

Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Zweite Vizepräsidentin Inge Aures

Abg. Eberhard Rotter

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote

Abg. Markus Ganserer

Abg. Thorsten Glauber

Abg. Bernhard Roos

Staatsministerin Ilse Aigner

Zweite Vizepräsidentin Inge Aures: Ich rufe auf:

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Thomas Kreuzer, Karl Freller, Erwin Huber u. a. und Fraktion (CSU)

Mobilitätsfahrplan für Bayern (Drs. 17/23228)

und

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Katharina Schulze, Ludwig Hartmann, Markus Ganserer u. a. und Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Gesamtverkehrsplan und Schienennahverkehrsplan für Bayern (Drs. 17/23249)

und

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Hubert Aiwanger, Florian Streibl, Thorsten Glauber u. a. und Fraktion (FREIE WÄHLER)

Mobilitätsfahrplan für Stadt und Land - Wirtschaft bei Luftreinhaltung beteiligen (Drs. 17/23250)

Ich eröffne die gemeinsame Aussprache. Erster Redner ist Herr Kollege Rotter.

Eberhard Rotter (CSU): Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Mit dem vorgestern beschlossenen Mobilitätsfahrplan für Bayern hat die Staatsregierung einen wichtigen Aufschlag im Rahmen des Programms zur Verkehrsoffensive erbracht. Diesen würden wir mit unserem Dringlichkeitsantrag gerne unterstützen. Wir geben auch Ihnen Gelegenheit dazu, dies ebenfalls zu tun.

Meine lieben Kolleginnen und Kollegen, wir wissen alle, dass Verkehr ein ganz zentrales Thema ist, nicht nur in den Ballungsräumen, sondern auch im ländlichen Raum, und dass das Ganze durch die NO_x-Thematik natürlich noch an Brisanz gewonnen hat. Von daher ist es gut, dass sich die Bayerische Staatsregierung dieses Themas sehr verantwortungsvoll annimmt. Ich darf aus diesem 100-Millionen-Euro-Programm einige Punkte aufzählen, die mir besonders wichtig erscheinen.

Zum Beispiel sind ein bayernweites E-Ticket und flächendeckende Verbundstrukturen enthalten. Von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft ist bereits ein Gutachten ausgeschrieben worden. Das ist eine sehr umfangreiche europäische Ausschreibung. Wenn dieses Gutachten vorliegt, soll es in Gesprächen sowohl mit den Aufgabenträgern, also mit den Städten und den Landkreisen, als auch mit den Verkehrsunternehmen erörtert werden; denn nur zusammen mit den Aufgabenträgern und nur zusammen mit denen, die diesen Verkehr dann auch durchführen sollen, können wir erfolgreich sein.

(Beifall bei der CSU)

Ein weiteres für mich ganz besonders wichtiges Thema – es ist erfreulich, wie das jetzt angepackt wird – ist die Ausweitung des Stundentakts beim Bayerntakt im Schienenpersonennahverkehr. Wir wissen alle, insbesondere diejenigen, die sich im Wirtschafts- und Verkehrsausschuss immer wieder mit dieser Thematik beschäftigen, wo es klemmt. Das ist nicht immer nur die Infrastruktur. Diese verhindert manchmal die Einführung dieses regelmäßigen Taktes, weil bei eingleisigen Strecken Kreuzungen nicht stattfinden können oder weil die Bahnsteige fehlen oder weil sich die Trassen im Zulauf auf München furchtbar verengen. Die Einfahrt Pasing ist beispielsweise ein großes Problem. Deshalb ist es natürlich schwierig, beispielsweise für Mammendorf, für Haspelmoor und für Althegnenberg den Stundentakt einzuführen, der von den Bürgern zu Recht gewünscht wird und der angesichts der vielen Reisenden, die auf dieser Strecke unterwegs sind, auch dringend geboten ist. Dort gibt es aber hin und wieder Fahrstraßenkonflikte mit dem Fernverkehr. Deshalb muss man sich dort jeden einzelnen Zug entsprechend ansehen.

Lange Zeit gab es aufgrund der Infrastruktur bei der Südostbayernbahn eine Einschränkung beim Stundentakt zwischen Tüßling und Freilassing. Der Stundentakt ist dort wiederholt gefordert worden. Die Infrastruktur ist mittlerweile ertüchtigt, und der Stundentakt wird eingeführt. Das ist von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft bereits beschlossen worden und wurde maßgeblich von Staatsministerin Ilse Aigner un-

terstützt. Herzlichen Dank dafür! Damit können wir dokumentieren, dass nicht nur angekündigt, sondern auch umgesetzt wird.

(Beifall bei der CSU)

Genau diese Umsetzung bleibt wichtig; denn der Stundentakt ist häufig auch an den Kosten gescheitert. Ich denke an die Strecke zwischen Buchloe und Kempten. Auf dieser Strecke fahre ich regelmäßig nach Hause. Dort haben wir beispielsweise in Biessenhofen und in Günzach – das sind Orte im Ostallgäu – noch immer keinen Stundentakt in Richtung Kempten, obwohl es auf dieser Strecke 5.000 Fahrgäste gibt. Bei 5.000 Fahrgästen wäre eigentlich ein Halbstundentakt gerechtfertigt, und zwar stündlich mit einem Regionalexpress, den es bereits gibt, und mit einer Regionalbahn, die diese beiden Halte bedient; sie fährt nur alle zwei Stunden. Das ist eine zweigleisige Strecke; darauf könnte man diesen Takt wunderbar fahren. Die Kosten haben jedoch dagegen gesprochen. Jetzt gibt es aber erfreulicherweise mehr Mittel.

Eine andere Strecke, auf der der Stundentakt dringend nötig ist, ist Nürnberg – Ingolstadt, und zwar beispielsweise als Regionalexpressverkehr. Dort wäre das selbstverständlich auch geboten. Ich gehe davon aus, dass diese Dinge in den jetzt demnächst wohl doch kommenden fortgeschriebenen Schienennahverkehrsplan ganz aktuell auch mit aufgenommen werden.

Ein anderes Thema sind überregionale Buslinien. Es ist eine sehr sinnvolle Überlegung, den Schienenverkehr auf die Ballungsräume zu konzentrieren. Allerdings müssen dann Reisende jeweils über München oder über Nürnberg fahren, obwohl es auf der Straße interessante Querverbindungen gäbe. Hier sollen jetzt überregionale Buslinien ergänzend eingesetzt werden. Beispielsweise ist der Alpenbus eine solche Linie. Ich kenne das aus meiner Heimat. Früher gab es die Alpenpost; damals hat noch die Post diesen Straßenbus betrieben. Dort, wo es so etwas nicht mehr gibt, lässt es sich wiederbeleben. Bei mir gibt es die Linie noch, allerdings nur in der Sommersaison.

Es ist also ganz wichtig, auch in Ballungsräumen Ringbuslinien beispielsweise um München herum einzuführen. Das ist eine wichtige Ergänzung des ÖPNVs. Auch dies wird jetzt entsprechend angepackt.

Der nächste Punkt ist die verstärkte Förderung flexibler Mobilitätsangebote. Das kennt eigentlich nahezu jeder von Ihnen, liebe Kolleginnen und Kollegen, aus dem eigenen Stimmkreis. Ich nenne das Stichwort Flexibus oder das Stichwort Anrufsammeltaxi oder Rufbus. So etwas gibt es überall. Wir haben so etwas zum Teil als Pilotprojekt auf die Straße gestellt. Das Thema war dann immer: Was machen wir denn, wenn das Pilotprojekt ausgelaufen ist? Ich habe gesagt, dass mir noch keine Linie bekannt ist, die eingestellt worden ist; die Linien sind nämlich durchaus erfolgreich.

Man kann das aber auch in anderen Regionen, in denen es so etwas noch nicht gibt, entsprechend umsetzen. Die Kosten hierfür wären vertretbar. Damit haben wir wirklich etwas für die kleinen Weiler im ländlichen Raum getan. Da müssten dann ja auch keine Gelenkbusse unterwegs sein.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, ich darf in diesem Zusammenhang die Förderung von Bürgerbussen kurz erwähnen. Das ist wohlgerne sicher kein Hauptthema. Wir wollen das nicht auf ehrenamtliche Fahrer abschieben. In der einen oder anderen Kommune gibt es aber engagierte Leute, die bereit sind, einen solchen Kleinbus zu fahren und damit noch eine weitere Ergänzung des ÖPNV-Angebots zu liefern. Ich finde es gut, dass eine Förderrichtlinie erarbeitet wird und dass das dann auch entsprechend umgesetzt wird.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, ein Zukunftsthema sind automatisierte Busse im ÖPNV. Vielleicht war schon jemand in Bad Birnbach und hat sich das angesehen. Dort haben wir ein erstes Pilotprojekt. Der Bus fährt momentan mit 7,5 km/h und nur innerorts. Das Angebot soll aber demnächst bis zum Bahnhof ausgeweitet werden. Das sind dann immerhin eineinhalb Kilometer. Das ist ein interessanter Versuch, der fortgesetzt werden soll. Mir ist bekannt, dass sich die schwäbische Bezirkshauptstadt Augsburg

burg für einen derartigen Versuch interessiert, der sich auf den innerstädtischen Bereich bezieht. Ich glaube, wir müssen hier einfach einsteigen, um das Ganze dann fortsetzen zu können.

Es geht – das ist ein sehr wichtiges Thema – selbstverständlich um die verstärkte Fahrzeugförderung. Da bin ich zum einen froh, dass wir jetzt dank dieses 100-Millionen-Euro-Programmes die Bedienung der Anträge, die in diesem Jahr gestellt worden sind, tatsächlich sicherstellen können; denn damit kann die Flotte beispielsweise auf Euro-6-Busse, auf gasbetriebene Busse oder Elektroantriebe umgestellt werden. Auch Wasserstoffantriebsförderung ist hier selbstverständlich möglich. Auch auf Barrierefreiheit soll umgestellt werden. Ich glaube, damit tun wir sehr viel. Antragsberechtigt sind hier sowohl die privaten Busunternehmen als auch die Kommunen, sofern sie diesen Verkehr betreiben. Damit tun wir etwas Gutes, weil wir eine schnelle Umstellung ermöglichen.

WLAN im gesamten ÖPNV ist auch ein sehr wichtiges Thema. Ich freue mich, dass das Staatsministerium der Finanzen, für Landesentwicklung und Heimat, das im Moment zwar nicht vertreten ist, aber auch in Abwesenheit gelobt werden kann, hier bereit ist, immerhin knapp 2.400 Busse zu fördern. Wir haben im ÖPNV insgesamt eine Flotte von etwa 7.000 Bussen, die nach und nach die technischen Möglichkeiten erhalten, die heutzutage zum Standard gehören und die insbesondere die Nutzer, die wir in die Busse bekommen wollen – das sind jüngere Menschen, das sind Pendlerinnen und Pendler –, in Anspruch nehmen können.

Meine lieben Kolleginnen und Kollegen, ein ganz wichtiges Thema ist die dauerhafte Sicherstellung der Infrastruktur und Fahrzeugförderung durch eine Folgeregelung für die bisherigen Entflechtungsmittel. Sie alle wissen, dass wir aus diesen Entflechtungsmitteln unser Bayerisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – BayGVFG – speisen. Nachdem die Entflechtungsmittel durch die Einigung zwischen Bund und Ländern ab 2020 wegfallen, müssen wir das Geld, das wir konkret dafür eingesetzt haben, aus unserem Haushalt bekommen. Dazu haben wir auf meine Initiative hin – so beschei-

den darf ich sein – bereits einstimmig einen Antrag zur Fortführung des BayGVFG beschlossen, unterstützt natürlich vom Kollegen Roos, keine Frage. Der unterstützt alle meine vernünftigen Anliegen. Nachdem ich auch aus seiner Sicht nahezu nur Vernünftiges bringe, haben wir hier kaum einen Dissens. Wir haben das beschlossen.

Das muss jetzt im Haushalt entsprechend unterfüttert werden; denn eine verlässliche und dauerhafte Folgeregelung ist entscheidend für den Fortbestand des BayGVFG. Die Kommunen, Verkehrsverbünde und Verkehrsunternehmen brauchen diese verlässliche Mittelausstattung, um die in der Regel auf viele Jahre angelegte Realisierung von Projekten sicherzustellen. Ich erwähne hier die Fahrzeugförderung für U-Bahn und Straßenbahn, aber auch die barrierefreie Ausgestaltung von Haltestellen im ÖPNV. Da haben wir noch einen gewaltigen Nachholbedarf. Dann geht es um die Schaffung und Erweiterung von Park-and-ride- und Bike-and-ride-Anlagen. Diese brauchen langjährige, verlässliche Finanzierungsgrundlagen. Schließlich wird aus dem BayGVFG auch die Förderung von Kreis- und Gemeindestraßen getätigt. Auch dort – das wissen wir alle aus unseren Stimmkreisen insbesondere im ländlichen Raum – haben wir auch in Zukunft entsprechenden Bedarf.

Wir wollen aus dem Luftreinhalteprogramm zusätzlich emissionsarme Fahrzeuge fördern. Es geht darum, eine Strategie zur vernetzten Mobilität und zur optimierten Steuerung des Verkehrs zu entwickeln, und zwar gemeinsam mit den Aufgabenträgern – ich sage es immer wieder, also den Landkreisen, den kreisfreien Städten – und natürlich mit den Verkehrsunternehmen selbst.

Es geht uns um die Stärkung des Schienengüterverkehrs. Da gibt es interessante Ansätze zur Fortentwicklung des Kombiverkehrs. Das ist sehr wichtig, Stichwort Brenner, aber weiß Gott nicht nur da. Es geht auch um einen Trassenausbau für den Schienengüterverkehr. Das ist insbesondere im Raum München ganz wichtig. Warum müssen die Güterzüge praktisch durch die Stadt fahren? – Hier sind wir dringend gefordert. Natürlich ist der Bund der Zuständige, aber der Freistaat muss bei den Planungen dabei sein. Es geht um das Thema des Lärms dieser Güterzüge. Da haben wir ab

2020 die Verpflichtung, nur noch die lärmarmen Bremsen zuzulassen. Das hat seinerzeit schon vor über drei Jahren Bundesverkehrsminister Dobrindt angekündigt. Nachdem das im internationalen Verkehr die Schweiz beschlossen hat und die Güterwagen europaweit unterwegs sind, gehe ich davon aus, dass die Deutsche Bahn, die das umsetzen muss, und die übrigen europäischen Bahnen dem nachkommen werden.

Schließlich möchte ich noch die Förderung des Radverkehrs erwähnen. Wir wissen alle, dass das Radverkehrsprogramm den ehrgeizigen Anspruch erhebt, bis 2025 eine Radfahrerquote von 20 % zu erreichen. Im Moment stehen wir bei 11 %. Daher ist es gut, dass wir nicht nur die "Radschnellwege neu", sondern auch Bike-and-ride-Umsteigeanlagen fördern, damit wir sichere Abstellanlagen für die Fahrräder bekommen. Es ist in der Regel so, dass ein Rad kein billiges Gefährt mehr ist, sondern die können ganz ordentlich Geld kosten. Daher erwarten die Pendler natürlich, dass sie ihr Fahrrad sicher abstellen können. Es gilt, zu ermöglichen, dass im Pendlerverkehr Wege verstärkt auf dem Rad zurückgelegt werden können. Es geht selbstverständlich auch um den Radverkehrstourismus, aber ich will hier ganz besonders den Pendlerverkehr erwähnen.

Dann gibt es eine Untersuchung über Seilbahnen als Option für den innerstädtischen Verkehr. Das werden wir sicher nicht flächendeckend einführen. Ich komme aus einer Bergregion, aus dem Allgäu, und weiß, wie leistungsfähig solche Seilbahnen sind. Da man weiß, wie eng die Bebauung in den Städten teilweise ist, kann man durchaus darüber nachdenken, dies als Alternative zu untersuchen und womöglich umzusetzen. – Liebe Kolleginnen und Kollegen, das waren einige Punkte aus dieser Verkehrsoffensive. Ich bitte um Zustimmung zu diesem Antrag.

(Beifall bei der CSU)

Ich werde gleich kurz zu den zwei Nachziehern Stellung nehmen, damit ich nicht nachher noch einmal ans Rednerpult muss. Hier haben wir zunächst den Dringlichkeitsantrag der FREIEN WÄHLER "Mobilitätsfahrplan für Stadt und Land – Wirtschaft

bei Luftreinhaltung beteiligen" mit dem Ziel, Bayern stärker auf den ländlichen Raum auszurichten und insbesondere die Maßnahmen zur Luftverbesserung nicht einseitig auf die Ballungsräume zu beschränken.

Ich meine, ein NO_x-Problem haben wir nicht unbedingt in der Fläche draußen. Ich glaube nicht, dass das in Forchheim wesentlich problematischer als beispielsweise in Lindau ist. Dort haben wir dieses Problem Gott sei Dank nicht. Daher ist dieses Luftreinhaltprogramm mit 404 Millionen Euro sehr großzügig dotiert und genau darauf ausgelegt, Schwerpunkte zur Förderung von Bussen, unter anderem von Elektrobusen und autonomen Bussen, zur Flottenerneuerung und Angebotsverbesserung zu setzen. Es geht weiter um die Förderung von Tram- und U-Bahn-Fahrzeugen zur Taktverdichtung. Auch eine U-Bahn haben wir weder in Kempten noch in Landshut. Daher müssen wir das auf die fünf großen Städte, die hier dabei sind und dieses NO_x-Problem haben, konzentrieren. Es geht um ein Sonderprogramm für Park-and-ride- und Bike-and-ride-Anlagen. Es geht um innerstädtische Express- und Tangentialbuslinien. Das habe ich schon erwähnt. Es geht um die Beschleunigung der ÖPNV-Infrastruktur, zum Beispiel in Bezug auf Busspuren, Digitalisierung, Auskunftssysteme oder Handytickets. Das Programm läuft sehr erfolgreich an und wird von den Kommunen gerne in Anspruch genommen.

Ich bin froh, dass es dieses Programm gibt; denn vieles von dem, was in den Ballungsräumen aus diesem Programm gefördert wird, fördern wir in den ländlichen Räumen aus anderen Programmen. Genau die werden dadurch entlastet. Was aus diesem Programm beispielsweise an Busförderung zur Luftreinhaltung kommt, haben wir in der regulären Busförderung weiterhin drin. Das kann dann natürlich im ländlichen Raum genutzt werden. Daher verstehe ich den Antrag der FREIEN WÄHLER nicht. – Wir werden ihn ablehnen und sind froh, dass das, was hier in die Ballungsräume abfließen kann, für den ländlichen Raum aus anderen Programmen zur Verfügung steht.

(Beifall bei der CSU)

Ich komme abschließend noch zu einem schwierigen Thema. Ich fixiere den Kollegen Ganserer deswegen, weil wir seit geraumer Zeit immer wieder miteinander fordern, dass der längst fällige aktualisierte Schienennahverkehrsplan und der Gesamtverkehrsplan endlich kommen sollen. Wir sind da immer wieder getröstet worden. Aber nun endlich hat sich die Staatsregierung bereit erklärt und einen konkreten Zeitplan genannt, wann das erfolgen wird. Ich kann sagen – ich vertraue auch insoweit natürlich der Ministerin –, dass die beiden Pläne im ersten Quartal 2019 kommen werden.

Es gibt auch Erklärungen dafür, warum sich die Vorlage des Schienennahverkehrsplans verzögert hat. Einen Zwischenbericht haben wir vor knapp zwei Jahren erhalten. Damals war die Frage nach der Erhöhung der Regionalisierungsmittel noch offen. Hätten wir diesen Schienennahverkehrsplan vor drei Jahren fortgeschrieben, würde er ganz anders ausschauen; er wäre nämlich sehr eng, der Anzug würde kneifen; er wäre viel enger, als wenn er jetzt fortgeschrieben wird. Wir haben bei den Regionalisierungsmitteln eigentlich mehr erreicht, als die Länder zu hoffen gewagt haben. Wir haben fast exakt das erreicht, was die Länder gefordert haben, und wir haben auch noch eine Dynamisierung der Mittel erzielt. Das wird eingearbeitet.

Selbstverständlich werden alle in der Regierungserklärung vom 18. April genannten neuen Maßnahmen berücksichtigt werden. Der Studentakt gehört in diesen Plan hinein, eine Taktverdichtung gehört hier hinein, die neuen Halte gehören hier hinein, und dafür brauchen wir Mittel. Die zusätzlichen Mittel stehen zur Verfügung, sie werden im nächsten Doppelhaushalt – davon gehe ich aus – zur Verfügung gestellt werden. Daher ist es gut, dass der Plan noch nicht vorlag. Ich erwarte, dass er zum ersten Quartal 2019 kommt. Dafür brauchen wir nicht noch den zusätzlichen Antrag, den wir ablehnen werden.

(Beifall bei der CSU)

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Danke schön, Herr Kollege Rotter. – Nächster Redner ist Herr Ganserer. Bitte schön, Herr Ganserer.

Markus Ganserer (GRÜNE): Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Seit Jahren machen wir GRÜNE uns für die Schließung von Taktlücken, für die Reaktivierung von Bahnstrecken, für regionale Schnell- und Expressbuslinien und dergleichen stark.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Was hat die CSU all die Jahre gemacht? – Während auf der einen Seite Hunderte von Millionen Euro aus Regionalisierungsmitteln für das Milliardengrab zweite S-Bahn-Röhre gehortet wurden, mit denen man unsere Verbesserungsvorschläge hätte finanzieren können, sind nahezu alle unsere Anträge abgelehnt worden. Jetzt, kurz vor der Landtagswahl, dämmert es der CSU, dass sie sich um den ÖPNV als wichtiges Element der Daseinsvorsorge jahrelang nicht ausreichend gekümmert hat, dass sie ihn sogar sträflichst vernachlässigt hat. Sie, Frau Aigner, haben am Dienstag angekündigt, dass Sie im Schienennahverkehr Verbesserungen realisieren wollen. Am gleichen Tag haben Sie eine Delegation aus dem Landkreis Regen, die sich für eine Verlängerung des Probebetriebs auf der Bahnstrecke Viechtach – Gotteszell starkmachte, abblitzen lassen und mit leeren Händen nach Hause geschickt. Sie möchten vielleicht gerne Lokführerin spielen, aber beim Thema Bahnreaktivierung sitzen Sie ganz hinten im Zug im Bremserhäuschen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Sie kündigen jetzt einen Landestarif an, räumen aber ein, dass das aufgrund der Kleinstaaterei in der ÖPNV-Landschaft jahrelange und schwierige Verhandlungen mit sich bringen wird. Sie verkünden, dass Sie die Verkehrsverbünde fördern wollen. So, wie Sie es jetzt angehen, wird es weiterhin eine Flickschusterei bleiben. Warum machen Sie nicht das, was in anderen Ländern schon längst Standard ist? – Schreiben Sie per ÖPNV-Gesetz vor, dass der ÖPNV in Verkehrsverbänden zu organisieren ist, damit es endlich mit dieser Kleinstaaterei und mit dieser Flickschusterei zu Ende ist.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Die Kollegen von der CSU haben sogar WLAN im gesamten ÖPNV gefordert. Im Mobilitätsfahrplan von Ihnen steht noch, dass es in den Zügen WLAN geben soll. Ich frage mich aber, was das WLAN bringt, wenn der Bus über Land fährt und überhaupt kein Handyempfang möglich ist. Wenn ich überhaupt Glück habe und im Bus oder im Zug einen Empfang habe, ist die Fahrplan-App, der Bayern-Fahrplan, aufgrund der schlechten Datenlage nicht imstande, mir die existierenden Busverbindungen anzuzeigen. Oft stehen Menschen vergeblich an einer Bushaltestelle und warten, weil der Bus, der in der Fahrplan-App angezeigt wird, in Wirklichkeit gar nicht fährt. Sorgen Sie an erster Stelle für vernünftige und gute Fahrplan- und Echtzeitdaten im gesamten ÖPNV. Sorgen Sie dafür, dass die Fahrgastinformationen funktionieren, bevor Sie mit solchen Forderungen wie WLAN im gesamten ÖPNV kommen.

Sie kündigen jetzt eine verstärkte Förderung flexibler Bedienformen wie zum Beispiel Rufbusse an. Sie hätten aber schon in den letzten Jahren die Förderrichtlinien ändern können. Wir brauchen bei den flexiblen Bedienformen endlich eine wirklich verlässliche Dauerförderung, aber die aktualisierte Förderrichtlinie liegt noch nicht vor.

Die CSU-Landtagsfraktion ist eigentlich dafür bekannt und berüchtigt, dass sie gute Forderungen der Opposition erst einmal ablehnt, um sie dann nach einer gewissen Schamfrist auf eigenem Briefkopf einbringen und beschließen zu können. Erst gestern haben Sie unseren ÖPNV-Gesetzentwurf, mit dem wir alle Ihre beabsichtigten Maßnahmen verbindlich gesetzlich festschreiben und fixieren hätten können, abgelehnt. Heute kommen Sie aber mit so einem windigen Antrag. Das zeigt, dass Ihr Verhalten an Dreistigkeit nicht mehr zu überbieten ist.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Bei rund 30 Aufgabenträgern haben wir in Bayern entweder keinen Nahverkehrsplan oder nur Nahverkehrspläne, die seit über fünf Jahren nicht fortgeschrieben worden sind. Das zeigt, wie desolat die Planung eines guten ÖPNV in Bayern läuft. Auf die Frage, was denn ein guter ÖPNV ist, sagt mir die Staatsregierung in ihrer Antwort auf

Drucksache 17/16507, dass man bei der Bedienhäufigkeit auf die Richtwerte der Leitlinien zur Nahverkehrsplanung abstellen soll. Auf die Frage, bei wie vielen der Buslinien in Bayern nicht einmal die Grenzwerte eingehalten werden, heißt es, aufgrund der Datenlage sei es nicht möglich, dies zu beantworten. Ich sage: Entweder wollen Sie es gar nicht wissen, oder es ist gelogen, weil nämlich jede einzelne dieser eigenwirtschaftlichen Linien von der Bezirksregierung mit dem Fahrplan genehmigt werden muss. Wenn man wirklich wissen möchte, wie es um den ÖPNV in Bayern bestellt ist, könnte man darüber eine vernünftige Bestandsaufnahme machen. Offensichtlich ist Ihnen aber der ÖPNV in Bayern und in der Fläche völlig egal.

Frau Aigner, Sie haben Pech gehabt. Sie haben in Bayern ein Verkehrsministerium übernommen, das von Ihren Vorgängern alles andere als scheckheftgepflegt geführt worden ist. Das gilt zumindest dann, wenn man den ÖPNV betrachtet. Seit acht Jahren schreibt dieses Ministerium wie eine Duracell-Batterie an dem Gesamtverkehrsplan herum. Es schreibt und schreibt und schreibt und schreibt, und es schreibt immer noch. Auf die Frage, warum das so lange dauert, kommt dann die Antwort: Das liegt vor allem daran, dass der Verkehrsbereich einem immer schnelleren Wandel unterworfen ist. Vermutlich muss erst einmal das Hohe Haus ein Tempolimit für Veränderungen beschließen, damit Sie in der Lage sind, einen vernünftigen Gesamtverkehrsplan endlich zu Papier zu bringen.

(Beifall bei den GRÜNEN – Bernhard Roos (SPD): Wir müssen doch eher das Tempo steigern!)

– Nein, bei Veränderungen müssen wir das Tempo reduzieren, weil die CSU mit den Veränderungen nicht zurechtkommt. Die CSU ist gewohnt, Stillstand zu verwalten. Laut Artikel 17 des ÖPNV-Gesetzes ist der Schienennahverkehrsplan alle zwei Jahre fortzuschreiben. Der letzte Plan stammt aus dem Jahr 2005. Seit Jahren begeht die CSU-Regierung einen organisierten Rechtsbruch. Mit dem Schienennahverkehr sind Sie seit Jahren mit abgelaufener TÜV-Plakette unterwegs. Schon allein dafür müssten wir die CSU-Regierung endlich aus dem Verkehr ziehen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Zusammenfassend muss ich sagen, dass die CSU in der Verkehrspolitik ohne Navigationssystem unterwegs ist. Beenden Sie endlich diesen Blindflug! Wir brauchen nicht kurz vor der Landtagswahl so ein Ausweichmanöver wie diesen Mobilitätsplan, sondern wir brauchen endlich einen Gesamtverkehrsplan und einen Schienennahverkehrsplan, um die Verkehrspolitik auf einer vernünftigen planerischen Grundlage fortführen zu können.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Danke schön, Herr Kollege Ganserer. – Zu einer Zwischenbemerkung hat sich der Kollege Rotter gemeldet.

Eberhard Rotter (CSU): Herr Kollege Ganserer, Sie haben damit angefangen, dass Sie eine Änderung des Bayerischen ÖPNV-Gesetzes vorgeschlagen haben und dass das aus nichtigen Gründen einfach abgelehnt worden sei, und jetzt gebe es einen windigen Antrag dazu. Ich hätte gerne gestern die Gelegenheit genutzt, Ihnen zum dritten Mal zu sagen, warum wir den Gesetzentwurf ablehnen müssen. Das wissen Sie auch. Jetzt nutze ich die Gelegenheit heute. Ihr Gesetz war derart schlampig. Sie haben in die Angabe zu den Kosten infolge des Gesetzesentwurfs geschrieben, dass keine Kosten entstehen. Wir haben Ihnen aber in der Diskussion – dem haben Sie gar nicht widersprochen – klargemacht, dass dafür allein Einführungskosten von rund 50 Millionen Euro entstehen, dass dann fortlaufend weitere Kosten beim Freistaat Bayern entstehen und dass die konnexitätswirksamen Kosten dabei noch gar nicht berücksichtigt worden sind. Das ist einfach schlampig. Einem solchen Gesetzentwurf kann man nicht zustimmen.

Im Übrigen nenne ich einen zweiten Punkt. Sie haben völlig außer Acht gelassen, dass es Aufgabenträger gibt, die ernst genommen werden wollen. Bevor man so etwas umsetzt, sind diese zu beteiligen. Schließlich gibt es noch Verkehrsunternehmen. Diese müssen wir ebenfalls mit ins Boot holen. Darum haben wir abgelehnt. Wir

bestreiten aber nicht, dass Sie gute Ansätze vorgelegt haben. Das habe ich Ihnen auch schon wiederholt gesagt.

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Danke schön, Herr Rotter. – Herr Ganserer. Bitte schön.

Markus Ganserer (GRÜNE): Herr Kollege Rotter, Ihre Behauptung, unser Gesetzentwurf sei schlampig erarbeitet, haben Sie gerade selber widerlegt. Sie haben selber zugeben müssen, dass er eine ganze Reihe guter Ansätze enthalten hat. Die Behauptung, das wären 50 Millionen Euro bei der Einführung, konnte die Staatsregierung auf meine Schriftliche Anfrage nicht bestätigen. Die Staatsregierung weiß selber nicht genau, in welchem Bereich zusätzliche Kosten entstehen würden. Wo Kosten entstehen würden, beispielsweise bei der Fortschreibung von Nahverkehrsplänen, existieren bestehende Förderprogramme, mit denen die Fortführung und die Finanzierung von Nahverkehrsplänen gefördert werden. Deshalb wäre es leicht möglich gewesen, diesen Gesetzentwurf zu beschließen. Was jetzt laut angekündigt worden ist, hätten wir auf eine vernünftige und solide gesetzliche Grundlage stellen können.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Danke schön, Herr Kollege Ganserer. – Der nächste Redner ist Herr Kollege Glauber. Bitte schön, Herr Glauber.

Thorsten Glauber (FREIE WÄHLER): (Vom Redner nicht autorisiert) Frau Präsidentin, wertee Präsidiuum, Kolleginnen und Kollegen, Frau Verkehrsministerin! Herr Kollege Rotter, den Antrag der CSU kann man gar nicht ablehnen.

(Angelika Schorer (CSU): Ja, super!)

Den kann man nicht ablehnen. Leider hat das nichts mit dem zu tun, was das Kabinett in seiner Kabinettserklärung angekündigt und die Frau Verkehrsministerin am Dienstag aus dem Kabinett berichtet hat. Zwar ist es gut, dass es einen Antrag gibt; aber sprechen Sie, Herr Rotter, bitte auch zu der Erklärung, die abgegeben wurde. Ich lese

Ihnen die Erklärung vor: Es gibt 100 Millionen Euro zusätzlich für den öffentlichen Nahverkehr. Kommunale Aufgabenträger in den Verkehrsverbänden in Bayern bekommen 7,7 Millionen Euro. – Ich glaube, wir haben 96 Gebietskörperschaften. Herr Kollege Rotter, wenn wir die 96 Gebietskörperschaften und die großen Verkehrsverbände anschauen, sind 7,7 Millionen Euro für die kommunalen Aufgabenträger ein Witz.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Dann kommt die entscheidende Passage: 92,5 Millionen Euro werden für U-Bahnen und Straßenbahnen in München, Augsburg und Nürnberg zur Verfügung gestellt. – Sie schreiben in Ihrem Antrag, wer auf dem Land draußen vom ÖPNV profitieren wird. Das haben Sie wunderbar beschrieben. Im Kabinettsbeschluss und in der anschließenden Pressekonferenz ist genau das Gegenteil von dem, was Sie uns hier erzählen, berichtet worden.

Deshalb haben wir heute völlig zu Recht einen Antrag gestellt, mit dem wir sagen: Es ist richtig, dass die NO_x-Problematik in den Städten gelöst werden muss. Aber es kann nicht sein, dass Sie uns einen Antrag hinlegen, mit dem Sie sagen: Der ÖPNV wird kraftvoll in der Fläche Bayerns gestärkt. Im Gegenzug ist das Programm so schmal geschnitten, dass tatsächlich nur die Metropolregionen und die großen Städte davon profitieren. Das ist mit uns FREIEN WÄHLERN nicht zu machen.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Kolleginnen und Kollegen, Herr Rotter, Sie haben die NO_x-Problematik zu Recht angesprochen. Wer ist jedoch der Verursacher der NO_x-Problematik? – Das sind doch nicht die bayerischen oder deutschen Steuerzahler. Ich würde mir wünschen, dass dieses Hohe Haus über das Verursacherprinzip diskutiert. An dieser Stelle steht die Automobilindustrie in der Verantwortung. Dort müssten die 100 Millionen Euro eingesammelt werden, um die NO_x-Belastung in den Metropolen zu reduzieren. Das sollte nicht der bayerische Steuerzahler tun.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Ihre Bürger in den Gemeinden draußen in der Fläche, wie beispielsweise in Schwaben, haben mit dieser NO_x-Belastung nichts zu tun. Haben diese Bürger falsche Tatsachen vorgetäuscht? – Natürlich nicht. Als Mitglied des Bayerischen Landtags erwarte ich, dass wir an den Verursacher herangehen, sowohl in Berlin als auch in München.

Kolleginnen und Kollegen, seit dem Jahr 2009 – Sie sind seit dem Jahr 2005 in der Regierung vertreten – stellen Sie den Verkehrsminister auf Bundesebene. Wir müssen uns immer wieder darüber unterhalten, dass das Verursacherproblem nicht angegangen wird. Ich glaube, Sie stehen sowohl auf Bundesebene als auch auf Landesebene in der Verantwortung.

Sie thematisieren WLAN im ÖPNV. Alle Kolleginnen und Kollegen, die im Haushaltsausschuss waren, können bestätigen, dass ich das Thema WLAN im ÖPNV dort ausführlich dargestellt und begründet habe. Frau Verkehrsministerin Aigner, Sie waren Wirtschaftsministerin und sind Verkehrsministerin. Sie kennen beide Seiten. Wir FREIE WÄHLER haben Ihnen zwei Anträge hingelegt.

Mit einem Antrag soll die Bayerische Eisenbahngesellschaft gestärkt werden. Nahverkehrszüge sollten in Zukunft immer mit Repeatern ausgestattet werden. Wir sollten heute kein neues Wagenmaterial ohne Repeater bestellen. Der Antrag wurde abgelehnt. Die Züge werden nicht nachgerüstet. Damit gibt es kein WLAN im Zug.

Ich komme zum zweiten Antrag. Wir sollten im ländlichen Raum die Staatsstraßen und das Gleisnetz überprüfen und dort Mobilfunkmasten aufstellen, um das Signal überhaupt in den Zug zu bekommen. Die Bereitstellung der Mittel in Höhe von 30 Millionen Euro ist von Ihnen abgelehnt worden.

Wenn Sie diese beiden Ansätze ablehnen, brauchen Sie nicht WLAN im gesamten ÖPNV anzukündigen. Sie sollten ehrlich sein und sagen: Ja, in Metropolregionen wird

es im ÖPNV WLAN geben. In den ländlichen Gebieten wird es im ÖPNV kein WLAN geben. – Das wäre eine ehrliche Argumentation.

Sie können unseren Anträgen auch zustimmen und sagen: Wir rüsten die Fläche auf, wir bringen das Signal in den Zug. Dann wird es überall WLAN geben. Ansonsten wird es immer bei einer Zweiklassengesellschaft bleiben. Sagen Sie in der Diskussion nicht: Wir sind für den ländlichen Raum. – Nein, das sind Sie nicht. Diese zwei Beispiele zeigen, dass Sie für den ländlichen Raum nichts in Bewegung bringen wollen. Die 100 Millionen Euro werden überwiegend in die Metropolen und weniger in den ländlichen Raum investiert. Der ländliche Raum hätte einen guten ÖPNV genauso verdient. – Ich danke Ihnen für die Aufmerksamkeit.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Danke schön, Herr Glauber. – Jetzt hat sich Herr Rotter zu einer Zwischenbemerkung gemeldet. Bitte schön.

Eberhard Rotter (CSU): Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Diese Zwischenbemerkung wird kurz ausfallen. Herr Kollege Glauber, ich versuche, es noch einmal zu erklären. Sie verwechseln zwei Programme. Das Luftreinhalteprogramm ist mit 404 Millionen Euro dotiert. Daraus speisen sich die Förderungen, die ich vorhin aufgezählt habe. Mit diesem Programm gibt es eine Busförderung und eine generelle Fahrzeugförderung. Dazu zählen aber auch Umsteiganlagen für die fünf Ballungsräume in Bayern. Zusätzlich gibt es die ÖPNV-Programme.

Das 100-Millionen-Euro-Programm ist neu eingeführt worden. Was in die Ballungsräume geht, kommt jedoch nicht aus diesem 100-Millionen-Euro-Programm. Diese Mittel stammen aus dem Luftreinhaltepaket. Die Mittel, die die großen Städte gesondert aus diesem Programm abrufen können, brauchen sie im anderen Programm nicht abzurufen. Dort bleiben die Mittel für den ländlichen Raum erhalten.

(Beifall bei der CSU)

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Danke schön, Herr Rotter. – Herr Glauber, bitte schön.

Thorsten Glauber (FREIE WÄHLER): (Vom Redner nicht autorisiert) Herr Kollege Rotter, in der Presseerklärung steht es anders. Außerdem hinterlegen Sie dies im Haushalt anders. Wir werden Ihrem Antrag zustimmen. Wenn Sie dem ländlichen Raum diese Millionenbeträge versprechen, müssen Sie diese auch erbringen. Sie dürfen nicht immer nur Versprechungen machen. In der Erklärung steht: 92,5 Millionen Euro werden für die Straßenbahnen und U-Bahnen in den drei genannten Metropolen zur Verfügung gestellt.

Herr Kollege Rotter, Sie sprechen von den 404 Millionen Euro. Das sind 404 Millionen Euro für einen Gratismonat beim Erwerb einer Jahreskarte im MVV. Bitte schön, liebe Kolleginnen und Kollegen, wir bezahlen in München mit Geldern des Freistaats Bayern einen Monat MVV. Das geht doch nicht.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Wir dürfen uns nicht auf München reduzieren. Ist es nicht notwendig, in ganz Bayern solche Rahmenbedingungen zu schaffen? – Sie sprechen davon, dass Sie Ziele erreichen wollen. Das haben sowohl die Bürger in der Stadt als auch die Bürger auf dem Land verdient.

Das Verursacherprinzip wird aus meiner Sicht nach wie vor nicht angesprochen. Der richtige Weg geht sowohl über die Städte als auch über das Land. Da müssen Sie deutlich nachbessern.

Wir werden dem Antrag der GRÜNEN zustimmen, da seit Jahren ein Gesamtkonzept fehlt. Wir können den Antrag gar nicht ablehnen, da Sie bisher nicht bewiesen haben, dass der ländliche Raum tatsächlich gestärkt werden soll. Mit unserem Antrag haben wir bewiesen, dass wir den ländlichen Raum genauso unterstützen wie die Städte. Wir denken nämlich nicht einseitig. – Danke für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Danke schön, Herr Glauber. – Der nächste Redner ist der Kollege Roos. Bitte schön, Herr Roos.

Bernhard Roos (SPD): (Vom Redner nicht autorisiert) Werte Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen, Frau Staatsministerin! Seit der Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am vergangenen Donnerstag trage ich Groll in mir, da der Antrag der SPD-Landtagsfraktion auf eine Expertenanhörung zu Verbesserungen im ÖPNV mit billigen Geschäftsordnungstricks abgelehnt worden ist. Ich verweise auf § 173 Absatz 1 Sätze 2, 3 und 4 der Geschäftsordnung für den Bayerischen Landtag. Die Interpretationsfähigkeit muss im Haus wirklich nachgebessert werden. Ich begeben mich jetzt weg von dieser Thematik und wende mich den Anträgen zu.

Ich schicke voraus, dass die SPD-Landtagsfraktion allen drei Anträgen zustimmen wird. Wir haben uns das Fleißkärtchen für einen Nachzieher aus Groll gespart. Natürlich ist keiner der drei Anträge so perfekt, wie es der SPD-Antrag wäre.

(Beifall bei der SPD)

Zum Mobilitätsfahrplan für Bayern ist zu sagen, dass wir, die SPD, die Verkehrswende wollen. Ich werde nun im Einzelnen auf das 100-Millionen-Euro-Programm eingehen. Liebe Frau Staatsministerin Ilse Aigner, das bayernweite E-Ticket soll nicht erst 2023, sondern bereits 2020 kommen. Warum erwähne ich das? – Quer durch Bayern gibt es eine Fülle von öffentlichen und privaten Aufgabenträgern. Wenn wir jeweils auf das Ende von Ausschreibungsfristen oder Vertragslaufzeiten warten, werden wir nie zum Ziel kommen. Hier muss man einen größeren Hebel ansetzen.

Auch der Studentakt im SPNV soll ausgeweitet werden. Eberhard Rotter hat Beispiele aus der eigenen Region geliefert. Ich werde dasselbe tun. Der Donau-Isar-Express, der seinem Namen nicht immer gerecht wird, hat eine Lücke. So gibt es keine Fahrt um 22.24 Uhr von München in die Region Passau. Für solche Lücken gibt es quer

durch Bayern zahlreiche Beispiele. Zudem hat die Bayerische Eisenbahngesellschaft verfehlte Kapazitätsplanungen vorgenommen. Der Etat muss aufgestockt werden, um Kapazitäten zu generieren.

Beim Thema automatisierte Busse im ÖPNV wurde Bad Birnbach bereits genannt. Ich bin ich in einem autonomen Bus mitgefahren. Das ist ein sehr gemütlich zuckelndes Gefährt. Wenn man zu Fuß daneben hergeht, kann man die Strecke auch leicht bewältigen. Man kann die Strecke sogar bewältigen, wenn man nicht sonderlich gut zu Fuß ist. Bei der Entwicklung gibt es noch viel Luft nach oben.

Zum Thema WLAN im gesamten ÖPNV ist zu sagen, dass wir diese Woche den Relaunch der S-Bahn und die Neuausrüstung der S-Bahn-Züge in München vorgenommen haben. Ich habe nachgefragt, derzeit gibt es zwar kein WLAN, aber wenigstens wird das vorbereitet. Auch in diesem Bereich wünschen wir uns ein höheres Tempo. Das muss schneller gehen.

(Beifall bei der SPD)

Zum Thema Entflechtungsmittel sei gesagt, dass dieses Thema über die in der Presseerklärung zur Kabinettsitzung genannten Großstädte hinaus betrachtet werden soll. Liebe Margit, ich erwähne hier Regensburg. Dankenswerterweise wollt ihr dort eine alte Trambahn neu bauen. Diese wurde etwa Mitte der 1960er-Jahre aufgegeben. Mittlerweile ist man schlauer. Hier muss der Freistaat einspringen.

Bei der Förderung emissionsarmer Fahrzeuge muss auch der Ausbau der Infrastruktur gefördert werden. Heute Morgen hat ein Termin mit Vertretern von MAN stattgefunden. MAN wird derzeit in einem großen Konzernverbund neu sortiert. Der Anspruch von MAN ist, einen E-Bus zu konstruieren, der 300 Kilometer mit Heizung oder Klimaanlage fahren kann, ohne tagsüber nachgeladen werden zu müssen. Ein derartiger Bus braucht in der Nacht auf gut Deutsch sehr viel Saft. Das geht mit der normalen Ausstattung nicht. Die Betriebshöfe müssen hierfür aufgerüstet werden, damit die Stromnetze nicht zusammenbrechen. Auch wenn die Bewohner von München-Moosach

nicht ganz so viel Licht brauchen, sollte es doch nicht ganz ausgehen. München-Moo-sach ist das Mobilitätsdrehkreuz.

Bei den Nahverkehrsplänen und einer Strategie zur vernetzten Mobilität mögen Sie sich herum und drücken sich davor, den Kommunen die Verpflichtung aufzuerlegen, Nahverkehrspläne auszuarbeiten. Diese gibt es nur in knapp der Hälfte der Landkreise. Hier besteht großer Nachholbedarf. Wenn man eine Verpflichtung einführt, müssen dafür auch die Mittel bereitgestellt werden.

Beim Schienengüterverkehr ist DB Cargo immer noch auf dem absteigenden Ast und in der Degression. Hier ist noch vieles im Argen. Bei diesem Unternehmen im Bundes-eigentum muss viel geschehen.

Beim Thema Radverkehr fordert der ADFC ein Radverkehrsgesetz für Bayern. Liebe Kollegin Aigner, Ihr Vorgänger ist gerne Rad gefahren.

(Staatsministerin Ilse Aigner: Ich auch!)

Ich stehe hinter den Zielvereinbarungen des Radverkehrsprogramms Bayern 2025. Aber auch hier muss es schneller gehen. Verpflichtungen müssen eingeführt werden. Ich gebe den Kollegen recht. Ich gebe auch Eberhard Rotter recht, auch wenn er das sehr verklausuliert ausgedrückt hat, da er der Mehrheitsfraktion angehört. Es müssen mehr Verpflichtungen ausgesprochen werden, um den Anteil des Radverkehrs am gesamten Verkehr von 11 auf 20 % markant zu erhöhen.

Was fehlt? – Es fehlen Bahnreaktivierungen. Das Kriterium von 1.000 Personenkilometern ist zu hart für den ländlichen Raum, der ja nur dünn besiedelt ist. Im ländlichen Raum ist auch das strikte Verbot von Parallelverkehr deplatziert. Hier müssen Sie ran, um Bahnstrecken wie Viechtach – Gotteszell dauerhaft zu etablieren. Die Menschen in der Region wollen und verlangen das. Helmut Brunner, der momentan nicht anwesend ist, ist ein absoluter Befürworter des Ausbaus des Bahnverkehrs im Bayerischen Wald und anderswo.

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Herr Kollege, kommen Sie bitte zum Schluss.

Bernhard Roos (SPD): (Vom Redner nicht autorisiert) Zur Barrierefreiheit im Jahr 2023 habe ich kein Wort gehört. Auch zum Thema Primärenergie haben Sie nichts gesagt. Woher soll der Strom für die neuen Verkehrsmittel kommen, wenn Sie 2022 alle AKWs abschalten? – Wir müssen mehr als 50 % des Stromes importieren. Da wird zwingend ein Braunkohleanteil dabei sein. Hier fordere ich mehr Ehrgeiz von Ihnen. In Ihrer früheren Rolle als Wirtschaftsministerin haben Sie hier zu wenig getan.

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Herr Kollege, Sie müssen zum Schluss kommen.

Bernhard Roos (SPD): (Vom Redner nicht autorisiert) Der große Zampano hat Ihnen die Hände gebunden. Das Thema ist auf dem Rücken von Seehofer abgeritten. Wir sind nicht in der Lage, den Strom, den Bayern braucht, tatsächlich zu liefern.

(Beifall bei der SPD)

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Danke schön, Herr Kollege Roos. – Für die Staatsregierung spricht jetzt Frau Staatsministerin Aigner. Bitte schön, Frau Aigner.

Staatsministerin Ilse Aigner (Wohnen, Bau und Verkehr): Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich möchte mich zunächst für die Möglichkeit bedanken, heute über Verkehrspolitik sprechen zu können. Ich freue mich auch, dass wir gemeinsam über die Neuaufstellung debattieren können. Die Neuaufstellung ist in der Tat sehr umfangreich. Die Neuaufstellung betrifft alle Verkehrsbereiche wie ÖPNV, SPNV, Güterverkehr, Radverkehr und auch die Straße. In der Tat sind große Summen auf den Weg gebracht worden. Gerade gestern wurde im Nachtragshaushalt für den öffentlichen Personennahverkehr eine Summe von 100 Millionen Euro zusätzlich beschlossen. Die Mehrheitsfraktion hat das entschieden. Heute ist eine gute Möglichkeit, das darzustellen.

Es sind etwas mehr als nur die 100 Millionen Euro. Sehr geehrter Herr Kollege Ganse-
rer, vielleicht unterliegen Sie hier ein paar Irrtümern, die ich gerne aufklären würde. So

wie Sie es vermengt haben, hat das eine mit dem anderen nichts zu tun. Das 100-Millionen-Euro-Programm ist das eine. Die 404 Millionen Euro sind für fünf Jahre ausgebracht. Diese 404 Millionen Euro sind für die Luftreinhaltung und damit ergänzend zu den Mitteln, die wir insgesamt für den ÖPNV zusammenstellen, gedacht. Ich möchte Ihnen die Summen für den gesamten Zeitraum nennen: Insgesamt sind es 2,1 Milliarden Euro inklusive der 404 Millionen Euro für das Luftreinhaltprogramm. Das ist für den Zeitraum von fünf Jahren gedacht. Die von Ihnen angeführten 7,7 Millionen Euro sind nur ein kleiner Teil. Für die Stärkung der Verbände wird zusätzlich ein Euro pro Einwohner bereitgestellt.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, die 92 Millionen Euro, die Sie angesprochen haben, stammen aus dem Luftreinhaltprogramm. Die 100 Millionen Euro gehen insbesondere oder fast ausschließlich in die ländlichen Regionen, und deshalb will ich speziell dazu etwas ausführen.

Das eine sind die Tangentialverbindungen, die ich schon angesprochen habe. Unter anderem ist das Stichwort "Alpenbus" bekannt. Aber es geht nicht nur um den Alpenbus, sondern auch um Verbindungen in Unterfranken, die bis nach Thüringen und Hessen reichen sollen. Es geht zum Beispiel um eine Verbindung von Landshut mit Ingolstadt, und es gibt weitere Verbindungen. Betroffen sind immer Maßnahmen, die nicht mit den großen Städten zu tun haben, sondern im Wesentlichen in den ländlichen Regionen wirken sollen, nämlich da, wo keine Schienen liegen, weil die Schienen meistens auf die Zentren zulaufen und Querverbindungen fehlen. Das ist zum Beispiel eine Investition, die ganz wesentlich im ländlichen Raum wirken wird.

Wir werden die Bürgerbusse verstärken. Das ist aber nur der eine Teil, wie Eberhard Rotter zu Recht gesagt hat. Wir wollen nicht nur auf Ehrenamtlichkeit setzen, sie aber auch unterstützen, sofern es sie gibt. Ganz wesentlich sind die Smartbusse oder Anrufsammeltaxis, wie man früher gesagt hat, also flexible Instrumente, die wir unterstützen wollen. Auch das geht im Wesentlichen in die ländlichen Regionen und nicht in die Städte. Nicht zuletzt wollen wir natürlich auch den Ankauf von Bussen, und zwar von

modernen Bussen, unterstützen. Meine Damen und Herren, das ist auch nicht für die Städte, sondern gerade auch für die ländlichen Regionen gedacht. Wir können in diesem Jahr alle Busse, die beantragt worden sind, also 1.000 Busse, und damit jeden achten Bus, der in Bayern unterwegs ist, auf die modernste Technologie umstellen. Das ist nicht nur wegen der Emissionen gut, sondern das ist auch für die Barrierefreiheit und für die ländlichen Räume gut. Das sind nur ein paar Punkte, die ich ansprechen wollte.

(Beifall bei der CSU)

Ferner geht es natürlich auch immer um Informationen. Wir werden Fahrgastinformationen ausbauen, weil das in der Tat ein wesentlicher Punkt ist, und wir werden WLAN ausbauen. Das machen wir in der gesamten Breite. Beim Zug ist auch der Bund unterwegs. Er hat zugesagt, dass beim Zug etwas vorangehen wird, natürlich auch in den ländlichen Räumen. Wir wollen sowohl für den Bestand – das macht das Finanzministerium – als auch bei den Neuausschreibungen die WLAN-Fähigkeit ausschreiben. Und wir haben – das weiß ich noch aus meiner Zeit als Wirtschaftsministerin – ein Programm mit 80 Millionen Euro auf den Weg gebracht, um die weißen Flecken zu tilgen. Ich bedanke mich bei jedem, der sich hinstellt und sagt, dass man einen Mast braucht, und nicht dagegen protestiert, dass irgendwo – auch in Ortschaften – ein Mast aufgestellt wird.

Meine sehr geehrten, lieben Kolleginnen und Kollegen, wir werden trotzdem auch in den Städten etwas machen müssen, und da möchte ich auch etwas zurechtrücken. Der Gratismonat beim ÖPNV für die Münchner, der im nächsten Jahr auch für Augsburg und Nürnberg eingeführt werden soll, soll dazu dienen, dass wir weitere Anreize haben und dass wir in Städten, wo ein Fahrverbot droht, Optionen bieten, damit es eben nicht zu Fahrverboten kommt. Das ist eine entscheidende Frage.

(Beifall bei Abgeordneten der CSU)

Das ist insbesondere für diejenigen notwendig, die wir davor schützen wollen, dass es zu Fahrverboten kommt. Denn das sind oft gerade diejenigen, die vom Land in eine Stadt fahren müssen, und nicht diejenigen, die in der Stadt wohnen. Auch deshalb ist es wichtig, beim Maßnahmenpaket zur Luftreinhaltung die richtigen Akzente zu setzen, und das geht vom Gratismonat bis zu zusätzlichen U-Bahnen und Straßenbahnen. Diese fahren nun einmal in den Städten, und deshalb werden wir das fein säuberlich auseinanderhalten.

(Beifall bei der CSU)

Aber noch einmal, damit das ganz transparent ist: 2,1 Milliarden Euro insgesamt und davon 404 Millionen Euro für den Bereich der Luftreinhaltung. Da kann man nicht sagen, dass in den ländlichen Regionen nichts ankommen würde. Ganz im Gegenteil. Wir werden ein breites Programm vorlegen, und alle Punkte, die ich genannt habe, sind im Wesentlichen für die ländlichen Räume. Genau das war mir persönlich sehr, sehr wichtig.

Einen zweiten Teil will ich noch ansprechen, weil es eben nicht nur um die Frage des ÖPNV und des SPNV geht. Es geht auch um den Güterverkehr. Auch das ist ein Thema, das alle betrifft. Es ist ganz klar: Wir brauchen mehr Güter auf der Schiene, und deshalb investieren wir auch in diesen Bereich. Wir versuchen, Probleme wie beim Brenner-Zulauf und bei der Blockabfertigung in Zukunft zu verhindern, weil wir im Güterverkehr Optionen aufbauen wollen. Die Rollende Landstraße allein wird das Problem nicht lösen, wie die Österreicher meinen. Das ist von der Kapazität und von der Verfügbarkeit her schlicht und ergreifend nicht möglich. Vor allem gibt es nur ein einziges Terminal, nämlich in Regensburg, das dafür überhaupt infrage käme. Ganz ehrlich: Es fahren nicht alle nach Regensburg und nehmen eine zusätzliche Strecke in Kauf, um dort zu verladen. Wir brauchen die Möglichkeit, an jedem Terminal und an jedem Güterverkehrszentrum verladen zu können. Von ihnen haben wir übrigens 20 und künftig 21, das letzte in Hof, das wir erst vor Kurzem auf den Weg gebracht haben. Wir brauchen Technologien, mit denen wir jeden Sattelschlepper auf die Züge

setzen können. Deswegen investieren wir in eine neue Technologie mit Platten, mit der der Sattelschlepper komplett auf den Zug gesetzt werden kann, sodass die Zugmaschine nicht mitfahren muss, sondern nur das Gut transportiert wird, was natürlich attraktiver ist. Das unterstützt der Freistaat Bayern mit Fördermitteln, und das werden wir gemeinsam mit den Speditionsunternehmen umsetzen.

(Beifall bei der CSU)

Liebe Kolleginnen und Kollegen, wir haben nicht nur Schiene und Güterverkehr. Wir brauchen auch Investitionen in die Straßen im ganzen Land, auch in die Staatsstraßen. Ich kann Ihnen sagen, wir investieren bei den Bundesfernstraßen mit einem Rekordhaushalt. Hier muss ich einmal die Größenordnung nennen. Wir sind im Jahr 2018 mit 1,8 Milliarden Euro sicher dabei, und wahrscheinlich werden wir am Schluss in diesem Jahr mit 1,9 Milliarden Euro herauskommen. Wir haben den Staatshaushalt mit seinem Rekordniveau jetzt durch den 2. Nachtragshaushalt erhöht, nämlich auf 310 Millionen Euro allein für Erhaltung und Ausbau von Staatsstraßen. Das ist ein Allzeithoch. Auch das ist für die ländlichen Regionen wichtig, weil es dort in der Tat Straßen gibt, die unbedingt ausgebaut werden müssen.

(Beifall bei der CSU)

Ich möchte mich ausdrücklich dafür bedanken, dass im Rahmen des Haushalts nicht nur die Mittel zur Verfügung gestellt worden sind, sondern auch ein ganz wichtiges Zeichen an die Bauämter gegangen ist, nämlich dass wir bei der Personalausstattung eine Trendumkehr haben. Jetzt erhalten wir zusätzlich 280 Stellen für die Bauverwaltung. Auch das ist wichtig; denn sonst würden wir die zusätzlichen Mittel überhaupt nicht verbauen können. Ein herzliches Dankeschön auch für die Unterstützung in diesem Bereich.

(Beifall bei Abgeordneten der CSU)

Nicht zuletzt, liebe Kolleginnen und Kollegen, zum Radverkehr. Ja, wir machen da einiges. Wir unterstützen auch die Radschnellwege. Wir unterstützen jede Kommune. Sie muss es letztendlich nur planen. Am Geld wird es meines Erachtens nicht scheitern, weil wir von Bayern 30 Millionen Euro und vom Bund 50 Millionen Euro zur Verfügung haben. Aber ich brauche auch die Strecken und eine Planung, damit das vorankommt.

(Zuruf von den GRÜNEN: Bauen Sie doch die Radwege selber!)

Ich sage Ihnen noch etwas, weil mir das wichtig ist. Wir haben jetzt schon 6.000 Kilometer an Bundesstraßen und an Staatsstraßen, und wir werden von 2015 bis 2019 noch einmal 600 Kilometer Radwege an Bundesstraßen und Staatsstraßen bauen. Meine lieben Kolleginnen und Kollegen, das ist dann insgesamt eine Strecke, die einem Sechstel des Umfangs der Erde oder der Strecke von Paris nach Moskau und wieder zurück entspricht. Wenn das nicht schon ein Riesenangebot an Radwegen ist, weiß ich auch nicht mehr, wovon wir reden. An die GRÜNEN ganz dezidiert: Ich rechne Ihnen das einmal in eine Fläche um: Es sind 2.000 Hektar Fläche nur für Radwege. Vielleicht denken Sie in der Zukunft bei dem Thema Versiegelung der Flächen auch daran.

(Beifall bei der CSU)

Wir werden natürlich weiter an der Verknüpfung arbeiten. Wir wollen mehr Abstellflächen. Wir werden zum Beispiel in Augsburg, was ich einmal herausgreifen möchte, als Modellprojekt eine Unterbringungsmöglichkeit schaffen für Räder, die in der Tat immer teurer werden und die automatisch, hätte ich fast gesagt, in einem Hochregallager sozusagen untergebracht werden sollen. Und wir werden Park-and-ride-Parkplätze und Bike-and-ride-Parkplätze auf den Weg bringen, alles mit dem Riesenprogramm.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, wir bringen einiges auf den Weg, und es ist sehr sinnvoll, dass wir das alles in die künftigen Planungen und im ersten Quartal 2019 in den Gesamtverkehrsplan einbringen. Wenn ich ihn jetzt auf den Weg gebracht hätte,

hätte ich all die schönen Maßnahmen gar nicht mehr aufführen können, und das wäre doch echt schade gewesen. Ich glaube, dass es sinnvoll ist, dieses halbe Jahr noch zu warten. Dann werden wir ihn Ihnen gerne vorlegen.

(Beifall bei der CSU)

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Danke schön, Frau Staatsministerin. – Kolleginnen und Kollegen, ich gebe bekannt, dass die CSU-Fraktion für ihren Antrag namentliche Abstimmung beantragt hat. Da die Frist erst jetzt zu laufen beginnt, können wir die Abstimmung noch nicht durchführen, sondern werden das nach dem nächsten Tagesordnungspunkt tun.

Ich gebe zwischenzeitlich das Ergebnis der vorherigen Abstimmungen bekannt. Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Aiwanger, Streibl, Prof. Dr. Piazzolo und anderer und Fraktion (FREIE WÄHLER) betreffend "Dem Ehrenamt in Bayern eine starke Stimme geben – Sitz im Rundfunk- und Medienrat für die Bürgerallianz Bayern", Drucksache 17/23226: Mit Ja haben 19 und mit Nein 131 gestimmt, und es gab 4 Stimmenthaltungen. Damit ist der Dringlichkeitsantrag abgelehnt.

(Abstimmungsliste siehe Anlage 2)

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Schulze, Hartmann, Kamm und anderer und Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) betreffend "Dank an Seenotretterinnen und Seenotretter", Drucksache 17/23227: Mit Ja haben 72 gestimmt, mit Nein haben 86 gestimmt, Stimmenthaltungen: 3. Damit ist der Dringlichkeitsantrag abgelehnt.

(Abstimmungsliste siehe Anlage 3)

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Rinderspacher, Rosenthal, Aures und anderer und Fraktion (SPD) betreffend "Seenotrettung verstärken, Seenotretter unterstützen und auszeichnen!", Drucksache 17/23247: Mit Ja haben 54 gestimmt, mit Nein 91, Stimmenthaltungen: 18. Damit ist der Dringlichkeitsantrag abgelehnt.

(Abstimmungsliste siehe Anlage 4)

Die übrigen Dringlichkeitsanträge auf den Drucksachen 17/23229 mit 17/23235 sowie 17/23251 mit 17/23254 werden in die zuständigen federführenden Ausschüsse verwiesen.

(...)

Präsidentin Barbara Stamm: Wer dem Dringlichkeitsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN seine Zustimmung geben will, den bitte ich um das Handzeichen. – Das sind die SPD-Fraktion, die Fraktion der FREIEN WÄHLER, die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Claudia Stamm (fraktionslos), Kollege Felbinger (fraktionslos) und Kollege Muthmann (fraktionslos). Wer stimmt dagegen? – Das ist die CSU-Fraktion. Stimmenthaltungen? – Keine. Damit ist dieser Dringlichkeitsantrag abgelehnt.

(Ein Klingelzeichen ertönt)

Jetzt komme ich zu dem Dringlichkeitsantrag der FREIEN WÄHLER auf Drucksache 17/23250. Wer diesem Antrag seine Zustimmung geben will, den bitte ich um das Handzeichen. – Das sind die Fraktion der FREIEN WÄHLER, die SPD-Fraktion und Herr Kollege Felbinger (fraktionslos). Die Gegenstimmen bitte ich anzuzeigen. – Die CSU-Fraktion. Stimmenthaltungen? – Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Claudia Stamm (fraktionslos) und Kollege Muthmann (fraktionslos). Damit ist auch dieser Dringlichkeitsantrag abgelehnt.

Jetzt komme ich zur namentlichen Abstimmung über den Antrag der CSU-Fraktion. Ich eröffne die Abstimmung. Ich bitte, die Stimmkarten einzuwerfen. Fünf Minuten, bitte!

(Namentliche Abstimmung von 13.41 bis 13.46 Uhr)

Die Zeit ist um, Kolleginnen und Kollegen. Ich schließe die Abstimmung und bitte darum, die Stimmkarten draußen auszuzählen. Das Ergebnis geben wir dann bekannt.

Ich darf noch das Ergebnis einer namentlichen Abstimmung bekannt geben. Es handelt sich um den Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Thomas Kreuzer, Karl Freller, Erwin Huber und anderer und Fraktion (CSU) betreffend "Mobilitätsfahrplan für Bayern", Drucksache 17/23228. Mit Ja haben 138 Abgeordnete gestimmt. Mit Nein hat niemand gestimmt, und es gab 13 Stimmenthaltungen. Damit ist der Dringlichkeitsantrag angenommen.

(Abstimmungsliste siehe Anlage 5)

Abstimmungsliste

zur namentlichen Abstimmung am 12.07.2018 zum Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Thomas Kreuzer, Karl Freller, Erwin Huber u. a. und Fraktion CSU; Mobilitätsfahrplan für Bayern (Drucksache 17/23228)

Name	Ja	Nein	Enthalte mich	Name	Ja	Nein	Enthalte mich
Adelt Klaus	X			Gerlach Judith	X		
Aigner Ilse	X			Gibis Max			
Aiwanger Hubert	X			Glauber Thorsten	X		
Arnold Horst	X			Dr. Goppel Thomas			
Aures Inge	X			Gote Ulrike			
				Gottstein Eva	X		
Bachhuber Martin	X			Güll Martin	X		
Prof. (Univ. Lima) Dr. Bauer Peter	X			Güller Harald	X		
Bauer Volker	X			Guttenberger Petra	X		
Baumgärtner Jürgen	X						
Prof. Dr. Bausback Winfried	X			Haderthauer Christine	X		
Beißwenger Eric	X			Häusler Johann	X		
Dr. Bernhard Otmar	X			Halbleib Volkmar			
Biedefeld Susann				Hanisch Joachim	X		
Blume Markus	X			Hartmann Ludwig			X
Bocklet Reinhold	X			Heckner Ingrid	X		
Brannekämper Robert	X			Heike Jürgen W.	X		
Brendel-Fischer Gudrun				Herold Hans	X		
von Brunn Florian	X			Dr. Herrmann Florian	X		
Brunner Helmut	X			Herrmann Joachim	X		
				Dr. Herz Leopold	X		
Celina Kerstin				Hiersemann Alexandra	X		
				Hintersberger Johannes	X		
Deckwerth Ilona	X			Hözl Florian	X		
Dettenhöfer Petra	X			Hofmann Michael	X		
Dorow Alex	X			Holetschek Klaus	X		
Dünkel Norbert	X			Dr. Hopp Gerhard	X		
Dr. Dürr Sepp				Huber Erwin	X		
				Dr. Huber Marcel	X		
Eck Gerhard	X			Dr. Huber Martin	X		
Dr. Eiling-Hütig Ute	X			Huber Thomas	X		
Eisenreich Georg				Dr. Hünnerkopf Otto	X		
				Huml Melanie	X		
Fackler Wolfgang	X						
Dr. Fahn Hans Jürgen	X			Imhof Hermann	X		
Fehlner Martina	X						
Felbinger Günther	X			Jörg Oliver	X		
Flierl Alexander	X						
Freller Karl	X			Kamm Christine			X
Fröschl Markus			X	Kaniber Michaela	X		
Füracker Albert				Karl Annette	X		
				Kirchner Sandro	X		
Ganserer Markus			X	Knoblauch Günther			
Prof. Dr. Gantzer Peter Paul	X			König Alexander	X		
Gehring Thomas			X	Kohnen Natascha	X		

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

Name	Ja	Nein	Enthalte mich
Schorer Angelika	X		
Schorer-Dremel Tanja	X		
Schreyer Kerstin	X		
Schulze Katharina			X
Schuster Stefan			
Schwab Thorsten	X		
Dr. Schwartz Harald	X		
Seidenath Bernhard	X		
Sem Reserl	X		
Sengl Gisela			
Sibler Bernd			
Dr. Söder Markus			
Sonnenholzner Kathrin			
Dr. Spaenle Ludwig			
Stachowitz Diana	X		
Stamm Barbara	X		
Stamm Claudia			X
Steinberger Rosi			
Steiner Klaus	X		
Stierstorfer Sylvia	X		
Stöttner Klaus	X		
Straub Karl	X		
Streibl Florian	X		
Strobl Reinhold	X		
Ströbel Jürgen	X		
Dr. Strohmayr Simone	X		
Stümpfig Martin			X
Tasdelen Arif	X		
Taubeneder Walter			
Tomaschko Peter	X		
Trautner Carolina	X		
Untertländer Joachim	X		
Dr. Vetter Karl	X		
Vogel Steffen	X		
Waldmann Ruth	X		
Prof. Dr. Waschler Gerhard	X		
Weidenbusch Ernst	X		
Weikert Angelika	X		
Dr. Wengert Paul	X		
Werner-Muggendorfer Johanna	X		
Westphal Manuel			
Widmann Jutta	X		
Wild Margit	X		
Winter Georg	X		
Winter Peter	X		
Wittmann Mechthilde	X		
Woerlein Herbert	X		
Zacharias Isabell	X		
Zellmeier Josef			
Zierer Benno			
Gesamtsumme	138	0	13