

Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Erster Vizepräsident Karl Feller
Staatsminister Christian Bernreiter
Abg. Dr. Markus Böhler
Abg. Klaus Stöttner
Abg. Ralf Stadler
Abg. Manfred Eibl
Abg. Inge Aures
Abg. Sebastian Körber

Erster Vizepräsident Karl Freller: Dann rufe ich den **Tagesordnungspunkt 3 b** auf:

Gesetzentwurf der Staatsregierung

zur Änderung des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes und des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern

(Drs. 18/24623)

- Erste Lesung -

Begründung und Aussprache werden nicht miteinander verbunden. Zur Begründung erteile ich das Wort Herrn Staatsminister Christian Bernreiter. Herr Staatsminister, Sie haben das Wort.

Staatsminister Christian Bernreiter (Wohnen, Bau und Verkehr): Sehr geehrter Herr Präsident, meine Damen und Herren Abgeordnete! Die Bayerische Staatsregierung ist und bleibt ein verlässlicher Partner für die Kommunen und für die Verkehrsunternehmen im Freistaat. Wir nutzen alle Möglichkeiten, um den Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur voranzutreiben. Das haben wir auch im Koalitionsvertrag so vereinbart. Mit dem Gesetzentwurf setzen wir genau das um. Er enthält Änderungen im Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und im Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern. Wir nutzen damit die finanziellen Spielräume, die der Bund durch die Neuregelung seiner Verkehrsfinanzierung im GVFG des Bundes 2020 eröffnet hat. Der Bund hat neue Fördertatbestände eingeführt bzw. bestehende erweitert. Er hat an bestimmten Stellen die Förderquote erhöht und das Mindestinvestitionsvolumen für eine Bundesförderung herabgesetzt. So werden auch weniger Landesmittel benötigt. Das macht Anpassungen unserer Förderregularien erforderlich.

Unser Ziel ist, dass Landesmittel durch freiwerdende Mittel passgenau eingesetzt werden können und unsere bayerische Förderung dann auch weiterentwickelt werden kann. So können wir unsere Kommunen noch besser beim Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur und im kommunalen Straßenbau unterstützen. In Bayern investieren wir jährlich 76 Millionen Euro in ÖPNV-Projekte. Mit einem Großteil des Geldes wollen wir un-

sere Kommunen auch in Zukunft bei der Beschaffung neuer Busse unterstützen. Dafür setzen wir 30 Millionen Euro ein. Von der Busförderung profitiert besonders der ländliche Raum; denn wir wollen unsere Mittel in Stadt und Land gerecht verteilen.

Der Gesetzentwurf enthält darüber hinaus folgende neue oder erweiterte Förderungen: Straßenbahnstrecken sollen künftig auch ohne gesonderten Bahnkörper gefördert werden können. Das ist besonders in Ballungszentren wichtig. Neu aufgenommen werden soll die Förderung für den Ausbau von Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe im Busbetrieb. Busse mit alternativen Antriebsmöglichkeiten werden zwar bereits gefördert, aber gerade im ländlichen Raum steht und fällt der Betrieb mit einer entsprechenden Ladeinfrastruktur, und diese ist oft sehr teuer. Hier wollen wir den Kommunen unter die Arme greifen. – Wir wollen auch den Radverkehr in Bayern weiter steigern. Um noch mehr Menschen zum Radfahren zu motivieren, brauchen wir eine moderne und attraktive Infrastruktur. Deshalb wollen wir in Zukunft auch Geh- und Radwege fördern, die unabhängig von der Straßenführung verlaufen.

Wir haben dann auch noch Aktualisierungen im Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und im ÖPNV-Gesetz. Neben den genannten Neuerungen sind auch Aktualisierungen und redaktionelle Änderungen im Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und im Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern notwendig.

Meine Damen und Herren, die Verbände haben sich in der Verbändeanhörung zufrieden mit der Zielrichtung des Gesetzentwurfes geäußert. Die Mobilität der Zukunft soll modern und klimaschonend sein. Wir müssen aber auch die aktuellen Krisen bewältigen. Die wirtschaftliche Lage ist angespannt. Ich glaube, das muss ich nicht näher ausführen. Mit dem Gesetzentwurf können wir die Verkehrsentwicklung in den Kommunen noch besser unterstützen, Projekte vor Ort leichter umsetzen und die ÖPNV-Infrastruktur weiter ausbauen. Ich bitte Sie deshalb um eine zügige Beratung und um Zustimmung zu unserem Gesetzentwurf.

(Beifall bei der CSU und den FREIEN WÄHLERN)

Erster Vizepräsident Karl Freller: Vielen Dank, Herr Staatsminister. – Nächster Redner ist Herr Dr. Markus Büchler. Herr Abgeordneter Büchler, bitte schön.

Dr. Markus Büchler (GRÜNE): Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen! Das Bayerische Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz zu aktualisieren und anzupassen, ist eine gute Idee; denn der Bund hat ja das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Bundes geändert. Die beiden sollten synchron gehen, Hand in Hand. Deswegen muss man hier nachbessern, damit dies analog ist. Das ist richtig.

Das, was im Gesetz steht, ist soweit nicht falsch, es fehlt bloß die Hälfte; denn der Bund hat wesentlich mehr Fördertatbestände in das ausgeweitete Bundes-GVFG hineingepackt, als Sie es jetzt bei der bayerischen Variante tun. Zum Beispiel fehlen die Elektrifizierungen, die wir in Bayern dringend brauchen. Auch fehlen zum Beispiel die Reaktivierungen von Bahnstrecken und andere Fördertatbestände, die das Bundesgesetz enthalten hat. Also, das sieht schon ein bisschen aus, als würde sich die Bayerische Staatsregierung angesichts der angespannten Haushaltslage schon wieder vor einigen Aufgaben drücken wollen, meine Damen und Herren!

(Beifall bei den GRÜNEN)

Apropos angespannte Haushaltslage: In dem Gesetzentwurf fehlt auch eine Zahl, wieviel Geld künftig an den ÖPNV in Bayern im Rahmen der im Gesetz beschriebenen Aufgaben gegeben werden soll. Andere Bundesländer haben dies wesentlich eleganter geregelt und bestimmte Beträge hineingeschrieben, nämlich für den Wegfall der bisherigen Entflechtungsmittel. Wir warten ja immer noch darauf, dass in Bayern eine gesetzliche Grundlage geschaffen wird, wie es mit den weggefallenen Entflechtungsmitteln des Bundes weitergehen soll. Andere Bundesländer haben das im Gesetz klar geregelt. In Bayern belässt man es bei einer vagen Aufgabenbeschreibung, ohne konkrete Zahlen zu nennen. Zwar sind in den FAG-Mitteln 236 Millionen Euro enthalten,

wenn ich es richtig im Kopf habe, aber wie Sie gerade richtig ausgeführt haben, Herr Staatsminister, sind davon nur 76 Millionen für den ÖPNV. Alles andere geht schon wieder in den Straßenbau. Mit 76 Millionen kommen wir nicht wirklich weit bei den riesigen Aufgaben und bei den Rückständen, die wir in Bayern haben. Hier brauchen wir wesentlich mehr Geld. Schreiben Sie ruhig einmal 200 oder 300 Millionen Euro hinein, dann können wir den Rückstand, den wir haben, langsam aufarbeiten.

(Beifall bei den GRÜNEN)

In Ihrer heutigen Pressekonferenz haben Sie, Herr Staatsminister, wie mir – ich habe sie nicht gehört, weil ich gleichzeitig in einer anderen Sitzung war – berichtet worden ist, gesagt: Wir haben ja kein Geld – und es gibt keinen Satz, in dem nicht das Wort Berlin vorkommt: Berlin soll hier und Berlin soll da und Berlin soll dort; wir sind ja überhaupt nicht zuständig. Da frage ich mich schon: Wenn Sie im Verkehrsbereich für nichts zuständig sind, wieso behandeln wir denn dann die Änderung zum Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und warum heißt es eigentlich "das StMB"? Gut, in der Abkürzung StMB steckt das Wort "Verkehr" nicht; aber in der vollen Formulierung heißt es "Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr". Wir haben also sehr wohl eine große Zuständigkeit, die ausgefüllt und aktiv ausgestaltet werden muss, wie andere Bundesländer, zum Beispiel Baden-Württemberg oder Hessen, das auch machen. Das sieht man allein schon – das fällt mir gerade spontan ein –, wenn Sie sich den Instagram-Kanal des Ministeriums anschauen! Gut, den haben Sie selber nicht eingerichtet, Herr Staatsminister, sondern andere, Ihre Vorgänger. Da heißt es "lebenbauenbewegen", also "Bauen und Bewegen". Wir sind fürs Bewegen sehr wohl zuständig, das heißt fürs Bewegen und nicht bloß fürs Autofahren; denn sonst müssen Sie es umbenennen in "Bewegen und Betonieren" oder "Bewegen und Asphaltieren" oder "Bewegen und Autofahren". Es heißt aber "Bauen und Bewegen".

(Beifall bei den GRÜNEN)

Deswegen kümmern Sie sich darum! Das ist ureigenste Aufgabe des Freistaats Bayern.

Wir brauchen den ÖPNV, einen modernen und guten, gut ausgebauten ÖPNV in ganz Bayern und nicht bloß zwischen Pasing und Ostbahnhof, wo Sie das ganze Geld des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes anscheinend in die sündhaft teure zweite Röhre hineinbetonieren wollen. Wir brauchen das Geld in ganz Bayern, bei der Stadt-Umland-Bahn in Erlangen, in der Metropolregion Nürnberg beim Ausbau und bei der Grunderneuerung der öffentlichen Verkehrsmittel dort. Wir brauchen das bei den Reaktivierungen auf dem Land. Wir brauchen das beim S-Bahn-System für Augsburg, bei der Stadtbahn Regensburg, bei den Trambahnausbauten in Würzburg und überall im ganzen Land.

Da ist der Freistaat Bayern ureigenst zuständig. Wir brauchen das für die Verkehrswende. Wir brauchen das für die Entlastung auf der Straße, für die staugeplagten Autofahrerinnen und Autofahrer, die auf eine Alternative warten, nämlich endlich auf einen gescheiterten ÖPNV. Da ist Bayern meilenweit hintendran. Das ist unsere Aufgabe. Sie müssen es aktiv gestalten und anpacken. Da kommt man mit dem vorgelegten Gesetzentwurf vielleicht einen mini-, mini-, minikleinen Trippelschritt weiter. Aber das langt hinten und vorne nicht. Da brauchen wir mehr.

Ich freue mich auf die Beratungen im Ausschuss und darauf, dass Sie da noch ein Schäufelr drauflegen, Herr Minister.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Erster Vizepräsident Karl Freller: Vielen Dank, Herr Dr. Büchler. – Als Nächster hat der Abgeordnete Klaus Stöttner von der CSU-Fraktion das Wort. Bitte schön, Herr Abgeordneter Stöttner.

Klaus Stöttner (CSU): Sehr geehrter Herr Vizepräsident, Hohes Haus, liebe Kolleginnen und Kollegen, liebe Gäste, liebe Schüler aus Bayern, die uns heute besuchen!

Der Minister hat deutlich dargelegt, dass der Freistaat Bayern unter der Führung der CSU und der FREIEN WÄHLER seine Kommunen sehr ernst nimmt und sie mit über 11,3 Milliarden Euro unterstützt. Als ich 2003 in den Landtag gekommen bin, gab es nur 6 Milliarden Euro für die Unterstützung der Kommunen. Wir haben jetzt fast eine Verdoppelung dieses Betrages.

Der Freistaat Bayern und die Kommunen sind in einem guten Austausch. Der Minister hat es heute in seiner Rede gesagt: Alle – Städtetag, Gemeindetag und Landkreistag – haben sehr ausführlich alle Themen erörtert, Herr Kollege Bächler, einvernehmlich Anträge eingebracht, die dann wieder einvernehmlich mit einer guten Lösung auf den Weg gebracht werden.

Ihr wisst genau, dass diese Thematik entstanden ist, weil wir das Bayerische Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz anpassen müssen; denn der Bund hat sein GVFG komplett neu geregelt. Die Thematik ist ja, dass, wenn man ein bisschen genauer hinschaut – das hast du, lieber Markus, anscheinend nicht gemacht –, die Fördergrenze vom Bund früher 50 Millionen war. Sie ist ja reduziert worden auf 30, ja sogar 10 Millionen. Und bei den 10 Millionen kann man sogar drei Projekte zusammenführen, um die Förderschwelle von 10 Millionen zu überschreiten, damit der Bund eine Förderung dieser Projekte übernimmt. Somit können wir auch die Streckenreaktivierungen, die notwendig sind, zu einem Paket zusammenschnüren und mit dem Bund als Aufgaben- oder Zahlungsträger auf den Weg bringen.

Insofern ist das klug gemacht. Besonders ihr von den GRÜNEN sagt: Radwege sind das Absolute. – Genau das wurde von den Gemeinde-, Landkreis- und Städtetagen gefordert: eine Förderung der Radwege, auch abseits von den Staatsstraßen und Kreisstraßen. Hier wird nun ganz separat gefördert. Der Minister hat erklärt, dass das ein guter Weg ist, um auch den Gemeinden, Städten und Landkreisen zu helfen.

Wichtig ist aber besonders – das ist auch angesprochen worden –, dass auch die Radwegförderung in Nürnberg und München von der Förderung der ganzen Bahn-

körper abgegrenzt wird. Das war alter Standard: Solche Dinge sind wichtig. Bei der Businfrastruktur, der Ladeinfrastruktur für die Busse werden E-Ladesäulen eingeführt; der LBO hat gebeten, das zu machen.

Und auch die Überlegung, dass sogar abgasarme Dieselfahrzeuge weiterhin noch übergangsweise gefördert werden, ist klug und richtig. Man sollte auch mal deutlich machen, dass wir den Schalter nicht von heute auf morgen umlegen können. Deswegen ist diese Anpassung unseres Bayerischen GVFG sehr klug und richtig gewählt, und ich denke, dass der Minister mit dieser Maßnahme sehr gut fährt.

Wir haben ja eine Bundesregierung unter SPD, GRÜNEN und FDP. Wir haben bisher Mittel vom Bund in Höhe von ungefähr 30 Millionen Euro gehabt. Das sind ungefähr 10 % gewesen, obwohl wir nach dem Königsteiner Schlüssel 17, 18 % hätten bekommen müssen. Wir haben jetzt einen Aufwuchs durch diese Änderung des Bundes-GVFG von vorher 332 Millionen Euro auf 665 Millionen Euro und erhalten nur noch 58 Millionen Euro im Jahr 2022. Das ist sogar weniger als 10 %. Das heißt, der Bund lässt uns wirklich bei diesen Themen in vielen Punkten am ausgestreckten Arm verhungern.

Deswegen sollten wir viel stärker fordern, dass die Infrastruktur dort, wo das Leben und die Wirtschaft funktionieren, auch vom Bund unterstützt wird. Deswegen ist es wichtig, dass wir Bayern geschlossen auftreten. Ich bitte daher auch die Opposition, in Richtung Bund ein bisschen deutlich zu machen, dass solche Projekte, die wichtig sind, auch gefördert werden sollten. Deswegen ist der Anpassungsprozess des Bayerischen GVFG richtig und gut. Insofern bitte ich um Unterstützung. Ich freue mich auch auf die Beratung in unserem Ausschuss.

(Beifall bei der CSU)

Erster Vizepräsident Karl Freller: Vielen Dank, Herr Abgeordneter Stöttner. – Nächster Redner ist der Abgeordnete Ralf Stadler von der Fraktion der AfD. Bitte schön, Herr Abgeordneter.

(Beifall bei der AfD)

Ralf Stadler (AfD): Habe die Ehre, Herr Präsident, werte Kollegen! Der vorliegende Gesetzentwurf folgt aus einer Reihe von Änderungen, die der Bundesgesetzgeber in den letzten Jahren vorgenommen hat, vor allem durch das Außerkrafttreten des Entflechtungsgesetzes Ende 2019 und durch das Dritte Gesetz zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes vom März 2020.

Zuerst stellt sich daher bei diesem Gesetzentwurf die Frage nach dem Zeitpunkt. Warum kommt er jetzt erst? – Schließlich sind alle Änderungen der Bundesgesetzgebung, die diese Gesetzänderung notwendig machen, schon seit Jahren in Kraft. Obendrein sind sie zu Zeiten entstanden, in der die CSU noch in der Bundesregierung war. Ihre Argumentation zum Inkrafttreten geht ins Leere; denn entweder kommt dieses Gesetz zu spät, oder es ist unnötig.

In der Folge der Bundesgesetzänderungen ergaben sich Spielräume durch die Erhöhung des Förderanteils des Bundes nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz von 60 auf 75 %, weil der Förderanteil Bayerns somit sinkt. Das ist zu begrüßen; denn gut ausgebaute Verkehrssysteme sind wichtig, und die Unterstützung kommunaler Verkehrsverbände ist notwendig und wünschenswert.

Die Gewichtung, die Sie vornehmen, ist jedoch falsch. Auch unter Verkehrsminister Christian Bernreiter werden mit diesem Gesetzentwurf rot-grüne Ökoprinzipien in der Verkehrspolitik befördert. Besonders wichtig scheinen der Regierung hier vor allem der Radverkehr und die Öffnung der Förderung alternativ angetriebener Verkehrsmittel zu sein. Das ist aberwitzig. Eine Tatsache, die Sie beim Bundesamt für Statistik nachlesen können, ist: Im Jahr 2020 nutzen 68 % der Erwerbstätigen Pkws für die Fahrt zur Arbeitsstätte und nur 10,5 % das Fahrrad. 6,7 % waren zu Fuß unterwegs.

Eine besondere Förderung von separaten Geh- und Radwegen, die insbesondere eine Verkehrsbedeutung für den Berufs- und Pendlerverkehr im Alltagsverkehr erlangen, ist fragwürdig. Die Bedeutung derartiger Wege im überörtlichen Verkehr dürfte

noch weit geringer sein. Wenn die so vorgesehenen Mittel also in der Tat fehlgeleitet werden, stellt sich die Frage: Wie groß ist dann der Anteil der Radfahrer oder sogar Fußgänger, die regelmäßig zu jeder Jahreszeit interkommunal pendeln? – Der Promillebereich dürfte schwerlich überschritten werden. Sinnvollerweise sollten daher den meistgenutzten und effizientesten Verkehrsmitteln, also Pkw und ÖPNV, auch die größten Töpfe zur Verfügung gestellt werden, nicht den ausgefallensten.

Diese Einschätzung kann auch auf Förderung für Tank- und Ladeinfrastruktur und alternative Antriebe übertragen werden. Das ist aber nicht zielführend. Zum einen hat sich bisher oft bewahrheitet, dass diese regelmäßig und schnell scheitern und oft schon nach einer Saison verkauft oder verschrottet werden müssen. Die Städte Wiesbaden, Offenbach und Meiningen, um einige Beispiele zu nennen, haben genau das jüngst bitter erfahren. Zum anderen kann eine Aufsplitterung in verschiedene Technologien zu einem Wildwuchs führen, der die Verkehrsinfrastruktur verteuert und leicht inkompatibel macht. Das, was ich diesem Gesetz mit auf den Weg geben kann, ist: realistisch bleiben und nicht ideologisch werden.

Erster Vizepräsident Karl Freller: Vielen Dank, Herr Abgeordneter Stadler.

(Beifall des Abgeordneten Ulrich Singer (AfD))

– Damit komme ich zum nächsten Redner. Ich darf den Herrn Abgeordneten Manfred Eibl von der Fraktion der FREIEN WÄHLER aufrufen. Bitte schön, Herr Kollege Eibl.

Manfred Eibl (FREIE WÄHLER): Herr Präsident, meine sehr verehrten Kolleginnen und Kollegen, meine Damen und Herren! Kollege Stadler, den Ausbau des Radverkehrswegesystems infrage zu stellen, ist schon mehr als rückwärtsgewandt, und wahrscheinlich ist es auch bei der AfD noch nicht angekommen, wie wichtig der Radverkehr speziell in der heutigen Zeit ist.

Kollege Büchler, lieber Markus, erst mal vor der eigenen Haustür kehren, dann können wir hier weiterreden! Angesichts der Zahlen zu Streckenreaktivierungen des Bundes in

diesem Jahr brauchen wir uns heute nicht mehr weiter über gewisse Verfehlungen zu unterhalten, die du der Staatsregierung vorgeworfen hast.

(Beifall bei Abgeordneten der FREIEN WÄHLER und der CSU)

Verehrte Kolleginnen und Kollegen, als Koalition haben wir stets das Bestreben, die Kommunen in Bayern beim notwendigen Ausbau des ÖPNV umfänglich zu begleiten und zu unterstützen. Das haben wir auch im Koalitionsvertrag für die aktuelle Legislaturperiode so festgeschrieben. Wie schon ausgeführt, werden den Bundesländern seitens des Bundes seit dem Jahr 2020 keine Entflechtungsmittel mehr zugewiesen. Diese zunächst streng zweckgebundenen Mittel erhielten die Länder seit dem Jahr 2007. Zu dieser Zeit regelte der Bund die Voraussetzungen für eine Förderung noch selbst.

Ab 2020 erhalten die Bundesländer nun keine Entflechtungsmittel mehr. Dementsprechend war es notwendig, ein Bayerisches GVFG aufzusetzen, das auch vom Freistaat selbst finanziert wird. Als Ausgleich für die weggefallenen Mittel wurden die Länder in höherem Maße – das wissen auch viele nicht – an der Umsatzsteuereinnahme des Bundes beteiligt. Damit wurde ein für uns wichtiges Zeichen zur Stärkung des Föderalismus gesetzt; damit wurde jegliche Zweckbindung der Mittel aufgehoben. Das Bayerische GVFG ist allerdings in weiten Teilen – und hier aufpassen! –, insbesondere hinsichtlich der Fördertatbestände, wortgleich mit dem Bundes-GVFG. Dahin gehend hat sich der Bayerische Landtag schon frühzeitig dafür ausgesprochen, die GVFG-Förderungen fortzusetzen. Dementsprechend wurden bereits im Nachtragshaushalt 2018 – und daran erkennt man die Notwendigkeit und Wichtigkeit auf unserer Seite – entsprechende Verpflichtungsermächtigungen für die Zeit bis 2020 veranschlagt.

Der Bund hat durch die Änderung des GVFG im Jahre 2020 die Fördertatbestände erweitert. Ich nenne hier nur ein paar Beispiele: den erleichterten Bau von Straßenbahnstrecken, indem auf die frühere Voraussetzung des gesonderten Bahnkörpers verzich-

tet wurde, Umsteigeanlagen, sogenannte Park-and-Ride-Plätze, werden mitgefördert, sofern sie die Ladeinfrastruktur für Kraftfahrzeuge umfassen, den Radverkehr.

Die jetzigen Änderungen im Bundes-GVFG machen es notwendig, das Bayerische GVFG anzupassen, hier insbesondere im Hinblick auf die Fördertatbestände, die eine ergänzende Fördermöglichkeit durch die Länder vorsehen. Dies gibt uns die Spielräume, Fördertatbestände auszuweiten zum Vorteil der Antragsteller bzw. der Maßnahmenträger. Mit den geplanten Änderungen im Bayerischen GVFG und dem Bayerischen ÖPNV-Gesetz werden die Fördertatbestände punktuell fortentwickelt und passgenau gestaltet.

Mit der in diesem Jahr beschlossenen Neuausrichtung der Busförderung im Freistaat gehen wir den Weg, antriebsneutral bevorzugt saubere, emissionsfreie Antriebsformen, sogenannte Klimabusse auf die Straßen zu bringen. In diesem Jahr und in den Jahren 2023 und 2024 – das war uns ganz wichtig – können in begründeten Fällen emissionsarme Dieselmotoren mit modernen Abgasstandards als Brückentechnologie noch mit verminderter Förderung gefördert werden. Warum? – Weil wir auf dem Land ganz andere Umlaufstrecken als im städtischen Umfeld haben. – So weit meine Ausführungen. Auch ich freue mich auf die Beratungen im Ausschuss.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN sowie Abgeordneten der CSU)

Erster Vizepräsident Karl Freller: Vielen Dank, Herr Abgeordneter Eibl. – Nächste Rednerin auf der Liste ist Frau Abgeordnete Inge Aures von der Fraktion der SPD. Frau Kollegin Aures, bitte schön.

Inge Aures (SPD): Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich könnte mich fast nahtlos meinem Vorredner anschließen, aber ich möchte schon noch etwas herunterbrechen. Aufgrund der Gesetzesänderungen auf Bundesebene sind auch Änderungen auf Landesebene erforderlich. Wir als SPD begrüßen natürlich, dass es jetzt Bewegung gegeben hat.

(Beifall bei Abgeordneten der SPD)

Ich möchte ausdrücklich erwähnen, dass die Förderung des Bundes für ÖPNV-Vorhaben deutlich umfassender und attraktiver geworden ist. Im Augenblick stellt der Bund jährlich eine Milliarde Euro bereit und ab dem Jahr 2025 zwei Milliarden Euro, danach – nach diesem Zeitpunkt – erfolgt eine Steigerung von 1,8 % jährlich. Der Förderanteil des Bundes für diese ÖPNV-Vorhaben wurde im GVFG von bisher 60 % auf bis zu 75 % der zuwendungsfähigen Kosten erhöht. Dadurch, liebe Kolleginnen und Kollegen, verringert sich natürlich der bayerische Ko-Förderanteil, was die Ausweitung der Fördertatbestände im Bayerischen GVFG ermöglicht. Mir geht es aber darum, dass das Land Bayern nicht wieder so schlau ist, das Geld dann wieder einzusparen, sondern eigentlich muss das Geld on top. Wir wollen also nicht weniger Geld in Bayern ausgeben, sondern wir wollen uns freuen, dass der Bund so viel Geld zur Verfügung stellt. Bayern muss aber noch entsprechend drauflegen.

(Beifall bei der SPD sowie Abgeordneten der GRÜNEN)

Nach dem neuen GVFG werden entsprechende Vorhaben ab einer Größenordnung von nunmehr schon 30 Millionen Euro gefördert, im Einzelfall kann ein Projekt sogar schon ab 10 Millionen Euro gefördert werden. Nur zur Erinnerung: Der Schwellenwert lag bisher bei rund 50 Millionen Euro.

Wir stellen also zusammenfassend fest: Der Bund stellt sehr viel Geld in diesem Bereich des ÖPNV zur Verfügung, und der Freistaat sollte sich trotzdem stärker beteiligen. Ich glaube, dass wir noch verschiedene Summen brauchen, um die fehlende Infrastruktur aufzubessern, den Sanierungsstau bei Brücken und Straßen zu beheben, energetische Verbesserungen bei den Antriebszügen durchzuführen; deshalb freue ich mich auf die sicherlich heißere Debatte im Ausschuss.

(Beifall bei der SPD)

Erster Vizepräsident Karl Freller: Vielen Dank, Frau Kollegin Aures. – Ich darf den letzten Redner auf der Liste aufrufen: Herrn Abgeordneten Sebastian Körber von der FDP-Fraktion. Bitte schön, Herr Kollege Körber.

Sebastian Körber (FDP): Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Die GVFG-Novelle des Bundes war vermutlich das Beste, was der damalige Verkehrsminister – Sie erinnern sich – "Mr. Mautmurks" Andi Scheuer in seinen vier Jahren als Minister auf den Weg gebracht hat. Kollege Büchler und Kollegin Aures haben bereits ausgeführt, dass natürlich viel zu wenig ist, was jetzt gemacht wird; aber diese zaghaften Versuche sind wir von Ihnen, Herr Bernreiter, und all Ihren Vorgängern im Kabinett Söder gewohnt.

Lieber Klaus Stöttner, es ist leider nicht klug gewählt, sondern es ist das Minimalste, was notwendig ist, was man überhaupt angehen und machen kann. Ich frage mich, wie die FREIEN WÄHLER das alles immer so durchwinken können; den ländlichen Räumen wird gerade nicht geholfen. Herr Staatsminister, so sorgen wenigstens die Erhöhungen der GVFG-Mittel, die Ausweitungen des Förderkatalogs und die Absenkung der Förderschwelle dafür, dass überhaupt mehr Geld für den Erhalt und für den Ausbau des schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs gegeben werden kann. Damit intensiviert der Bund seine Bemühungen und Anstrengungen zur Finanzierung des ÖPNV.

Herr Staatsminister, meine sehr verehrten Damen und Herren, ich glaube, diesen Fakt muss man erwähnen, man muss ihn aber auch verinnerlichen; denn manchmal scheint es mir, als wüsste die Staatsregierung nicht, wovon sie da eigentlich redet. Ich habe wie der Kollege Büchler heute Morgen gehört, was Sie in einer PK zum Besten gegeben haben, Herr Staatsminister. Früher hat die CSU mal mehr Inhalte in der Verkehrspolitik gesetzt; jetzt reduziert sich das Ganze darauf zu sagen: Der Bund soll mehr Geld geben! Der Bund soll mehr Geld geben! Der Bund soll mehr Geld geben! – Herr Bernreiter, Sie beklagen – ich verstehe, dass Sie das zumindest einsehen – die

CSU-Verkehrspolitik auf der Bundesebene, die in den letzten 12 Jahren stattgefunden hat.

(Beifall des Abgeordneten Matthias Fischbach (FDP))

Das waren alles Minister von Ihnen. Das war der Scheuer, das war der Dobrindt, und das war der Ramsauer.

(Beifall bei der FDP)

Herr Staatsminister, ich habe es Ihnen mal mitgebracht. Sie erzählen hier immer, dass in Artikel 106a des Grundgesetzes geregelt sei, dass der Bund zur Finanzierung des ÖPNV ausreichend Mittel bereitstellen müsse. Wenn Sie sich § 5 Absatz 1 Satz 2 des Regionalisierungsgesetzes anschauen würden, wüssten Sie allerdings, dass für die Finanzierung die Länder zuständig sind und – ich zitiere – "der Bund einen Finanzierungsbeitrag zu dieser Länderaufgabe" gibt. Sie haben das heute Morgen falsch wiedergegeben. Ich habe mir hier vom Wissenschaftlichen Dienst des Deutschen Bundestages mit Datum vom 09.08. dieses Jahres eine Ausfertigung mitgebracht, in der das Ganze noch einmal erklärt ist. Ich kann nicht verstehen, warum Sie immer mit falschen Fakten kommen.

Ich glaube übrigens nicht, dass es Ihnen darum geht, die hohen Energiekosten der ÖPNV-Unternehmen abdecken zu wollen. Es geht einfach darum: Sie haben das riesige Desaster der zweiten Stammstrecke finanziell aufzufangen. Das ist nämlich genau das Geld, das Sie gerade in hohem Maße zur Umfinanzierung für dieses Projekt nutzen. Sie ziehen es geradezu aus den ländlichen Räumen heraus. Sie kokettieren doch immer damit, dass Sie früher Landrat gewesen seien. Sie kommen doch aus den ländlichen Räumen.

Herr Staatsminister, ich komme aus Oberfranken. Da würden wir uns sehr freuen, wenn wir Geld hätten. Dort müssen jetzt nämlich reihenweise Projekte einkassiert werden. Mal schauen, ob überhaupt aufrechterhalten werden kann, was die ganze Tak-

tung des ÖPNV bezüglich der Schiene angeht; denn Sie müssen jetzt das ganze Geld wieder umverlegen. Ehrlich gesagt, das Erbärmliche daran ist, dass sich Ihre Verkehrspolitik und auch die all Ihrer Vorgänger im Kabinett Söder darauf reduzieren lässt, jetzt mehr Geld vom Bund zu fordern. Also, billiger geht es eigentlich nimmer. Das passt auf einen CSU-Parteitag oder ins Bierzelt, aber sicherlich nicht in dieses Hohe Haus oder in eine Pressekonferenz.

Es ist gut, dass jetzt solch eine zaghafte Änderung vorgenommen wird; denn das, was der Bund hier gemacht hat, ist nicht einmal Ihr eigenes Werk. Das ist nur etwas, was Sie tun müssen. Das Ganze werden wir hier sicherlich noch fachlich beraten. Sie haben die Fakten und die Gutachten des Wissenschaftlichen Dienstes da. Ich hoffe, Sie nehmen das ein wenig an. Ihre Kollegen bezweifeln gerne, dass der Oberste Rechnungshof seriös arbeitet. Ich hoffe, Sie akzeptieren zumindest, was der Wissenschaftliche Dienst des Deutschen Bundestages dazu sagt.

(Beifall bei der FDP)

Erster Vizepräsident Karl Freller: Vielen Dank, Herr Abgeordneter Körber. – Sehr geehrte Damen und Herren, damit ist die Aussprache geschlossen. Ich schlage vor, den Gesetzentwurf dem Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr als federführendem Ausschuss zu überweisen. Erhebt sich Widerspruch? – Das ist nicht der Fall. Dann ist das so beschlossen.