

Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Fünfter Vizepräsident Markus Rinderspacher

Abg. Alexander Muthmann

Abg. Dr. Markus Büchler

Abg. Jürgen Baumgärtner

Abg. Florian von Brunn

Abg. Toni Schuberl

Abg. Ralf Stadler

Dritter Vizepräsident Alexander Hold

Abg. Manfred Eibl

Abg. Annette Karl

Fünfter Vizepräsident Markus Rinderspacher: Zur gemeinsamen Beratung rufe ich die **Tagesordnungspunkte 13 und 14** auf:

Antrag der Abgeordneten Martin Hagen, Alexander Muthmann, Sebastian Körber u. a. und Fraktion (FDP)

1000er-Kriterium bei Bahnreaktivierungen modifizieren (Drs. 18/11137)

und

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

Reaktivierungskriterien überarbeiten (Drs. 18/10389)

Ich eröffne die Aussprache. Die Gesamtredezeit der Fraktionen beträgt 32 Minuten. – Erster Redner ist Herr Kollege Alexander Muthmann von der FDP-Fraktion.

Alexander Muthmann (FDP): Sehr geehrter Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Unser Antrag ist ein Hochzieher, der im Ausschuss im November letzten Jahres beraten wurde. Jetzt ist noch einmal ein halbes Jahr ins Land gegangen. Wenn man das ins Positive wenden will, kann man sagen: Die Kolleginnen und Kollegen der CSU und insbesondere der FREIEN WÄHLER hatten jetzt noch einmal ein halbes Jahr Zeit, an den Ankündigungen zu arbeiten, die auch Gegenstand dieses Antrags sind, und darüber nachzudenken, wie man jetzt diesem, unserem gemeinsamen Ziel näherkommt.

Letztendlich hat unseren Antrag doch eine Ankündigung der FREIEN WÄHLER in einer Pressemitteilung vom 11. September letzten Jahres initiiert, in der es heißt: Reaktivierungskriterien müssen der Vielfalt Bayerns Rechnung tragen. Auch werden konkrete Vorschläge gemacht, welche Kriterien modifiziert werden sollen und wie das der Fall sein soll. Das hat unser Antrag mit aufgenommen. Auf diese Art und Weise gibt es jetzt auch die Chance, das Angekündigte umzusetzen.

Ein Dilemma, das wir schon häufiger diskutiert haben, ist ja, dass dieses 1.000er-Kriterium bei der Frage der Reaktivierung von Bahnstrecken durchaus landesweit gilt. Dabei sind aber die landesweiten Bedingungen und Spezifika nicht einheitlich, und aus diesem Grund sind eben auch Anpassungen beispielsweise um einen Demografiefaktor notwendig.

Ich will noch einmal darauf hinweisen, dass es im Bereich der sonstigen Infrastrukturdebatten und -planungen, beispielsweise bei den Staatsstraßen, eine pure Selbstverständlichkeit ist, dass man nicht sagen kann: Wir kümmern uns als Staat erst dann um eine leistungsfähige Infrastruktur, wenn da mindestens, sagen wir, 30.000 Fahrzeuge in 24 Stunden drüberfahren. – Das würde bedeuten, dass in die Ballungsräume entsprechend viel Geld fließt, während in weniger dicht besiedelten Regionen sozusagen gar kein Geld für diese Infrastrukturaufgabe ankommt. Da wird nach der Bedeutung der Infrastruktureinrichtung in der jeweiligen Region differenziert. Das ist an dieser Stelle auch richtig.

Wir sind uns einig, dass wir eine entsprechende Anpassung brauchen. Es gibt immer noch neue Ansätze und Überlegungen, um zu Lösungen zu kommen. Unser Thema in der Region in Niederbayern ist die Strecke Viechtach – Gotteszell, an der sich die Debatte immer wieder entzündet. Bislang haben wir leider die Reaktivierungsfrage nach wie vor an diesem 1.000er-Kriterium zu messen. Das zu erzielen, ist natürlich angesichts der Einwohnerdichte im Bayerischen Wald nicht so einfach.

Noch einmal zusammengefasst: Der Ansatz ist richtig, nicht nur der unseres Antrags, sondern auch der der Forderung der FREIEN WÄHLER. Da muss jetzt einmal etwas vorwärtsgen. Deswegen haben wir das Thema nicht allein im Ausschuss behandeln wollen, sondern müssen wir auch hier noch einmal darüber debattieren. Die Bahnstrecken sind schon auch das Rückgrat des ÖPNV, in der Fläche und in der Region. Um zu guten Lösungen zu kommen, sind Korrekturen an den Reaktivierungskriterien veranlasst. Das ist unsere Forderung. Dafür bitten wir um Zustimmung.

(Beifall bei der FDP)

Fünfter Vizepräsident Markus Rinderspacher: Vielen Dank, Herr Kollege Muthmann. – Nächster Redner ist für die Fraktion von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Herr Kollege Dr. Markus Büchler. Ich darf an dieser Stelle noch bekannt geben, dass die GRÜNEN soeben namentliche Abstimmung zu ihrem Antrag beantragt haben.

Dr. Markus Büchler (GRÜNE): Sehr geehrter Herr Präsident, Kolleginnen und Kollegen! Die meisten Bundesländer treiben Reaktivierungen von Eisenbahnnebenstrecken aktiv voran. Sogar der Bund fördert neuerdings Bahnreaktivierungen. Nur Bayern hängt noch fest in der Vergangenheit und hat antiquierte ideologische Reaktivierungskriterien, die den Effekt haben, Bahnreaktivierungen zu verhindern, meine Damen und Herren.

Während das kleinere Baden-Württemberg über vierzig Bahnstrecken auf ihr Fahrgastpotenzial hin untersucht hat und jetzt dreißig Bahnstrecken reaktivieren will, doktort Bayern seit Jahren an der Reaktivierung von läppischen drei Bahnlinien herum und kommt selbst da nicht wirklich voran. Schauen wir die Staudenbahn in Schwaben an; die Inbetriebnahme wird Jahr um Jahr verschoben.

Was ist das Problem mit den Reaktivierungskriterien in Bayern? – Bayern schreibt zum einen vor, dass eine Reaktivierung nur dann gestartet werden kann, wenn mindestens 1.000 Fahrgäste pro Streckenkilometer prognostiziert werden. Zum anderen schreibt Bayern vor, dass das Herrichten der Infrastruktur den Freistaat keinen Cent kosten darf.

Freilich ist nicht jede Bahnstrecke sinnvoll zu reaktivieren. Deshalb braucht es Kriterien. Das ist ganz klar. Die haben auch die anderen Bundesländer. Aber die Reaktivierungskriterien der verschiedenen Bundesländer unterscheiden sich ganz fundamental. Die eisenbahnfeindlichsten Reaktivierungskriterien hat Bayern. Andere Bundesländer haben sich völlig andere Kriterien erarbeitet. Dort werden auch Bahnen reaktiviert, die weit unter 1.000 Fahrgäste pro Streckenkilometer in den Fahrgastprognosen aufwei-

sen. Dort geht es in den Kriterien nämlich nicht um eine ideologische Zahl 1.000, sondern um die Frage, wie der Anteil von Bus und Bahn beim Verkehrsaufkommen insgesamt erhöht werden kann. Es geht darum, wie Klimaziele erreicht oder die Wirtschaftsstandorte in den Kommunen gestärkt werden können, wie die Abwanderung in die Städte gebremst oder auch wie der Tourismus im eigenen Land gestärkt werden kann. Es geht auch um die Fragen, wie der Schienengüterverkehr verbessert werden kann oder wie die Nebenstrecken das Gesamtnetz unterfüttern und damit die Verkehrswende vorantreiben können.

Ihre willkürliche Zahl 1.000 ist hingegen keine wirkungsvolle Messzahl, anhand derer man entscheiden kann, ob eine Eisenbahnstrecke geeignet ist, wieder für den Personenverkehr in Betrieb genommen zu werden oder nicht. Aber es geht nicht nur um dieses 1.000er-Kriterium. Auch das Kriterium, dass eine Reaktivierung den Freistaat keinen Cent kosten darf, ist völlig kontraproduktiv und rein ideologisch begründet. So etwas schreibt man fest, wenn man keine Eisenbahnstrecke reaktivieren, sondern weiter damit leben will, dass der Autoverkehr auch in den ländlichen Räumen der Status quo ist.

Dass Sie sich Landesinvestitionen ins Schienennetz verweigern, ist obendrein auch noch völlig veraltet. Schließlich gelten seit letztem Jahr neue Bedingungen des Bundes beim Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, also beim GVFG. Der Bund bezuschusst Eisenbahnreaktivierungen jetzt mit sehr hohen Förderquoten. Die Voraussetzung ist aber, dass die Länder entsprechende Projekte vorantreiben, um die Mittel auf die Landesebene zu holen. Andernfalls gibt es kein Geld vom Bund. Beim Straßenbau schafft es die CSU doch auch, dass sie Millionen und Milliarden nach Bayern schaufelt. Ausgerechnet bei der Eisenbahn sollen jetzt die versechsfachten GVFG-Mittel mangels eigener Projekte überwiegend in die anderen Bundesländer gehen? – Holen Sie doch diese verfügbaren, versechsfachten Bundesmittel auch nach Bayern, in unsere ländlichen Räume, und nutzen Sie sie, um eingestellte Bahnlinien zu reaktivieren.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Wir brauchen das Geld in Bayern für die Reaktivierung, zum Beispiel der Ilztalbahn, der Mainschleifenbahn, der Hesselbergbahn, der Höllentalbahn, der Fuchstalbahn und wie sie alle heißen. Viele weitere Bahnstrecken müssen das Rückgrat des ÖPNV im ländlichen Raum bilden.

Im Verkehrsausschuss hatten wir in diesem Februar auf unseren Antrag hin ein spannendes Fachgespräch zum Stand der Infrastrukturvorbereitungen bei den drei laufenden Bahnreaktivierungsprojekten in Bayern. Das Votum der eingeladenen Sachverständigen war eindeutig. Auch bei diesen läppischen drei laufenden Reaktivierungsprojekten, die seit Langem stocken, reicht die Finanzierung über die Bestellentgelte, die Sie vor sich hertragen, bei Weitem nicht aus, um wieder Züge aufs Gleis zu setzen. Es reicht auch nicht aus, auf den Bund zu deuten, wo übrigens ausgerechnet Ihr CSU-Mann Andi Scheuer verantwortlich ist, wenn auch nur noch hundert Tage.

Deutlich ist bei unserem Fachgespräch im Verkehrsausschuss geworden: Bayern muss selber Verantwortung auch für die Eisenbahninfrastruktur auf den Nebenstrecken übernehmen. Es braucht einen zusätzlichen Haushaltstopf für die Eisenbahninfrastruktur im bayerischen Staatshaushalt, zumindest solange der Bund seiner Verantwortung nicht ausreichend gerecht wird. Schließlich geht es um unseren bayerischen Schienenpersonennahverkehr.

Uns geht es auch nicht anders als den anderen Bundesländern, aber die anderen haben entsprechend investiert und Programme aufgelegt, um selber direkt in die Bahninfrastruktur für den eigenen Nahverkehr investieren zu können, beispielsweise Baden-Württemberg. Nehmen Sie sich doch ein Beispiel daran. Setzen Sie sich für eine starke Schiene und für die Verkehrswende ein. Tun Sie etwas für den ländlichen Raum, und sprechen Sie nicht nur darüber. Hören Sie auf, die Menschen draußen auf dem Land zum Autofahren zu zwingen. Bauen Sie einen anständigen, eng getakteten und benutzerfreundlichen ÖPNV auch auf dem Land auf, wie es unsere Nachbarn tun, sei es in Baden-Württemberg, in Hessen, in Tschechien, in Österreich und natürlich

vor allem in der Schweiz. Das sollten die Vorbilder sein. Dazu braucht es andere Reaktivierungskriterien.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Fünfter Vizepräsident Markus Rinderspacher: Vielen Dank, Herr Kollege Dr. Büchler. – Ich teile Ihnen mit, dass nun auch die FDP-Fraktion namentliche Abstimmung zu ihrem Antrag beantragt hat. Die Abstimmung zu beiden Anträgen wird übrigens in elektronischer Form stattfinden, das heißt: Das elektronische System funktioniert wieder. Sollten Sie also Ihr Kästchen noch nicht draußen bei den Offiziantinnen und Offizianten abgeholt haben, werden Sie dafür noch bis zum Ende dieses Tagesordnungspunktes Zeit finden.

Ich rufe den nächsten Redner auf, Herrn Kollegen Jürgen Baumgärtner, CSU-Fraktion.

Jürgen Baumgärtner (CSU): Herr Präsident, Kolleginnen und Kollegen! Argumente werden nicht deswegen besser, weil man sie ständig wiederholt. Ich freue mich aber, Kollege Büchler, dass es bei Ihnen einen gewissen Lernprozess gibt, der da heißt: Wir reaktivieren dort, wo es möglich und sinnvoll ist, und wir brauchen dazu einen weiteren, neuen Topf. Ich halte fest: Das ist ein Quantensprung in der Entwicklung. Worum geht es bei der Reaktivierung von Bahnen? – Es geht darum, Schienenpersonennahverkehr dort zu organisieren, wo es sinnvoll und möglich ist. Ich will klar formulieren: Die Reaktivierung von Bahnen stärkt nicht das Rückgrat des ÖPNV im ländlichen Raum. Im ländlichen Raum gibt es nicht so viele Menschen, als dass der SPNV ein Rückgrat sein könnte.

Wir haben Themen, die wir gemeinsam besprechen müssen. Die Regionalisierungsmittel reichen gerade einmal so aus. Vielmehr müssen wir Bahnlinien auf den Prüfstand stellen, bei denen wir das 1.000er-Kriterium nicht erreichen.

Jetzt aber zu unserem Vorschlag. Aus dem BEG-Topf kann man beim besten Willen nichts mehr herausnehmen. Wenn Sie aber nach Baden-Württemberg blicken, werden

Sie feststellen: Bei den Reaktivierungen von Bahnen steigen auch die Kommunen mit ein. Unser Vorschlag wäre also: Der BEG-Topf und das 1.000er-Kriterium bleiben unangetastet. Wir schaffen eine zweite Säule, gründen einen zweiten Topf und organisieren die touristischen Verkehre in Bayern. Beispielsweise geht es um Bahnen wie die Rodachtalbahn. Ich schätze den Kollegen Adelt sehr, aber der Einzige, der in Bayern die Reaktivierung der Rodachtalbahn will, ist Kollege Adelt. Das ist eine Museumsbahn; diese muss man nicht reaktivieren. In der Tat – und hier hat Kollege Adelt recht – ist dort aber der eine oder andere Zuschuss erforderlich, um diese Museumsbahn auch perspektivisch am Laufen zu halten. Die zweite Säule wäre also die touristische Säule.

Sprechen wir jetzt über die dritte Säule. Die dritte Säule kann und muss sein: die Reaktivierung von Bahnen dort, wo es möglich und sinnvoll ist. Die Kommunen werden sich beteiligen müssen, zumindest so lange, bis man das 1.000er-Kriterium erfüllt. Wir als CSU und FREIE WÄHLER stellen uns vor, dass wir die Kommunen prozentual umso stärker entlasten, je näher wir an den Wert 1.000 kommen. Dies orientiert sich sehr stark an Baden-Württemberg.

Die gemeinsame Klammer für die Reaktivierung von Bahnen muss ein Infrastrukturge-setz oder möglicherweise darunter eine Infrastrukturrichtlinie sein, damit wir uns an der Infrastruktur beteiligen können; denn es ist nicht in Ordnung, dass nichtstaatliche Bahnen im Gegensatz zur DB nicht finanziert und nicht gefördert werden. Das ist eine Ungleichheit; diese gilt es aufzubrechen. Wenn wir das alles machen würden, wären wir schon einen großen Schritt weiter. Das haben wir auch im Koalitionsvertrag festgelegt, und wir haben in dieser Legislaturperiode fünf Jahre Zeit. Wir arbeiten das alles in aller Gemütlichkeit und in aller Sachlichkeit ab.

Die Belastbarkeit der Bestellgarantie ist ein Thema. Unsere Antwort darauf ist, dass wir das über die LfA abfedern könnten und müssten. Aufgrund der Ungleichbehandlung bei den Finanzierungen wird es nicht reichen, das Bundes-GVFG in den Himmel zu loben, sondern beim Bundes-GVFG wird es wichtig sein, regionale Klauseln für die

verschiedenen Regionen in Bayern einzuführen, um in den Genuss der Mittel des Bundes-GVFG zu kommen. Beim Bundes-GVFG gilt der Kosten- und Nutzenvergleich; das heißt, die meisten Bahnen in Bayern, die wir betrachten, kommen nicht ansatzweise in den Genuss der Mittel des Bundes-GVFG.

Wir lehnen also Ihre Anträge ab, weil sie hinsichtlich der Finanzierung falsch sind. Ich habe heute aber bei meinen beiden Vorrednern gesehen, dass man sich in der Tat bewegt. Beispielsweise enthält nun die Säule für die Reaktivierung den Demografiefaktor; auch den Kommunen werden Perspektiven aufgezeigt und dergleichen mehr. Die Kolleginnen und Kollegen von FDP und GRÜNEN haben sich also diesbezüglich entwickelt. Das freut mich sehr. Es bleibt aber dabei: Wir lehnen Ihre Anträge ab, weil sie in der Finanzierung nicht seriös sind. – Vielen herzlichen Dank.

(Beifall bei der CSU sowie Abgeordneten der FREIEN WÄHLER)

Fünfter Vizepräsident Markus Rinderspacher: Vielen Dank, Herr Kollege Baumgärtner. – Es liegen Meldungen zu zwei Zwischenbemerkungen vor. Die erste ist vom Vorsitzenden der SPD-Fraktion, Florian von Brunn.

Florian von Brunn (SPD): Lieber Jürgen Baumgärtner, deine Rede hat mir gezeigt, dass ihr das Problem nicht verstanden habt. Das Problem ist, dass wir seit 1990 eine Zunahme der Treibhausgasemissionen aus dem Straßenverkehr um 6 % haben und dass es nicht reicht, einen Verschiebebahnhof der Verantwortung zu organisieren, wer was finanzieren soll.

Allein die CO₂-Emissionen aus dem Verkehr betragen 36 % der gesamten energiebedingten Emissionen. Dies zeigt sehr deutlich, dass man viel, viel mehr tun muss und dass der Eiertanz, den ihr veranstaltet – hier könnte jemand etwas finanzieren, dort könnte jemand etwas finanzieren –, den Problemen einfach nicht gerecht wird. Ihr als Freistaat Bayern müsst einfach einmal eine große Summe in die Hand nehmen – die Staatsregierung und die Regierungskoalition müssen dies mittragen – und in den öffentlichen Verkehr investieren. Dazu gehören auch Bahnreaktivierungen. Die Enquete-

Kommission "Gleichwertige Lebensverhältnisse" hat die Bedeutung unterstrichen. Ihr seid am Zug. Bisher macht ihr da nichts.

(Beifall bei der SPD)

Jürgen Baumgärtner (CSU): Mein geschätzter Kollege von Brunn, jetzt schichten wir einmal diese Frage ab. Es wurde formuliert, dass wir im ÖPNV mehr tun müssen. – Das stimmt; das machen wir in Bayern. Wir haben uns auf den Weg gemacht. Beim SPNV haben wir eine Steigerung der BEG-Mittel um 6 %. Das haben wir also gemacht.

Jetzt die Klimaziele mit der Reaktivierung von Bahnen zu verknüpfen, ist gänzlich falsch. Ich will auch erklären, warum. Wir sprechen jetzt über das 1.000er-Kriterium. Ich würde sagen, dass die meisten, möglicherweise auch du, das 1.000er-Kriterium nicht ganz verstanden haben. Schichten wir also das 1.000er-Kriterium ab, zumindest an der Oberfläche. Wir sprechen hier über 20 Zugpaare in beiden Richtungen. Das 1.000er-Kriterium bedeutet: Wenn ich das auf das 1.000er-Kriterium umrechne, dann sitzen in jedem Zug 25 Menschen. Kollege Bächler sagte in der letzten Sitzung des Verkehrsausschusses, dass wir möglicherweise über ein 500er-Kriterium sprechen müssen. Dann würden bei 20 Zugpaaren in einem Zug nur noch 12,5 Menschen sitzen. Weißt du: Die habe ich in meiner Jugend an dunklen Tagen im Opel Kadett transportiert.

(Beifall bei der CSU)

Ich bin da ganz ehrlich.

Fünfter Vizepräsident Markus Rinderspacher: Herr Kollege Baumgärtner.

Jürgen Baumgärtner (CSU): Das hat mit der Verknüpfung von Ökologie und Ökonomie nichts zu tun, und das wird auch dem ländlichen Raum nicht helfen.

Fünfter Vizepräsident Markus Rinderspacher: Ich unterbreche Sie nur ungern.

Jürgen Baumgärtner (CSU): Dort aber, wo eine Reaktivierung sinnvoll ist, müssen wir sie in der Tat durchführen.

Fünfter Vizepräsident Markus Rinderspacher: Herr Baumgärtner, vielen Dank. Das war ein sehr leidenschaftlicher Wortbeitrag. Sie bekommen gleich eine Verlängerung durch Toni Schuberl, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Seine Zwischenbemerkung, bitte.

(Jürgen Baumgärtner (CSU): Das war cool, von Brunn, nicht wahr?)

Toni Schuberl (GRÜNE): Von mir gibt es jetzt ein paar Minuten geschenkt.– Sie haben gesagt, dass der SPNV im ländlichen Raum kein Rückgrat sein kann. Ich weiß nicht, wo Sie herkommen. Ich komme aus dem Bayerischen Wald. Wir haben die Waldbahn, und wir könnten die Ilztalbahn haben. Nehmen wir doch einmal Passau. Passau ist zwar eine Stadt, aber das ist durchaus ländlicher Raum. Passau könnte in alle Richtungen Bahnlinien haben, denn da liegen noch die Schienen: nach Vilshofen, nach Waldkirchen, nach Freyung, nach Hauzenberg, nach Schärding, nach Fürstentzell, nach Pocking. In alle Richtungen gibt es Bahnlinien, und zwar richtig sternförmig. Die Region überlegt sich, ob man eine Stadt-Umland-Bahn machen kann, ein Zwischending zwischen Regionalbahn und S-Bahn. Passau ist sozusagen die absolute Pendlerhauptstadt Niederbayerns, mit riesigen Verkehrsproblemen. Da könnte man alles über die Schiene abwickeln. Draußen, in weiterer Entfernung, bräuchten wir Buszubringer. Das würde gut funktionieren. Sie aber sagen, das geht im ländlichen Raum nicht, weil da keine Schiene ist. Ich glaube, das ist ein Krampf.

Jürgen Baumgärtner (CSU): Mein geschätzter Kollege, es tut mir sehr leid, aber das ist kein Krampf. Dort, wo keine Schiene ist, kann ich nicht reaktivieren. Ich störe mich – –

(Zuruf)

– Hören statt stören, das sagt immer der Ministerpräsident. Da hat er recht. – Also: Dort, wo es keine Schienen gibt, können wir nicht reaktivieren. Das steht in keinem

Verhältnis. Ich störe mich an dem Begriff "Rückgrat des ÖPNV im ländlichen Raum". Reaktivierungen können im ländlichen Raum doch kein Rückgrat sein, weil es dort keine Schienen gibt.

(Unruhe)

– Die gibt es nicht. Das geht nicht als Rückgrat. Reden wir jetzt aber über die Bahn nach Viechtach. Ich bin sehr dafür, dass wir diese Bahn am Leben erhalten. Ich habe mir das angeschaut und glaube, das ist eine gute und wertvolle Einrichtung für die Region. Mit Rückgrat hat das aber nichts zu tun. Je weiter man nämlich von dieser Bahnstrecke weggeht, umso mehr schwindet die Akzeptanz im Landkreis. Das ist auch klar, das ist logischerweise so, denn dann hat man nicht viel davon. Jetzt sage ich also: Diese Bahn müssten wir finanzieren, und zwar auch perspektivisch. Die Kommune muss sich mit einem Anteil unter Einbindung – Herr Kollege Muthmann – des demografischen Faktors einbringen. Dann werden wir möglicherweise, und das hoffe ich sehr, das 1.000er-Kriterium erfüllen. Dann überführen wir sie in den BEG-Topf.

Inhaltlich, Herr Kollege, sind wir in dieser Frage gar nicht weit auseinander. Ich bin sehr dafür, dort, wo es sinnvoll ist. Dort machen wir das auch. Es geht aber nicht überall. Wenn wir in Bayern reaktivieren, dann ist es wichtig, dass wir auch all die anderen Landkreise im Blick haben, in denen es möglicherweise keine Schienen gibt.

Fünfter Vizepräsident Markus Rinderspacher: Danke, Herr Baumgärtner.

Jürgen Baumgärtner (CSU): Die muss ich dann möglicherweise im ÖPNV besser bedenken.

Fünfter Vizepräsident Markus Rinderspacher: Danke, Herr Baumgärtner.

Jürgen Baumgärtner (CSU): Gerne. Das war halt eine sehr umfassende Frage.

(Heiterkeit)

Fünfter Vizepräsident Markus Rinderspacher: Sie haben auch sehr umfassend geantwortet, wenn ich ehrlich sein darf.

Jürgen Baumgärtner (CSU): Wenn ich kurz und schnittig antworten soll, ich bin ja nicht die AfD – –

Fünfter Vizepräsident Markus Rinderspacher: Passt schon, danke schön. Jetzt ist tatsächlich Herr Abgeordneter Ralf Stadler für die AfD-Fraktion dran.

(Beifall bei der AfD)

Ralf Stadler (AfD): Herr Präsident, sehr geehrte Abgeordnete! Herr Schuberl, ich möchte Ihnen noch kurz etwas sagen. Ich komme aus Tittling. Ich kann mich noch gut erinnern, in den Siebzigerjahren gab es noch einen regen Zugverkehr Tittling, Passau, Fürstenstein: da war ein Steinbruch. Da gab es Güterverkehr, da gab es Personenverkehr, da ist etwas gegangen. Bereits damals oder kurz danach ist aber die Bahn eingestellt worden. Und nun reden Sie von Reaktivierung. Wie soll denn das funktionieren? – Das ist doch nicht mehr wirtschaftlich. Wie soll das denn gehen? Man muss doch auch einmal die anderen Aspekte sehen.

Es hört sich zwar gut an, wenn die FDP in den Antrag zur Abänderung des 1.000er-Kriteriums so schön klingende Worte wie "besondere regionale Gegebenheiten in Räumen mit besonderem Handlungsbedarf" einbaut oder von einem "gegebenenfalls vorhandenen touristischen Verkehr" spricht. Da kann man dann auch gleich noch Planstellen für Abschätzungs- und Bewertungskommissionen für so einen Schnickschnack einrichten. Dafür ist aber eher die SPD zuständig. Wenn es aber um effiziente Entscheidungskriterien geht, dann ist eben eine gesetzte Zahl, wie hoch oder niedrig sie auch sein mag, einfach der bessere Weg.

Liebe Kollegen von der FDP, ist das wirklich alles, was ihr draufhabt? – Denken Sie doch einmal praktisch. Würde man das 1.000er-Kriterium wirklich ganz abschaffen, was wäre damit gewonnen? Würden dann alle stillgelegten Strecken plötzlich renta-

bel, und die Schienenverkehrsanbieter würden sich darum reißen? – Das wäre sicher nur dann der Fall, wenn, wie in Baden-Württemberg, ordentlich aus dem Steuertopf gefördert wird. Es bleibt aber unwirtschaftlich. Ist das so schwer zu verstehen, liebe Kollegen von der FDP? Das 1.000er-Kriterium ist kein Schienenpersonennahverkehrsverhinderungskriterium, sondern ein Steuerverschwendungs- und Subventionsvermeidungskriterium. Und so soll es auch bleiben.

Wie mein Kollege schon dem Antrag "Neubewertung von Reaktivierungskriterien" am 28. März 2019 klarstellte, steht die AfD voll und ganz hinter dem motorisierten Individualverkehr. Er verdient unsere Unterstützung auch, weil dadurch unsere heimische Wirtschaft gestärkt wird. Die ländlichen Gebiete – da komme ich auch her – wollen Sie durch Streckenreaktivierungen verkehrstechnisch besserstellen, aber sie sind mit Kraftfahrzeugen meist viel günstiger, einfacher und effizienter zu erreichen. Der Individualverkehr bleibt auf dem Land weiterhin alternativlos. Daher lehnen wir die Anträge ab.

(Beifall bei der AfD)

Dritter Vizepräsident Alexander Hold: Danke schön, Herr Abgeordneter Stadler. – Nächster Redner ist für die FREIEN WÄHLER Herr Abgeordneter Manfred Eibl. Herr Abgeordneter, Sie haben das Wort.

Manfred Eibl (FREIE WÄHLER): Herr Präsident, werte Kolleginnen und Kollegen! Lassen Sie mich ein bisschen weiter ausholen.

(Zuruf: Oh nein!)

Ein Hebel zur Stärkung der ländlichen Räume ist eine sichere, bezahlbare, ökologische und vor allem nachhaltige Mobilität. Die Zukunft der Mobilität wird nämlich nicht nur durch gesellschaftliche und technische Einflüsse bestimmt, sondern hierbei sind auch der demografische Wandel, die Urbanisierung, die Veränderung des Mobilitätsverhaltens einerseits sowie die technische Entwicklung andererseits wichtige Fakto-

ren. Zusammengefasst: Wenn wir an das alles denken, dann können wir Mobilität nur in einer neuen Richtung betreiben.

Dabei ist für uns aber die Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger in die Planungsprozesse wichtig, um ein Mobilitätsverständnis zu erreichen. So wird beispielsweise deutlich, dass weder eine Fokussierung auf neue digitale Lösungen oder auf alternative Mobilitätsformen noch die Koordinierung der Verkehrsangebote oder ein Ausbau der Infrastruktur allein ausreichen, um die öffentliche Mobilität in ländlichen Räumen wirklich attraktiv zu gestalten und entsprechend nutzbar zu machen. Vielmehr sind Konzepte erforderlich, die diese verschiedenen Bereiche integrieren. Bei der Erstellung von Mobilitätskonzepten ist es jedoch unausweichlich, die Perspektiven der Bürgerinnen und Bürger, die schließlich die Alltagsexpertinnen und Alltagsexperten sind, für Bedarfe und Ansprüche mit einzubeziehen. Die Lösung muss also lauten: Vor-Ort-Information, Auskunft und Vernetzung, Ausbau des Angebots, Stärkung des Rad- und Fußverkehrs, alternative Mobilitätsformen, Verbundgedanke, Mobilitätsmanagement, Fahrzeugausstattung, Haltestellenausstattung. Man muss sich nämlich die Frage stellen: Warum werden vor allem in ländlichen Räumen öffentliche Verkehrsmittel nur sehr schwach genutzt oder nachgefragt?

(Zurufe: Weil es keine gibt! – Weil es keine gibt? – Also bitte, jetzt aber! – Unruhe)

Eine zukunftsweisende und erfolgreiche Mobilitätsentwicklung ist nur unter aktiver Einbeziehung aller Komponenten und zu erreichen.

Zum Antrag der FDP: Von den FREIEN WÄHLERN abgeschrieben, keine eigenen Vorschläge, keine neuen Ansätze. – Aus diesem Grund war es gut, dass wir aus der Resolution der FREIEN WÄHLER nur einen Auszug veröffentlicht haben. Ihr Antrag drückt nämlich eindeutig aus, dass Sie sich mit der Thematik und der Verbesserung der gesamten Struktur der Mobilität im ländlichen Raum in keiner Weise auseinandergesetzt haben.

Viele von Ihnen kennen die vier Kriterien, die bei der Reaktivierung von Bahnen zu erfüllen sind. Das 1.000er-Kriterium ist eines davon. Unausweichlich ist es jedoch, die Gesamtheit der Herausforderungen anzugehen, um ein tragfähiges und vor allem verbessertes Mobilitätsangebot zu entwickeln. Dazu gehört auch, dass regionale Gegebenheiten in das 1.000er-Kriterium inkludiert werden. Das sage ich hier ganz deutlich.

Zum Antrag der GRÜNEN: Sie fordern die Überprüfung der Rahmenbedingungen. Das ist gut. Wir fordern das auch und haben dazu eine Strategie entwickelt. Die Staatsregierung steht der Reaktivierung stillgelegter Bahnen für den SPNV grundsätzlich aufgeschlossen gegenüber. Mit unserem Koalitionspartner, insbesondere mit Jürgen Baumgärtner, haben wir einen Vorschlag erarbeitet, der nun als Diskussionsgrundlage für die weiteren Entwicklungen dienen soll. Wir sind hier auf einem sehr guten Weg, um das gemeinsame Ziel zu erreichen, nämlich eine attraktive und verbesserte Mobilität für die ländlichen Räume.

Lieber Herr Kollege Bächler, Sie haben Baden-Württemberg genannt. Wenn Sie aber Baden-Württemberg nennen, dann müssen Sie auch die ganze Wahrheit sagen. Baden-Württemberg hat seine Kriterien. Die Reaktivierung einer Strecke für den SPNV-Betrieb muss von der Infrastruktur her möglich sein. Das ist das erste Kriterium. Die Strecke muss außerdem ein ausreichendes Fahrgastpotenzial haben. Vor allem müssen die zu erwartenden Investitionskosten im Rahmen einer standardisierten Bewertung erwarten lassen, dass ein Nutzen-Kosten-Quotient größer 1 zu erzielen ist. Das ist das standardisierte Verfahren des Bundes. Fragen Sie einmal nach, wie viele Reaktivierungsstrecken diese Standards wirklich erfüllen.

Dritter Vizepräsident Alexander Hold: Herr Kollege, ich muss Sie bitten, zum Ende zu kommen.

Manfred Eibl (FREIE WÄHLER): Das ist eine ganz andere Grundlage. Wir können uns gerne einmal die Zahlen Baden-Württembergs im Verhältnis zu den bayerischen Zahlen anschauen. Wenn wir diese Zahlen relativieren, werden wir sehen, dass Bay-

ern schon heute weiter ist als Baden-Württemberg. – Ich danke Ihnen, meine Damen und Herren.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Dritter Vizepräsident Alexander Hold: Es liegt eine Meldung zu einer Intervention des Abgeordneten Toni Schuberl von der Fraktion des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN vor, dem ich hiermit das Wort erteile.

Toni Schuberl (GRÜNE): Lieber Manfred, ich habe dir gespannt zugehört. Du hast viel gesagt. Ich bin mir aber nicht ganz sicher, was du eigentlich sagen wolltest. Ich frage deshalb ganz konkret nach: Die Bahnstrecke Gotteszell – Viechtach liegt bei uns im Bayerischen Wald. Du bist auch aus dem Bayerischen Wald. Sollte für den Fall, dass diese Strecke am Ende des Probebetriebs das 1.000er-Kriterium nicht erfüllt, diese Strecke dann eingestellt oder weiterbetrieben werden? Das ist eine ganz konkrete Frage.

Manfred Eibl (FREIE WÄHLER): Eine ganz konkrete Antwort: Wir alle wissen, dass unter Staatsministerin Schreyer der Probebetrieb verlängert wurde. Für diese Region wird aktuell ein Nahverkehrsgutachten erstellt, und zwar als Verbundgutachten unter Einbeziehung der Nachbarlandkreise. Ich habe klar gesagt, dass das 1.000er-Kriterium ein Richtwert ist, aber regionale Faktoren, die von uns ganz klar beschrieben wurden, einen gewissen Einfluss haben müssen, um eventuell auf unter 1.000 Personenkilometer kommen zu können.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Dritter Vizepräsident Alexander Hold: Danke schön, Herr Kollege. – Die nächste Rednerin ist Frau Abgeordnete Annette Karl für die SPD-Fraktion. Frau Kollegin, Sie haben das Wort.

Annette Karl (SPD): Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen, meine Damen und Herren! Die Enquete-Kommission "Gleichwertige Lebensverhältnisse in ganz Bay-

ern" hat viele kluge Vorschläge zur Erreichung der Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse gemacht. Diese Vorschläge wurden in einem gemeinsamen fraktions- und expertenübergreifenden Abschlusspapier niedergelegt. Leider hat sich nach drei Jahren gezeigt, dass sich die Staatsregierung, aber auch die Regierungsfractionen in gar keiner Weise animiert fühlen, auch nur einige dieser wirklich sehr klugen Vorschläge umzusetzen.

Eine Anregung aus dem Bericht vom Winter 2018 möchte ich kurz anführen: Das für die Streckenreaktivierung vorausgesetzte Kriterium "Mindestzahl von Fahrgästen" sollte überprüft und durch andere Kriterien zur Bewertung der Wirtschaftlichkeit ergänzt werden. – Bei der Reaktivierung von Bahnstrecken – auch das steht in diesem Bericht der Enquete-Kommission – verweist die Regierung gern auf fehlende Finanzmittel. Richtig ist: Bei der Verwendung von Regionalisierungsmitteln kann jeder Euro nur einmal ausgegeben werden. Das gilt auch für die Regie-Mittel der Bayerischen Eisenbahngesellschaft, die in Bayern den Schienenpersonennahverkehr bestellt. Notwendige, aber sehr teure Verkehrsprojekte in den Ballungsräumen, zum Beispiel die zweite Stammstrecke, ziehen damit zwangsläufig Mittel für den SPNV aus dem ländlichen Raum ab. Wenn es die Regierung mit dem Klimaschutz und der Verkehrswende wirklich ernst meint, muss sie mehr Finanzmittel für den SPNV zur Verfügung stellen.

(Beifall bei der SPD)

Die CSU und die FREIEN WÄHLER müssten dann auch nicht weiterhin Geisterdebatten darüber führen, warum sie an den Reaktivierungskriterien dieses oder jenes nicht ändern wollen. Das wird nur gemacht, weil man befürchtet, dass Strecken tatsächlich reaktiviert werden, was dann Geld kosten würde.

Wenn sich die Regierung ehrlich macht und Mittel zur Verfügung stellt, dann muss das Kriterium fallen, dass die Infrastruktur ohne die Unterstützung des Freistaats instand gesetzt werden muss. Hier geht es nicht nur um die erste Herstellung, damit der Zug wieder rollt. Es geht auch um den laufenden Unterhalt. So kann es zum Beispiel ein

Unwetter geben, durch das ein Baum im Gleis liegt oder ein Gleis unterspült wird. Diese Probleme können private Initiativen einfach nicht lösen.

(Beifall bei der SPD)

Sicherlich kann nicht jede Strecke reaktiviert werden. Manche Strecken sind aus gutem Grund stillgelegt worden. Ich möchte aber noch einmal betonen: Der SPNV im ländlichen Raum verdient die gleiche Unterstützung wie der SPNV in den Städten.

Die SPD hat die Debatte über die Reaktivierung schon früh, nämlich im Frühjahr 2019, mit einem Antrag angeregt. Jetzt höre ich, dass sich die FREIEN WÄHLER und die CSU immerhin auf eine gemeinsame Vorgehensweise bei dieser Thematik geeinigt haben. Das ist angesichts der vielen Streitereien eine positive Nachricht. Ich kann nur an alle in den Regierungsfractionen appellieren: Fangt endlich an! Wie heißt es so schön: Jeder lange Weg beginnt mit einem ersten Schritt.

In diesem Sinne: Die Hoffnung stirbt zuletzt. Ich betone noch einmal: Die Verkehrswende, die Verlagerung von mehr Verkehr auf die Schiene, ist nicht zum Nulltarif möglich. Deshalb müssen wir mehr Geld in das Budget der Bayerischen Eisenbahngesellschaft geben. Dem Antrag der GRÜNEN werden wir zustimmen.

Dritter Vizepräsident Alexander Hold: Ich muss Sie bitten, zum Ende zu kommen.

Annette Karl (SPD): Beim FDP-Antrag haben wir Probleme, weil er drei Kriterien benennt, andere Kriterien, wie zum Beispiel die Infrastruktur, aber ausschließt. Deswegen werden wir uns zu diesem Antrag enthalten.

(Beifall bei der SPD)

Dritter Vizepräsident Alexander Hold: Herzlichen Dank. – Weitere Wortmeldungen liegen mir nicht vor. Die Aussprache ist damit geschlossen. Wir kommen zur Abstimmung. Dazu werden die Anträge wieder getrennt. Der federführende Ausschuss für

Wohnen, Bau und Verkehr empfiehlt beide Anträge zur Ablehnung. Für beide Anträge ist namentliche Abstimmung beantragt worden.

Ich lasse zuerst über den Antrag der FDP-Fraktion abstimmen. Die Abstimmungszeit beträgt drei Minuten. Stimmen Sie mit Ihrem elektronischen Abstimmungsgerät ab. Die Abstimmung ist eröffnet.

(Namentliche Abstimmung von 20:18 bis 20:21 Uhr)

Meine Damen und Herren, die drei Minuten sind um. Die Abstimmung ist damit geschlossen. Das Ergebnis wird dann später bekannt gegeben.

(Unruhe)

Ich bitte um etwas Ruhe.

(Glocke des Präsidenten)

Ich lasse jetzt über den Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abstimmen.

Wer entgegen dem Ausschussvotum diesem Antrag auf Drucksache 18/10389 zustimmen möchte, der möge bitte über das Abstimmungsgerät mit Ja stimmen. Die Abstimmungszeit beginnt jetzt. – Ich darf Sie beruhigen: Bei mir funktioniert es auch nicht. Wir warten vielleicht noch einen Moment. Die Abstimmungszeit hat damit nicht zu laufen begonnen. Ich höre gerade, dass es noch einen Moment dauert. Die Pause zwischen den beiden Abstimmungen muss etwas länger sein. Ich sage Ihnen, wenn es wieder gehen sollte. Die Abstimmungszeit wird dann zwei Minuten betragen. Wie lange es bis dahin ist, wissen wir alle nicht. – Meine Damen und Herren, wir versuchen es noch mal. Die Abstimmungszeit von zwei Minuten beginnt jetzt.

(Namentliche Abstimmung von 20:25 bis 20:27 Uhr)

Die zwei Minuten Abstimmungszeit sind abgelaufen. Hiermit endet die Abstimmung. Das Ergebnis wird später bekannt gegeben.

(...)

Dritter Vizepräsident Alexander Hold: Herzlichen Dank, Herr Kollege. – Meine Damen und Herren, Kolleginnen und Kollegen, ich habe leider schlechte Nachrichten. Wir müssen die beiden namentlichen Abstimmungen wiederholen. Das sind die beiden gerade durchgeführten namentlichen Abstimmungen über den Antrag der FDP-Fraktion auf Drucksache 18/11137 und den Antrag von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Drucksache 18/10389. Leider gab es bei der Übertragung der Ergebnisse technische Probleme. Ich gebe hiermit bekannt, dass diese beiden namentlichen Abstimmungen nach der Abstimmung über den Tagesordnungspunkt 15 durchgeführt werden. Die namentliche Abstimmung zu den Tagesordnungspunkten 13 und 14 wird also nach der Abstimmung über den Tagesordnungspunkt 15 wiederholt werden, und zwar nicht mehr per Abstimmungsgerät, sondern mit Ihren Karten. Wenn Sie diese also nicht hier haben, bitte ich Sie darum, sie rechtzeitig zu besorgen.

Nächster Redner ist Herr Dr. Martin Huber für die CSU-Fraktion. Bitte schön.

Nun kommen wir zur Wiederholung der namentlichen Abstimmungen zu den Tagesordnungspunkten 13 und 14. Ich erinnere noch einmal daran, dass der federführende Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr für beide Anträge die Ablehnung empfiehlt. Für beide Anträge ist, wie bekannt, namentliche Abstimmung beantragt.

Ich lasse zuerst wieder über den Antrag der FDP-Fraktion auf Drucksache 18/11137 abstimmen. Die namentliche Abstimmung wird mit Stimmkarten durchgeführt. Die Offizianten kommen an Ihrem Platz vorbei.

Die Abstimmung beginnt jetzt.

(Namentliche Abstimmung von 21:00 bis 21:03 Uhr)

Hat jemand seine Stimmkarte noch nicht abgegeben, der das tun möchte? – Die drei Minuten Abstimmungszeit sind abgelaufen. Die Abstimmung ist hiermit beendet.

Der Mensch ist der Technik in manchen Dingen doch noch überlegen. Im Gegensatz zur EDV brauchen unsere Offizianten keine Pause zwischen den Abstimmungen. Ich finde, das ist einen kurzen Beifall wert.

(Allgemeiner Beifall)

Herzlichen Dank auch von hier aus.

Nun lasse ich über den Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Drucksache 18/10389 abstimmen. Dies ist wiederum eine namentliche Abstimmung, ebenfalls mit Stimmkarte. Die zwei Minuten für die Abstimmung beginnen jetzt.

(Namentliche Abstimmung von 21:04 bis 21:06 Uhr)

Hat jemand, der das möchte, seine Stimmkarte noch nicht abgegeben? – Die zwei Minuten sind um. Die Abstimmung ist beendet.

Das Ergebnis der beiden Abstimmungen wird selbstverständlich später bekannt gegeben.

Danke schön, Frau Kollegin. – Zwischendurch gebe ich die Ergebnisse namentlicher Abstimmungen bekannt.

Zum Antrag der FDP-Fraktion betreffend "1000er-Kriterium bei Bahnreaktivierungen modifizieren" auf Drucksache 18/11137: Mit Ja haben 24 Abgeordnete gestimmt, mit Nein 65 Abgeordnete. Stimmenthaltungen: 8. Damit ist der Antrag abgelehnt.

(Abstimmungsliste siehe Anlage 5)

Zum Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend "Reaktivierungskriterien überarbeiten" auf Drucksache 18/10389: Mit Ja haben 30 Abgeordnete gestimmt, mit Nein 65 Abgeordnete. Stimmenthaltung: 1. Damit ist auch dieser Antrag abgelehnt.

(Abstimmungsliste siehe Anlage 6)

Abstimmungsliste

zur namentlichen Abstimmung am 16.06.2021 zu Tagesordnungspunkt 13: Antrag der Abgeordneten Martin Hagen, Alexander Muthmann, Sebastian Körber u. a. und Fraktion FDP; 1000er-Kriterium bei Bahnreaktivierungen modifizieren (Drucksache 18/11137)

Name	Ja	Nein	Enthalte mich	Name	Ja	Nein	Enthalte mich
Adelt Klaus				Fackler Wolfgang		X	
Adje Benjamin				Dr. Faltermeier Hubert		X	
Aigner Ilse				Fehlner Martina			
Aiwanger Hubert				Fischbach Matthias	X		
Arnold Horst				Flierl Alexander		X	
Aures Inge				Flisek Christian			
				Franke Anne			
Bachhuber Martin				Freller Karl			
Prof. (Univ. Lima) Dr. Bauer Peter				Friedl Hans			
Bauer Volker				Friedl Patrick	X		
Baumgärtner Jürgen				Fuchs Barbara			
Prof. Dr. Bausback Winfried				Füracker Albert			
Bayerbach Markus							
Becher Johannes	X			Ganserer Tessa			
Becker Barbara				Gehring Thomas			
Beißwenger Eric		X		Gerlach Judith			
Bergmüller Franz		X		Gibis Max		X	
Blume Markus				Glauber Thorsten			
Böhm Martin		X		Gotthardt Tobias		X	
Bozoglu Cemal				Gottstein Eva			
Brandl Alfons		X		Graupner Richard		X	
Brannekämper Robert		X		Grob Alfred		X	
Brendel-Fischer Gudrun		X		Güller Harald			
von Brunn Florian			X	Guttenberger Petra		X	
Dr. Büchler Markus	X						
Busch Michael				Häusler Johann		X	
				Hagen Martin			
Celina Kerstin	X			Prof. Dr. Hahn Ingo		X	
Dr. Cyron Anne				Halbleib Volkmar			X
				Hanisch Joachim		X	
Deisenhofer Maximilian				Hartmann Ludwig	X		
Demirel Gülseren	X			Hauber Wolfgang			
Dorow Alex		X		Haubrich Christina	X		
Dremel Holger				Henkel Uli			
Dünkel Norbert		X		Herold Hans			
Duin Albert	X			Dr. Herrmann Florian		X	
				Herrmann Joachim			
Ebner-Steiner Katrin				Dr. Herz Leopold			
Eck Gerhard				Dr. Heubisch Wolfgang			
Eibl Manfred				Hierneis Christian			
Dr. Eiling-Hütig Ute				Hiersemann Alexandra			
Eisenreich Georg				Hintersberger Johannes			
Enders Susann				Högl Petra		X	
Enghuber Matthias		X		Hofmann Michael			
				Hold Alexander		X	

Name	Ja	Nein	Enthalte mich
Holetschek Klaus			
Dr. Hopp Gerhard		X	
Dr. Huber Marcel		X	
Dr. Huber Martin		X	
Huber Thomas			
Huml Melanie			
Jäckel Andreas		X	
Dr. Kaltenhauser Helmut			
Kaniber Michaela			
Karl Annette			X
Kirchner Sandro		X	
Klingen Christian	X		
Knoblach Paul			
Köhler Claudia			
König Alexander		X	
Körber Sebastian			
Köhler Jochen			
Kohnen Natascha			
Krahl Andreas	X		
Kraus Nikolaus			
Kreuzer Thomas			
Kühn Harald			
Kurz Susanne			
Ländner Manfred		X	
Lettenbauer Eva	X		
Löw Stefan			
Dr. Loibl Petra		X	
Ludwig Rainer		X	
Magerl Roland			
Maier Christoph		X	
Mang Ferdinand		X	
Mannes Gerd		X	
Markwort Helmut	X		
Dr. Mehring Fabian		X	
Dr. Merk Beate			
Miskowitsch Benjamin		X	
Mistol Jürgen			
Mittag Martin		X	
Monatzeder Hep			
Dr. Müller Ralph			
Müller Ruth			X
Muthmann Alexander	X		
Nussel Walter		X	
Dr. Oetzinger Stephan		X	
Osgyan Verena			
Pargent Tim	X		
Prof. Dr. Piazolo Michael			
Pittner Gerald			
Plenk Markus	X		
Pohl Bernhard			

Name	Ja	Nein	Enthalte mich
Pschierer Franz Josef		X	
Radler Kerstin		X	
Radlmeier Helmut			
Rauscher Doris			
Regitz Barbara			
Reiß Tobias		X	
Dr. Rieger Franz		X	
Rinderspacher Markus			X
Ritter Florian			
Rüth Berthold		X	
Dr. Runge Martin			
Sandt Julika	X		
Sauter Alfred		X	
Schalk Andreas			
Scharf Ulrike			
Schiffers Jan		X	
Schmid Josef			
Schmidt Gabi			
Schöffel Martin		X	
Schorer Angelika		X	
Schorer-Dremel Tanja		X	
Schreyer Kerstin			
Schuberl Toni	X		
Schuhknecht Stephanie	X		
Schulze Katharina			
Schuster Stefan			
Schwab Thorsten		X	
Schwamberger Anna	X		
Dr. Schwartz Harald		X	
Seidenath Bernhard		X	
Seidl Josef			
Sengl Gisela	X		
Sibler Bernd			
Siekmann Florian			
Singer Ulrich			
Skutella Christoph	X		
Dr. Söder Markus			
Sowa Ursula	X		
Dr. Spaenle Ludwig			
Dr. Spitzer Dominik			
Stachowitz Diana			
Stadler Ralf		X	
Steinberger Rosi			
Steiner Klaus			
Stierstorfer Sylvia		X	
Stöttner Klaus			
Stolz Anna			
Straub Karl		X	
Streibl Florian		X	
Dr. Strohmayr Simone			X
Stümpfig Martin	X		
Swoboda Raimund			
Tasdelen Arif			X
Taubeneder Walter		X	

Name	Ja	Nein	Enthalte mich
Tomaschko Peter			
Trautner Carolina		X	
Triebel Gabriele			
Urban Hans			
Vogel Steffen		X	
Wagle Martin			
Waldmann Ruth			
Prof. Dr. Waschler Gerhard		X	
Weidenbusch Ernst			
Dr. Weigand Sabine			
Weigert Roland			
Widmann Jutta			
Wild Margit			X
Winhart Andreas		X	
Winter Georg		X	
Zellmeier Josef		X	
Zierer Benno		X	
Zwanziger Christian			
Gesamtsumme	24	65	8

Abstimmungsliste

zur namentlichen Abstimmung am 16.06.2021 zu Tagesordnungspunkt 14: Antrag der Abgeordneten Katharina Schulze, Ludwig Hartmann, Dr. Markus Büchler u. a. und Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN; Reaktivierungskriterien überarbeiten (Drucksache 18/10389)

Name	Ja	Nein	Enthalte mich	Name	Ja	Nein	Enthalte mich
Adelt Klaus				Fackler Wolfgang		X	
Adje Benjamin				Dr. Faltermeier Hubert		X	
Aigner Ilse				Fehlner Martina			
Aiwanger Hubert				Fischbach Matthias	X		
Arnold Horst				Flierl Alexander		X	
Aures Inge				Flisek Christian			
				Franke Anne			
Bachhuber Martin				Freller Karl			
Prof. (Univ. Lima) Dr. Bauer Peter				Friedl Hans			
Bauer Volker				Friedl Patrick	X		
Baumgärtner Jürgen				Fuchs Barbara			
Prof. Dr. Bausback Winfried				Füracker Albert			
Bayerbach Markus							
Becher Johannes	X			Ganserer Tessa			
Becker Barbara				Gehring Thomas			
Beißwenger Eric		X		Gerlach Judith			
Bergmüller Franz		X		Gibis Max		X	
Blume Markus				Glauber Thorsten			
Böhm Martin		X		Gotthardt Tobias		X	
Bozoglu Cemal				Gottstein Eva			
Brandl Alfons		X		Graupner Richard		X	
Brannekämper Robert		X		Grob Alfred		X	
Brendel-Fischer Gudrun		X		Güller Harald			
von Brunn Florian	X			Guttenberger Petra		X	
Dr. Büchler Markus	X						
Busch Michael				Häusler Johann		X	
				Hagen Martin			
Celina Kerstin	X			Prof. Dr. Hahn Ingo		X	
Dr. Cyron Anne				Halbleib Volkmar	X		
				Hanisch Joachim		X	
Deisenhofer Maximilian				Hartmann Ludwig	X		
Demirel Gülseren	X			Hauber Wolfgang			
Dorow Alex		X		Haubrich Christina	X		
Dremel Holger				Henkel Uli			
Dünkel Norbert		X		Herold Hans			
Duin Albert	X			Dr. Herrmann Florian		X	
				Herrmann Joachim			
Ebner-Steiner Katrin				Dr. Herz Leopold			
Eck Gerhard				Dr. Heubisch Wolfgang			
Eibl Manfred				Hierneis Christian			
Dr. Eiling-Hütig Ute				Hiersemann Alexandra			
Eisenreich Georg				Hintersberger Johannes			
Enders Susann				Högl Petra		X	
Enghuber Matthias		X		Hofmann Michael			
				Hold Alexander		X	

Name	Ja	Nein	Enthalte mich
Holetschek Klaus			
Dr. Hopp Gerhard		X	
Dr. Huber Marcel		X	
Dr. Huber Martin		X	
Huber Thomas			
Huml Melanie			
Jäckel Andreas		X	
Dr. Kaltenhauser Helmut			
Kaniber Michaela			
Karl Annette	X		
Kirchner Sandro		X	
Klingen Christian			X
Knoblach Paul			
Köhler Claudia			
König Alexander		X	
Körber Sebastian			
Köhler Jochen			
Kohnen Natascha			
Krahl Andreas	X		
Kraus Nikolaus			
Kreuzer Thomas			
Kühn Harald			
Kurz Susanne			
Ländner Manfred		X	
Lettenbauer Eva	X		
Löw Stefan			
Dr. Loibl Petra		X	
Ludwig Rainer		X	
Magerl Roland			
Maier Christoph		X	
Mang Ferdinand		X	
Mannes Gerd		X	
Markwort Helmut	X		
Dr. Mehring Fabian		X	
Dr. Merk Beate			
Miskowitsch Benjamin		X	
Mistol Jürgen			
Mittag Martin		X	
Monatzeder Hep			
Dr. Müller Ralph			
Müller Ruth	X		
Muthmann Alexander	X		
Nussel Walter		X	
Dr. Oetzinger Stephan		X	
Osgyan Verena			
Pargent Tim	X		
Prof. Dr. Piazolo Michael			
Pittner Gerald			
Plenk Markus		X	
Pohl Bernhard			

Name	Ja	Nein	Enthalte mich
Pschierer Franz Josef		X	
Radler Kerstin		X	
Radlmeier Helmut			
Rauscher Doris			
Regitz Barbara			
Reiß Tobias		X	
Dr. Rieger Franz		X	
Rinderspacher Markus	X		
Ritter Florian			
Rüth Berthold		X	
Dr. Runge Martin			
Sandt Julika	X		
Sauter Alfred		X	
Schalk Andreas			
Scharf Ulrike			
Schiffers Jan		X	
Schmid Josef			
Schmidt Gabi			
Schöffel Martin		X	
Schorer Angelika		X	
Schorer-Dremel Tanja		X	
Schreyer Kerstin			
Schuberl Toni	X		
Schuhknecht Stephanie	X		
Schulze Katharina			
Schuster Stefan			
Schwab Thorsten		X	
Schwamberger Anna	X		
Dr. Schwartz Harald		X	
Seidenath Bernhard		X	
Seidl Josef			
Sengl Gisela	X		
Sibler Bernd			
Siekmann Florian			
Singer Ulrich			
Skutella Christoph	X		
Dr. Söder Markus			
Sowa Ursula	X		
Dr. Spaenle Ludwig			
Dr. Spitzer Dominik			
Stachowitz Diana			
Stadler Ralf		X	
Steinberger Rosi			
Steiner Klaus			
Stierstorfer Sylvia		X	
Stöttner Klaus			
Stolz Anna			
Straub Karl		X	
Streibl Florian		X	
Dr. Strohmayr Simone	X		
Stümpfig Martin	X		
Swoboda Raimund			
Tasdelen Arif	X		
Taubeneder Walter		X	

Name	Ja	Nein	Enthalte mich
Tomaschko Peter			
Trautner Carolina		X	
Triebel Gabriele			
Urban Hans			
Vogel Steffen		X	
Wagle Martin			
Waldmann Ruth			
Prof. Dr. Waschler Gerhard			
Weidenbusch Ernst			
Dr. Weigand Sabine			
Weigert Roland			
Widmann Jutta			
Wild Margit	X		
Winhart Andreas		X	
Winter Georg		X	
Zellmeier Josef		X	
Zierer Benno		X	
Zwanziger Christian			
Gesamtsumme	30	65	1