

Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Erster Vizepräsident Karl Freller

Abg. Klaus Stöttner

Abg. Dr. Markus Bächler

Abg. Manfred Eibl

Abg. Franz Bergmüller

Abg. Klaus Adelt

Abg. Sebastian Körber

Erster Vizepräsident Karl Freller: Meine sehr verehrten Damen und Herren, ich rufe den **Tagesordnungspunkt 4** auf:

Gesetzentwurf der Staatsregierung

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

(Drs. 18/24623)

- Zweite Lesung -

hierzu:

Änderungsantrag der Abgeordneten

Martin Wagle, Jürgen Baumgärtner, Alexander König u. a. und Fraktion (CSU), Florian Streibl, Dr. Fabian Mehring, Manfred Eibl u. a. und Fraktion (FREIE WÄHLER)

(Drs. 18/25406)

Die Gesamtredezeit der Fraktionen beträgt nach der Festlegung im Ältestenrat 32 Minuten. Die Redezeit der Staatsregierung orientiert sich dabei an der Redezeit der stärksten Fraktion. Verteilung: CSU 9 Minuten, GRÜNE 6 Minuten, FREIE WÄHLER 5 Minuten, AfD, SPD, FDP jeweils 4 Minuten, Staatsregierung 9 Minuten. Die fraktionslosen Abgeordneten können jeweils 2 Minuten sprechen.

Ich eröffne die Aussprache. Der erste Redner ist der Kollege Stöttner, der schon vor mir steht. Herr Kollege Stöttner, Sie haben das Wort.

Klaus Stöttner (CSU): Sehr geehrter Herr Vizepräsident, verehrte Kolleginnen und Kollegen, sehr verehrter Herr Verkehrsminister! Heute ist die Zweite Lesung zum Gesetzentwurf der Staatsregierung zur Änderung des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes und des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern. Ich möchte mich kurzfassen.

Wie Sie wissen, unterstützt der Freistaat Bayern die Kommunen erheblich in vielfältiger Weise. Wir haben im kommunalen Finanzausgleich mit aktuell 11,3 Milliarden Euro ein neues Rekordniveau erreicht. Das heißt, der Freistaat Bayern steht zu seinen Kommunen, gerade in diesen schwierigen Zeiten. Die Kommunen haben in ihrer Selbstverwaltung sehr viele Gemeinwohlaufgaben. Deswegen unterstützen wir als Freistaat Bayern mit den Steuergeldern zielgerichtet unsere Bürgermeister und Gemeinden.

Das gilt besonders im Verkehrsbereich. Herr Staatsminister, Sie haben das in der Rede sehr gut ausgeführt. Dieser Gesetzentwurf zur Änderung des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes und des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern macht es möglich, dass wir die Infrastruktur des ÖPNV ergänzen. Der Bund hat die Mittel von circa 330 Millionen auf über 660 Millionen erhöht; der Freistaat Bayern hat etwas mehr bekommen. Wir passen diese Gesetze aufgrund dieser Erhöhungen an und stellen einige Punkte klar.

Ich möchte einige wenige Punkte nennen. Wir stellen in dem Gesetz zum Beispiel klar, wie das Erfordernis ist bei gesonderten Bahnkörpern. Man kennt das in München von der Straßenbahn, wenn der Bahnkörper abgesetzt ist. Jetzt ist es ohne besondere Abgrenzung der Bahnkörper möglich, mit Landesmitteln zu fördern.

Es ist wichtig, dass wir Erschwernisse reduzieren. Wir möchten die ländlichen Räume stärken durch die Unterstützung der alternativen Energieformen und trotzdem das Bewährte nicht verkennen. Das heißt, wir werden die Ladeinfrastruktur für die Busbetriebe, umweltschonende Antriebe fördern. Das wird einige Zeit dauern. Daher werden wir die Förderung für die Dieselbusse nicht unterbinden, sondern parallel weiter fördern. Die Anschaffung der Ladeinfrastruktur ist sehr teuer. Deswegen wird der Freistaat Bayern darauf großes Augenmerk legen, auch um die Busunternehmer in diesen schwierigen Zeiten weiterhin zu unterstützen. Besonders die Betriebshöfe, die bereits gefördert werden, werden dementsprechend ausgestattet.

Ich möchte noch ein paar Dinge klarstellen, was hier für unsere Kommunen wichtig ist: Radlwege, Gehwege im ländlichen Raum sind enorm wichtig, nicht nur die, die am Rand von Bundes-, Staatsstraßen, Kreisstraßen entlangführen, sondern auch die mit Umwegen um die Gemeinden, dass wir das unterstützen, wird in diesem Gesetzentwurf klargestellt.

Das Nächste ist, dass wir besonders die Verkehrsbedeutung des Berufs- und Pendlerverkehrs im Alltag unterstützen. Was natürlich wichtig ist: dass wir die Förderprogramme so anpassen, dass es möglich ist, kleinere Projekte zusammen zu beantragen, somit über die Schwellengrenze von zehn Millionen zu kommen und somit auch die Bundes-GVFG-Förderung greifen zu können, somit nicht separat mit bayerischen Geldern fördern müssen.

Meine Damen und Herren, die Änderung des Bayerischen GVFG ist eine Folge der Bundesgesetzgebung. Sie ist notwendig und eröffnet uns zukünftig mehr finanzielle Spielräume, um den Bund stärker in die Pflicht zu nehmen, für das Allgemeinwohl der Verkehrsinfrastruktur für Bayern eine bedeutsame Rolle zu geben. Deswegen ist die Zweite Lesung jetzt kurzgefasst. Ich bitte um Zustimmung zu diesem Gesetzentwurf.

(Beifall bei der CSU sowie Abgeordneten der FREIEN WÄHLER)

Erster Vizepräsident Karl Freller: Vielen Dank, Herr Abgeordneter Stöttner. – Ich darf als nächsten Redner Herrn Dr. Markus Büchler von der Fraktion der GRÜNEN ans Pult bitten. Bitte schön, Herr Dr. Büchler.

Dr. Markus Büchler (GRÜNE): Sehr geehrter Herr Präsident, Kolleginnen und Kollegen! Wir haben das ja schon in der Ersten Lesung hier gehabt und auch schon im Ausschuss beraten. Dieser Gesetzentwurf geht in die richtige Richtung. Er enthält Verbesserungen, die nötig sind. Kollege Klaus Stöttner hat die Sachen gerade herausgestellt, was in die richtige Richtung geht.

Wir werden uns trotzdem enthalten, weil einige Dinge fehlen, die sehr wichtig wären, und weil man das wesentlich klarer und einfacher regeln könnte, wenn man denn wollte und bereit wäre, die entsprechenden Mittel dafür zur Verfügung zu stellen.

Lieber Klaus, du hast gerade getönt, ihr stündet an der Seite der bayerischen Kommunen und der Bürgermeisterinnen und Bürgermeister. Da muss ich schon ein bisschen lachen. Ich bin auch viel unterwegs, wie du auch. Wenn man mit Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern redet – von denen leider noch nicht allzu viele GRÜNE sind, das gebe ich zu, sondern es sind oft CSU-Kolleginnen und -Kollegen oder auch FREIE WÄHLER,

(Klaus Adelt (SPD): Und SPD!)

– genau –, zeigt sich: Sie sind nicht immer ganz so glücklich, zum Beispiel, wenn man sich nur anschaut – wenn wir im Verkehrsbereich sind –, wie das mit den ÖPNV-Zuweisungen ist. Der Anteil der ÖPNV-Zuweisungen, die die Kommunen vom Staat kriegen,

(Alexander König (CSU): Ein glücklicher Bürgermeister ist ein schlechter Bürgermeister!)

um die Öffi-Gestehungskosten zu decken, schrumpft dahin und wird immer kleiner und kleiner und kleiner, weil der Staatshaushalt immer denselben Betrag enthält, jetzt schon seit ein paar Jahren. Da fehlt es einfach an der Bereitschaft, mehr Geld in die Hand zu nehmen, damit die Verkehrswende vorangeht. Das wissen die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister in ganz Bayern sehr genau und sagen uns das. Ich weiß nicht, warum sie euch das nicht sagen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Das habe ich bloß loswerden müssen, weil du so getönt hast.

Kommen wir zum eigentlichen Thema, nämlich zum Gesetzentwurf zur Änderung des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes und des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern. Er enthält – wie gesagt – Verbesserungen. Ihr habt die Straßenbahnen mit eigenständiger Fahrbahn aufgenommen. Das ist wunderbar. Aber es fehlen ganz wichtige Aspekte, die der Bund jetzt geregelt und in das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Bundes aufgenommen hat. Es wäre nahelegend, auf bayerischer Ebene gleichzuziehen. Ihr habt Themen nicht aufgenommen, die in Bayern wirklich wichtig sind und im ganzen Land brennen, wie zum Beispiel die Reaktivierung von Bahnstrecken, wie zum Beispiel die Elektrifizierung von Bahnstrecken und wie zum Beispiel die Grunderneuerung. Da gibt es einen riesigen Bedarf: Allein in der Landeshauptstadt ist die U-Bahn der Münchner Verkehrsgesellschaft – MVG – in die Jahre gekommen. Allein für die Grunderneuerung der U-Bahn stünden Kosten in Höhe von einer Milliarde Euro an. Die Gleisanlagen müssten ausgewechselt werden, und das ist teuer. Das kann die Landeshauptstadt München allein nicht zahlen. Zum Glück gibt es die Kofinanzierung durch den Bund. Das hat noch die alte Regierung beschlossen. Das hat sie in diesem Punkt ausnahmsweise einmal gut gemacht. Wo ist jetzt die Kofinanzierung des Freistaates Bayern? Ihr sagt, die ist irgendwo in den FAG-Mitteln drin. Ja, irgendwo versteckt, aber intransparent und nicht klar. Es ist ein Grundproblem, dass ihr in euren Gesetzentwurf nur einen Teil der neuen Fördertatbestände des Bundes-GVFG übernommen habt. Die wichtigen weiteren Fördertatbestände, die im Bundes-GVFG vorgesehen sind, habt ihr nicht drin. Das ist ein großer Fehler in eurem Entwurf für das Bayerische Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz.

(Klaus Stöttner (CSU): Welche hättest du gerne?)

– Das habe ich doch gerade aufgezählt: Reaktivierung, Elektrifizierung, Grunderneuerung. Das sind wichtige und große Kostenfaktoren, die wir in Bayern berücksichtigen müssen. Diese habt ihr nicht als Komplementärfinanzierung drin. Das ist sehr schade. Damit werden die Kommunen wieder alleingelassen und müssen wieder einzeln ver-

handeln. Man fragt sich, wer bekommt einen Zuschlag und wer bekommt wie viel Prozent. Das ist einfach nicht klar und einfach geregelt.

Ich kann euch einmal sagen, wie man das gut regeln kann: Gut geregelt ist das zum Beispiel in Baden-Württemberg, und zwar schon seit drei Jahren. Dort gibt es ebenfalls ein Landesgemeindevverkehrsfinanzierungsgesetz, genauso wie bei uns. Aber dieses ist einfach, klar und übersichtlich für die Kommunen. Dort ist geregelt, dass die Kosten, die der Bund nicht übernimmt, zumindest zur Hälfte vom Land getragen werden. Je nachdem, um welchen Fördertatbestand es sich handelt, gibt es klare Fördersätze. Diese sind genau festgelegt. Wenn man sich festlegt, geht das natürlich ordentlich ins Geld. Daher hat das Land Baden-Württemberg bereits im Jahr 2020 pro Jahr 320 Millionen Euro im Haushalt bereitgestellt als Komplementärförderung zu den Fördermitteln vom Bund. In Bayern ist das nicht so; da gibt es Einzelverhandlung, irgendwie FAG und schauen wir mal und weiß ich nicht. Für die Kommunen ist das intransparent, und es wird schwierig, damit die Verkehrswende voranzubringen. Deswegen: Macht es doch gleich gescheit und so wie in Baden-Württemberg: klare Fördersätze für die einzelnen Fördertatbestände, und zwar für alle. Nehmt die entsprechenden Finanzmittel in die Hand.

Im Endeffekt geht es um die Fortführung der weggefallenen Entflechtungsmittel. Baden-Württemberg hat in dieser Hinsicht massiv aufgestockt und ist heute bei 320 Millionen Euro – das kleinere Baden-Württemberg. Wo sind wir in Bayern? Welchen Ersatz für die Entflechtungsmittel haben wir? – Das ist in den FAG-Mitteln für den ÖPNV mit drin. Das sind vergleichsweise magere 76 Millionen Euro. Die 76 Millionen Euro sind seit Jahren, seit die Entflechtungsmittel im Jahr 2019 ausgelaufen sind, unverändert. Dabei wissen wir aber, wie stark die Kosten in allen Bereichen gestiegen sind.

Beim Straßenbau fährt ihr das Geld fuderweise beim Scheunentor hinaus. Dort könnt ihr es auch. – Fürs Protokoll: Fuder. Übrigens danke an das Protokoll, dass ihr mein Bairisch immer so schön versteht und überträgt. – Beim Straßenbau könnt ihr es. Da

fliegt das Geld gerade so zum Fenster raus. Jetzt gibt es noch einmal 100 Millionen Euro mehr.

Beim Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz fehlt es hinten und vorne, genauso wie bei den ÖPNV-Zuweisungen und in den anderen Bereichen. So kommen wir nicht voran. Deswegen: Wir enthalten uns, weil positive Aspekte enthalten sind. Aber die Blaupause, wie man es eigentlich richtig macht, bzw. die Grünpause könnt ihr euch in Baden-Württemberg abholen. Dort kann man sehen, wie man ein Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz auf Landesebene richtig macht, damit es mit der Verkehrswende vorwärtsgeht.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Erster Vizepräsident Karl Freller: Vielen Dank, Herr Dr. Böhler. – Als Nächster spricht der Abgeordnete Manfred Eibl von der Fraktion der FREIEN WÄHLER. Bitte schön, Herr Kollege Eibl.

Manfred Eibl (FREIE WÄHLER): Verehrter Herr Präsident, verehrte Kolleginnen und Kollegen, meine sehr verehrten Damen und Herren! Lieber Markus Böhler, wir brauchen wirklich nicht nach Baden-Württemberg zu blicken. Wir wissen, wie wir ein Gesetz zu strukturieren haben. Das Bayerische GVFG und insbesondere das Bayerische ÖPNV-Gesetz ist eines der wichtigsten Instrumente für die Entwicklung der Infrastrukturmobilität für unseren Freistaat, unsere Städte, unsere Märkte und unsere Gemeinden. Es ist unsere generelle Ausrichtung und unser Bestreben, unsere Kommunen beim Ausbau und der Entwicklung der vielfältigen Angebote zu begleiten und zu unterstützen.

Wie bereits ausgeführt, sind bis zum Jahr 2020 die Entflechtungsmittel gelaufen. Der Bayerische Landtag hat sich bereits 2018 intensiv dafür ausgesprochen – und das auch umgesetzt –, dass ein Bayerisches GVFG inhaltsgleich mit dem Bundes-GVFG aufgelegt wird. Durch den Bund wurden die Fördertatbestände erweitert, um den neuen Bedürfnissen Rechnung zu tragen. Es waren nicht nur Teilbereiche, wie das

mein Kollege ausgeführt hat. Ich führe noch weitere Aspekte an: Radverkehr, Gehwege, Park-and-ride-Anlagen, Ladeinfrastruktur erleichterung, Bau von Straßenbahnstrecken, Verzicht auf gesonderte Bahnkörper und Absenkung der Förderhöhen auf 10 Millionen Euro. Dahin gehend ist eine Anpassung des Bayerischen GVFG an das Bundes-GVFG entscheidend, um im Hinblick auf die Fördertatbestände die ergänzenden Fördermöglichkeiten durch die Länder zu schaffen. Das brauchen unsere Kommunen.

Wir alle wissen, dass die Herausforderungen im Transformationsprozess der Mobilität die Kommunen, unseren Staat und den Bund fordern. Ich nenne in diesem Zusammenhang die Neuausrichtung der Busförderung in Bayern. Es war uns wichtig, antriebsneutrale, saubere Antriebsformen, sogenannte Klimabusse, auf die Straße zu bringen. Es war uns auch wichtig, übergangsweise bis 2024 in begründeten Fällen emissionsfreie Dieselmotoren mit modernen Abgasstandards als Brückentechnologie zu fördern, vor allem wegen der sehr langen Umlaufstrecken, die in ländlichen Regionen zu bewältigen sind.

Der Bund und das Land sind in besonderem Maße gefordert, um die bayerischen Kommunen beim herausfordernden Prozess der Mobilitätstransformation begleiten und unterstützen zu können. Noch ein paar Einwürfe aus der Diskussion im Ausschuss: Wir haben uns im Ausschuss sehr intensiv mit diesen Themen auseinandergesetzt. Auf der einen Seite haben wir gehört, dass der Gesetzentwurf nicht verkehrt sei – das haben wir auch von Markus Büchler gehört –, jedoch könnte es mehr sein. Mehr könnte es immer sein, bei allem, was wir tun. Andere befürchten durch die Erhöhung der Bundesmittel eine Kürzung der bayerischen Mittel. Es wurde aber ganz klar dargestellt, dass Maßnahmen wie die Reaktivierung oder Elektrifizierung im SPNV schon heute Förderfähigkeit genießen. Markus, das muss man fairerweise feststellen. Es ist nicht so, dass es keine Fördergrundlagen gibt. Natürlich sind dafür gewisse Kriterien zu erfüllen.

Für einzelne Vorhaben muss die Grenze von 10 Millionen Euro nicht überschritten werden. Projekte können kumuliert werden. In Bayern wird nur die Erstinvestition und nicht die Grunderneuerung mit dem Unterhalt der Strecken gefördert. Nach unserer Fördersystematik wollen wir eine Verbesserung. Die muss sein. Vor allem muss eine Verbesserung den Fahrgästen zugutekommen.

Lieber Markus, höre doch einmal zu. Das hat vorhin auch Margit Wild gesagt: Höre doch mal zu. – In Bayern wird die Grunderneuerung nicht nur durch das Bayerische GVFG, sondern durch das Bayerische FAG gefördert. Es gibt eine Kumulierungsmöglichkeit vom GVFG-Bund und FAG. Ich spreche nur das von dir genannte Beispiel mit der Münchner U-Bahn an: Im Bereich der Münchner U-Bahn hat der Bund 75 % gefördert, über FAG gab es 15 % weitere Fördermittel. Wir liegen hier bei 90 %. Das ist der Höchstfördersatz, den man überhaupt leisten kann. Das muss ganz klar gesagt werden.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN und der CSU)

Meine sehr verehrten Damen und Herren, verehrte Kolleginnen und Kollegen, ich bitte Sie um Zustimmung zum Gesetzentwurf, und ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN und der CSU)

Erster Vizepräsident Karl Freller: Ich bedanke mich bei Ihnen, Herr Kollege Eibl. – Ich darf als nächsten Redner den Abgeordneten Franz Bergmüller für die AfD-Fraktion ans Rednerpult bitten. Bitte schön, Herr Abgeordneter.

(Beifall bei der AfD)

Franz Bergmüller (AfD): Sehr geehrter Herr Vizepräsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich schicke zunächst einmal voraus, dass wir uns beim Gesetzentwurf enthalten werden. Im Gegensatz zu den GRÜNEN, die monieren, dass bestimmte Aspekte im Gesetzentwurf nicht enthalten sind, sind für uns die grüne Ideologie und der grüne

Zeitgeist zu stark abgebildet. Im Wesentlichen geht es um eine Umsetzung von gesetzlichen Vorschriften und Anpassungen in gesetzlichen Grundlagen Bayerns. Es ist positiv, dass der Förderanteil des Bundes nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz um 15 % auf bis zu 75 % gestiegen ist. Die Fördermittel des Freistaates für die ÖPNV-Vorhaben sinken somit, und es werden Mittel frei.

Sicher nicht positiv ist aber, wofür Sie diese frei werdenden Mittel einsetzen wollen. Dies läuft nämlich oft in die völlig falsche Richtung. Ein Beispiel sind die Reaktivierungen von Bahnstrecken, die mit Macht durchgedrückt werden sollten, obwohl sie wegen zu geringer Fahrgastzahlen absolut unrentabel sind. Utopisch ist die Idee, dass der Bau von mehr Radwegen dazu führt, dass dann immer mehr Menschen mit dem Rad zur Arbeit fahren. Tatsache ist nämlich, dass laut Statista vom 25. August 2017, der "Wirtschaftswoche" und anderen Quellen 68 % der Arbeitnehmer mit dem Auto zur Arbeit fahren und nur etwa 14 % mit dem Rad. Den ÖPNV können viele Menschen im ländlichen Raum oft nicht nutzen, weil es schlicht kein entsprechendes Angebot gibt. Sie brauchen darum ein Auto und gut ausgebaute Straßen.

Das ist auch der wesentliche Unterschied: Wir setzen uns dafür ein, den Straßenbau weiterhin zu forcieren, weil wir den Individualverkehr im ländlichen Raum auf alle Fälle weiterhin fördern und unterstützen wollen. Im Grunde genommen geht es um die Freiheit der ländlichen Bevölkerung. Sie braucht Bewegungsfreiheit, um voranzukommen. Diesen Menschen hilft übrigens das 49-Euro-Ticket auch nicht, da 60 % eben nicht an den ÖPNV angeschlossen sind. Die ländliche Bevölkerung finanziert dieses Ticket über die Steuern mit, obwohl sie keinen Nutzen davon hat.

Die Pendler brauchen gut ausgebaute und sanierte Straßen. Daran mangelt es. Ich habe in der letzten Diskussion schon angesprochen, dass ein Drittel der Staatsstraßen sanierungsbedürftig sind; 156 Brücken an Staatsstraßen müssen dringend saniert werden. Hier müsste das Geld hineinfließen. Mit den Fördertatbeständen ist das letztendlich in eine gewisse Richtung getrimmt.

Sie haben die Ladeeinrichtungen für Busse angesprochen, auch Manfred Eibl hat sie angesprochen und Dieselbusse als Brückentechnologie bezeichnet. Ich sage Ihnen: Die letzte Entscheidung, die dieser Tage in Europa gefallen ist, bedeutet einen massiven Angriff auf unsere gesamte Automobilindustrie in Bayern und auch auf die Bus-Technik. Wir werden die Probleme nicht überall mit Elektrobussen lösen können. Wir als AfD setzen uns nach wie vor für die Dieseltechnologie ein. Du hast sie als Brückentechnologie bezeichnet; wir stehen dazu, dass sie auf Dauer erhalten bleibt, und zwar zur Förderung unserer Automobilindustrie, aber auch dafür, dass es sich die kleinen Bürger überhaupt noch leisten können, von A nach B zu kommen.

(Beifall bei der AfD)

Wenn wir alle nur noch auf Elektroautos bauen, frage ich mich schön langsam, wer das überhaupt bezahlen soll.

Wir sehen es auch als kritisch an, dass die Bahnkörper gefördert werden sollen. Wir verweisen auf Unfälle, die sich ereignet haben. Wir sehen das nicht alles durch die rosa Brille. – Herzlichen Dank für die Aufmerksamkeit.

(Beifall bei der AfD)

Erster Vizepräsident Karl Freller: Vielen Dank, Herr Abgeordneter Bergmüller. – Als Nächster hat Herr Kollege Klaus Adelt von der SPD-Fraktion das Wort. Herr Abgeordneter Adelt, bitte kommen Sie ans Rednerpult.

Klaus Adelt (SPD): Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich habe heute eine Premiere erlebt. Klaus Stöttner hat die Bundesgesetzgebung gelobt. Ich bin hier eigentlich immer nur das Bashing gewöhnt. Hier hat er aber recht: Im Bund wird sehr gut gearbeitet.

(Beifall bei der SPD und den GRÜNEN)

Allerdings hat man sich in Bayern nicht die weiten Maßstäbe des Bundesgesetzes zu eigen gemacht, sondern sie in einigen Teilen eingeschränkt. Ich möchte hier die Elektrifizierung und Reaktivierung von Bahnstrecken nennen. Diese wären schon immer möglich gewesen; die Mittel wären nur nicht abgerufen worden. Sehr geschätzter Herr Minister Bernreiter, Sie waren der Erste, als es hieß, die Franken-Sachsen-Magistrale wird vom Bund nicht elektrifiziert, das könnte mit GVFG-Mitteln erfolgen, der gesagt hat: Nein, um Gottes Himmels willen nicht; das ist nicht unsere Aufgabe. Logisch ist: Wenn man so etwas nicht fördert, werden auch keine Fördermittel nachgefragt. Das versteht sich von selbst.

Die Förderung der Grunderneuerung ist ausgenommen, wenngleich es jetzt heißt: Mit eigenem Gleiskörper ist es möglich. Die Bewohner in der Ismaninger Straße haben aber gesehen, welcher Aufwand für die Erneuerung der Straßenbahn notwendig war, welche Millionenbeträge in die Straße geflossen sind, damit man darauf mit der Straßenbahn fahren kann. Man weiß also, wie teuer das ist. Deshalb hätten wir die Grunderneuerung gerne mit aufgenommen.

Die Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene soll uns allen ein Anliegen sein. Deswegen dürfen die bayerischen Fördermittel nicht gekürzt werden, sondern – der Herr Finanzminister ist im Moment nicht da

(Zuruf von der CSU: Doch!)

– er geht fremd – die Finanzmittel müssen aufgestockt werden; denn nur so bekommen wir eine Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene hin, und zwar auch im ländlichen Raum. Übrigens kann man auch im ländlichen Raum sehr gut mit dem ÖPNV fahren, wenn er entsprechend gefördert wird.

Unklar sind die Förderkriterien. Es heißt, mit der Kumulierung könne man bereits ab zehn Millionen Euro die Förderschwelle überschreiten. Hier ist dringend eine Konkretisierung notwendig, damit man weiß, ob es Geld gibt oder nicht; denn die Gemeinden

machen Investitionsentscheidungen immer vom GVFG abhängig. Deshalb sollte das hier auch sehr deutlich gemacht werden.

Wir werden uns aus den genannten Gründen, dass man nämlich die Fördertatbestände des Bundesgesetzes nicht eins zu eins übernommen hat, bei der Abstimmung über den Gesetzentwurf enthalten. Zustimmung werden wir dem Änderungsantrag. Wald- und Feldwege sollen als – wie sagt ihr in Oberbayern so schön? – Radlwege förderfähig sein. Das ist eine sehr gute Sache. Diesem Änderungsantrag werden sogar oberfränkische Abgeordnete zustimmen, auch wenn sie nicht Radl fahren.

(Beifall bei der SPD)

Erster Vizepräsident Karl Freller: Vielen Dank, Herr Abgeordneter Adelt. – Ich darf den letzten angemeldeten Redner aufrufen: Es ist der Herr Abgeordnete Sebastian Körber von der FDP-Fraktion. Bitte schön, Herr Abgeordneter Körber.

Sebastian Körber (FDP): Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Als oberfränkischer Abgeordneter, lieber Klaus, kann ich sagen, dass wir dem sogar zustimmen. Das ist wahrscheinlich mit das Beste, was jemals von Bundesverkehrsminister a. D. Mister Maut-Murks Andi Scheuer nach Bayern gekommen ist. Das ist ein Gesetz, das wir auch bedenkenlos annehmen können. Er hat ja da sonst noch das Thema eines möglichen Millionenschadens bei seinem Maut-Murks.

Die Kollegen Klaus Stöttner und Manfred Eibl haben gerade zu Recht ausgeführt, dass es um die Erhöhung der GVFG-Mittel, die Ausweitung des Förderkataloges sowie die Absenkung der Förderschwelle geht. Da kann es dann auch mehr Geld gerade für den Ausbau des schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs geben. Damit intensiviert der Bund die Unterstützung, obwohl eigentlich ausschließlich die Länder zusammen mit den Kommunen dafür zuständig sind. An diesen Fakt, meine sehr verehrten Damen und Herren, muss man die Staatsregierung ab und an erinnern.

Herr Staatsminister Bernreiter, gemäß Artikel 106a des Grundgesetzes hat der Bund ausreichende Mittel zur Finanzierung des ÖPNV bereitzustellen. Sie zitieren das auch immer gerne. Ich zitiere Ihnen jetzt § 5 Absatz 1 Satz 2 des Regionalisierungsgesetzes. Danach wird ein Finanzierungsbeitrag zu dieser Länderaufgabe geleistet. Daran muss man gerade die Kollegen der CSU ab und an erinnern. Sie, Herr Bernreiter, interpretieren Artikel 106a Grundgesetz frei und damit grundlegend falsch und geradezu aberwitzig. Dazu gibt es auch entsprechende Ausarbeitungen des Wissenschaftlichen Dienstes des Bundestages und auch des Bundesrechnungshofes. Der Freistaat sollte besser seine Hausaufgaben machen, für die er zuständig ist, und sich vielleicht mehr auf die großen Infrastrukturprojekte in Bayern konzentrieren, wie zum Beispiel die zweite S-Bahn-Stammstrecke in München.

Vielleicht sollte man sich noch einer weiteren Aufgabe zuwenden. Bayern ist ja geradezu Digitalisierungsarmutsland. Wenn ich dann immer die Fake News höre, die Sie gerade verbreiten, dass es ein digitales Deutschlandticket gäbe und dass alles nur über die App auf dem Handy ginge, muss ich sagen: Das ist blanker Unsinn; das sind ja Fake News. Ich will kurz die Gelegenheit nutzen, das richtigzustellen: Jeder kann eine Chipkarte benutzen, die auch digital ist, so wie man zum Beispiel eine Bankkarte benutzt, um am Geldautomaten Geld abzuheben. Wenn Sie sich anschauen möchten, wie das funktioniert: In Tokio, in London und in anderen Städten nutzen das alle Kreise der Gesellschaft – egal ob Jung oder Alt. Wir müssen mit der Digitalisierung mal vorankommen; auch das ist vielleicht etwas, auf das man sich konzentrieren muss.

Zurück zum Gesetzentwurf, dem wir zustimmen werden: Seit der Erarbeitung der GVFG-Novelle des Bundes stehen die Länder in der Verantwortung. Diesen Impulsen des Bundes wollen wir Folge leisten; deswegen werden wir auch zustimmen.

(Beifall bei der FDP)

Erster Vizepräsident Karl Freller: Vielen Dank, Herr Abgeordneter. – Ich sehe keine weiteren Wortmeldungen und darf zur Abstimmung kommen. Der Abstimmung zugrun-

de liegen der Gesetzentwurf der Staatsregierung auf Drucksache 18/24623, der Änderungsantrag der CSU-Fraktion und der Fraktion FREIE WÄHLER auf Drucksache 18/25406 und die Beschlussempfehlung mit Bericht des federführenden Ausschusses für Wohnen, Bau und Verkehr auf Drucksache 18/26906.

Der federführende Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr hat Zustimmung zum Gesetzentwurf empfohlen. Der mitberatende Ausschuss für Staatshaushalt und Finanzfragen hat ebenfalls Zustimmung empfohlen mit der Maßgabe, dass eine Änderung durchgeführt wird. Der endberatende Ausschuss für Verfassung, Recht, Parlamentsfragen und Integration empfiehlt Zustimmung zur Stellungnahme des mitberatenden Ausschusses für Staatshaushalt und Finanzfragen. Ergänzend schlägt er vor, dass in § 4 Satz 1 als Datum des Inkrafttretens der "1. März 2023" eingefügt wird. Im Einzelnen verweise ich hierzu auf Drucksache 18/26906.

Wer dem Gesetzentwurf mit den empfohlenen Änderungen zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. – Das sind die Fraktionen der FREIEN WÄHLER, der CSU und der FDP sowie die Abgeordneten Klingen (fraktionslos) und Busch (fraktionslos). Ich bitte um das Anzeigen der Gegenstimmen. Wer stimmt dagegen? – Niemand. Stimmenthaltungen? – Alle anderen im Raum haben sich der Stimme enthalten. Damit ist das so beschlossen.

Da ein Antrag auf Dritte Lesung nicht gestellt wurde, führen wir gemäß § 56 der Geschäftsordnung sofort die Schlussabstimmung durch. Ich schlage vor, sie in einfacher Form durchzuführen. – Widerspruch erhebt sich nicht.

Wer dem Gesetzentwurf in der soeben beschlossenen Fassung seine Zustimmung geben will, den bitte ich, sich vom Platz zu erheben. – Das sind die Fraktionen der FREIEN WÄHLER, der CSU und FDP sowie der Abgeordnete Klingen (fraktionslos) und der Abgeordnete Busch (fraktionslos). Sie dürfen sich gerne wieder setzen. Ich bitte, die Gegenstimmen genauso anzuzeigen. – Keine. Ich bitte, die Stimmenthal-

tungen durch Erheben anzuzeigen. – Das ist das restliche Parlament mit den weiteren fraktionslosen Abgeordneten.

Damit ist das Gesetz angenommen. Es hat den Titel: "Gesetz zur Änderung des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes und des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern".

Mit der Annahme des Gesetzentwurfs in der soeben beschlossenen Fassung hat der Änderungsantrag auf der Drucksache 18/25406 seine Erledigung gefunden. Das Hohe Haus nimmt davon Kenntnis.

Vor dem nächsten Tagesordnungspunkt gebe ich bekannt, dass zu dem nachgezogenen Dringlichkeitsantrag der SPD-Fraktion betreffend "Krankenhausplanung ist Ländersache – Die Staatsregierung muss eine Zukunftsplanung für die bayerischen Kliniken vorlegen" auf Drucksache 18/26963 namentliche Abstimmung beantragt wurde.