Landtag
Nordrhein-Westfalen
16. Wahlperiode

Ausschussprotokoll
APr 16/100
22.11.2012

Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr

7. Sitzung (öffentlich)

22. November 2012

Düsseldorf – Haus des Landtags

13:30 Uhr bis 16:55 Uhr

Vorsitz: Dieter Hilser (SPD)

Protokoll: Thilo Rörtgen

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

Vor Eintritt in die Tagesordnung **5**

Der Ausschuss kommt überein, Punkt 5 der Tagesordnung „Gesetz zur Förderung des Klimaschutzes in Nordrhein-Westfalen“, Gesetzentwurf der Landesregierung Drucksache 16/127, in der Januar-Sitzung zu behandeln.

1 Bahnthemen **6**

a) Entwendung von Buntmetallen **6**

b) Bahngroßprojekte – Betuwe **6**

c) Bahngroßprojekte – RRX **11**

d) Bahngroßprojekte – Eiserner Rhein **14**

e) Preisabsprachen bei Schieneninfrastruktur **17**

Der Ausschuss nimmt Berichte durch Vertreter der DB AG entgegen und führt darüber eine Aussprache.

2 Stromversorgung sicherstellen – welche Antworten hat die Landesregierung zur in Rede stehenden Abschaltung des Kraftwerks Datteln 1 bis 3? 19

Antrag
der Fraktion der CDU
Drucksache 16/1046

Entschließungsantrag
der Fraktion der CDU
Drucksache 16/1376

- Beratung 19

3 Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) 22

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 16/57

Ausschussprotokoll 16/58

– Abstimmung gemäß Vereinbarung der Fraktionen

- Beratung 22
- Abstimmungsergebnisse 24

4 Jährlich verausgabe Mittel im Bundesfernstraßenbau von 1999 bis 2011 26

– Bericht des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr

- Die Behandlung dieses Punktes wird auf die nächste Sitzung vertagt. 26

5 Gesetz zur Förderung des Klimaschutzes in Nordrhein-Westfalen 27

Gesetzentwurf
der Landesregierung

Drucksache 16/127

Dieser Punkt wird von der Tagesordnung abgesetzt und auf die Januar-Sitzung verschoben.

6 Entwurf einer Ersten Verordnung zur Änderung der Verordnung über Zuständigkeiten nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm 28

Vorlage 16/302

– Benehmensherstellung gemäß Vereinbarung der Fraktionen

Einstimmig stellt der Ausschuss das Benehmen her.

7 Entwurf einer Zweiten Verordnung zur Änderung der Verordnung zur Regelung von Zuständigkeiten nach dem Straßenrecht und Eisenbahnkreuzungsrecht 29

Vorlage 16/347

– Benehmensherstellung gemäß Vereinbarung der Fraktionen

Einstimmig stellt der Ausschuss das Benehmen her.

8 Entwurf einer Ersten Verordnung zur Änderung der Feuerungsverordnung 30

Vorlage 16/370

– Benehmensherstellung gemäß Vereinbarung der Fraktionen

Einstimmig stellt der Ausschuss das Benehmen her.

9 Entwurf einer Verordnung zur Regelung von Zuständigkeiten auf dem Gebiet des Arbeits- und Gefahrenschutzes 31

Vorlage 16/303

– Benehmensherstellung gemäß Vereinbarung der Fraktionen

Einstimmig stellt der Ausschuss das Benehmen her.

10 Studentischen Wohnraum fördern – flexible Lösungen gemeinsam erarbeiten **32**

Antrag
der Fraktion der SPD und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 16/1261

Mit den Stimmen von SPD und Grüne sowie gegen die Stimmen von CDU, FDP und Piraten stimmt der Ausschuss dem Antrag zu.

11 Berichtspflicht gemäß § 91 BauO NRW **35**

Vorlage 16/331

– Bericht des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr

Keine Wortmeldungen.

12 Verschiedenes **36**

Der Ausschuss beschließt eine Reise nach Antwerpen/Rotterdam am 10. und 11. April 2013 des gesamten Ausschusses in Begleitung durch Fachleute und das Ministerium.

* * *

3 Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW)

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 16/57

Ausschussprotokoll 16/58

– Abstimmung gemäß Vereinbarung der Fraktionen

Vorsitzender Dieter Hilser teilt mit, dass zu dem Gesetz Änderungsanträge aller Fraktionen vorlägen (**Anlage 4, zu TOP 3**).

Reiner Breuer (SPD) führt aus, die Neuschlüsselung der Pauschalen solle dazu führen, eine Flexibilisierung in der Mittelvergabe zu schaffen, wodurch Effizienzmöglichkeiten ausgeschöpft würden. Dies sei Gegenstand des von der Landesregierung vorgelegten Gesetzentwurfs. Alle wüssten, dass der Finanzbedarf gestiegen sei. Da sich das Land das Geld dafür nicht aus den Rippen schneiden könne, sei man darauf angewiesen, dass der Bund für die Leistung, für die er auch verantwortlich sei, das Geld zur Verfügung stelle. Nichtsdestotrotz müsse das Geld umgeschichtet werden. Insofern müssten zur Sicherstellung des Betriebes Investitionsmittel übertragen werden.

Wenn Alternativvorschläge gemacht würden, sollten auch Finanzierungsmöglichkeiten aufgezeigt werden.

Seine Fraktion sehe keinen großen Änderungsbedarf, was den von der Landesregierung vorgelegten Gesetzentwurf angehe. Seine Fraktion trete aber dafür ein, dass bei der Bereitstellung der Mittel auch das Parlament mitreden sollte. Eine bloße Benehmensherstellung reiche nicht aus. Darüber sollte ein Einvernehmen hergestellt werden.

Seine Fraktion trete dafür ein, Barrierefreiheit sicherzustellen. Darüber hinaus müsse die Sicherheit in den Fokus gesetzt und das Landesgleichstellungsgesetz Anwendung finden. Auch dies sei Gegenstand des Änderungsantrags.

Die Änderungsvorschläge der anderen Fraktionen könne seine Fraktion nicht mittragen.

Er bitte um Zustimmung zum Änderungsantrag seiner Fraktion.

Christof Rasche (FDP) legt dar, seine Fraktion befürworte eine flexible Handhabung. Insofern begrüße seine Fraktion die Verordnung. Es müsse nicht gesetzlich geregelt werden.

In Anbetracht des riesigen Investitionsstaus dürfe die Investitionspauschale nicht um 30 Millionen € reduziert werden.

Seine Fraktion unterstütze den Vorschlag der CDU-Fraktion, für einen angemessenen Flächenansatz zu sorgen.

Zu Sanktionen gegenüber Verbünden und Aufgabenträgern: Die langjährige Erfahrung zeige, dass man oftmals gescheitert sei. Insofern bedürfe es eines rechtlichen Hebels, auch eines finanziellen Reizes, um in den Verbänden für Bewegung zu sorgen. Von daher unterstütze seine Fraktion die Verankerung von Sanktionen.

Der Bund lege die Bundesregionalisierungsmittel fest. Diese seien durch das Steinbrück-Koch-Papier erheblich reduziert worden. Um mehr Mittel zu generieren, schlage seine Fraktion vor, das Sozialticket wieder abzuschaffen. So könnte man die 30 Millionen €, die nun bei der Investitionspauschale gekürzt werden sollten, wieder hereinholen.

Henning Rehbaum (CDU) weist darauf hin, dass seine Fraktion gerne über das Thema „investive Fahrzeugförderung“ im Laufe der nächsten Zeit diskutiere, um zu prüfen, ob es europarechtlich, beihilferechtlich möglich sei, dieses Instrument dauerhaft doch wieder zu etablieren.

Es müsse die Frage geklärt werden, ob Unternehmen, die Fördermittel erhielten, auch die regionalen Gemeinschaftstarife einhalten müssten. Dies hielte er für logisch. Wenn das Land Geld gebe und großes Interesse an Gemeinschaftstarifen habe, dann müsse es eine Verknüpfung geben. Dies sei nicht Inhalt des Gesetzentwurfs. Diesbezüglich bitte er um eine Klarstellung seitens des Ministeriums.

Seine Fraktion meine, dass drei große Gemeinschaftstarife benötigt würden, nämlich für das Rheinland, das Ruhrgebiet und den westfälischen Raum. Dazu brauche man pragmatische Überlappungslösungen für Grenzpendler.

Seine Fraktion halte Berichte durch die Zweckverbände zum 31. März eines Jahres nicht für erforderlich. Es gebe Geschäftsberichte in gedruckter Form, auf die zugegriffen werden könne. Eine neue Regelung in diesem Bereich sei nicht erforderlich.

Bezüglich der Förderprogramme wolle man weiterhin eine Aufstellung. Dies führe zu Transparenz über die geförderten Maßnahmen und über den Umgang mit Steuergeldern.

Den Flächenansatz wolle seine Fraktion erhöhen, sodass man zu folgender Quote komme: 80 % Fahrleistung, 10 % Flächenansatz, 10 % Einwohnerzahl. Damit könne man zukünftig Entwicklungen auch im demografischen Bereich gerecht werden und gleichzeitig die Nachteile, die die Fläche mit sich bringe, abdecken.

Seine Fraktion habe bereits in der ersten Lesung des Gesetzentwurfs deutlich gemacht, dass man die SPNV-Pauschale im Parlament oder letztlich im Ausschuss im Einvernehmen geregelt sehen wolle. Insofern begrüße seine Fraktion die Bewegung in diesem Bereich.

Die Kürzung der ÖPNV-Pauschale von 150 auf 120 Millionen € sei nicht hinnehmbar. Der Investitionsbedarf bei den Stadtbahnen, den U-Bahnen und Straßenbahnen sei immens, nämlich 1,1 Milliarden € bis 2016, danach 2 Milliarden € bis 2025. Die ohnehin schon geringen Mittel noch weiter zu kürzen, sei der falsche Weg. Zudem wolle seine Fraktion geregelt wissen, dass diese Mittel tatsächlich für die Sanierung von Infrastruktur und Stadtbahnwagen verwendet würden. Eine solche Regelung gebe es bislang nicht. Gegenfinanziert werden könne dies durch die Abschaffung des Sozialtickets.

Rolf Beu (GRÜNE) legt dar, auch seiner Ansicht nach müssten Investitionsmittel eher erhöht als gesenkt werden. Die erste Aufgabe bestehe jedoch darin, den heutigen Betrieb auch zukünftig laufen zu lassen. Alles andere wäre nicht akzeptabel.

Oliver Bayer (PIRATEN) teilt mit, dass seine Fraktion insbesondere den Änderungsantrag der FDP begrüße. Nichtsdestotrotz habe seine Fraktion noch weitere Forderungen. Es bestehe Einigkeit darin, die Investitionsförderung bei 150 Millionen € zu belassen. In erster Linie sei es eine Aufgabe des Landes, die fehlenden 30 Millionen € zur Verfügung zu stellen. Daneben müssten aber auch die Mittel des Bundes erhöht werden.

Auch den Änderungsantrag der CDU-Fraktion begrüße er. Um die Gebiete, die bisher nicht so gut ausgestattet seien, besser zu fördern, sehe seine Fraktion aber einen anderen Schlüssel vor, nämlich 90 %, 9 %, 1 %. Zur Gegenfinanzierung das Sozialticket wieder abzuschaffen, halte er jedoch für falsch.

Der Änderungsantrag seiner Fraktion habe zwei Schwerpunkte, zum einen die Barrierefreiheit. Hier sollte in Nr. 2 b Abs. 4 Satz 3 das Wort „soll“ durch „muss“ ersetzt werden.

Darüber hinaus sollte die Bedingung für die Förderung mit Open Data verknüpft werden. Dies müsse jedoch nicht in diesem Gesetz geregelt werden. Schließlich würden staatliche Fördermittel ausgegeben, und dort würden Daten zur Auswertung des Verkehrsangebots, zum Betrieb und für die Fahrgastinformationssysteme generiert. Diese Daten sollten in Rohform der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden.

Änderungsantrag SPD und Grüne:

Nr. 1: **einstimmig**

Nr. 2: **Zustimmung: SPD, Grüne, FDP, Piraten; Enthaltung: CDU**

Nr. 3 = Änderungsantrag CDU, Art. 1 § 7 = Änderungsantrag FDP, Nr. 1: **einstimmig**

Nr. 4 = Änderungsantrag FDP, Nr. 2 = Änderungsantrag Piraten, Nr. 6 + 8 = Änderungsantrag CDU, Art. 1 § 11 Abs. 3 S.1: **einstimmig**

Änderungsantrag CDU, ohne Art. 1 § 7 und § 11 Abs. 3 S. 1:

Art. 1 § 5: **Zustimmung: CDU, FDP; dagegen: SPD, Grüne; Enthaltung: Piraten**

Art. 1 § 6: **Zustimmung: CDU; Ablehnung: SPD, Grüne, FDP; Enthaltung: Piraten**

Art. 1 § 11: **Zustimmung: CDU; Ablehnung: SPD, Grüne; Enthaltung: FDP, Piraten**

Art. 1 § 12: **Zustimmung CDU FDP; Ablehnung: SPD, Grüne; Enthaltung: Piraten**

Änderungsantrag FDP:

Nr. 3: **Zustimmung: FDP, CDU, Piraten; Ablehnung: SPD, Grüne**

Änderungsantrag Piraten, ohne Nummern 6 + 8:

Zustimmung: Piraten; Ablehnung: SPD, Grüne, CDU und FDP

Gesamtabstimmung: **Zustimmung: SPD, Grüne; Ablehnung: CDU, FDP; Enthaltung: Piraten**

Änderungsantrag

**der SPD-Fraktion und
der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen**

zum Gesetzentwurf der Landesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (Drs. 16/57):

den Gesetzentwurf der Landesregierung (Drs. 16/57) wird wie folgt geändert:

Artikel 1 wird wie folgt geändert:

1. Im Rubrum

2. Nummer 2 wird wie folgt geändert:
   a) Nach Satz 1 wird folgender Wortlaut eingefügt:
      „a) „In Absatz 1 werden nach dem Wort „Stadtentwicklung“ die Wörter „, der Barrierefreiheit, der Sicherheit“ eingefügt.“
   b) Vor dem danach folgenden Absatz wird der Buchstabe „b)“ eingefügt.
   c) Folgender neuer Buchstabe c) wird angefügt:
      „c) In Absatz 8 werden nach dem Wort „Mobilität“ die Wörter „oder sensorisch“ und nach dem Wort „Bundesbehindertengleichstellungs-gesetz“ die Wörter „und nach dem Behindertengleichstellungsgesetz NRW“ eingefügt.“

3. In Nummer 6 wird Buchstabe b) wie folgt gefasst:
   „b) In Absatz 2 Satz 1 wird das Wort „Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans“ durch das Wort „ÖPNV-Bedarfsplans“ ersetzt.“

4. Nummer 8 wird wie folgt geändert:
   a) In Satz 3 des Buchstaben a) wird das Wort „Benehmen“ durch das Wort „Einvernehmen“ ersetzt.
   b) In Satz 3 des Buchstaben b) wird das Wort „Benehmen“ durch das Wort „Einvernehmen“ ersetzt.

Begründung:

Zu Nummer 1 (Rubrum):

Die redaktionelle Änderung ist aus formellen Gründen erforderlich, damit ÖPNVG NRW und das Änderungsgesetz nicht dieselbe Abkürzung haben.

Zu Nummer 2 (§ 2):

Die Barrierefreiheit ist insbesondere vor dem Hintergrund der kürzlichen Änderung des Personenbeförderungsgesetzes in Umsetzung der UN Behindertenrechtskonvention zusätzlich zur Regelung in § 2 Absatz 8 auch in die übergreifende Zielsetzungsnorm aufzunehmen. Darüber hinaus soll durch Ergänzung des Absatzes 8 klargestellt werden, dass die Belange von Menschen mit sensorischen (d, h. Hören und Sehen) Einschränkungen besonders berücksichtigt werden sollen.
Ebenso von erheblicher Bedeutung ist es, die Sicherheit im ÖPNV weiter zu verbessern und dies durch Aufnahme in die Zielsetzungsregelungen zu bekräftigen; die Verbesserung der Sicherheit ist Gegenstand der Förderung nach § 14.

Zu Nummer 3 (§ 7):

Zur Sicherung einer angemessenen parlamentarischen Beteiligung ist es erforderlich, den Infrastrukturfinanzierungsplan und dessen Fortschreibung weiterhin im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags zu erlassen.

Zu Nummer 4 (§ 11):

Zur Sicherung einer angemessenen parlamentarischen Beteiligung ist es erforderlich, die Verordnung zur konkreten Festlegung der SPNV-Pauschale (§ 11 Absatz 1) und der ÖPNV-Pauschale (§ 11 Absatz 2) im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags zu erlassen.

Änderungsanträge

der Fraktion der CDU

zu dem Gesetzentwurf der Landesregierung

Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW)

Drucksache 16/57

Artikel 1 § 5

§ 5 Absatz 3 Satz 2 erhält folgende Fassung:

„Er hat in Abstimmung mit seinen Mitgliedern auf eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV hinzuwirken, insbesondere auf die Fortentwicklung der bestehenden Gemeinschafts-tarife zu einem kooperationsraumweiten Tarif mit der Möglichkeit von sogenannten Kragenlösungen für aus- und einbrechende Verkehre in benachbarte Verkehrsräume und dem langfristigen Ziel eines zusätzlichen Tarifs für landesweite Relationen, auf ein koordiniertes Verkehrsangebot im ÖPNV und einheitliche Beförderungsbedingungen, Produkt- und Qualitätsstandards, Fahrgastinformations- und Betriebssysteme und ein übergreifendes Marketing."

Begründung:
Es ist sinnvoll, die Übergänge zwischen den Tarifgebieten zu regeln. Aufgrund des vielschichtigen Angebots sowie der teilweise erheblichen Preisunterschiede zwischen den Regionen in Nordrhein-Westfalen erscheint die Bildung eines einheitlichen Gemeinschaftstarifs nur mit erheblichen wirtschaftlichen Verwerfungen möglich. Ziel sollte daher die Entwicklung kooperationsraumweiter Tarife sein, die durch Überlappungslösungen mit benachbarten Kooperationsräumen sinnvoll verknüpft werden sollen.

Artikel 1 § 6

In § 6 Absatz 1 Satz 2 wird „oder nicht in angemessener Zeit“ gestrichen.

Begründung:
Die Beschränkung des Zeitraums, in dem die Zweckverbände ihre Zusammenarbeit vereinbaren können, ist nicht sachdienlich. Die konkrete Entscheidung über regionale Projekte sollten die hierfür zuständigen regionalen Zweckverbände treffen. Das Ministerium verfügt dennoch über ausreichende Möglichkeiten, auf eine entsprechende Zusammenarbeit hinzuwirken.

§ 6 Absatz 5 wird gestrichen.

Begründung:
Die Verpflichtung der Zweckverbände, periodisch bis zum 31. März eines jeden Jahres für das vorangegangene Kalenderjahr dem für das Verkehrswesen zuständigen Ministerium einen Bericht über ihr Zusammenwirken vorzulegen, stellt einen unnötigen bürokratischen Aufwand dar und ist daher aufzuheben.

Artikel 1 § 7

In § 7 Absatz 2 werden das Wort „Benehmen“ durch das Wort „Einvernehmen“ und das Wort „entsprechend“ durch das Wort „einvernehmlich“ ersetzt.

Begründung:
Die Begründung des Gesetzentwurfes der Landesregierung sieht zwar vor, dass der ÖPNV-Bedarfsplan, der nach § 7 Absatz 1 im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags erstellt wird, Grundlage des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans bleibt. Die wichtigen Fragen der Finanzierung sollen dennoch lediglich im Benehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags und nicht im Einvernehmen festgelegt werden. Auch die Fortschreibung des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans soll aus verfahrensökonomischen Gründen nur noch im Benehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags erfolgen. Die wichtigen Fragen der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung bedürfen allerdings auch in Zukunft einer eindeutigen parlamentarischen Willensbekundung, weshalb hier weiter das Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags vorzusehen ist.

§ 7 Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium erstellt auf der Grundlage des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans jährliche Förderprogramme, die darüber hinaus auch alle übrigen Maßnahmen beinhalten, die das Land gemäß § 13 Abs. 1 fördert.“

Begründung:
Die Erstellung jährlicher Förderprogramme auf der Grundlage des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans dient der Transparenz der Maßnahmenplanung und soll daher beibehalten werden. Ein Mehraufwand für das zuständige Ministerium ist nicht zu erwarten, da die Erstellung aufgrund der vorgegebenen gesetzlichen Zuständigkeiten ohnehin erfolgt.

Artikel 1 § 11

§ 11 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Das Land gewährt den Zweckverbänden aus den Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz des Bundes eine jährliche Pauschale in Höhe von mindestens 858 Millionen EUR. Dieser Betrag erhöht sich anteilig entsprechend den Anpassungs- und Revisionsregelungen des Regionalisierungsgesetzes des Bundes. Von der Pauschale erhalten der Zweckverband gemäß § 5 Abs. 1 Buchstabe a) 45,485 vom Hundert, der Zweckverband gemäß § 5 Abs. 1 Buchstabe b) 22,666 vom Hundert und der Zweckverband gemäß § 5 Abs. 1 Buchstabe c) 31,849 vom Hundert. Die Pauschale ist insbesondere zur Sicherstellung eines bedarfsgerechten SPNV-Angebots an die Eisenbahnunternehmen weiterzuleiten, kann aber auch für andere Zwecke des ÖPNV verwendet oder hierfür an Eisenbahnunternehmen, öffentliche und private Verkehrsunternehmen, Gemeinden und Gemeindeverbände sowie juristische Personen des privaten Rechts, die Zwecke des ÖPNV verfolgen, weitergeleitet werden. Aus der Pauschale ist das SPNV-Netz gemäß § 7 Abs. 4 zu finanzieren. Die Zweckverbände dürfen höchstens 3 vom Hundert der Pauschale für ihre allgemeinen Ausgaben verwenden.“

Begründung:
Die im Gesetz festgeschriebene Verteilung der Pauschalen hat sich bewährt und soll daher beibehalten werden. Die Festschreibung der Pauschalen im ÖPNV-Gesetz ist von der Mehrzahl der Sachverständigen im Rahmen der Anhörung gefordert worden.

In § 11 Absatz 2 wird in Satz 2

1. die Zahl „90“ durch die Zahl „80“,
2. die Zahl „9“ durch die Zahl „10“,
3. die Zahl „1“ durch die Zahl „10“ ersetzt

In § 11 Absatz 2 wird in Satz 3 das Wort „Benehmen“ durch das Wort „Einvernehmen“ ersetzt.

Begründung:
Die Förderung des straßengebundenen ÖPNV über eine gesetzliche Pauschale an die Kreise, kreisfreien Städte sowie großen und mittleren kreisangehörigen Städte als Aufgabenträger hat sich bewährt. Sie wird deshalb beibehalten. Die Festlegung der Pauschale erfolgt unter Berücksichtigung der Betriebsleistungen, der Fläche und der Einwohnerzahl. Im Vergleich zum Regierungsentwurf wurde insbesondere der Ländliche Raum stärker berücksichtigt.
Das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium soll die Rechtsverordnung, mit der die Anteile der Aufgabenträger festgelegt werden im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags erlassen.

In § 11 Absatz 3 Satz 1 werden die Wörter „vorbehaltlich der Regelung des Absatzes 5“ gestrichen.

Begründung:
Redaktionelle Folgeänderung (s. u. zu Nummer 8 Buchstabe e – § 11 Absatz 5)

§ 11 Absatz 5 wird gestrichen.

Begründung:
Die im Gesetzentwurf der Landesregierung vorgesehene Vorschrift zur finanziellen Bewehrung der Pflichten der Zweckverbände, auf einen Gemeinschafstarif hinzuwirken, ist nicht angemessen. Ziel der Regelungen des ÖPNV-Gesetzes sollte die Fortentwicklung der bestehenden Gemeinschaftstarife zu einem Gemeinschaftstarif je Kooperationsraum mit Kragenlösungen und flankierendem landesweit gültigen Tarif für über die Überlappungsbereiche und kooperationsraumüberschreitenden Relationen sein.

Artikel 1 § 12

In § 12 Absatz 1 wird die Zahl „120“ durch die Zahl „150“ ersetzt.

Begründung:
Es bestehen landesweit erhebliche Investitionsnotwendigkeiten, um die notwendigen Erneuerungsmaßnahmen der Straßenbahn-/U-Bahn-Systeme zu finanzieren und damit die Substanz der heutigen Infrastruktur dauerhaft zu erhalten. Gegen die Kürzung der pauschalierten Investitionsförderung sind daher auch in der Anhörung massive Bedenken geäußert worden. Eine Studie des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) in Nordrhein-Westfalen hat ergeben, dass Kommunen und Verkehrsbetriebe in Nordrhein-Westfalen bis 2016 rund 1,1 Milliarden Euro in die Erhaltung ihrer U-Bahn- und Straßenbahn-Systeme investieren müssen. Bis 2025 sind weitere rund 2 Milliarden Euro für diese Erneuerungsinvestitionen erforderlich. Vor diesem Hintergrund ist die Kürzung der pauschalen Investitionsförderung um 30 Millionen Euro auf lediglich 120 Millionen Euro unverantwortlich. Es besteht ein nachweisbar größer werdender Bedarf für Erneuerungsinvestitionen und die Landesregierung kürzt die Finanzmittel. Die Kürzung ist daher abzulehnen. Zur Gegenfinanzierung sollte auf das nur schwach frequentierte Sozialticket, das dem Land Kosten in Höhe von 30 Millionen Euro verursacht, verzichtet werden.

In § 12 Absatz 3 wird als neuer Satz 2 eingefügt:

„Die Verwendung der Mittel für Ersatzinvestitionen in bestehende Anlagegüter ist ausdrücklich zugelassen.“

Begründung:
Der landesweit bestehende erhebliche Investitionsbedarf zum Erhalt der bestehenden Infrastruktur macht die Klarstellung im Gesetz erforderlich, dass diese Investitionen ausdrücklich erlaubt und erwünscht sind.

Änderungsantrag

der Fraktion der FDP

zum Gesetzentwurf der Landesregierung

Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW)

- Drucksache 16/57 -

Der Gesetzentwurf – Drucksache 16/57 – wird wie folgt geändert:

1. Zu Nummer 6 Buchstabe b (§ 7 Absatz 2)

Buchstabe b) wird wie folgt gefasst:

„Absatz 2 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

Auf der Grundlage des ÖPNV-Bedarfsplans erstellt das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags einen ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan, der bei Bedarf einvernehmlich fortzuschreiben ist.“

Begründung:

Der Gesetzentwurf der Landesregierung sieht vor, dass der ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan – statt wie bisher im Einvernehmen – künftig nur noch im Benehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags erstellt und fortgeschrieben werden soll. Durch die vorgeschlagene Änderung bleiben die jetzigen parlamentarischen Beteiligungsmöglichkeiten erhalten.

2. Zu Nummer 8 Buchstabe a und b (§ 11 Absatz 1 und 2)

a) Buchstabe a (§ 11 Absatz 1) wird wie folgt geändert:

In Satz 3 wird das Wort „Benehmen“ durch das Wort „Einvernehmen“ ersetzt.

b) Buchstabe b (§ 11 Absatz 2) wird wie folgt geändert:

In Satz 3 wird das Wort „Benehmen“ durch das Wort „Einvernehmen“ ersetzt.

Begründung:

Nach dem Gesetzentwurf der Landesregierung sollen sowohl die Höhe der den Zweckverbänden zukommenden SPNV-Pauschale als auch die Aufteilung der ÖPNV-Pauschale auf die Aufgabenträger nicht mehr gesetzlich, sondern durch Rechtsverordnung bestimmt werden, die das für das Verkehrswesen zuständige

Ministerium im Benehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags erlässt. Durch die vorgeschlagenen Änderungen werden die parlamentarischen Beteiligungsmöglichkeiten des Landtags gestärkt, ohne die mitunter notwendigen flexiblen Handlungsmöglichkeiten der Landesregierung einzuschränken.

3. Zu Nummer 10 Buchstabe a (§ 12 Absatz 1)

a) Buchstabe a)

„In Absatz 1 wird die Zahl „150“ durch die Zahl „120“ ersetzt.“

wird gestrichen.

b) Die Buchstaben b), c) und d) werden zu a), b) und c).

Begründung:

Um die Finanzmittel für den Bereich der SPNV-Betriebskostenfinanzierung zu erhöhen, sieht der Gesetzentwurf der Landesregierung vor, den gesetzlich festgelegten Mindestbetrag der pauschalierten Investitionsförderung von jährlich 150 auf 120 Millionen Euro abzusenken. Angesichts des bereits heute bestehenden Investitionsstaus insbesondere bei der Erhaltung und Sanierung der Straßenbahn- und U-Bahn-Systeme in Nordrhein-Westfalen ist die von der Landesregierung beabsichtigte Kürzung um 30 Millionen Euro nicht zu verantworten.

Änderungsantrag

der PIRATEN-Fraktion

**zum Entwurf für ein Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW)
(GesEntw Drs 16/57)**

Die Piratenfraktion beantragt, den Entwurf für ein Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) (GesEntw Drs 16/57) wie folgt zu ändern:

Artikel 1
Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW)

1. **§2 – Grundsätze – wird wie folgt geändert:**

a) Nr. 2 GesEntw Drs 16/57 wird in der Nummerierung geändert zu Nr. 2 a)

b) Nach Nr. 2 a) GesEntw Drs 16/57 wird folgender Absatz eingefügt:
„Nr. 2 b) In Absatz 4. Satz 3 wird das Wort „*soll*“ durch das Wort „*muss*“ ersetzt.“

c) Nach Nr. 2 b) GesEntw Drs 16/57 wird folgender Absatz eingefügt:
„Nr. 2 c) In Absatz 8. Satz 1 werden die Wörter *„zu berücksichtigen“* durch die Wörter *„zu beachten“* ersetzt.

d) Nach Nr. 2 c) GesEntw Drs 16/57 wird folgender Absatz eingefügt:
„Nr. 2 d) Nach Absatz 8) wird ein neuer Absatz 9) mit folgendem Inhalt eingefügt: *„Grundsätzlich sind alle Maßnahmen zu ergreifen, die für eine durchgängig barrierefreie Nutzung des ÖPNV erforderlich sind. Dies betrifft sowohl den Neubau als auch den Aus- und Umbau der Stationen und der Fahrzeuge. Dabei ist auf die Ermöglichung der eigenständigen Nutzung und Nutzbarkeit zu achten.“*

2. §5 – Überörtliche Zusammenschlüsse, Koordination – wird wie folgt geändert:

Nr. 3 GesEntw Drs 16/57 wird um folgenden Satz ergänzt:
"Der Absatz 3 wird um folgenden Satz ergänzt: „*Die zum Zwecke der Gestaltung der Tarifbestimmungen, zur Erstellung und Auswertung des Verkehrsangebotes, zur Erstellung und Überwachung der Qualitätsstandards und zum Betrieb von Fahrgastinformationssystemen erhobenen und verwendeten Daten, Statistiken und Berechnungen sind vollständig und in maschinenlesbarer Form zu veröffentlichen und gemeinfrei zur weiteren Analyse und Weiterverarbeitung zur Verfügung zu stellen.*“ **"**

3. §6 – Kooperationsraumübergreifendes Zusammenwirken – wird wie folgt geändert:

a) Nr. 5 a) GesEntw Drs 16/57 wird gestrichen.

b) Nr. 5 b) GesEntw Drs 16/57 wird in der Nummerierung geändert zu Nr. 5 und um folgenden Satz ergänzt. „*Die durch die Zweckverbände vorgelegten Berichte sind der Öffentlichkeit gemeinfrei zur Verfügung zu stellen und in maschinenlesbarer Form zu veröffentlichen*."

4. §7 – ÖPNV-Infrastrukturplanung, SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse – wird wie folgt geändert:

Nr. 6 a) GesEntw Drs 16/57 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 werden die Wörter „*drei Millionen EUR*" durch die Wörter „*einer Million EUR*" ersetzt.

b) Der Absatz 1 wird um folgenden Satz ergänzt: „*Die zur Erstellung und Fortschreibung des ÖPNV-Bedarfsplans verwendeten Daten, Methoden und Dokumente sind in maschinenlesbarer Form zu veröffentlichen. Die zur Erstellung und Fortschreibung des ÖPNV-Bedarfsplans erhobenen Daten und erstellten Dokumente sowie die im Auftrag des Ministeriums oder des Verkehrsausschusses erhobenen Daten und erstellten Dokumente sind der Öffentlichkeit gemeinfrei zur Verfügung zu stellen und in maschinenlesbarer Form zu veröffentlichen*."

5. §7 – ÖPNV- Infrastrukturplanung, SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse – wird wie folgt geändert:

Nr. 6 b) GesEntw Drs 16/57 wird gestrichen und durch nachfolgenden Absatz ersetzt:

„In Absatz 2 Satz 1 wird das Wort „Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans" durch das Wort „ÖPNV-Bedarfsplans" ersetzt. In Satz 2 wird die Formulierung „3 Millionen" durch „einer Million" ersetzt."

6. §11 – ÖPNV-Pauschale – wird wie folgt geändert:

Nr. 8 a) GesEntw Drs 16/57 wird wie folgt geändert:
In Absatz 1 Satz 3 wird das Wort „*Benehmen*" durch das Wort „*Einvernehmen*" ersetzt.

7. §11 – ÖPNV-Pauschale – wird wie folgt geändert:

Nr. 8 b) GesEntw Drs 16/57 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 wird „*90 vom Hundert*" gestrichen und durch „*80 vom Hundert*" ersetzt.
b) In Absatz 2 wird „*9 vom Hundert*" gestrichen und durch „*15 vom Hundert*" ersetzt.
c) In Absatz 2 wird „*1 vom Hundert*" gestrichen und durch „*5 vom Hundert*" ersetzt.

8. §11 – ÖPNV-Pauschale – wird wie folgt geändert:

Nr. 8 b) GesEntw Drs 16/57 wird wie folgt geändert:
In Absatz 2 wird das Wort „*Benehmen*" durch das Wort „*Einvernehmen*" ersetzt.

9. §11 – ÖPNV-Pauschale – wird wie folgt geändert:
Nr. 8 e) GesEntw Drs 16/57 wird gestrichen.

10. §12 – Pauschalierte Investitionsförderung – wird wie folgt geändert:

a) Nr. 10 a) GesEntw Drs 16/57 wird gestrichen.

b) Nr. 10 b) GesEntw Drs 16/57 wird in der Nummerierung geändert zu Nr. 10 a)

c) Nr. 10 c) GesEntw Drs 16/57 wird in der Nummerierung geändert zu Nr. 10 b) und es wird der Satz 5 gestrichen.

Begründung:

zu Artikel 1
Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW)

zu Nummer 1 Buchstabe a:
Die Änderung der Nummerierung ist eine redaktionell notwendige Änderung für die nachfolgenden Änderungen.

zu Nummer 1 Buchstabe b:
Die barrierefreie Ausgestaltung von Umsteigeanlagen ist Grundlage des gleichberechtigten Zuganges für viele Nutzer. Dieser muss ermöglicht werden.

zu Nummer 1 Buchstabe c:
Die im Bundesbehindertengleichstellungsgesetz festgeschriebenen Bedürfnisse von bewegungsbeeinträchtigten Menschen müssen beachtet werden.

zu Nummer 1 Buchstabe d:
Barrierefreiheit bezieht sich auch auf die eigenständige Nutzbarkeit von Anlagen und Fahrzeugen, die durch geeignete Maßnahmen ermöglicht werden muss, um einen gleichberechtigten Zugang für alle Nutzer herzustellen.

zu Nummer 2:
Die zur Erstellung und Verbesserung des Angebotes mit öffentlichen Mitteln erstellten Daten sind als Amtliche Werke im Sinne des Prinzips von Open Data nach Urheberrechtsgesetz, § 5 Abs. 2 zu bewerten und entsprechend gemeinfrei zu veröffentlichen.

zu Nummer 3 Buchstabe a:
Die vorgeschlagene Formulierung schafft keine Rechtsklarheit.

zu Nummer 3 Buchstabe b:
Die für das Ministerium erstellten Berichte sind als Amtliche Werke im Sinne des Prinzips von Open Data nach Urheberrechtsgesetz, § 5 Abs. 2 zu bewerten und entsprechend gemeinfrei zu veröffentlichen.

zu Nummer 4 Buchstabe a:
Im Sinne der Transparenz ist die für die Einbeziehung in den Bericht festgelegte Investitionssumme herabzusenken.

zu Nummer 4 Buchstabe b:
Im Sinne der Transparenz sind die für das Ministerium erstellten Daten und Dokumente als Amtliche Werke im Sinne des Prinzips von Open Data nach Urheberrechtsgesetz, § 5 Abs. 2 zu bewerten und entsprechend gemeinfrei zu veröffentlichen. Die verwendeten, jedoch nicht mit öffentlichen Mitteln erstellten Daten, Methoden und Dokumente sind zumindest zu veröffentlichen.

zu Nummer 5:
Das Ministerium soll auch weiterhin den Bedarfsplan im Einvernehmen mit dem Ausschuss erstellen. Weiterhin ist als redaktionelle Änderung infolge 4. a) erforderlich, die Höhe der einzubeziehenden Investitionen anzupassen.

zu Nummer 6:
Das Ministerium soll auch weiterhin im Einvernehmen mit dem Ausschuss arbeiten.

zu Nummer 7 Buchstabe a bis c:
Der Verteilungsschlüssel wird zugunsten ländlicher und bisher weniger gut versorgter Regionen angepasst.

zu Nummer 8:
Das Ministerium soll auch weiterhin im Einvernehmen mit dem Ausschuss arbeiten.

zu Nummer 9:
Die Planungssicherheit der Verkehrsbetriebe würde durch die vorgeschlagene Möglichkeit der Rückforderung ausgezahlter Pauschalen aufgehoben. Der Verursacher nichterfüllter Anforderungen lässt sich ggf. nicht eindeutig ermitteln.

zu Nummer 10 Buchstabe a:
Die vorgeschlagene Kürzung der Zuwendungen für Investitionsmaßnahmen hindert die Zweckverbände an der Realisierung der in §2 und §5 formulierten Ziele.

zu Nummer 10 Buchstabe b:
Redaktionelle Änderung.

zu Nummer 10 Buchstabe c:
Die Begrenzung der Verwendung der Zuwendungen für den SPNV steht dem Wirtschaftlichkeitsgebot bei der Verwendung öffentlicher Mittel entgegen.