alle schneller fahren, weil Sie und Ihre Parteikolleginnen und Parteikollegen das ausgehandelt haben. Das finde ich nicht gut.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Als Mitglied eines Kreistages meine ich: Dieser gemeinsam mit den kommunalen Spitzenverbänden ausgehandelte Deal ist nicht im Sinne der Kommunen gelaufen. Das sage ich hier klar, deutlich und offen. Warum man sich von der Staatsregierung den Schneid hat abkaufen lassen, verstehe ich nicht. Der Städtetag und der Landkreistag waren keine guten Vertreter der Interessen der Kommunen. Ich möchte schon wissen, was unter der schwarzen Decke zulasten der Kommunen ausgeklügelt worden ist. Ich fordere Sie auf: Geben Sie uns das Geld, das uns zusteht. Das ist nur recht und billig. Sorgen Sie, Herr Kollege Ach, wenigstens dafür, dass es ordentlich weitergeht, nachdem Ihnen jetzt die Eltern, die Büchergeldbestände aufgefrischt haben.

**Zweiter Vizepräsident Prof. Dr. Peter Paul Gantzer:** Nächste Wortmeldung: Herr Kollege Ritter.

**Florian Ritter (SPD):** Herr Präsident, meine Damen und Herren! Es gilt vielleicht, eines klarzustellen, was Kollege Eisenreich heute hier gesagt hat, dass nämlich das Büchergeld aus finanziellen Gründen eingeführt worden ist und sich die finanzielle Situation so weit verbessert hat, dass man es wieder abschaffen kann.

Erstens. Den Protokollen des Bayerischen Landtags ist zu entnehmen, dass eines der Hauptargumente für das Büchergeld die angebliche Tatsache war, dass es notwendig ist, dass die Eltern Verantwortung für den Buchbestand ihrer Kinder übernehmen, weil damit auch der Buchbestand besser gepflegt wird. Das wäre also quasi eine pädagogische Maßnahme des Staates. Man kann sich jetzt darüber unterhalten, wie abgeschmackt das Ganze ist, aber fest steht: Es waren nicht in erster Linie finanzielle Gründe.

Zweitens. Die Behandlung dieses Themas ist typisch für die Art und Weise, wie die CSU-Fraktion immer diskutiert. Jetzt passiert genau das Gleiche: Es wird keine Verantwortung übernommen. Der einzige Kollege der CSU, der hier zu diesem Thema gesprochen hat, war Kollege

Eisenreich als Berichterstatter; ansonsten hat man die Verantwortung auf Staatssekretär Freller verlagert. Kein einziger der CSU-Kollegen, die dieses Thema noch vor einem halben Jahr so massiv vertreten haben, hat sich getraut, sich hier hinzustellen und den Schwenk der Staatsregierung und der CSU-Fraktion zu vertreten. Kein einziger!

(Thomas Kreuzer (CSU): Argumente werden nicht besser, indem sie fünf verschiedene Redner fünfmal wiederholen!)

Meine Herren, ihr seid Helden!

(Beifall bei der SPD)

**Zweiter Vizepräsident Prof. Dr. Peter Paul Gantzer:** Vielen Dank, Herr Kollege. Nächste Wortmeldung: Herr Kollege Eisenreich.

**Georg Eisenreich (CSU):** Herr Präsident, meine Damen und Herren! Ich glaube feststellen zu können, dass in den Reihen der Opposition etwas Verwirrung aufgetreten ist.

(Werner Schieder (SPD): Ihr seid doch Tatsachenverdrehler!)

– Schmarrn!

(Werner Schieder (SPD): Tatsachenverdrehler!)

Deshalb möchte ich zur Erhellung beitragen. Herr Kollege Schindler, wir haben jetzt ein Gesetz,

(Werner Schieder (SPD): Und Rechtsverdrehler sind Sie auch noch! – Unruhe – Glocke des Präsidenten)

in dem die Pflicht geregelt ist, Büchergeld einzuziehen. Das ist die aktuelle Rechtslage. Können wir uns darauf verständigen?

(Franz Schindler (SPD): Ja!)

Jetzt soll das Gesetz durch dieses Hohe Haus geändert werden. Es ist noch nicht geändert, sondern es soll geändert werden, und zwar soll es eine Ermessensregelung werden. Die Kommunen können entscheiden, bis zu 20 bzw. 40 Euro einzuziehen. Das heißt, sie können weniger Büchergeld oder auch gar kein Büchergeld einziehen. Das wird eine Ermessensregelung, und dafür wird ein Gesetzgebungsverfahren eingeleitet. Dies geht auf den Wunsch der Vertreter der kommunalen Spitzenverbände zurück.

(Werner Schieder (SPD): Märchen!)

– Nix Märchen! Das stand doch schon alles in der Presse. Ich verweise auf die Presseerklärung vom 28. September. Das war eine gemeinsame Presseinformation über ein

schon lange angekündigtes Gespräch des Kultusministers mit den kommunalen Spitzenverbänden. Deren Wunsch ist Inhalt dieser Vereinbarung geworden, die jetzt nicht rechtlich bindend ist, aber deren Ausfluss ein Gesetzgebungsverfahren sein wird.

Zu den anderen rechtlichen Fragen: Die Abschaffung des Büchergeldes ist möglich, Herr Kollege Pfaffmann. Wir haben uns im Bildungsausschuss darüber schon mit Vertretern der Staatsregierung unterhalten. Die Abschaffung des Büchergeldes ist möglich. Was allerdings nicht möglich war, war eine Zustimmung zum Gesetzentwurf der Opposition, der schon eine Finanzierungsregelung enthalten hat, die eine Belastung für die Kommunen gewesen wäre. Rückwirkende Belastungen sind aber nicht möglich. Das ist der feine Unterschied.

(Zuruf von der SPD: Ihre Regelung belastet die Kommunen doch auch, die trifft die Ermessensregelung doch genauso!)

– Die Ermessensregelung setzt voraus, dass man selbst eine Entscheidung trifft. Zudem ist diese Belastung nicht rückwirkend.

**Zweiter Vizepräsident Prof. Dr. Peter Paul Gantzer:** Herr Kollege, gestatten Sie eine Zwischenfrage des Kollegen Schindler?

**Georg Eisenreich (CSU):** Ja.

**Franz Schindler (SPD):** Herr Kollege Eisenreich, darf ich Ihre Ausführungen so verstehen, dass die großartige CSU-Fraktion beabsichtigt, diese Vereinbarung zwischen dem Herrn Kultusminister und den kommunalen Spitzenverbänden tatsächlich zum Gesetz werden zu lassen? Haben Sie denn keine Skrupel, das zu beschließen?

**Georg Eisenreich (CSU):** Wenn das der Wunsch der Vertreter der kommunalen Spitzenverbände ist, warum denn nicht?

(Widerspruch bei der SPD)

Das macht doch auch Sinn. Das Argument ist einleuchtend, dass die Situationen vor Ort unterschiedlich sind. Die Kommunen können dann individuell entscheiden, ob ein Büchergeld notwendig ist oder nicht. Insofern ist das eine klare Sache. Wir haben später noch viel Zeit, hier darüber zu debattieren. Die ganze Aufregung ist jetzt völlig vergeblich.

(Beifall bei der CSU – Joachim Herrmann (CSU):  
Völlig richtig!)

**Erste Vizepräsidentin Barbara Stamm:** Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor. Damit ist die Aussprache zu den gemeinsam aufgerufenen Dringlichkeitsanträgen geschlossen. Wir kommen zur Abstimmung. Dabei werden die Anträge wieder getrennt.

Ich lasse jetzt über den Dringlichkeitsantrag der GRÜNEN auf Drucksache 15/8994 abstimmen. Für die Stimmabgabe sind die entsprechend gekennzeichneten Urnen bereitgestellt. Ich bitte Sie, Ihre Stimmkarten in die Urnen zu werfen. Jetzt kann mit der Stimmabgabe begonnen werden. Dafür stehen fünf Minuten zur Verfügung.

(Namentliche Abstimmung von 16.06 bis 16.12 Uhr)

Verehrte Kolleginnen und Kollegen, die Stimmabgabe ist abgeschlossen. Die Stimmen werden außerhalb des Plenarsaals ausgezählt. Das Ergebnis wird später bekannt gegeben.

Wir kommen zur Abstimmung über den Dringlichkeitsantrag auf Drucksache 15/8996. Das ist der Antrag der SPD-Fraktion. Hier wurde ebenfalls namentliche Abstimmung beantragt. Ich bitte, die Stimmkarten in die Urnen zu geben. Drei Minuten dürften ausreichen.

(Namentliche Abstimmung von 16.12 bis 16.15 Uhr)

Verehrte Kolleginnen und Kollegen, die Stimmabgabe ist abgeschlossen. Ich bitte, die Stimmen auszuzählen, und zwar wie immer außerhalb des Plenarsaals. Wir geben das Ergebnis später bekannt. – Ich bitte, die Plätze einzunehmen, damit wir in der Tagesordnung fortfahren können.

Ich rufe zur gemeinsamen Behandlung auf:

**Dringlichkeitsantrag der Abg. Joachim Herrmann, Markus Sackmann, Franz Josef Pschierer u. a. u. Frakt. (CSU)**  
**Teilprivatisierung der DB AG (Drs. 15/8995)**

und den nachgezogenen

**Dringlichkeitsantrag der Abg. Margarete Bause, Dr. Sepp Dürr, Maria Scharfenberg u. a. u. Frakt. (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**  
**Unabhängigkeit von Netz und Betrieb bei der Bahn (Drs. 15/9003)**

Ich eröffne die gemeinsame Aussprache. Erster Redner ist Herr Kollege Rotter. Bitte schön, Herr Kollege. – Ich bitte, die Plätze einzunehmen.

**Eberhard Rotter (CSU):** Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Der Gesetzentwurf zur Teilprivatisierung der Deutschen Bahn wird seit Monaten auf Bundesebene und in den Ländern sehr kontrovers diskutiert. Wettbewerber der Bahn fürchten Nachteile. Die Fahrgast- und Verkehrsverbände befürchten Verschlechterungen in der Verkehrsbedienung, und die Länder sehen ihre Positionen im Gesetzentwurf nicht berücksichtigt. Mit dem vorliegenden Dringlichkeitsantrag wollen wir die Staatsregierung und die übrigen Länderregierungen unterstützen, die Länder- und Kundeninteressen in der Privatisierungsdebatte weiter zu vertreten.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, wird sind davon überzeugt, dass die Teilprivatisierung der DB AG keinesfalls zulasten der Fläche gehen darf. Das Angebot darf hinsichtlich Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, Komfort und Bedienungshäufigkeit keinesfalls schlechter werden.

Zunächst möchte ich einige Anmerkungen zu den Kernpunkten des Privatisierungsgesetzentwurfs, so wie ihn Bundesverkehrsminister Tiefensee eingebracht hat, machen. Zunächst einmal sollen die Infrastrukturgesellschaften – das sind die DB Netz AG, die Station & Service AG und die DB Energie – aus dem DB-Konzern herausgelöst und auf den Bund übertragen werden. Die DB AG darf gleichwohl das Netz für die kommenden 15 Jahre betreiben und bilanzieren. Im Gesetzentwurf wird das als „Sicherungsübertragung“ bezeichnet. Das heißt, dass der Bund nur formal Eigentümer des Schienennetzes bleibt. Damit sollen der Auftrag des Grundgesetzes, in dem es heißt, dass die Bahn dem Wohl der Allgemeinheit und den Verkehrsbedürfnissen zu dienen hat, und die Interessen privater Investoren unter einen Hut gebracht werden.

Den Auftrag des Grundgesetzes kann der Bund aber nur erfüllen, wenn er Zugriff auf das Netz hat. Daher wird ihm das Eigentum formal übertragen. Die Bahn möchte jedoch das Netz wegen des hohen Wertes in der Bilanz haben, wo es nach dem Gesetzentwurf belassen werden soll, obwohl der Bund Eigentümer ist. Faktisch bleibt die DB AG wirtschaftlicher Eigentümer des Netzes. An der DB AG können sich nach dem Gesetzentwurf bis zu 49 % private Investoren beteiligen. Nach 15 Jahren kann der Bund entscheiden – so ist es im Gesetzentwurf vorgesehen –, ob er die bisherige Regelung fortführen will – so wie es für die 15 Jahre geplant ist –, ob er das Netz vollständig an die Bahn übertragen will oder – dritte Alternative – ob er das Netz vollständig zurücknehmen will. Falls der Bund Letzteres will – also das Netz zurücknehmen –, würde ein Wertausgleich fällig, was heißt, der Bund müsste sein eigenes Netz zurückkaufen.

(Dr. Christian Magerl (GRÜNE): Absurd!)

– Ich stimme Ihnen ausdrücklich zu, Herr Kollege Dr. Magerl.

Hierfür wären Mittel in Höhe von bis zu 8 Milliarden Euro aufzuwenden, die natürlich auch in 15 Jahren kein Bundesfinanzminister ohne Weiteres schultern könnte.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, aus diesen Ausführungen wird wohl deutlich, dass es bei diesem Gesetzentwurf diverse rechtliche Probleme gibt. Ich war von daher durchaus zufrieden, dass sowohl die Kollegen im Deutschen Bundestag als auch mittlerweile Bundesverkehrsminister Tiefensee signalisiert haben, es bestünde bei der Teilprivatisierung keine Eile. Das heißt, man wird wohl über einzelne Punkte noch reden können.

Die Frage nach der Verfassungsmäßigkeit dieses Gesetzentwurfes ist immer wieder gestellt worden. Bundesverkehrsminister Tiefensee sagt Ja, ein von den Ländern erst kürzlich in Auftrag gegebenes Gutachten, das mittlerweile vorliegt, sagt Nein und meint damit, der Vorschlag wäre

nicht verfassungskonform. Ich darf im Übrigen daran erinnern, dass auch die Bundesregierung sich zumindest bis vor einem halben Jahr noch nicht ganz einig darüber war. Während das Verkehrsministerium sagte, das Gesetz ist verfassungsgemäß, hatten sowohl das Innenministerium als auch das Justiz- und das Wirtschaftsministerium erhebliche Bedenken.

Selbst wenn der Gesetzentwurf verfassungsgemäß sein sollte, wären nach unserer Überzeugung zentrale Änderungen nötig. Kostensteigerungen durch höhere Trassenentgelte, die schneller steigen als die Regionalisierungsmittel, wären zu befürchten. Sie wären zwar ab dem Jahr 2009 wieder dynamisiert, aber wir befürchten höhere Kostensteigerungen bei den Trassenentgelten. Diese müssten deshalb an die Regionalisierungsmittel gekoppelt werden, sonst würde der Nahverkehr erheblich teurer mit der Folge, dass dort weniger gefahren würde.

Es geht uns um das Mitspracherecht der Länder bei Infrastrukturausgaben. Wir halten dies für unverzichtbar. Bund und Länder müssen bestimmen können, wo investiert wird, das darf nicht allein das Bahnmanagement entscheiden. Ansonsten würde sich das Bahnmanagement auf sehr stark frequentierte und deshalb einnahmeträchtige Hauptverkehrsstrassen beschränken, das Netz in der Fläche jedoch verlottern lassen. Das wird vonseiten der Verantwortlichen bestritten. Sie sagen: Wir haben Interesse, wenn bestellt wird, dass auch gefahren wird, deshalb soll auch das Netz in der Fläche ordnungsgemäß erhalten werden. – Ich fürchte aber, das Bahnmanagement wird dann die Hand aufhalten und für jede einzelne Strecke zusätzlich etwas von den Ländern verlangen. Das darf natürlich nicht sein.

Wir sehen bislang die Positionen der Länder in dem Gesetzentwurf nicht ausreichend berücksichtigt und wir haben insgesamt gesehen auch die Sorge, dass das Bahnnetz zu billig abgegeben wird. Deshalb der hier vorliegende Dringlichkeitsantrag, mit dem wir die Staatsregierung auffordern, sich auch weiterhin über den Bundesrat für eine Umsetzung der Länderinteressen bei der Bahnreform einzusetzen. Dabei müssen die Ziele der Bahnreform aus dem Jahr 1994 berücksichtigt werden, insbesondere die Stärkung des Verkehrsträgers Eisenbahn durch eine Stärkung des Wettbewerbs.

Wir haben hier in Bayern bei verschiedenen Ausschreibungsprojekten die erfreuliche Erfahrung gemacht, dass der Betrieb dadurch tatsächlich günstiger wird, dass billiger gefahren wird, dass es mehr Verkehr gibt, häufig auch mit besserem Komfort, wenn ein Angebot durch private Wettbewerber der DB AG besteht. Andererseits gewinnt auch DB Regio solche Ausschreibungen und strengt sich dann natürlich ganz besonders an, wenn bekannt ist, dass es noch andere Wettbewerber gibt. Das ist für die Kundinnen und Kunden der Bahn natürlich die positive Entwicklung, die wir haben wollen.

Wir wollen folgende Voraussetzungen für eine Zustimmung zur Teilprivatisierung gewährleistet sehen: Sie darf nicht zulasten des Streckennetzes in der Fläche gehen. Es ist besonders Wert darauf zu legen, dass Bestand und Leistungsfähigkeit der Infrastruktur auch nach einer

möglichen Teilprivatisierung gesichert werden, ebenso wie die verkehrspolitischen Einflussmöglichkeiten. Dazu zählen: eine echte Mitsprache der Länder bei Investitionen und eine Weisungsunabhängigkeit der Infrastrukturunternehmen von der Holding. Hierfür besteht Gefahr, wenn beides unter einem gemeinsamen Dach ist. Dazu gehören auch effektive Sanktionen bei Qualitätsmängeln in einzelnen regionalen Netzen, des Weiteren die Sicherung des Eigentums des Bundes durch eine angemessene Wertausgleichsregelung und die Begrenzung der Trassenpreise.

Wir fordern des Weiteren, einen aussagekräftigen Netzstandsbericht an die Länder zu übergeben. Wir möchten eine unabhängige Überprüfung des Netzzustandes und uns nicht nur auf DB-Netzangaben verlassen müssen.

Wir fordern, dass die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung im Echtbetrieb erfolgreich erprobt wird. Der Bund soll, so ist es im Gesetzentwurf enthalten, weiterhin Jahr für Jahr 2,5 Milliarden Euro dafür an die Bahn bezahlen, dass diese das Netz in Ordnung hält. Dafür wollen wir vorher eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung im Echtbetrieb. Die Sanktionierung der daraus folgenden Pflichten und etwaige Anpassungen müssen einbezogen werden.

Schließlich möchten wir zur Gewährleistung einer diskriminierungsfreien Benutzung der Infrastruktur die Regulierungsinstrumente der Bundesnetzagentur deutlich stärken.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, ich bitte um Zustimmung zu diesem Dringlichkeitsantrag.

Ich möchte noch kurz zu dem nachgezogenen Dringlichkeitsantrag des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN Stellung nehmen. Dieser Antrag wird heute sinnvollerweise auch behandelt. Der Antrag wurde in der letzten Sitzung des Verkehrsausschusses beraten und ist im Übrigen wortgleich mit einem Antrag, der hier im Plenum, vor exakt sechs Jahren, am 10. Oktober 2001, einstimmig verabschiedet wurde.

(Zuruf des Abgeordneten Dr. Christian Magerl (GRÜNE))

– Ja, Herr Kollege Dr. Magerl, wir haben ein paar Formulierungen geändert. Das ganze Haus hat aber dann zugestimmt. Wir werden diesem Antrag heute aber dennoch nicht zustimmen, wie wir auch im Ausschuss nicht zustimmen konnten. Ich bekenne offen, dass ich mich auch heute noch am liebsten für eine saubere Trennung von Netz und Betrieb aussprechen würde. Das ist für mich persönlich noch immer die beste Lösung.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Auf der anderen Seite muss man realistischerweise sehen, dass diese Forderung nicht durchsetzbar ist. Insbesondere Bundesverkehrsminister Tiefensee hat sich schon sehr stark festgelegt und auch große Teile der SPD

auf Bundesebene sind strikt gegen eine solche Trennung. Die Diskussion in den vergangenen sechs Jahren ist weitergegangen, und die Trennung von Netz und Betrieb ist überhaupt nicht Gegenstand der Gespräche bei den Länderverkehrsministern. Dort werden im Wesentlichen einvernehmlich die Punkte gefordert, die ich zuvor aufgelistet habe. Die Punkte 2 und 3 des Dringlichkeitsantrages der GRÜNEN wären nach unserer Auffassung unproblematisch, wegen Punkt 1 werden wir den Antrag aber ablehnen. Ich bitte aber nochmals um Zustimmung zu unserem Antrag.

(Beifall bei Abgeordneten der CSU – Maria Scharfenberg (GRÜNE): Das ist aber ein spärlicher Beifall!)

**Erste Vizepräsidentin Barbara Stamm:** Nächste Wortmeldung: Herr Kollege Magerl. Bitte schön, Herr Kollege.

**Dr. Christian Magerl (GRÜNE):** Frau Präsidentin, Kolleginnen und Kollegen! Herr Kollege Rotter hat klar und deutlich gesagt, dass er eigentlich nach wie vor für eine saubere Trennung von Netz und Betrieb wäre. Ich meine ebenfalls nach wie vor, dass dies der sinnvollste Weg für die Zukunft der Deutschen Bahn ist.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Das Hohe Haus hat, das hat Herr Rotter gerade berichtet, den hier vorliegenden Antrag schon einmal einstimmig beschlossen. Jetzt geht der Weg auf Bundesebene bedauerlicherweise in eine andere Richtung, deshalb haben wir unsere Forderungen hier noch einmal vorgelegt und wollen, dass noch einmal in diese Richtung abgestimmt wird. Alle Experten, die sich in den vergangenen Wochen und Monaten zu dem Thema geäußert haben, sei es aus juristischer Sicht – ob Verfassungsrecht oder ähnliches verletzt wird, ist allerdings nicht mein Themenbereich –, oder aus verkehrswissenschaftlicher Sicht, sie alle haben gesagt, wenn man die Bahnreform so zu Ende denkt, wie man sie begonnen hat, dann sollte die Trennung von Netz und Betrieb erfolgen. Wir haben deshalb unseren Antrag vorgelegt, denn wir stehen nach wie vor zu dieser Trennung.

Ich habe ein gewisses Verständnis für die Forderungen im CSU-Antrag. Man versucht, aufgrund der verunglückten Weichenstellung auf Bundesebene zu retten, was zu retten ist.

Aber es ist uns zu wenig. Sehen Sie es uns deshalb nach, dass wir diesem Antrag nicht zustimmen können, weil unserer der weitergehende und meines Erachtens auch der sinnvollere Antrag ist.

(Beifall bei Abgeordneten den GRÜNEN)

Schauen wir uns noch einmal die Zielsetzungen der Bahnreform an. Eine der wesentlichen und wichtigen Zielsetzungen war, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen. Wird das mit dem, was jetzt diskutiert wird und was sukzessive auf Bundesebene durchsickert, erreicht? Ich meine, nein.

In den heutigen Zeitungen oder der „Financial Times“ von gestern kommt klar und deutlich heraus, dass hier Stilllegung in großem Umfang – ich möchte nicht von einer Stilllegungsorgie sprechen – bei Strecken, die schwach frequentiert sind, und bei Bahnhöfen, die schwach belegt sind, kommen soll.

Ich hoffe natürlich, dass das nicht stimmt, was da veröffentlicht worden ist, aber man muss immer mit dem Schlimmsten rechnen. Da heißt es:

Strecken mit einer Querschnittsbelastung von 1000 Reisenden je Kilometer Betriebslänge, größere Stationen mit ein- und mehrgleisigen Strecken mit aufwendigen Bahnsteigen und barrierefreien Zugängen mit mindestens 1000 Ein-, Um- und Aussteigern

dürfen nicht mehr ausgebaut werden. Bei Stationen, Bahnhöfen mit weniger als 100 Ein- und Aussteigern droht sogar die Stilllegung. Das kann es nicht sein.

Wenn die Zielsetzung lautet: mehr Verkehr auf die Schiene, dann muss alles darangesetzt werden, dass ich auf den Strecken, wo ich um diese Werte herumkrebse, mehr Leute in die Züge bringe.

(Beifall bei Abgeordneten der GRÜNEN und des Abgeordneten Wolfgang Hoderlein (SPD))

Da darf nicht irgendwo versteckt eine Überlegung hineingebastelt werden: Dann lege ich halt die Strecke still.

Die Bundesarbeitsgemeinschaft Schienen-Personenverkehr, in der einiges an Sachverstand sitzt, befürchtet, dass bis zu 9000 Kilometer Strecken stillgelegt werden. Das kann es nicht sein und das darf es nicht sein.

Deswegen müssen wir aus unserer Sicht die Bremse ziehen oder, wie es die „Nürnberger Zeitung“ heute schreibt:

Stinkwütend sind erneut die Abgeordneten des Deutschen Bundestags, allen voran die der CDU/CSU.

Mit Recht, muss ich sagen.

Die Parlamentarier fühlen sich von Tiefensee und der Bahn gelinkt, weil ihnen abermals wichtige Papiere vorenthalten worden seien. „Das ist ein unmöglicher Umgang mit den Fraktionen“, polterte Vize-Fraktionschef Dr. Hans-Peter Friedrich.

Seine Kollegin Blank geht sogar noch weiter:

Das ist ein Saustall im Bundesverkehrsministerium. Bei der DB gebe es sehr wohl Vorstellungen, bestimmte Verkehre nicht mehr zu fahren,

unterstreicht Blank, und nennt das Beispiel Ostbayern.

Die CSU-Verkehrsexpertin:

Wir wissen, dass es inoffiziell auch Unterlagen gibt, um Bahnhöfe und Strecken dicht zu machen.

Wenn wir mit dem Klimaschutz, wenn wir mit der Verlagerung des Verkehrs auf die Bahn ernst machen wollen, dann müssen wir das stoppen, was Tiefensee, Mehdorn und Wiesheu – den nenne ich durchaus auch in diesem Zusammenhang – mit dieser Bahnreform vorhaben.

(Beifall der Abgeordneten Maria Scharfenberg (GRÜNE) und des Abgeordneten Wolfgang Hoderlein (SPD))

Dann gibt es nur eines, nämlich die Trennung von Netz und Betrieb.

Wir sehen in Anbetracht dessen, was Stück für Stück herauskommt, dass der Gemeinwohlaufrag der Bahn, der zwar noch im Gesetz steht und pro forma als Text beibehalten wird, hochgradig gefährdet wird. Das kann es auch nicht sein.

Der nächste Punkt, den diese Bahnreform vorhat, ist mehr Wettbewerb auf der Schiene. Einen gewissen Wettbewerb gibt es bereits, okay, d'accord. Wir waren von Anfang an dafür. Als es seinerzeit um die erste Ausschreibung ging, die die Oberlandbahn bekam, haben wir uns dafür ausgesprochen, auch die CSU, das sage ich klar und deutlich, auch der damalige Minister Wiesheu. Es hat am Anfang gezwickt, das war außerordentlich bedauerlich, weil das Zugmaterial nicht sofort funktioniert hat. Aber wenn wir das Netz de facto der Bahn geben – das, was jetzt gemacht wird, es bleibt beim Bund und wird bei der Bahn bilanziert, das sind ja Tricks, die hier gemacht werden –, dann wird es mit mehr Wettbewerb auf der Schiene bitterböse ausschauen. Es wird nicht das vorankommen, was wir eigentlich wollen. Aber der Wettbewerb ist notwendig, nicht um günstigere Preisabschlüsse zu erzielen, sondern um mehr Komfort und ein besseres Angebot auf die Schiene zu bekommen.

(Beifall bei Abgeordneten der GRÜNEN)

Wenn wir diesen Wettbewerb haben, ist es uns letztendlich gleich, ob die DB Regio die Strecke Passau – München befährt, wenn sie es nur mit einem entsprechenden Komfort und mit entsprechenden Zügen macht. Aber diese Zielsetzung sehe ich gefährdet.

Der nächste Punkt der Bahnreform ist die Begrenzung der finanziellen Belastungen des Bundeshaushalts. Wenn ich mir überlege, dass weiterhin 2,5 Milliarden Euro bezahlt werden – d'accord, in das Netz müssen wir weiterhin investieren, aber wir haben wenig mitzureden –, und wenn es irgendwann so weit ist, müssen wir das, was in die Schiene hineingesteckt wurde, sogar wieder

zurückzahlen. Der Kollege Rotter hat diese Absurdität schon genannt. Das kann es nicht sein und das darf es nicht sein.

Deshalb gibt es für uns nur eines, nämlich die Trennung von Netz und Betrieb. Deshalb bitte ich um Zustimmung zu unserem Antrag.

(Beifall bei den GRÜNEN)

**Erste Vizepräsidentin Barbara Stamm:** Nächste Wortmeldung: Herr Kollege Dr. Beyer.

**Dr. Thomas Beyer (SPD):** Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Der Dringlichkeitsantrag der CSU übernimmt Positionen, die die Sonderkonferenz der Verkehrsminister am 25. September formuliert hat. Man kann insoweit diesem Antrag zustimmen – ich bitte Sie, jetzt genau zuzuhören – unter der Voraussetzung, dass eine Teilprivatisierung weiter betrieben wird. Das formuliert die Verkehrsministerkonferenz, das formuliert der Antrag, den Kollege Rotter vorgestellt hat, das sind unverzichtbare Anforderungen, um sozusagen ein Mindestmaß an Sicherheit für den Verkehr in den Bundesländern zu gewährleisten. Für den Fall, dass das so weiter betrieben wird, muss es in der Tat darum gehen, dass die Privatisierung nicht zulasten des Streckennetzes in der Fläche geht,

(Beifall der Abgeordneten Dr. Hildegard Kronawitter (SPD))

dass wir eine qualitativ und quantitativ gute Versorgung auch in Bayern sicherstellen.

(Beifall bei Abgeordneten der SPD)

Wenn wir also zustimmen, dann stimmen wir unter dieser Prämisse für diesen Fall zu.

Das sagt nichts darüber – und darüber ist heute mit diesem Antrag nicht zu entscheiden –, dass das in der Tat der richtige Weg wäre. Herr Kollege Rotter, Sie haben es deutlich gesagt: Sie halten den Weg selber nicht für richtig. Ich weiß allerdings nicht, welchen konkreten Vorschlag Sie machen. Ich werde einen konkreten Vorschlag machen, der allerdings nicht die Wettbewerbsideologie des Kollegen Magerl aufnimmt. Für den Fall, dass also eine Teilprivatisierung kommt, formuliert der Dringlichkeitsantrag auch aus der Sicht der SPD-Fraktion unverzichtbare, also notwendige, – nicht: hinreichende – Bedingungen. Auch das muss man deutlich sagen. Kollege Rotter spricht von einigen Dingen, die auch gesichert sein müssten, nicht. Wir müssen sicherstellen, dass die Bundesmittel für die Investitionen eben letztendlich nicht nur die Renditeinteressen der privaten Anleger bedienen, sondern dass sie wirklich in ein flächendeckendes, qualitatives gutes Schienennetz fließen.

Uns ist auch wichtig, die Interessen der Beschäftigten zu sehen, dass wir die Beschäftigungssicherung, die im Tarifvertrag vereinbart ist, weiterführen können, dass wir

den konzernweiten Arbeitsmarkt erhalten und dass wir die Rechte der Beamtinnen und Beamten bei der Bahn sicherstellen. Die Bahn ist einer der größten Arbeitgeber überhaupt. Liebe Kolleginnen und Kollegen von den GRÜNEN, ich bitte Sie, auch das einmal zu berücksichtigen: Nach übereinstimmenden Erwartungen der Arbeitgeber- wie der Arbeitnehmerseite stehen dann, wenn Sie die falschen Entscheidungen treffen, bei der Bahn mindestens 50 000 Arbeitsplätze auf dem Spiel. Darüber sollten wir nicht so läppisch hinweggehen, wie es manchmal auf mich den Eindruck macht.

(Christine Stahl (GRÜNE): Das ist eine Unterstellung!)

– Ich habe nur gesagt, was die von Herrn Magerl immer wieder apostrophierten Fachleute für den Fall der Zerschlagung erwarten. Das darf die SPD sagen und das ist eine Position, mit der Sie sich dann auseinandersetzen können.

Bei dieser Gelegenheit ist es gut und richtig, dass Kollege Magerl zu aktuellen Entwicklungen deutliche Worte gefunden hat. Auch ich bin mehr als erstaunt über das, was ich heute in der Zeitung gelesen habe. Ich glaube, wir müssen in diesem Hohen Haus in einem Punkt absolut einig sein: Es darf keine Aufweichung des Daseinsvorsorgeauftrages der Eisenbahnen in diesem Land geben.

(Beifall bei Abgeordneten der SPD)

Das heißt, dass der Verfassungsgrundsatz nach Artikel 87 e gesichert sein muss und dass das Regionalisierungsgesetz nicht unterlaufen werden darf. – Frau Kollegin Stahl, hören Sie zu, dann können Sie nachher sagen, dass ich mich gegen den Bundesverkehrsminister wende, wenn er das so planen würde.

Warten Sie es ab, dann können Sie hinterher sagen, ich tue es, wenn er es so plant. Ob er es so plant, wissen wir nicht.

(Zuruf der Abgeordneten Christine Stahl (GRÜNE))

– Das hat doch damit nichts zu tun, sondern es hat damit zu tun, dass ein Element – hören Sie zu! –,

(Maria Scharfenberg (GRÜNE): Gleise werden abgebaut!)

wenn die Pläne stimmen, in einer völlig unzureichenden Weise umgesetzt werden würde, nämlich dass die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung so gestrickt wäre, dass bestimmte Strecken nicht mehr bedient werden sollen. Dazu ein klares Nein von der SPD.

(Beifall bei der SPD)

Nehmen Sie das mit. Ich sage das auch dem Bundesverkehrsminister: ein klares Nein gegen eine finanzielle

Erdrosselung des Nahverkehrs in der Fläche, ein klares Nein gegen das Unterlaufen der Bestellungen der Bundesländer im Regionalisierungsverkehr durch die kalte Küche. Wenn diese Pläne stimmen, sind sie ein Skandal, und sie müssen verhindert werden.

(Christine Stahl (GRÜNE): Bravo!)

– Alles klar, Frau Kollegin Stahl. So deutlich ist das.

Den Dringlichkeitsantrag der GRÜNEN – wie gesagt – haben wir schon einmal diskutiert, Kollege Rotter hat ihn eingeordnet. Zur damaligen Zeit, in der letzten Legislaturperiode, hat er eine ganz andere Situation betroffen. Da war er als solcher auch richtig. Seitdem haben wir die Bundesnetzagentur usw. Das alles ist Gesetz, das ist Verfassungslage. Dem könnte man auch zustimmen. Aber nehmen Sie es uns nicht übel, wenn wir ablehnen, was Sie wollen – nicht was der Wortlaut hier ist, sondern was Sie bezwecken. Sie wollen auf jeden Fall eine Zerschlagung der Bahn, wie sie jetzt noch besteht, und das will die SPD nicht. Das sage ich Ihnen ganz deutlich. Wir wollen keine Zerschlagung, die zu weniger Verkehr führt, keine Zerschlagung, die zu weniger Arbeitsplätzen führt, die zu einer schlechteren Bahn führt. Deshalb lehnen wir diesen Antrag ab.

Ich habe Ihnen auch gesagt, dass wir tatsächlich große Zweifel haben – so wie sie auch bei Kollege Rotter durchgedrungen sind –, ob dieser Weg überhaupt der richtige ist. Ich sage Ihnen: Das ist eine politische Frage. Der Parteitag meiner Partei hat in Würzburg eine Antwort gegeben und gesagt: Wir wollen diese Teilprivatisierung nicht. Sie wissen, dass sich der Bundestag der SPD mit dieser Frage intensiv beschäftigen wird. Wir werden dann weitersehen.

Ich habe allergrößte Zweifel und bin sicher, dass dieser Weg der falsche Weg ist. Er ist jedenfalls abzulehnen, solange nicht andere Wege ernsthaft erörtert worden sind. Da gibt es das Volksaktienmodell, das wird geprüft; darüber kann und sollte man reden. Und es gibt einen ganz anderen Weg. Den sollten gerade auch die GRÜNEN unterstützen, wenn sie wirklich mehr Verkehr auf der Schiene wollen. Ich zweifle keine Sekunde daran, dass Sie das wollen. Wenn die Bahn mehr Geld für das deutsche Schienennetz braucht, wenn sie mehr Geld braucht, um in einem Schienenverkehrsmarkt – ich möchte jetzt einmal den Schienenverkehr, nicht die Logistik ins Zentrum stellen – europäischen Chancen und Herausforderungen zu begegnen, dann soll gefälligst der, der zu 100 % Eigentümer ist, diesem dann sehr chancenreichen Unternehmen auch das Geld geben, also eine Eigenkapitalaufstockung bei der Deutschen Bahn AG. Das ist eine Position, die Sie von mir schon öfter gehört haben, die, wenn nicht wiederum ideologische Gründe auf der anderen Seite dagegen stünden, ein Weg wäre, den man gehen könnte, den die Haushaltslage des Bundes zulässt und der sicherlich der Königsweg wäre.

Über andere Modelle wie beispielsweise, ob die Förderbank KfW Anteile hält, kann man ebenso reden. Auf jeden Fall wäre eine öffentlich-rechtliche Verantwortung

richtig, gerade wenn die CSU zu Recht auch hier fragt, wie sichergestellt wird, dass nicht die Privaten mittelbar die Entscheidungen treffen, wo noch Züge fahren.

Ich bitte Sie hier um Ihre Unterstützung. Noch ist es nicht zu spät; der Zug ist noch nicht abgefahren; er fährt nicht zwingend in diese Richtung, die jetzt als Teilprivatisierung beschrieben wird. Ich glaube, dass eine Bahn in öffentlicher Verantwortung und in öffentlicher Bindung, ausgestattet mit den nötigen Mitteln, die beste Bahn für dieses Land ist. Wir haben die große Chance, das zusammen zu verwirklichen. Ich danke Ihnen.

(Beifall bei der SPD)

**Erste Vizepräsidentin Barbara Stamm:** Vielen Dank, Herr Kollege Dr. Beyer. Als nächster hat sich für die Staatsregierung Herr Staatssekretär Spitzner zu Wort gemeldet. – Bitte schön, Herr Staatssekretär.

**Staatssekretär Hans Spitzner (Wirtschaftsministerium):** Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Herr Kollege Dr. Beyer, ich darf Ihren letzten Satz aufgreifen und unterstreichen, der lautet, wir haben die große Chance, in gemeinsamer Zusammenarbeit das Beste daraus zu machen und einiges zu verhindern. Genau darum geht es. Es ist in der Tat ein Thema – Kollege Rotter hat das richtig dargestellt –, das aktueller, brennender und gewichtiger gar nicht sein könnte. Ich weiß, dass immer noch über die Zweckmäßigkeit einer Trennung von Netz und Betrieb diskutiert wird. Das ist vorbei. Die politische Entwicklung in den Bundestagsfraktionen und bei der Bundesregierung ist in eine andere Richtung gegangen. Wir haben leider auch festgestellt, dass es bei den Ländern keine einheitliche Meinung bezüglich dieser Frage gegeben hat.

Uns hat sich die Frage gestellt, ob man diesen Gesetzesentwurf insgesamt ablehnen soll. Hierfür hätten wir, Kollege Rotter, keine Mehrheit gehabt. Oder sollten wir klaren Pragmatismus zeigen, der da heißt, wir müssen jetzt gemeinsam, ganz gleich, wie wir politisch gestrickt sind, mit einheitlicher Stimme der Länder versuchen, unsere Interessen durchzubringen?

Wir hatten in den letzten Wochen eine ganze Reihe von Verkehrsministerkonferenzen; ich habe an fast allen teilgenommen. Es war eindrucksvoll, dass die Länder, ganz gleich, welcher politischen Farbe, in den entscheidenden Fragen einer Meinung waren. Auf der Sonderverkehrsministerkonferenz am 25. September wurden insgesamt 21 entscheidende und wichtige Anliegen beschlossen, die meisten einstimmig. Bekanntlich findet übermorgen eine Sitzung des Bundesrates statt. Hier sind die Beschlüsse der Verkehrsministerkonferenz eingebracht, und sie sind Gegenstand der Beratung.

In aller Kürze: Was sind die wesentlichen Anträge? Stichwort Bestand und Leistungsfähigkeit des Netzes in der Fläche. Ich sage auch hier: Zentrales Anliegen der Länder als Besteller des Nahverkehrs ist die Erhaltung des Schienennetzes. Dies hat Minister Huber klar und deutlich immer wieder zum Ausdruck gebracht. Deshalb sind

für uns in erster Linie echte Mitspracherechte bei Investitionen und klar definierte Qualitätsvorgaben, deren Nichteinhaltung im konkreten Fall sanktioniert werden kann, wichtig und unverzichtbar. Es hilft schließlich nichts, irgendwelche Vorschriften zu machen, wenn man deren Nichteinhaltung anschließend nicht sanktionieren kann. Wir sagen ebenso klar und deutlich – damit stellen wir uns gegen die Pläne der Bahn: Es kann nicht angehen, nur eine bundesweite Durchschnittsqualität zu ermitteln.

Wir brauchen effektive Sanktionen auch bei schlechter Qualität in einzelnen Teilnetzen und auf einzelnen Strecken. Das ist ganz entscheidend. Es nützt überhaupt nichts, Sanktionsmöglichkeiten auszusprechen, wenn man einen Durchschnitt hat, sondern dies muss spezifiziert auch auf Einzelstrecken möglich sein. Das bedeutet, es muss eine Teilkündigung des Bewirtschaftungsvertrages möglich sein. Wir können nicht ein Jahrzehnt warten, bis etwas bestehen kann. Wir müssen dann, wenn wir feststellen, dass Sanktionen erforderlich sind, weil gewisse Vorgaben bei einer gewissen Strecke nicht eingehalten werden, sofort vorgehen können.

Der Bund hat nach dem Grundgesetz eine Gemeinwohlverpflichtung im Hinblick auf das Netz und muss dauerhaft Mehrheitseigentümer bleiben. Ganz allgemein muss auch die Teilprivatisierung wieder rückgängig gemacht werden können, wenn sie sich nicht bewährt hat.

(Beifall bei Abgeordneten der SPD)

Auch dies ist eine ganz klare Aussage, und es ist für mich interessant, meine Damen und Herren: Der Gesetzentwurf der Bundesregierung sieht im Übrigen im Regelfall vor, dass das volle Eigentum an der Infrastruktur nach spätestens 18 Jahren wieder zurück an den Bund fällt. Dafür muss aber – das ist eine ganz entscheidende Forderung – sichergestellt werden, dass private Investoren in diesem Fall nur für die Mehrwerte entschädigt werden, die sie nach der Teilprivatisierung geschaffen haben. Der heutige Wert dieses Infrastrukturunternehmens stammt nämlich zum größten Teil vom Bund und damit von den Steuerzahlern. Auch das ist eine ganz klare Forderung, die Herr Minister Huber deutlich erhoben hat.

Meine Damen und Herren, Stichwort Netzzustandsbericht. Ich glaube, es sollte selbstverständlich sein, dass Bund und Länder über den Zustand des Schienennetzes informiert werden. Leider gibt es hier Versäumnisse. Wir sind mit dem, was von der Bahn und von der Bundesregierung vorgelegt wurde, überhaupt nicht zufrieden. Wir brauchen das ebenso für unsere Ausschreibungsprojekte. Bisher sind die einschlägigen Berichte der Bahn äußerst dürftig. Deshalb fordere ich einen aussagekräftigen Bericht, der den Ländern vorgelegt werden muss.

Auch hier besteht Einheitlichkeit unter den Ländern. Es kann nicht sein, dass nur die Bahn selbst ihre eigene Netzqualität kontrolliert; das würde im Grunde nichts bringen.

Stichwort „Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung“. Diese sogenannte LuFV ist ein Vertrag zwischen Bund

und Bahn, der die Finanzierung durch den Bund und durch die im Gegenzug von der Bahn zu gewährleistende Netzqualität regelt. Dieser Vertrag ist ganz wichtig, ich möchte fast sagen, er ist das Herzstück der zukünftigen Beziehung zwischen Staat und Bahn. Aber auch hier gilt ganz klar: Es darf nicht an den Ländern vorbei gehandelt werden.

(Beifall bei der CSU)

Wir setzen uns dafür ein, alle entscheidenden Fragen nicht nur in einer Nebenvereinbarung, sondern expressis verbis auch im Gesetz zu regeln.

Dies allein reicht allerdings nicht; der Bund hat vor kurzem unserem Drängen nachgegeben und uns einen aktuellen Entwurf des Vertrags vorgelegt. Dieser hat uns gezeigt, dass wir letzten Endes noch nicht einmal in die Verhandlungen miteinbezogen werden müssen. Das aber halten wir für unverzichtbar. Denn in dieser LuFV werden zum Beispiel die Details zur Netzqualität, zu den Investitionen oder auch zu den Sanktionen festgelegt. Das berührt massiv unsere Interessen am Netz. Für uns ist aber von ganz zentraler Bedeutung, wie die Qualität in den Teilnetzen überprüft bzw. sanktioniert wird und wie sich der Zuschuss des Bundes entwickelt. Das betrifft vor allen Dingen auch die Voraussetzungen für die Investitionen in der Fläche. Aber auch da kann ich nachdem, was jetzt verlautbart wurde, sagen: Hier kämpfen wir gemeinsam, denn dies kann und darf nicht kommen. Einschränkungen sind mit uns hier nicht zu machen. Wir werden uns einem schleichenden Rückzug aus der Fläche entgegenstemmen.

Meine Damen und Herren, mit der LuFV wird auch die Finanzierungssystematik umgekrempelt. Auch das ist ein entscheidender Punkt. Künftig wird nur noch das Ergebnis kontrolliert, nämlich die Qualität, die die Bahn mit den Bundeszuschüssen sichern soll. Dies ist ein wichtiger Schritt, der der Bahn mehr unternehmerische Freiheit gewährt. Aber auch hier – das sage ich klar und deutlich – muss sich jedes System in der Praxis bewähren. Die Grundlagen für eine Privatisierung können heute dafür schon geschaffen werden.

Ein weiteres Thema in aller Kürze. Es ist das Thema Stärkung der Regulierungsbehörde. Auch bei diesem Thema gab es eine einheitliche Meinung in der Verkehrsministerkonferenz der Länder. Unser zentrales Credo der Bahnreform lautet nach wie vor: mehr Verkehr auf die Schiene. Dabei habe ich nicht nur die Verkehrsunternehmen der DB im Blick, sondern auch die nicht bundeseigenen Eisenbahnen. Wir haben in Bayern – das ist inzwischen schon gewürdigt worden – mit den Ausschreibungen recht gute Erfahrungen gemacht und können heute mit Genugtuung feststellen, dass wir die Verantwortung, die wir seinerzeit vor zehn Jahren bekommen haben, auch für den Schienenpersonennahverkehr voll wahrgenommen haben. Wir haben immerhin eine Steigerung von 50 % bei den Fahrgastzahlen und von 40 % bei den Zügen.

Ein Letztes. Auch wir meinen, dass sichergestellt werden muss, dass die Trassenpreise auf einem angemessenen

Niveau bleiben. Das ist eine ganz entscheidende Frage. Schließlich zahlen ja wir. Diese Forderung erheben wir nicht unberechtigt, sondern zu Recht. Denn wir zahlen als Nahverkehrsbesteller immerhin rund zwei Drittel der Kosten.

Das zeigt – damit will ich zum Schluss kommen –, dass wir in den ganz entscheidenden, wesentlichen Forderungen einer Meinung sind. Ich kann nur hoffen und wünschen, dass auch übermorgen im Bundesrat diese Forderungen der Länder möglichst einstimmig verabschiedet werden und dass in den weiteren Verhandlungen mit der Bahn und dem Bund die Interessen der Länder soweit wie möglich berücksichtigt werden. Ich hoffe, dass sie möglichst ganz berücksichtigt werden, weil die Berücksichtigung dieser Interessen letzten Endes auch im Interesse des Bundes und der Bahn ist.

(Beifall bei der CSU)

**Erste Vizepräsidentin Barbara Stamm:** Vielen Dank, Herr Staatssekretär Spitzner. Mir liegen keine weiteren Wortmeldungen vor. Damit ist die Aussprache geschlossen. Wir kommen zur Abstimmung. Dazu werden die Anträge wieder getrennt.

Wer dem Dringlichkeitsantrag auf Drucksache 15/8995, das ist der Antrag der CSU-Fraktion, seine Zustimmung geben will, den bitte ich um das Handzeichen. – Das sind die CSU-Fraktion und die SPD-Fraktion. Wer ist dagegen? – Die Fraktion des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN. Stimmenthaltungen? – Eine Stimmenthaltung aus den Reihen der SPD-Fraktion. Damit ist der Dringlichkeitsantrag angenommen.

Wer dem Dringlichkeitsantrag auf Drucksache 15/9003, das ist der Antrag der Fraktion des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN, seine Zustimmung geben will, den bitte ich um das Handzeichen. – Das ist die Fraktion des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN. Und eine Stimme aus der SPD-Fraktion. Gegenstimmen? – Die CSU-Fraktion und die SPD-Fraktion. Stimmenthaltungen? – Keine. Damit ist der Antrag abgelehnt.

Meine Damen und Herren, ich darf nun die Ergebnisse der beiden namentlichen Abstimmungen bekannt geben. Ich komme zunächst zum Dringlichkeitsantrag, betreffend Entschädigung der Kommunen für die Aussetzung des Büchergeldes, Drucksache 15/8994. Das ist der Antrag der Fraktion des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN. Mit Ja haben gestimmt 48, mit Nein haben gestimmt 94 Kollegen. Es gab 7 Stimmenthaltungen. Damit ist der Antrag abgelehnt.

(Abstimmungsliste siehe Anlage 2)

Nun gebe ich noch das Ergebnis der namentlichen Abstimmung zum Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Franz Maget, Jürgen Dupper, Hans-Ulrich Pfaffmann Susann Biedefeld, Johanna Werner-Muggendorfer und Fraktion (SPD), betreffend Bayern, aber gerechter – Lernmittelfreiheit wieder herstellen; kein Schwarzer Peter an die

Kommunen, Drucksache 15/8996, bekannt. Mit Ja haben gestimmt 47, mit Nein haben gestimmt 93 Kollegen, es gab 5 Enthaltungen. Damit ist der Antrag abgelehnt.

(Abstimmungsliste siehe Anlage 3)

Verehrte Kolleginnen und Kollegen. Auf der Diplomatentribüne hat eine Besucherdelegation aus Vietnam Platz genommen. Ich darf im Hohen Hause den Vizeaußenminister von Vietnam, Herr Vu Dung, ganz herzlich begrüßen. Herzlich willkommen und gute Gespräche bei uns im Landtag und guten Aufenthalt.

(Allgemeiner Beifall)

Wir fahren nun in den Beratungen fort. Die weiteren Dringlichkeitsanträge 15/8997, 15/9005 und 15/8998 werden in die jeweiligen Ausschüsse verwiesen. Darauf haben sich die Fraktionen geeinigt.

Ich rufe nun Tagesordnungspunkt 3 a auf:

**Gesetzentwurf der Staatsregierung zur Änderung des Ingenieurgesetzes und des Dolmetschergesetzes (Drs. 15/8979) – Erste Lesung –**

Der Gesetzentwurf soll ohne Aussprache federführend dem Ausschuss für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie überwiesen werden. Wer mit der vorgeschlagenen Überweisung des Gesetzentwurfes an den Ausschuss für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie einverstanden ist, den bitte ich um das Handzeichen. – Die Gegenstimmen bitte ich anzuzeigen. – Stimmenthaltungen? Keine. Damit ist das so beschlossen. Der Gesetzentwurf ist damit diesem Ausschuss federführend zugewiesen.

Ich rufe Tagesordnungspunkt 3 b auf:

**Gesetzentwurf der Staatsregierung zur Änderung des Bayerischen Feuerwehrgesetzes (Drs. 15/8978) – Erste Lesung –**

Der Gesetzentwurf wird von Seiten der Staatsregierung begründet. Bitte sehr, Herr Staatssekretär Schmid.

**Staatssekretär Georg Schmid** (Innenministerium): Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Die Feuerwehr ist eine unverzichtbare Säule der nichtpolizeilichen Gefahrenabwehr in unserem Lande. Wir haben über 7700 freiwillige Feuerwehren in unserem Lande. Dazu kommen die Berufsfeuerwehren. Insgesamt sind im ehrenamtlichen Bereich 320 000 bis 330 000 Kolleginnen und Kollegen der freiwilligen Feuerwehr unterwegs und sorgen mit für die Sicherheit in unserem Lande.

Das ist ein großartiger Dienst. Deswegen will ich an dieser Stelle allen Kräften, insbesondere den ehrenamt-

lichen, einen herzlichen Dank für ihren großartigen Einsatz sagen.

(Beifall bei der CSU und bei Abgeordneten der SPD)

Das Bayerische Feuerwehrgesetz ist jetzt 25 Jahre alt. Ein solches Gesetz muss natürlich auch einmal überarbeitet und der aktuellen Situation angepasst werden. Das Einsatzgeschehen hat sich in den vergangenen Jahren verändert. Die technischen Hilfeinsätze sind wesentlich stärker in den Vordergrund gerückt. Die Brandeinsätze sind in gleichem Maße in den Hintergrund getreten. Wir haben auf ganz neue Herausforderungen zu reagieren. Ich sehe, welchen Verkehr und wie viele Unfälle es auf unseren Straßen gibt und wie oft die Feuerwehren in solchen Situationen gerufen werden. Gerade für besondere Einsätze wie zum Beispiel bei Chemikalienunfällen, bei denen es ganz neue Herausforderungen gibt, brauchen wir exzellent ausgebildete Feuerwehren, insbesondere auch gut ausgebildete Feuerwehrführungs- und Einsatzkräfte. Deshalb müssen wir prüfen, ob dieses Gesetz noch dem aktuellen Stand entspricht, was verändert und was verbessert werden muss.

Wir haben auch gesellschaftliche Veränderungen. Während es früher nicht allzu schwierig war, im Laufe eines Tages im Ort jemand zu finden, der ausrückt, wenn Hilfe und Unterstützung für Bürgerinnen und Bürger notwendig war, wird das heute oft zum Problem, weil die Menschen nicht mehr unmittelbar am Ort arbeiten, sondern von zuhause weg zur Arbeit gehen und deshalb nicht mehr sofort zum Einsatz kommen können. Deswegen müssen wir darauf auch gesetzgeberisch reagieren. Wir tun das mit der Neuformulierung des Bayerischen Feuerwehrgesetzes, mit flexibleren Lösungen und mit mehr Eigenverantwortung der Kommunen. Natürlich wollen wir auch Verwaltungsabläufe konzentrieren und Bürokratie abbauen, so gut es geht.

Ich will heute fünf Punkte aus diesem Gesetzentwurf kurz herausgreifen. Dieser Gesetzentwurf wird in den zuständigen Ausschüssen umfassend beraten werden. Auf einige wenige essenzielle Punkte will ich aber an dieser Stelle eingehen.

Künftig soll es möglich sein, dass jemand nicht nur Mitglied der Feuerwehr an dem Ort ist, an dem er lebt, sondern dass er auch Mitglied der Feuerwehr dort ist, wo er arbeitet. Doppelmitgliedschaften sollen damit zulässig sein. Wir haben einen Freistellungsanspruch für volljährige Schüler und Studenten im Einsatzfall postuliert.

Wir wollen die Altersgrenze für Feuerwehrleute anheben. Darüber ist im Vorfeld des Gesetzgebungsverfahrens vehement diskutiert worden. Wir haben darüber diskutiert, ob wir die Grenze bei 60 Jahren belassen und sie nur auf Antrag anheben. Wir haben uns dann aber zu Recht auf 63 Jahre generell festgelegt. Das ist ein guter Kompromiss, weil damit auch die Alarmsicherheit über Tag verbessert wird.

Eine wichtige Neuerung ist, dass sich die Ortsfeuerwehren zukünftig freiwillig zusammenschließen können. Es können auch Feuerwehrzweckverbände gegründet werden. Dieses Anliegen wurde uns von einzelnen Feuerwehren unmittelbar vorgetragen. Klar muss auch sein, dass wir die kleinen Ortsfeuerwehren dringend brauchen. Es soll immer wieder klar dokumentiert werden, dass sie ein wichtiges Element in unseren Dörfern sind. Wir brauchen sie für den Brandschutz und für die Sicherheit in unserem Lande. Deswegen gibt es eine Bestandsgarantie für unsere Ortsfeuerwehren.

Die Zuständigkeit für die Anerkennung von Werksfeuerwehren und für die Anordnungsbefugnis ihnen gegenüber soll bei den Regierungen konzentriert werden.

Über einen entscheidenden Punkt wurde sehr kontrovers diskutiert. Wie soll die Hilfsfrist zukünftig geregelt werden? Die Hilfsfrist gilt und ist in einer Vollzugsbekanntmachung festgelegt. Aufgrund eines Urteils des Verwaltungsgerichts Regensburg haben wir uns zunächst mit dem Gedanken getragen, die Hilfsfrist ins Gesetz aufzunehmen. Natürlich gilt auch das, was in einer Bekanntmachung steht. Mit einer gesetzlichen Regelung würde die Hilfsfrist aber eine andere Qualität bekommen. Deswegen haben wir uns zunächst überlegt, die Hilfsfrist als Planungsgrundlage ins Gesetz aufzunehmen.

Hiergegen hat es Widerstand von der kommunalen Seite gegeben. Während die Feuerwehren die Hilfsfrist im Gesetz sehr begrüßt haben, haben die Kommunen gefragt, ob sie in Haftung genommen werden, wenn die Hilfsfrist nicht eingehalten werden kann. Darüber hatten wir eine sehr kontroverse Diskussion, die aus meiner Sicht eigentlich unberechtigt war. Ich war selbst bei vielen Veranstaltungen und habe mit den Bürgermeistern diskutiert. Dabei war immer ein natürlicher Vorbehalt spürbar, weil die Bürgermeister immer gefragt haben, wie die Haftung ist und wie ein Zivilgericht irgendwann einmal entscheiden wird, wenn etwas passiert. Ich habe immer die Auffassung vertreten, dass es ohne Weiteres möglich wäre, die Hilfsfrist in der von uns sehr offen formulierten Weise zu regeln. Wir haben uns dann doch dazu entschlossen, sie weiterhin in der Vollzugsbekanntmachung zu lassen und nicht unmittelbar ins Gesetz aufzunehmen. So wird der Gesetzesvorschlag heute auch dem Hohen Hause unterbreitet.

Ich glaube, wir haben damit ein gutes Paket zur Fortentwicklung des Bayerischen Feuerwehrgesetzes geschnürt, das sich in den letzten 25 Jahren exzellent bewährt hat, das aber auch neuen Situationen angepasst werden muss. Ich bitte um eine zügige Beratung in den Ausschüssen und um Zustimmung zu diesem Gesetzentwurf.

(Beifall bei der CSU)

**Erste Vizepräsidentin Barbara Stamm:** Ich eröffne die allgemeine Aussprache. Die Redezeit pro Fraktion beträgt 5 Minuten. Herr Kollege Schuster.

**Stefan Schuster (SPD)** (vom Redner nicht autorisiert): Sehr geehrte Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kol-

legen! Wir beraten heute in Erster Lesung die Novellierung des Bayerischen Feuerwehrgesetzes. Diese Novellierung ist notwendig geworden, weil seit Erlass des Bayerischen Feuerwehrgesetzes mehr als 25 Jahre vergangen sind. Daher ist die Begründung im Gesetzentwurf der Staatsregierung, dass sich in diesem Zeitraum die Lebens- und Arbeitsverhältnisse sowie die Industrie- und Gewerbestruktur erheblich verändert haben, dass das Verkehrsaufkommen gestiegen sei und sich die Technik rasch entwickelt habe, richtig. Herr Staatssekretär, Sie haben es auch schon angesprochen.

Die Einsätze der Feuerwehr sind komplexer geworden. Sie haben sich nahezu verdreifacht. Die Gemeinden und die Betriebe stehen vor der Aufgabe, unter diesen veränderten Bedingungen den abwehrenden Brandschutz und den technischen Hilfsdienst in ihrem Zuständigkeitsbereich sowohl personell als auch finanziell sicherzustellen. Dies hatte zur Folge, dass die Verbände bereits vor der Ersten Lesung gehört worden sind und dabei eine ganze Palette von Fragen aufgeworfen haben, unter anderem auch die Frage nach der Hilfsfrist von zehn Minuten als Planungsgröße. Sie haben es schon angesprochen, dass geplant war, diese Hilfsfrist von zehn Minuten im Gesetz festzuschreiben. Meine Fraktion hätte nichts dagegen gehabt, diese Hilfsfrist dadurch zu unterstreichen, dass sie ins Gesetz aufgenommen wird. Wir können aber damit leben, dass sie auch in Zukunft nur in der Vollzugsbekanntmachung steht.

Aufgeworfen worden ist auch die Frage, ob Feuerwehrzweckverbände gegründet werden sollen. Darüber besteht aus unserer Sicht schon noch Diskussionsbedarf. Die SPD-Landtagsfraktion hatte bereits einen Gesetzentwurf zu diesem Thema eingebracht, der in die gleiche Richtung gegangen ist, der allerdings mehr Einfluss der Feuerwehren vorgesehen hätte. Leider wurde dieser Gesetzentwurf von der CSU-Mehrheit im Hause abgelehnt.

Weitere Fragen betrafen vor allem die im Wirtschaftsleben aufgetretenen Probleme bei den Werkfeuerwehren. Große Betriebe werden heute oft zerschlagen und in kleinere Einheiten aufgeteilt. Da stellt sich dann die Frage, ob das Industriegelände noch eine Werkfeuerwehr benötigt. Alle diese Fragen sind aufgetaucht.

Unter anderem ist auch die Frage nach der Altersgrenze für den ehrenamtlichen Feuerwehrdienst aufgeworfen worden, die von 60 auf 63 Jahre angehoben werden soll. Das war zunächst kein Wunsch des Landesfeuerwehrverbandes. Das muss man klarstellen. Je länger die Diskussionen gedauert haben, umso mehr Einfluss haben aber die einzelnen Stadt- und Kreisbrandinspektoren und Kommandanten der freiwilligen Feuerwehren bekommen. Jetzt müssen wir darauf achten – das sage ich nicht nur aus eigenem Interesse –, dass diese Altersgrenze nicht auf die Mitarbeiter bei den Berufsfeuerwehren übertragen wird.

Eine weitere Frage war der Freistellungsanspruch für Schüler und Studenten sowie die Freistellung der besonderen Führungsdienstgrade und, nicht zu vergessen, die Doppelmitgliedschaft, die wir für richtig halten.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, es hat lange gedauert, bis es zur Ersten Lesung gekommen ist. Ich kann mich erinnern, dass meine Kollegin Karin Radermacher in der letzten Legislaturperiode, im Jahr 2002, auf mich zugekommen ist und gesagt hat, in Kürze würde das Feuerwehrgesetz novelliert. Das war vor fünf Jahren. Ich bin aber froh, dass wir es jetzt geschafft haben und heute die Erste Lesung stattfindet. Die SPD-Landtagsfraktion freut sich trotz der Verzögerung auf die Beratungen im Innenausschuss und in den Ausschüssen für das Allgemeinwohl, für die Sicherheit unserer Bürgerinnen und Bürger.

**Zweiter Vizepräsident Prof. Dr. Peter Paul Gantzer:** Herr Kollege, vielen Dank. Nächste Wortmeldung: Herr Kollege Ettengruber. Hab ich Sie jetzt überrascht?

(Herbert Ettengruber (CSU): Ja!)

Das dachte ich mir.

(Herbert Ettengruber (CSU): Aber ich schaffe das schon!)

**Herbert Ettengruber (CSU):** Herr Präsident, Kolleginnen und Kollegen! Wir sprechen über die Novellierung des Feuerwehrgesetzes. Offenbar sind viele Kolleginnen und Kollegen bei Veranstaltungen der Feuerwehren, sonst wären sie jetzt hier. Ich freue mich, dass bei diesem Thema zwischen den Fraktionen weitgehend Übereinstimmung herrscht. Über dieses Thema müssen wir keine großen politischen Debatten führen.

Bayern ist ein Land, in dem sich sehr viele Bürgerinnen und Bürger ehrenamtlich in Institutionen und Vereinen aller Art, Sportvereinen und kulturellen Vereinen, betätigen. Dies schafft eine Lebensqualität, die es in anderen Bundesländern in dieser Weise nicht gibt. Bei uns in Bayern ist das Leben vielleicht menschlicher und sozialer als in vielen anderen Bundesländern.

Eine flächendeckende Bürgerinitiative auf ehrenamtlicher Basis sind unsere freiwilligen Feuerwehren. Wir alle sind daher gut beraten, diese freiwilligen Feuerwehren zu fördern und die Rahmenbedingungen, unter denen diese Feuerwehren tätig sind, immer wieder neu zu gestalten und den Erfordernissen der Zeit anzupassen. Die Feuerwehren sind eine historisch gewachsene Einrichtung. Wahrscheinlich wissen viele gar nicht, dass sie unter dem Märchenkönig Ludwig II. gegründet worden sind. Wir alle gehen immer wieder auf Feuerwehrjubiläen, bei denen zum Beispiel das 125-jährige, das 130-jährige oder das 140-jährige Bestehen gefeiert wird. König Ludwig II. hat nicht nur Schlösser gebaut, er hat sich auch um so reale Dinge wie die Förderung des Feuerwehrwesens gekümmert. Er hat dabei Bahnbrechendes geleistet. Das sollte man einmal sagen.

Inzwischen gehen die Aufgaben der Feuerwehren weit über den abwehrenden Brandschutz hinaus. Sie umfassen beispielsweise auch technische Hilfeleistungen. Unsere Feuerwehren erfüllen außerdem Aufgaben für den Umweltschutz, zum Beispiel wenn irgendwo Öl ausläuft. Sie kümmern sich auch um die Gewässer und um die

Umwelt. Die gesellschaftliche Rolle der Feuerwehren ist jedem bekannt. Ich brauche dazu keine weiteren Ausführungen zu machen.

Die Novellierung des Feuerwehrgesetzes ist von unserem bisherigen Innenminister und jetzigem Ministerpräsidenten Dr. Beckstein angeregt worden. Wie alle Reformen, die er bisher gemacht hat, ob das die Polizeireform oder die Reform des Rettungswesens war, ist diese Reform transparent und nach einer guten Diskussion mit allen Beteiligten erarbeitet worden. Wir haben mit den Beteiligten eine weitgehende Übereinstimmung gefunden. Es gibt nur noch einen Punkt bei den Feuerwehrezweckverbänden. Hier darf ich an den schönen SPD-Entwurf zum Feuerwehrezweckverbanderprobungsgesetz erinnern. Das gefällt mir heute noch.

Inhaltlich waren wir uns damals weitgehend einig. Wir haben uns jedoch für die Einbringung einer gesamtgesetzlichen Regelung und gegen ein eigenes Gesetz für die Zweckverbände ausgesprochen. Heute legen wir diesen Gesetzentwurf vor. Ich freue mich, dass Herr Kollege Schuster zu diesem Gesetzentwurf weitgehend seine Zustimmung signalisiert hat.

(Susann Biedefeld (SPD): Das war ja unsere Idee!)

– Ihre Idee war das nicht. Wir haben diese Idee auch schon gehabt. Wir wollten dazu aber kein eigenes Gesetz machen. Darüber müssen wir aber jetzt nicht mehr diskutieren.

Wir werden dieses Gesetz sehr intensiv in den zuständigen Ausschüssen beraten und mit dem Landesfeuerwehrverband Gespräche zu einzelnen Punkten, bei denen vielleicht noch Diskussionsbedarf besteht, führen. Ich freue mich auf die Diskussionen in den zuständigen Ausschüssen.

(Beifall bei der CSU)

**Zweiter Vizepräsident Prof. Dr. Peter Paul Gantzer:** Herr Kollege, vielen Dank. Nächste Wortmeldung: Frau Kollegin Kamm.

**Christine Kamm (GRÜNE)** (von der Rednerin nicht autorisiert): Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen! Seit der letzten Novelle des Bayerischen Feuerwehrgesetzes sind über 25 Jahre vergangen. In diesen 25 Jahren hat sich viel verändert. Es gibt aufgrund einer komplexeren Industrie- und Gewerbestruktur andere Anforderungen. Es gibt mehr Gefahrenlagen, vor allem bei Gefahrguttransporten und beim Strahlenschutz. Es gibt wesentlich mehr Großeinsätze, beispielsweise aufgrund von Unwetterkatastrophen und Überschwemmungen. An dieser Stelle sei daran erinnert, dass allein der Sturm Kyrill zu 20 000 zusätzlichen Feuerwehreinsätzen geführt hat.

Während einerseits die Anforderungen an die Feuerwehren – gerade im Hinblick auf die Ausbildung – immer

größer werden und sich die Zahl der jährlichen Einsätze im genannten Zeitraum mehr als verdreifacht hat, verschlechtert sich andererseits die Situation der Feuerwehren. Allein durch den demografischen Wandel – so sagte beispielsweise die Fachgewerkschaft Komba – verlieren die Feuerwehren jährlich circa 1 % ihrer Einsatzkräfte. Zudem könnten aufgrund der wachsenden beruflichen Mobilität die Mitglieder der freiwilligen Feuerwehren oft nicht vor Ort sein, wenn dies nötig wäre. Die Feuerwehren hätten zudem mit weiteren Problemen zu kämpfen, etwa mit dem noch nicht abgearbeiteten Förderstau bei Geräte- und Fahrzeuginvestitionen.

Die Frage ist, warum dieses Feuerwehrgesetz, dem jahrelange Diskussionen vorausgegangen sind, gerade jetzt kommt. Ich erinnere beispielsweise an die lange Diskussion um die 10-Minuten-Hilfsfrist, die die Staatsregierung gesetzlich verankern wollte. Die Frage ist außerdem, was diese Novelle des Feuerwehrgesetzes zu einer Verbesserung der Situation und zur Lösung der Probleme beiträgt. Ich denke, dass sie dazu nur teilweise einen Beitrag leistet, indem sie zum Beispiel kommunale Zusammenschlüsse ermöglicht.

Herr Kollege Schuster hat angesprochen, dass die SPD bereits vor über einem Jahr einen Entwurf für ein Feuerwehrezweckverbandserprobungsgesetz vorgelegt hat. Dieser Entwurf fand leider nicht die Zustimmung der CSU. Jetzt wird diese Erprobung mit dem vorliegenden Gesetzentwurf möglich. Ich möchte an dieser Stelle allerdings auch darauf verweisen, dass es beim Brandschutz und beim Katastrophenschutz nicht zu diesen unseligen Monstergestalten kommen darf, die es bei der kommunalen Parkraumüberwachung und bei der kommunalen Geschwindigkeitsüberwachung gegeben hat. Dies ist zu verhindern.

Kooperationen vor Ort sind wesentlich sinnvoller als Zweckverbandskonstruktionen. Große Zweckverbandskonstruktionen in diesem Bereich sind abzulehnen. Unpraktikabel und überarbeitungsbedürftig sind in diesem Gesetzentwurf weiterhin die Regelungen zur Heraufsetzung der Altersgrenze auf 63 Jahre mit dieser etwas seltsamen Antragsklausel. Zu überarbeiten sind die Regelungen zur Führung von Feuerwehreinsätzen, wenn dabei Ehren- und hauptamtliche Einsatzkräfte vor Ort sind. Überarbeitungswürdig sind ferner die Vorschläge zur Reduzierung kommunaler Handlungskompetenzen.

Problematisch sind auch die Regelungen zum Kostenersatz sowie die Übertragung öffentlicher Aufgaben auf Werksfeuerwehren. Problematisch ist zudem die Sicherstellung der Kostenfreiheit bei der Rettung von Menschen und Tieren bei Feuerwehreinsätzen. All diese Punkte bedürfen einer gründlichen Diskussion. Ich hoffe daher nicht – wie der Herr Staatssekretär – auf zügige Beratungen, sondern auf gründliche Beratungen. Herr Kollege Ettengruber, ich würde es sehr begrüßen, wenn es vorher noch einmal ein intensives Gespräch und eine Anhörung des Landesfeuerwehrverbandes gäbe.

(Beifall bei den GRÜNEN)

**Zweiter Vizepräsident Prof. Dr. Peter Paul Gantzer:** Die Aussprache ist damit geschlossen. Ich schlage vor, den Gesetzentwurf dem Ausschuss für Kommunale Fragen und Innere Sicherheit als federführendem Ausschuss zu überweisen. Besteht damit Einverständnis? – Das ist der Fall.

Ich rufe Tagesordnungspunkt 4 auf:

**Bestellung eines stellvertretenden Mitglieds der Enquete-Kommission „Jungsein in Bayern – Zukunftsperspektiven für die kommenden Generationen“**

Die CSU-Fraktion hat mitgeteilt, dass anstelle von Herrn Kollegen Prof. Dr. Waschler künftig Frau Kollegin Scharf-Gerlspeck stellvertretendes Mitglied der Enquete-Kommission sein soll. Gemäß § 32 Satz 3 der Geschäftsordnung erfolgt die Bestellung durch den Landtag. Gibt es irgendwelche Wortmeldungen? – Das ist nicht der Fall. Dann lasse ich jetzt darüber Beschluss fassen.

Wer mit der Bestellung von Frau Kollegin Scharf-Gerlspeck zum stellvertretenden Mitglied der Enquete-Kommission einverstanden ist, den bitte ich um das Handzeichen. – Gegenprobe! – Enthaltungen? – Dann ist einstimmig so beschlossen und Frau Kollegin Scharf-Gerlspeck zum stellvertretenden Mitglied der Enquete-Kommission „Jungsein in Bayern – Zukunftsperspektiven für die kommenden Generationen“ bestellt worden.

Ich rufe Tagesordnungspunkt 5 auf:

**Abstimmung über Anträge etc., die gemäß § 59 Absatz 7 der Geschäftsordnung nicht einzeln beraten werden**

Hinsichtlich der jeweiligen Abstimmungsgrundlage mit den einzelnen Voten der Fraktionen verweise ich auf die Ihnen vorliegende Liste.

(Siehe Anlage 4)

Wer mit der Übernahme seines Abstimmungsverhaltens bzw. dem jeweiligen Abstimmungsverhalten seiner Fraktion entsprechend der aufgelegten Liste einverstanden ist, den bitte ich um das Handzeichen. – Gegenprobe! – Enthaltungen? – So beschlossen.

Ich rufe Tagesordnungspunkt 6 auf:

**Antrag der Abg. Margarete Bause, Dr. Sepp Dürr, Maria Scharfenberg u. a. u. Frakt. (BÜNDNIS 90 DIE GRÜNEN)  
Einführung einer Kerosinsteuer (Drs. 15/7235)**

Ich eröffne die Aussprache. Erste Wortmeldung: Herr Kollege Dr. Magerl. Redezeit fünf Minuten – das sage ich vorsorglich an.

**Dr. Christian Magerl (GRÜNE):** Herr Präsident, Kolleginnen und Kollegen! Mit diesem Antrag wollen wir die Einführung einer Kerosinsteuer in Deutschland erreichen. Dass auf Kerosin keine Steuer erhoben wird, empfindet eine ganz große Mehrheit unserer Bevölkerung als Ungerechtigkeit.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Die Steuerfreiheit geht auf das sogenannte Chicagoer Abkommen des Jahres 1944 zurück, als zum Ende des Krieges ein Abkommen zur Förderung der Luftfahrt beschlossen wurde, womit die Alliierten ihre groß angelegte Luftfahrtindustrie sozusagen in das industrialisierte Zeitalter mit der entsprechenden Steuerfreiheit hineinbringen wollten. Es mag damals – das lasse ich jetzt dahin gestellt sein – in Ordnung gewesen sein, dies so zu machen. In der heutigen Zeit ist diese Steuerbefreiung für Kerosin aber völlig überholt und nicht mehr hinnehmbar.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Wenn wir es mit dem Klimaschutz ernst meinen, dann müssen wir mit Steuerungsinstrumenten auch an den Flugverkehr herangehen und, Herr Kollege Kupka, eine Mineralölsteuer ist ein sehr gutes Steuerungsinstrument, sei es nun im Bezug auf den Pkw-Verkehr oder auf den Lkw-Verkehr, und sie wäre es auch im Luftverkehr. Es gibt sehr viele Äußerungen, die unsere Position unterstützen.

Ich möchte Ihnen ein Faktum mit auf den Weg geben, damit Sie sehen, wohin der Luftverkehr steuert: Das renommierte britische Tyndall Centre für Klimaforschung kommt zu dem Ergebnis: Wenn wir in der EU die ambitionierten Klimaschutzziele erreichen wollen, der Luftverkehr aber so weiter wächst wie bisher, verfrühstückt der Luftverkehr bis zum Jahr 2040 – das ist gar nicht mehr so lange – sämtliche Emissionen, die dann noch möglich wären. Das hieße in anderen Worten ausgedrückt: Alle anderen Bereiche – Verkehre, Heizung oder Energieerzeugung – müssten wir hinsichtlich der Emissionen auf Null herunterfahren. Das ist in dieser Zeit nicht erreichbar und deshalb müssen wir an den Luftverkehr heran. Wir meinen, dass die Einführung einer Kerosinsteuer der beste Weg wäre, um das ungezügelte, ungebremste Wachstum in ordentliche Bahnen zu lenken.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Sie werden möglicherweise wieder versuchen, sich zu verstecken und zu sagen, dass ein nationaler Alleingang nicht möglich sei und wir eine Änderung auf EU-Ebene oder noch besser eine Änderung des Chicagoer Abkommens bräuchten. Das wäre uns natürlich das Liebste. Wir führen die Diskussion über dieses Thema in diesem Haus seit mindestens 20 Jahren und kommen in dieser Geschichte keinen Millimeter weiter.

Wir schlagen einen anderen Weg vor. Es gibt dazu ein hervorragendes Rechtsgutachten von Professor Dr. Eckhard Pache vom Lehrstuhl für Staatsrecht der Julius-Maximilians-Universität in Würzburg – ein sehr renommierter Staatsrechtler. Er sagt, es sei ohne Weiteres möglich, eine

Kombination der Bezugs- und Nachweisungspflichtvariante durchzuführen. Dadurch würden die Betankungen in Deutschland bei der Kerosinentnahme der Steuerpflicht unterworfen und zusätzlich könnte das Kerosin, das in den Tanks der Flugzeuge enthalten ist – man kann dies relativ einfach ermitteln – mit einer Nachweismethode ebenfalls steuerpflichtig gemacht werden. Ein Tanktourismus wäre damit nicht möglich. Wir meinen, dass dies ein guter und sinnvoller Weg wäre. Ich bitte Sie alle um Zustimmung zu diesem Antrag, um endlich auf diesem Sektor weiter zu kommen. Die Bevölkerung würde es uns allen danken.

(Beifall bei den GRÜNEN)

**Zweiter Vizepräsident Prof. Dr. Peter Paul Gantzer:** Vielen Dank, Herr Kollege. Nächste Wortmeldung: Herr Kollege Kupka.

**Engelbert Kupka (CSU):** Herr Präsident, verehrte Kolleginnen und Kollegen! Der federführende Ausschuss, nämlich der Ausschuss für Staatshaushalt und Finanzfragen, hat diesen Antrag abgelehnt, ebenso der Ausschuss für Bundes- und Europaangelegenheiten, der Umweltausschuss sowie der Wirtschaftsausschuss.

(Maria Scharfenberg (GRÜNE): Wollen Sie das Klima nicht retten?)

– Machen Sie es sich doch nicht so leicht. Wenn Sie meinen, Sie könnten mit diesem Antrag das Klima retten, dann werden Sie damit überhaupt nichts bewegen.

Wir würden es begrüßen, eine Kerosinsteuer zu haben, aber die Begründung hat mein Vorredner praktisch schon selber gegeben. Die Novellierung europäischen und internationalen Rechts wäre doch Voraussetzung dafür, um zu einer sinnvollen CO<sub>2</sub>-Maßnahme zu kommen.

Wenn von einem Steuerungsinstrument gesprochen wird, dann sage ich: Ein Steuerungsinstrument ist dann gegeben, wenn das Ruder auch reagiert. Es reagiert hier aber überhaupt nicht. Sie können nur die inländische Wirtschaft und den inländischen Wettbewerb treffen. Die Niederländer haben das gemacht, aber sie haben einen unbedeutenden innerörtlichen Flugverkehr, während die großen Transatlantikflüge von den Holländern angenommen worden sind. Das ist doch das Problem.

Sie müssten den Antrag ganz woanders stellen. Es ist völlig richtig gesagt worden: Das Chicagoer Luftverkehrsabkommen von 1944 müsste geändert werden. Weil wir das im Augenblick nicht erreichen können – wir können uns im Landtag aufblasen, wie wir wollen –, werden wir keinen Erfolg haben. Wenn eine Revision dieses Luftverkehrsabkommens nicht gelingt, dann können wir nur die eigene Wirtschaft, den Wettbewerb und unsere eigenen Fluglinien treffen. Wir halten das nicht für den richtigen Weg und deshalb schlagen wir – wie die behandelnden Ausschüsse auch – eine Ablehnung Ihres Antrags vor.

(Beifall bei der CSU)

**Zweiter Vizepräsident Prof. Dr. Peter Paul Gantzer:** Vielen Dank, Herr Kollege. Die nächste Wortmeldung: Frau Biedefeld.

**Susann Biedefeld (SPD):** Herr Präsident, verehrte Kolleginnen und Kollegen! Wir werden dem Antrag zustimmen und ich möchte das kurz begründen. Wir meinen, dass es wirklich ein wichtiger Einstieg wäre, die Mineralölsteuerbefreiung für Flugzeuge abzuschaffen. Wir wollen ganz klar das gemeinsame Ziel, das von dem Kollegen der CSU-Fraktion angesprochen worden ist, eine internationale Harmonisierung zu erreichen, hervorheben. Wir meinen, wir können uns aber mit an die Spitze der Bewegung setzen und entsprechend eine Kerosinsteuer erheben. Sie ist ein Steuerungsmittel. Wir betrachten sie als ein Steuerungsmittel, das sofort wirksam werden würde. Ich meine bzw. wir als SPD-Landtagsfraktion meinen, dass wir uns in Anbetracht der Bedeutung und der Notwendigkeit des Klimawandels und der Energiepolitik sowie der Diskussion um den Klimawandel nicht länger um dieses Thema herumogeln, sondern die Kerosinsteuer erheben sollten.

Sie haben die Wettbewerbsverzerrung angesprochen. Ich füge das Argument des Kollegen Magerl an, der den Weg aufgezeigt hat, in dem er auf das Gutachten von Professor Dr. Eckhard Pache Bezug genommen hat, das im Auftrag des Umweltbundesamtes erstellt worden ist. Ich weiß nicht, warum Sie sich nicht zumindest einmal ernsthaft damit beschäftigen und es einer Überprüfung anheim stellen. Ich weiß nicht, warum Sie sich einer solchen Prüfung nicht stellen. Das kann weder ich noch können wir als SPD-Landtagsfraktion nachvollziehen.

Uns ist es wichtig, in Bezug auf eine mögliche Wettbewerbsverzerrung Möglichkeiten, z. B. hinsichtlich einer Flugkilometerabgabe für Deutschland auszuschöpfen, um auch im Ausland tankende Flieger einzubeziehen.

Denn damit ließen wir die Wettbewerbsverzerrung, die in dieser Diskussion immer wieder eine Rolle spielt, außen vor.

Einen Punkt möchte ich noch anfügen, bei dem es um den Vergleich unserer Verkehrsträger, von Bahn und Flugverkehr, geht. Der Flugverkehr mit seinem enormen CO<sub>2</sub>-Ausstoß und seiner Umweltbelastung hat enorme Vorteile. Dagegen ist zu sehen, welche Belastungen die Bahn hat, die letztlich den Verbraucher treffen, der den Schienenpersonennahverkehr nutzen will; denn die Bahn legt die Kosten natürlich um. Durch diese Verzerrung, durch diese Ungleichbehandlung dieser Verkehrsträger halten wir sozusagen Menschen davon ab, klimafreundliche Verkehrsmittel zu benutzen. Auch dieser Aspekt, diese unterschiedliche Behandlung der Verkehrsträger – des Bahn- und des Flugverkehrs – muss in dieser Diskussion berücksichtigt werden.

Wir werden dem Antrag der Fraktion des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN zustimmen.

(Beifall bei der SPD)

**Zweiter Vizepräsident Prof. Dr. Peter Paul Gantzer:** Vielen Dank, Frau Kollegin. Nächste Wortmeldung: Herr Staatssekretär Meyer.

**Staatssekretär Franz Meyer** (Finanzministerium): Sehr verehrter Herr Präsident, verehrte Kolleginnen und Kollegen! Die Staatsregierung unterstützt grundsätzlich Bemühungen, auch Flugzeugtreibstoffe generell der Energiesteuer zu unterwerfen.

(Zuruf von den GRÜNEN)

Von erheblicher Bedeutung ist in diesem Zusammenhang jedoch, dass es bei der Einführung der Besteuerung nicht zu einer Wettbewerbsverzerrung zulasten Deutschlands und damit auch Bayerns kommen darf.

(Zuruf von den GRÜNEN)

Dies wäre jedoch der Fall, wenn eine isolierte Besteuerung von Treibstoff auf deutschen Flughäfen eingeführt würde. Herr Kollege Kupka hat bereits die Argumente dargestellt. Nationale Alleingänge lehnen wir aus diesem Grund ab. Zu befürworten wäre einzig eine EU-weite bzw. eine – der Herr Kollege Kupka hat es gesagt – international einheitliche Besteuerung aller Flüge. Letztere scheitert jedoch zunächst an den derzeit auch bestehenden EU-rechtlichen Vorgaben.

Eine Änderung der grundsätzlichen EU-weiten Steuerbefreiung kann nur durch die EU-Kommission, nicht jedoch durch einzelne Mitgliedstaaten initiiert werden. Sie bedarf der Zustimmung sämtlicher Mitgliedstaaten; Sie haben ja einen Kommissar in Ihren Reihen in der EU. Diese Einstimmigkeit erscheint jedoch trotz mehrfach angestrebter Bemühungen der deutschen Bundesregierung aufgrund entschiedenen Widerstands auch von EU-Mitgliedstaaten mit starkem Tourismus derzeit ausgeschlossen.

Es ist das erklärte Ziel auch der Bundesregierung, die Steuerbegünstigung im Rahmen einer einheitlichen Lösung für die Gemeinschaft abzubauen. Deshalb sind nach unserer Auffassung derzeit keine weiteren landespolitischen Aktivitäten erforderlich. Der Kernbereich ist die Wettbewerbsverzerrung. Eine einseitige Einführung würde in unserem Land für alle eine Wettbewerbsverzerrung bedeuten und Arbeitsplätze gefährden. Deshalb bitte ich, die vorliegenden Anträge abzulehnen.

(Beifall bei der CSU)

**Zweiter Vizepräsident Prof. Dr. Peter Paul Gantzer:** Frau Kollegin Biedefeld hat sich zu einer Zwischenbemerkung gemeldet, bitte.

**Susann Biedefeld** (SPD): Herr Staatssekretär, nachdem ich meine Frage nicht mehr anbringen kann, eine Zwischenintervention: Ich hätte von Ihnen auch gerne gehört, wie Sie diese Wettbewerbsverzerrung zwischen den Verkehrsträgern sehen, die ich angesprochen habe. Mit welchen Maßnahmen wollen Sie diese Wettbewerbsverzerrung zwischen den Verkehrsträgern Bahn und

Flugverkehr in den Griff bekommen? Gibt es da konkrete Ansätze? Wann ist damit zu rechnen, dass entweder auch für diejenigen, die die Bahn benutzen, die Besteuerung wegfällt, oder im Flugverkehr die Kerosin-Besteuerung endlich kommt?

**Zweiter Vizepräsident Prof. Dr. Peter Paul Gantzer:** Herr Staatssekretär.

**Staatssekretär Franz Meyer** (Finanzministerium): Verehrte Frau Kollegin, ich habe deutlich dargestellt, dass es insbesondere eine massive Wettbewerbsverzerrung bedeuten würde, wenn wir diesen Alleingang planen. Ich habe dargestellt, dass die Staatsregierung grundsätzlich alle Bemühungen, auch Flugzeugtreibstoffe generell der Energiesteuer zu unterwerfen, befürwortet. Neben dem unstrittig einzubeziehenden Aspekt des Klimaschutzes sollte eine Gleichbehandlung sämtlicher Verkehrsträger herbeigeführt werden.

(Zuruf von den GRÜNEN)

Aber ich sage nochmals: Die Wettbewerbsverzerrung würde in unserem Land Arbeitsplätze gefährden.

(Zuruf von den GRÜNEN)

Wir sollten gemeinsam dafür kämpfen, diese Sache EU-weit zu regeln. Ich lade Sie alle herzlich ein, gerade auch in Ihren Bereich auf eine entsprechende Regelung hinzuwirken.

(Zuruf der Abgeordneten Susann Biedefeld (SPD))

Sie können auch mit Ihrem Kommissar darüber reden, der auch die Bundesrepublik Deutschland vertritt.

**Zweiter Vizepräsident Prof. Dr. Peter Paul Gantzer:** Herr Staatssekretär, gestatten Sie eine Zwischenfrage des Herrn Kollegen Schieder?

**Staatssekretär Franz Meyer** (Finanzministerium): Herr Kollege Schieder.

**Zweiter Vizepräsident Prof. Dr. Peter Paul Gantzer:** Herr Kollege Schieder.

**Werner Schieder** (SPD): Herr Staatssekretär, Sie haben auf die sogenannte Wettbewerbsverzerrung hingewiesen. Soll ich diesen Hinweis so verstehen, dass Sie die Meinung vertreten, dass in Deutschland keine Flugzeuge mehr starteten und landeten und der ganze Urlaubsverkehr nur noch beispielsweise in Prag und Paris stattfände, wenn man diese Regelung in Deutschland isoliert – das ist Ihr Ausdruck – einführen würde? Wie soll ich das, was Sie da sagen, verstehen?

(Engelbert Kupka (CSU): Ausländische Fluglinien machen es halt!)

**Staatssekretär Franz Meyer** (Finanzministerium): Verehrter Herr Kollege Schieder, sicher haben Sie meiner Rede genau zugehört. Tatsache ist, dass dadurch eine Wettbewerbsverzerrung eintritt, wenn Deutschland allein eine solche Regelung einführt, weil dann ausländische Fluglinien das dort günstigere Angebot nutzen.

(Zuruf von den GRÜNEN)

Ich möchte nochmals deutlich machen, dass es dann in unserem Lande eine massive Wettbewerbsverzerrung gäbe. Deshalb sollten wir gemeinsam versuchen, EU-weit eine Regelung zu finden. Dies ist auch die Position der Bayerischen Staatsregierung.

(Beifall bei der CSU – Zuruf der Abgeordneten Susann Biedefeld (SPD))

**Zweiter Vizepräsident Prof. Dr. Peter Paul Gantzer:** Liebe Kolleginnen und Kollegen, die Aussprache ist geschlossen.

Wir kommen zur Abstimmung. Der federführende Ausschuss für Staatshaushalt und Finanzfragen empfiehlt die Ablehnung des Antrags. Wer dagegen dem Antrag zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. – SPD-Fraktion, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Gegenstimmen? – CSU-Fraktion. Enthaltungen? – Keine. Dann ist der Antrag damit abgelehnt.

Ich rufe Tagesordnungspunkt 7 auf:

**Antrag der Abgeordneten Margarete Bause, Dr. Sepp Dürr, Maria Scharfenberg u. a. u. Frakt. (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**  
**Klimaschutz: Steuervergünstigung für Dienstwagen (Drs. 15/7236)**

Ich eröffne die Aussprache. Erste Wortmeldung: Herr Kollege Hallitzky.

**Eike Hallitzky** (GRÜNE): Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Der noch amtierende CSU-Generalsekretär Söder, den Sie zwischenzeitlich immer wieder in einem Akt von Verzweiflung zum Hoffnungsträger in Umweltfragen ausrufen, hat, wenn ich mich recht entsinne,

(Beifall bei Abgeordneten der GRÜNEN)

kurz vor den Sommerferien für den Individualverkehr ein Verbot von Verbrennungsmotoren bis zum Jahr 2020 gefordert. Das ist wahrlich eine beeindruckende Umweltprosa, was Sie da betreiben. Die Wirklichkeit der CSU-Klimapolitik steht dem aber diametral entgegen, das wissen alle im Lande. Das zeigen auch die Ihnen nicht zugeordneten Kompetenzen in diesem Bereich, das wissen Sie auch selber. Es ist nichts als eine sprichwörtlich dem Klima schädliche, heiße Luft, die Sie produzieren. Das haben wir auch bei der Behandlung des vorangegangenen Antrags erlebt.

Sie haben in den letzten Jahren über 50 Klimaschutz-Anträge der GRÜNEN-Opposition abgelehnt, allesamt mit ziemlich fadenscheinigen Begründungen. Wann immer es im Klimaschutz konkret wurde, sagten Sie Nein. Dann ist es auch kein Wunder, dass Bayern neben Baden-Württemberg das Bundesland ist, das bei der Reduktion von CO<sub>2</sub> mit einem Reduktionsvolumen von nur zwei bis drei Prozent am Ende aller Bundesländer liegt.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Andere West-Bundesländer kommen auf rund 20 %. Die Ost-Länder sind natürlich ein Spezifikum, sie haben weit mehr.

Das Wort des Ministerpräsidenten wurde heute schon häufig strapaziert. Er hat gestern gesagt: „Allem Anfang wohnt ein Zauber inne.“ Es liegt jetzt an Ihnen, dass im Bereich der Klimapolitik dieser Zauber länger als 24 Stunden aufrechterhalten werden kann. Sie haben jetzt die Chance auf eine Bundesratsinitiative zur Begrenzung von Steuerbegünstigungen für Dienstwagen, wenn Sie unserem Antrag zustimmen.

In Deutschland ist es so, dass der Staat durch seine absurde Steuerpolitik die Anschaffung und den Betrieb besonders umweltschädlicher CO<sub>2</sub>-Schleudern besonders stark goutiert. Das Ergebnis ist, dass in Deutschland über zwei Drittel aller gekauften Neuwagen der Mittel- und Oberklasse mittlerweile als steuerlich abzugsfähige klimakillende Dienstwagen unsere Luft verpesten, bei den Edeljeeps sind es sogar mehr als drei Viertel, lediglich ein Viertel wird noch privat gekauft. Während die EU dafür kämpft, dass die europäische Autoflotte hinsichtlich ihrer durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen in den nächsten Jahren auf einen Wert von 130 kommt, heißt es bisher im deutschen Steuerrecht: Je größer und teurer ein Auto ist, je mehr CO<sub>2</sub> es emittiert, umso mehr Geld gibt es vom Staat. Das ist offenkundig widersinnig, und dieses System wollen wir vom „Kopf auf die Füße stellen“.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Deshalb plädieren wir mit unserem Antrag für eine Begrenzung der Förderfähigkeit von Dienstwagen. Steuerlich absetzbar sollen demnach Dienstwagen nur noch dann sein, wenn sie 120 Gramm pro Kilogramm CO<sub>2</sub> ausstoßen und ab 2010 nur noch 80 Gramm. Wer sich einen klimaschädlicheren Dienstwagen kaufen will, kann das zwar tun, aber dann bitte nicht auf Kosten der Steuerzahlerinnen und Steuerzahler in diesem Land.

In der Debatte im federführenden Ausschuss argumentierte die CSU in Gestalt von Herrn Kupka, dass Dienstwagen gar nicht steuerlich begünstigt würden, weil das lediglich abzugsfähige Betriebsausgaben seien. Auch das ist nur ein sehr dünnes Scheinargument; denn Betriebsausgaben sind dann nicht abzugsfähig, wenn sie unangemessen sind. Bei der Prüfung der Angemessenheit ist deshalb wichtig festzustellen, wie weit die Aufwendungen zweckmäßig, erforderlich und wirtschaftlich vernünftig sind. Angesichts der klimapolitischen Herausforderung

ist es offensichtlich, dass die Anerkennung eines Touareg oder eines Audi 8 Quattro in keiner Weise angemessen ist.

Die Wahrheit ist deshalb, dass Sie mit Ihrem sturen Festhalten an einem uralten Dienstwagenprivileg, das es außerhalb von Deutschland in keinem anderen Land der EU gibt, nicht nur dem Klimaschutz einen Bärendienst erweisen, sondern auch den dringend notwendigen Strukturwandel in der deutschen Automobilindustrie massiv behindern.

Gleiches muss ich leider auch den Kolleginnen und Kollegen der SPD vorwerfen, die unseren Vorstoß im federführenden Ausschuss ebenfalls abgelehnt haben. Ich kann Ihnen da nur die Worte des stellvertretenden Vorsitzenden der SPD-Fraktion im Bundestag, Kelber, zurufen, der unseren Vorstoß offensichtlich mitträgt. Er hat gesagt: Bislang gilt: Je mehr Kraftstoff Firmenwagen verbrauchen, je mehr CO<sub>2</sub> sie ausstoßen, desto höher sind die steuerlichen Vergünstigungen. Das ist absurd. – So Ihr eigener stellvertretender Fraktionsvorsitzender. Ähnliche Aussagen gibt es auch von Herrn Gabriel.

Vor diesem Hintergrund sollte die SPD es sich gut überlegen, ob sie unserem Antrag heute vielleicht doch zustimmen will, auch wenn ich natürlich bedauernd zur Kenntnis genommen habe, dass es offensichtlich Bestandteil Ihrer Strategie in der Öffentlichkeitsarbeit ist, eine verwirrende Vielfalt herzustellen.

Meine Damen und Herren, lösen Sie sich aus der Umklammerung durch die fortschrittsfeindliche Automobillobby, stimmen Sie unserem Antrag zu! Er ist klimapolitisch gut und wirtschaftspolitisch fortschrittlich.

(Beifall bei den GRÜNEN)

**Zweiter Vizepräsident Prof. Dr. Peter Paul Gantzer:** Vielen Dank. Nächste Wortmeldung: Herr Kollege Kupka.

**Engelbert Kupka (CSU):** Herr Präsident, sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen! Herr Kollege Hallitzky, Ihr Antrag ist weder zielführend noch entlastet er die Bürokratie, er ist vielmehr ein Bürokratie-Monster.

(Lachen bei den GRÜNEN)

Deshalb ist es auch nicht verwunderlich, dass neben dem federführenden Ausschuss für Staatshaushalt und Finanzfragen auch alle anderen Ausschüsse den Antrag ablehnen und ihn auch die SPD nicht für zielführend hält. Das kommt nicht von ungefähr.

Herr Hallitzky, eine Steuervergünstigung für Dienstwagen besteht nicht; das ist eine falsche Interpretation. Wir wollten Ihnen das schon im Haushaltsausschuss klarmachen, was anscheinend nicht gelungen ist. Ihr Antrag ist total unbestimmt und lässt eine Aussage vermissen, durch welche Maßnahmen und auf welchem Wege eine Verminderung der klimaschädlichen Gase herbeigeführt werden soll. Im Übrigen wurde die steuerliche Abzugs-

fähigkeit für Kraftfahrzeuge bereits drastisch reduziert. Was Sie hier vorschlagen, führt zu einem bürokratischen Aufwand, der in keinem Verhältnis zu dem Ziel steht, das Sie hier verfolgen.

Die CSU-Fraktion und die Staatsregierung unterstützen die Umgestaltung der Kfz-Steuer in eine CO<sub>2</sub>-orientierte Steuer. Eine reine CO<sub>2</sub>-Steuer ist jedoch abzulehnen. Wir haben bisher mit den Maßnahmen, die wir eingeleitet haben, ein gutes Ergebnis herbeigeführt. Wir haben Anreizinstrumente für emissionsärmere Fahrzeuge geschaffen. Das wollen wir auch künftig so unterstützen. Die Bemessungsgrundlage der Steuer sollte daher lediglich, wie im Koalitionsvertrag zur Grundlage gemacht, um eine CO<sub>2</sub>-abhängige Komponente ergänzt werden. Das halten wir für den richtigen Weg. Wir lehnen deshalb den Antrag ab.

(Beifall bei Abgeordneten der CSU)

**Zweiter Vizepräsident Prof. Dr. Peter Paul Gantzer:** Herr Kollege, vielen Dank. Nächste Wortmeldung: Frau Kollegin Biedefeld.

**Susann Biedefeld (SPD):** Herr Präsident, werte Kolleginnen und Kollegen! Kollege Hallitzky, wir zeigen keine verwirrende Vielfalt, sondern wir meinen, dass Ihr Antrag vom ursprünglichen Problem ablenkt. Eigentliche Zielsetzung ist es nämlich – da verweise ich gerne auf Bundesumweltminister Gabriel –, die Kfz-Steuer zu einer am Klimaschutz orientierten Steuer umzubauen, zu einer am CO<sub>2</sub>-Ausstoß orientierten Steuer zu machen. Das ist unsere Zielsetzung: die Umgestaltung der Kfz-Steuer in diese Richtung.

Ich kann auch nicht verstehen, warum Sie nur auf Dienstwagen abstellen und nicht alle Verkehrsteilnehmer einbeziehen. Das können wir nicht nachvollziehen. Warum soll ausgerechnet nur der öffentliche Dienst bluten? Das betrifft zum Beispiel die Kommunen etc. Warum wollen Sie einen solchen bürokratischen Aufwand?

Ich habe mich damit inhaltlich mit meinen Haushaltspolitikern auseinandergesetzt. Ich setze hier auf den Sach- und Fachverstand meiner Haushaltspolitiker, die ganz eindeutig das sagen, was Kollege Kupka schon ausgeführt hat: Es gibt nur eine Abzugsfähigkeit von Ausgaben für Dienstwagen. Es gibt aber keine steuerliche Begünstigung bei Dienstwagen; das muss man einfach sehen. Wenn Sie das Problem nur ausschnittsweise anpacken, sich nur auf Dienstwagen beziehen und von Luxusfahrzeugen sprechen, dann schüren Sie damit sehr viele Emotionen in der Bevölkerung. Ich meine schon, dass damit populistische Forderungen in den Raum gestellt werden.

Ich sage es noch einmal: Unser Ziel ist eine klare Umgestaltung der bisherigen Kfz-Steuer in eine CO<sub>2</sub>-abhängige Kfz-Steuer. Wir lehnen den Antrag des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN ab.

(Beifall bei Abgeordneten der SPD)

**Zweiter Vizepräsident Prof. Dr. Peter Paul Gantzer:**

Liebe Kolleginnen und Kollegen, mir liegen keine weiteren Wortmeldungen mehr vor. Damit ist die Aussprache geschlossen. Wir kommen zur Abstimmung. Der federführende Ausschuss für Staatshaushalt und Finanzfragen empfiehlt die Ablehnung des Antrags. Wer dagegen dem Antrag zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. – BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Gegenstimmen, also Ablehnung? – Die beiden anderen Parteien. Stimmenthaltungen? – Das ist nicht der Fall. Dann ist der Antrag abgelehnt.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, mit Blick auf die Uhr rufe ich die nächsten Tagesordnungspunkte nicht mehr auf, weil wir darüber nicht mehr abstimmen könnten, da Sitzungsschluss um 18.00 Uhr ist. Deswegen schließe ich jetzt schon die Sitzung und wünsche Ihnen einen schönen Feierabend.

(Schluss: 17.47 Uhr)



Bayerisches Staatsministerium für  
Unterricht und Kultus

## PRESSESTELLE

Gemeinsame PRESSEINFORMATION

28. September 2007

Kultusminister Siegfried Schneider und Präsidenten der kommunalen  
Spitzenverbände zur künftigen Finanzierung der Schulbücher

MÜNCHEN. Bayerns Kultusminister Siegfried Schneider, Gemeindetagspräsident Dr. Uwe Brandl, der Präsident des Bayerischen Landkreistags, Landrat Theo Zellner, und der Bayerische Städtetagspräsident, Oberbürgermeister Hans Schaldinger, haben heute in München über eine tragfähige Lösung verhandelt, wie die lernmittelfreien Schulbücher finanziert werden können. Sie haben sich auf folgende Inhalte verständigt:

1. Die Lernmittelfreiheit soll ab dem Schuljahr 2008/9 gesetzlich neu geregelt werden. Gemeinsames Ziel ist es, das Büchergeld als Beitrag der Eltern abzuschaffen.
2. Dazu soll die im Gesetz vorgesehene Revision des Gesamtbedarfs vorgezogen werden. Staat und kommunale Spitzenverbände werden die Prüfung gemeinsam vornehmen.
3. Die Neuregelung ab dem Schuljahr 2008/2009 mit der Aufteilung der gemeinsamen Finanzierung wird bis zum Jahresende verhandelt.
4. Für das laufende Schuljahr 2007/2008 wird die Staatsregierung umgehend eine Gesetzesänderung einbringen, mit der die Erhebung des Büchergelds bis zur Höhe von 20 bzw. 40 Euro in das Ermessen der Kommunen gestellt wird.

Herausgegeben für das Kultusministerium:

Dr. Ludwig Unger

Pressesprecher des Bayerischen Kultusministeriums  
Tel. 089 21862105  
Mobil: 01738832709



## Abstimmungsliste

zur namentlichen Abstimmung am 10.10.2007 zum Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Margarete bause, Dr. Sepp Dürr, Maria Scharfenberg u. a. und Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN; Entschädigung der Kommunen für Aussetzung des Büchergeldes (Drucksache 15/8994)

Name	Ja	Nein	Enthalte mich
<b>Ach</b> Manfred		X	
<b>Ackermann</b> Renate	X		
<b>Babel</b> Günther		X	
<b>Bause</b> Margarete	X		
Dr. <b>Beckstein</b> Günther		X	
Dr. <b>Bernhard</b> Otmar			
Dr. <b>Beyer</b> Thomas	X		
<b>Biechl</b> Annemarie		X	
<b>Biedefeld</b> Susann	X		
<b>Bocklet</b> Reinhold			
<b>Boutter</b> Rainer	X		
<b>Breitschwert</b> Klaus Dieter			
<b>Brendel-Fischer</b> Gudrun		X	
<b>Brunner</b> Helmut		X	
<b>Christ</b> Manfred		X	
<b>Deml</b> Marianne			X
<b>Dodell</b> Renate		X	
Dr. <b>Döhler</b> Karl		X	
<b>Donhauser</b> Heinz		X	
Dr. <b>Dürr</b> Sepp	X		
<b>Dupper</b> Jürgen			
<b>Eck</b> Gerhard		X	
<b>Eckstein</b> Kurt		X	
<b>Eisenreich</b> Georg		X	
<b>Ettengruber</b> Herbert		X	
Prof. Dr. <b>Eykman</b> Walter		X	
Prof. Dr. <b>Faltlhauser</b> Kurt			
Dr. <b>Fickler</b> Ingrid		X	
<b>Fischer</b> Herbert		X	
Dr. <b>Förster</b> Linus			
<b>Freller</b> Karl		X	
<b>Gabsteiger</b> Günter		X	
Prof. Dr. <b>Gantzer</b> Peter Paul	X		
<b>Glück</b> Alois			
<b>Goderbauer</b> Gertraud		X	
<b>Görlitz</b> Erika		X	
<b>Götz</b> Christa		X	
Dr. <b>Goppel</b> Thomas			
<b>Gote</b> Ulrike	X		
<b>Guckert</b> Helmut		X	

Name	Ja	Nein	Enthalte mich
<b>Guttenberger</b> Petra		X	
<b>Haderthauer</b> Christine		X	
<b>Haedke</b> Joachim		X	
<b>Hallitzky</b> Eike	X		
<b>Heckner</b> Ingrid		X	
<b>Heike</b> Jürgen W.		X	
<b>Herold</b> Hans		X	
<b>Herrmann</b> Joachim		X	
<b>Hintersberger</b> Johannes		X	
<b>Hoderlein</b> Wolfgang	X		
<b>Hohlmeier</b> Monika		X	
<b>Huber</b> Erwin		X	
Dr. <b>Huber</b> Marcel		X	
Dr. <b>Hünnerkopf</b> Otto		X	
<b>Hufe</b> Peter	X		
<b>Huml</b> Melanie			X
<b>Imhof</b> Hermann		X	
Dr. <b>Kaiser</b> Heinz	X		
<b>Kamm</b> Christine	X		
<b>Kaul</b> Henning		X	
<b>Kern</b> Anton		X	
<b>Kiesel</b> Robert		X	
<b>Kobler</b> Konrad			X
<b>König</b> Alexander			
<b>Kränzle</b> Bernd		X	
Dr. <b>Kreidl</b> Jakob		X	
<b>Kreuzer</b> Thomas		X	
Dr. <b>Kronawitter</b> Hildegard	X		
<b>Kupka</b> Engelbert		X	
<b>Kustner</b> Franz			X
<b>Leichtle</b> Willi			
Graf von und zu <b>Lerchenfeld</b> Philipp			
<b>Lochner-Fischer</b> Monica			
<b>Lück</b> Heidi	X		
Prof. <b>Männle</b> Ursula			
Dr. <b>Magerl</b> Christian	X		
<b>Maget</b> Franz			
<b>Matschl</b> Christa		X	
<b>Meißner</b> Christian		X	
<b>Memmel</b> Hermann			
<b>Meyer</b> Franz			

Name	Ja	Nein	Enthalte mich
<b>Miller</b> Josef		X	
Dr. <b>Müller</b> Helmut	X		
<b>Müller</b> Herbert	X		
<b>Mütze</b> Thomas	X		
<b>Naaß</b> Christa	X		
<b>Nadler</b> Walter		X	
<b>Narnhammer</b> Bärbel	X		
<b>Neumeier</b> Johann			
<b>Neumeyer</b> Martin		X	
<b>Nöth</b> Eduard		X	
<b>Obermeier</b> Thomas		X	
<b>Pachner</b> Reinhard		X	
<b>Paulig</b> Ruth	X		
<b>Peterke</b> Rudolf		X	
<b>Peters</b> Gudrun	X		
<b>Pfaffmann</b> Hans-Ulrich	X		
<b>Plattner</b> Edeltraud		X	
<b>Pongratz</b> Ingeborg			X
<b>Pranghofer</b> Karin	X		
<b>Pschierer</b> Franz Josef		X	
Dr. <b>Rabenstein</b> Christoph	X		
<b>Radermacher</b> Karin	X		
<b>Rambold</b> Hans		X	
<b>Ranner</b> Sepp		X	
<b>Richter</b> Roland		X	
<b>Ritter</b> Florian	X		
Freiherr von <b>Rotenhan</b> Sebastian			
<b>Rotter</b> Eberhard		X	
<b>Rubenbauer</b> Herbert		X	
<b>Rudrof</b> Heinrich		X	
<b>Rüth</b> Berthold		X	
<b>Rütting</b> Barbara	X		
Dr. <b>Runge</b> Martin	X		
<b>Rupp</b> Adelheid			
<b>Sackmann</b> Markus		X	
<b>Sailer</b> Martin			
<b>Sauter</b> Alfred		X	
<b>Scharf-Gerlspeck</b> Ulrike		X	
<b>Scharfenberg</b> Maria	X		
<b>Schieder</b> Werner	X		
<b>Schindler</b> Franz	X		
<b>Schmid</b> Berta		X	
<b>Schmid</b> Georg		X	
<b>Schmid</b> Peter			
<b>Schmitt-Bussinger</b> Helga			
Dr. <b>Schnappauf</b> Werner			
<b>Schneider</b> Siegfried			
<b>Schorer</b> Angelika			X
<b>Schuster</b> Stefan	X		
<b>Schwimmer</b> Jakob		X	

Name	Ja	Nein	Enthalte mich
<b>Sem</b> Reserl			X
<b>Sibler</b> Bernd		X	
<b>Sinner</b> Eberhard		X	
Dr. <b>Söder</b> Markus		X	
<b>Sonnenholzner</b> Kathrin	X		
Dr. <b>Spaenle</b> Ludwig		X	
<b>Spitzner</b> Hans		X	
<b>Sprinkart</b> Adi	X		
<b>Stahl</b> Christine	X		
<b>Stahl</b> Georg		X	
<b>Stamm</b> Barbara		X	
<b>Steiger</b> Christa	X		
<b>Stewens</b> Christa			
<b>Stierstorfer</b> Sylvia		X	
Prof. Dr. <b>Stockinger</b> Hans Gerhard			
<b>Stöttner</b> Klaus		X	
Dr. <b>Stoiber</b> Edmund			
<b>Strehle</b> Max		X	
<b>Strobl</b> Reinhold	X		
<b>Ströbel</b> Jürgen			
Dr. <b>Strohmayr</b> Simone	X		
<b>Thätter</b> Blasius		X	
<b>Tolle</b> Simone	X		
<b>Traublinger</b> Heinrich			
<b>Unterländer</b> Joachim		X	
Prof. Dr. <b>Vocke</b> Jürgen		X	
<b>Vogel</b> Wolfgang			
<b>Volkmann</b> Rainer	X		
<b>Wägemann</b> Gerhard		X	
<b>Wahnschaffe</b> Joachim	X		
Prof. Dr. <b>Waschler</b> Gerhard		X	
<b>Weichenrieder</b> Max		X	
<b>Weidenbusch</b> Ernst		X	
<b>Weikert</b> Angelika	X		
<b>Weinberger</b> Helga			
Dr. <b>Weiß</b> Bernd		X	
Dr. <b>Weiß</b> Manfred		X	
<b>Welnhofer</b> Peter		X	
<b>Werner</b> Hans Joachim	X		
<b>Werner-Muggendorfer</b> Johanna	X		
<b>Winter</b> Georg		X	
<b>Winter</b> Peter		X	
<b>Wörner</b> Ludwig	X		
<b>Wolfrum</b> Klaus	X		
<b>Zeitler</b> Otto		X	
<b>Zeller</b> Alfons		X	
<b>Zellmeier</b> Josef		X	
<b>Zengerle</b> Josef		X	
Dr. <b>Zimmermann</b> Thomas		X	
<b>Gesamtsumme</b>	48	94	7

## Abstimmungsliste

zur namentlichen Abstimmung am 10.10.2007 zum Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Franz Maget, Jürgen Dupper, Hans-Ulrich Pfaffmann u. a. und Fraktion SPD; Bayern, aber gerechter; Lernmittelfreiheit wieder herstellen – Kein schwarzer Peter an die Kommunen (Drucksache 15/8996)

Name	Ja	Nein	Enthalte mich
<b>Ach</b> Manfred		X	
<b>Ackermann</b> Renate	X		
<b>Babel</b> Günther		X	
<b>Bause</b> Margarete	X		
Dr. <b>Beckstein</b> Günther			
Dr. <b>Bernhard</b> Otmar			
Dr. <b>Beyer</b> Thomas	X		
<b>Biechl</b> Annemarie		X	
<b>Biedefeld</b> Susann	X		
<b>Bocklet</b> Reinhold			
<b>Boutter</b> Rainer	X		
<b>Breitschwert</b> Klaus Dieter			
<b>Brendel-Fischer</b> Gudrun		X	
<b>Brunner</b> Helmut		X	
<b>Christ</b> Manfred		X	
<b>Deml</b> Marianne			X
<b>Dodell</b> Renate		X	
Dr. <b>Döhler</b> Karl		X	
<b>Donhauser</b> Heinz		X	
Dr. <b>Dürr</b> Sepp	X		
<b>Dupper</b> Jürgen			
<b>Eck</b> Gerhard		X	
<b>Eckstein</b> Kurt		X	
<b>Eisenreich</b> Georg		X	
<b>Ettengruber</b> Herbert		X	
Prof. Dr. <b>Eykman</b> Walter		X	
Prof. Dr. <b>Faltlhauser</b> Kurt			
Dr. <b>Fickler</b> Ingrid		X	
<b>Fischer</b> Herbert		X	
Dr. <b>Förster</b> Linus			
<b>Freller</b> Karl		X	
<b>Gabsteiger</b> Günter		X	
Prof. Dr. <b>Gantzer</b> Peter Paul	X		
<b>Glück</b> Alois			
<b>Goderbauer</b> Gertraud		X	
<b>Görlitz</b> Erika		X	
<b>Götz</b> Christa		X	
Dr. <b>Goppel</b> Thomas			
<b>Gote</b> Ulrike	X		
<b>Guckert</b> Helmut		X	
<b>Guttenberger</b> Petra		X	
<b>Haderthauer</b> Christine		X	
<b>Haedke</b> Joachim		X	
<b>Hallitzky</b> Eike	X		
<b>Heckner</b> Ingrid		X	
<b>Heike</b> Jürgen W.		X	
<b>Herold</b> Hans		X	
<b>Herrmann</b> Joachim		X	
<b>Hintersberger</b> Johannes		X	
<b>Hoderlein</b> Wolfgang	X		
<b>Hohlmeier</b> Monika		X	
<b>Huber</b> Erwin			
Dr. <b>Huber</b> Marcel		X	
Dr. <b>Hünnerkopf</b> Otto		X	
<b>Hufe</b> Peter	X		
<b>Huml</b> Melanie			X
<b>Imhof</b> Hermann		X	
Dr. <b>Kaiser</b> Heinz	X		
<b>Kamm</b> Christine	X		
<b>Kaul</b> Henning		X	
<b>Kern</b> Anton		X	
<b>Kiesel</b> Robert		X	
<b>Kobler</b> Konrad			X
<b>König</b> Alexander			
<b>Kränzle</b> Bernd		X	
Dr. <b>Kreidl</b> Jakob		X	
<b>Kreuzer</b> Thomas		X	
Dr. <b>Kronawitter</b> Hildegard	X		
<b>Kupka</b> Engelbert		X	
<b>Kustner</b> Franz		X	
<b>Leichtle</b> Willi			
Graf von und zu <b>Lerchenfeld</b> Philipp			
<b>Lochner-Fischer</b> Monica			
<b>Lück</b> Heidi	X		
Prof. <b>Männle</b> Ursula			
Dr. <b>Magerl</b> Christian	X		
<b>Maget</b> Franz			
<b>Matschl</b> Christa		X	
<b>Meißner</b> Christian		X	
<b>Memmel</b> Hermann			
<b>Meyer</b> Franz		X	

Name	Ja	Nein	Enthalte mich
<b>Miller</b> Josef		X	
Dr. <b>Müller</b> Helmut	X		
<b>Müller</b> Herbert	X		
<b>Mütze</b> Thomas	X		
<b>Naaß</b> Christa	X		
<b>Nadler</b> Walter		X	
<b>Narnhammer</b> Bärbel	X		
<b>Neumeier</b> Johann			
<b>Neumeyer</b> Martin		X	
<b>Nöth</b> Eduard		X	
<b>Obermeier</b> Thomas		X	
<b>Pachner</b> Reinhard		X	
<b>Paulig</b> Ruth	X		
<b>Peterke</b> Rudolf		X	
<b>Peters</b> Gudrun	X		
<b>Pfaffmann</b> Hans-Ulrich	X		
<b>Plattner</b> Edeltraud		X	
<b>Pongratz</b> Ingeborg			
<b>Pranghofer</b> Karin	X		
<b>Pschierer</b> Franz Josef		X	
Dr. <b>Rabenstein</b> Christoph	X		
<b>Radermacher</b> Karin	X		
<b>Rambold</b> Hans		X	
<b>Ranner</b> Sepp		X	
<b>Richter</b> Roland		X	
<b>Ritter</b> Florian	X		
Freiherr von <b>Rotenhan</b> Sebastian			
<b>Rotter</b> Eberhard		X	
<b>Rubenbauer</b> Herbert		X	
<b>Rudrof</b> Heinrich		X	
<b>Rüth</b> Berthold		X	
<b>Rütting</b> Barbara	X		
Dr. <b>Runge</b> Martin	X		
<b>Rupp</b> Adelheid			
<b>Sackmann</b> Markus		X	
<b>Sailer</b> Martin			
<b>Sauter</b> Alfred		X	
<b>Scharf-Gerlspeck</b> Ulrike		X	
<b>Scharfenberg</b> Maria	X		
<b>Schieder</b> Werner	X		
<b>Schindler</b> Franz	X		
<b>Schmid</b> Berta		X	
<b>Schmid</b> Georg		X	
<b>Schmid</b> Peter			
<b>Schmitt-Bussinger</b> Helga			
Dr. <b>Schnappauf</b> Werner			
<b>Schneider</b> Siegfried			
<b>Schorer</b> Angelika			X
<b>Schuster</b> Stefan	X		
<b>Schwimmer</b> Jakob			

Name	Ja	Nein	Enthalte mich
<b>Sem</b> Reserl			X
<b>Sibler</b> Bernd		X	
<b>Sinner</b> Eberhard		X	
Dr. <b>Söder</b> Markus		X	
<b>Sonnenholzner</b> Kathrin	X		
Dr. <b>Spaenle</b> Ludwig		X	
<b>Spitzner</b> Hans		X	
<b>Sprinkart</b> Adi	X		
<b>Stahl</b> Christine	X		
<b>Stahl</b> Georg		X	
<b>Stamm</b> Barbara		X	
<b>Steiger</b> Christa	X		
<b>Stewens</b> Christa			
<b>Stierstorfer</b> Sylvia		X	
Prof. Dr. <b>Stockinger</b> Hans Gerhard			
<b>Stöttner</b> Klaus		X	
Dr. <b>Stoiber</b> Edmund			
<b>Strehle</b> Max		X	
<b>Strobl</b> Reinhold	X		
<b>Ströbel</b> Jürgen			
Dr. <b>Strohmayr</b> Simone	X		
<b>Thätter</b> Blasius		X	
<b>Tolle</b> Simone	X		
<b>Traublinger</b> Heinrich			
<b>Unterländer</b> Joachim		X	
Prof. Dr. <b>Vocke</b> Jürgen		X	
<b>Vogel</b> Wolfgang			
<b>Volkman</b> Rainer	X		
<b>Wägemann</b> Gerhard		X	
<b>Wahnschaffe</b> Joachim	X		
Prof. Dr. <b>Waschler</b> Gerhard		X	
<b>Weichenrieder</b> Max		X	
<b>Weidenbusch</b> Ernst		X	
<b>Weikert</b> Angelika	X		
<b>Weinberger</b> Helga			
Dr. <b>Weiß</b> Bernd		X	
Dr. <b>Weiß</b> Manfred		X	
<b>Welnhofer</b> Peter		X	
<b>Werner</b> Hans Joachim	X		
<b>Werner-Muggendorfer</b> Johanna	X		
<b>Winter</b> Georg		X	
<b>Winter</b> Peter		X	
<b>Wörner</b> Ludwig			
<b>Wolfrum</b> Klaus	X		
<b>Zeitler</b> Otto		X	
<b>Zeller</b> Alfons		X	
<b>Zellmeier</b> Josef		X	
<b>Zengerle</b> Josef		X	
Dr. <b>Zimmermann</b> Thomas		X	
<b>Gesamtsumme</b>	47	93	5

## Beschlussempfehlungen der Ausschüsse, die der Abstimmung über die nicht einzeln zu beratenden Anträge etc. zu Grunde gelegt wurden gem. § 59 Absatz 7 (Tagesordnungspunkt 5)

### Es bedeuten:

- (E) einstimmige Zustimmungsempfehlung des Ausschusses  
(G) Zustimmungsempfehlung des Ausschusses mit Gegenstimmen  
(ENTH) Zustimmungsempfehlung des Ausschusses mit Enthaltungen oder Enthaltung einer Fraktion im Ausschuss  
(A) Ablehnungsempfehlung des Ausschusses oder Ablehnung einer Fraktion im Ausschuss  
(Z) Zustimmung einer Fraktion im Ausschuss

### Verfassungsstreitigkeiten

1. Schreiben des Bayerischen Verfassungsgerichtshofs vom 25. Juni 2007 (Vf. 8-VII-07) betreffend Antrag auf Feststellung der Verfassungswidrigkeit des Art. 86a Abs. 2 Satz 3 des Bayerischen Beamtengesetzes (BayBG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. August 1998 (GVBl S. 702, BayRS 2030-1-1-F), zuletzt geändert durch Gesetz vom 8. Dezember 2006 (GVBl S. 987) PII/G-1310/07-7 Drs. 15/8944 (E)

Votum des federführenden Ausschusses für Verfassungs-, Rechts- und Parlamentsfragen	<b>CSU</b>	<b>SPD</b>	<b>GRÜ</b>
	Z	Z	Z

- I. Der Landtag beteiligt sich am Verfahren.  
II. Es wird die Abweisung der Klage beantragt.  
III. Zum Vertreter des Landtags wird der Abgeordnete Dr. Bernd Weiß bestellt.

2. Schreiben des Bayerischen Verfassungsgerichtshofs vom 16. Juli 2007 (Vf. 9-VII-07) betreffend Antrag auf Feststellung der Verfassungswidrigkeit der Art. 1, 2 Nr. 2, Art. 3 Nr. 2 und Art. 4 Nr. 2 des Gesetzes zur Erprobung einer Freistellung ausgewählter Kommunen von der Einhaltung von Rechtsvorschriften (Modellkommunengesetz) vom 10. April 2007 (GVBl S. 271, BayRS 2026-1-S) PII/G-1310/07-8 Drs. 15/8943 (E)

Votum des federführenden Ausschusses für Verfassungs-, Rechts- und Parlamentsfragen	<b>CSU</b>	<b>SPD</b>	<b>GRÜ</b>
	Z	Z	Z

- I. Der Landtag beteiligt sich am Verfahren.  
II. Es wird die Abweisung der Klage beantragt.  
III. Zum Vertreter des Landtags wird der Abgeordnete Dr. Bernd Weiß bestellt.

3. Schreiben des Bayerischen Verfassungsgerichtshofs vom 23. Juli 2007 (Vf. 10-VII-07) betreffend Antrag auf Feststellung der Verfassungswidrigkeit des Art. 15 Abs. 1 und 2 des Gesetzes zur Ausführung der Verwaltungsgerichtsordnung (AGVwGO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. Juni 1992 (GVBl S. 162, BayRS 34-1-I), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22. Juni 2007 (GVBl S. 390) PII/G-1310/07-G Drs. 15/8945 (E)

Votum des federführenden Ausschusses für Verfassungs-, Rechts- und Parlamentsfragen	<b>CSU</b>	<b>SPD</b>	<b>GRÜ</b>
	Z	Z	Z

- I. Der Landtag beteiligt sich am Verfahren.  
II. Es wird die Abweisung der Klage beantragt.  
III. Zum Vertreter des Landtags wird der Abgeordnete Dr. Bernd Weiß bestellt.

### Anträge

4. Antrag der Abgeordneten Johanna Werner-Muggendorfer, Hans Joachim Werner, Ludwig Wörner u.a. SPD Sonderkreditprogramm für Absiedelungsbetroffene Drs. 15/8098, 15/8928 (E)

Votum des federführenden Ausschusses für Staatshaushalt und Finanzfragen	<b>CSU</b>	<b>SPD</b>	<b>GRÜ</b>
	Z	Z	Z

5. Antrag der Abgeordneten Prof. Dr. Jürgen Vocke, Otto Zeitler CSU Vorkommen und Umgang mit Elchwild in Bayern Drs. 15/8183, 15/8969 (G) [X]

- Antrag der CSU-Fraktion gem. § 126 Abs. 3 Satz 3 GeschO:**  
**Abweichendes Votum des mitberatenden Ausschusses für Umwelt und Verbraucherschutz**
- |  | CSU | SPD | GRÜ |
|--|-----|-----|-----|
|  | Z   | A   | A   |
6. Antrag der Abgeordneten Helmut Brunner, Günther Babel, Annemarie Biechl u.a. CSU  
 Verordnung (EG) über den Schutz von Tieren beim Transport  
 Drs. 15/8187, 15/8970 (ENTH) [X]
- Antrag der CSU-Fraktion gem. § 126 Abs. 3 Satz 3 GeschO:**  
**Abweichendes Votum des mitberatenden Ausschusses für Bundes- und Europaangelegenheiten**
- |  | CSU | SPD | GRÜ  |
|--|-----|-----|------|
|  | Z   | Z   | ENTH |
7. Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Joachim Herrmann, Markus Sackmann, Manfred Ach u.a. und Fraktion CSU  
 Wettbewerbsfähigkeit deutscher Biodieselhersteller stärken  
 Drs. 15/8302, 15/8972 (E)

- Votum des federführenden Ausschusses für Landwirtschaft und Forsten
- |  | CSU | SPD | GRÜ  |
|--|-----|-----|------|
|  | Z   | Z   | ohne |
- bzw. gleichlautendes Votum des mitberatenden Ausschusses für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie**
- |  | CSU | SPD | GRÜ  |
|--|-----|-----|------|
|  | Z   | Z   | ENTH |
8. Antrag der Abgeordneten Dr. Jakob Kreidl u.a. CSU  
 Erfahrungsbericht über die Auswirkungen der Auflösung der Kfz-Werkstätten der Polizei  
 Drs. 15/8439, 15/8888 (E)
- Votum des federführenden Ausschusses für Kommunale Fragen und Innere Sicherheit
- |  | CSU | SPD | GRÜ  |
|--|-----|-----|------|
|  | Z   | Z   | ohne |
- Die Fraktion BÜNDNIS 90 DIE GRÜNEN hat beantragt, der Abstimmung das Votum „Zustimmung“ zu Grunde zu legen.**