

Wir kommen zu:

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

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 14/3976

Beschlussempfehlung und Bericht
des Ausschusses für Bauen und Verkehr
Drucksache 14/4464

Entschließungsantrag
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 14/4507

Entschließungsantrag
der Fraktion der SPD
Drucksache 14/4517

zweite Lesung

Ich eröffne die Beratung und erteile für die Fraktion der CDU Herrn Abgeordneten Schulte das Wort.

Bernd Schulte (CDU): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Mit der zweiten Lesung des Gesetzentwurfes zur Änderung des ÖPNV-Gesetzes stehen wir am Ende eines langen und intensiven Dialogs mit den kommunalen Gebietskörperschaften, den Zweckverbänden sowie den öffentlichen und privaten Verkehrsunternehmen. Dieser Dialog war fruchtbar und hat weitgehend einvernehmliche Ergebnisse gebracht.

NRW hat auf die bundespolitischen Entwicklungen, die durch Kürzung der Regionalisierungsmittel bedingt sind, flexibel und angemessen reagiert, hat mit der Finanzreform auch eine Strukturreform einhergehen lassen, die eine gute Grundlage für den öffentlichen Nahverkehr in den nächsten zehn bis 15 Jahren darstellen wird.

Das derzeitige System der Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs ist kompliziert, unüberschaubar und nur von ausgewiesenen Fachleuten und Spezialisten zu handhaben. Deswegen ist eine Vereinfachung und die damit verbundene Entbürokratisierung oberstes Gebot. Dies erfolgt durch die Schaffung der ÖPNV-Pauschale, der SPNV-Pauschale und der Investitionspauschale.

Damit einher geht eine Stärkung der kommunalen Selbstverwaltung. Diese wird – lassen Sie mich das sagen – in Sonntagsreden oft reklamiert und in Anspruch genommen. Im Alltagshandeln er-

scheint es vielen kommunalen Akteuren jedoch einfacher, sich als Vollzieher von Gesetzen darzustellen, als kommunalpolitisch eigenverantwortlich zu entscheiden und zu handeln.

Diese Angst vor kommunalpolitisch zu verantwortenden Entscheidungen zieht sich wie ein roter Faden durch die gesamte Diskussion des ÖPNV-Gesetzes. Sie wird dargestellt und geschürt durch die beiden Entschließungsanträge von SPD und Bündnis 90/Die Grünen, die hinsichtlich der Einbeziehung der sogenannten 45a-Mittel in die ÖPNV-Pauschale ab 2011 und in Bezug auf die Festlegung der 80:20-Relation bei der Verwendung der straßengebundenen ÖPNV-Pauschale für Verkehrsleistungen und zur allgemeinen Förderung des ÖPNV Horrorszenerarien an die Wand malen, die als Hintergrundkulisse den ländlichen Raum nehmen, für den eine düstere Zukunft des Nahverkehrs prognostiziert wird.

Ich bin sicher, dass diese Bilder nicht zutreffen werden. Wir trauen den kommunalen Akteuren in den Städten und Kreisen, in den Zweckverbänden und in den Verkehrsunternehmen zu, dass sie die neu gegebenen Freiheiten und die damit verbundene Verantwortung aktiv wahrnehmen und sich auch bei veränderten Rahmenbedingungen danach ausrichten werden, bedarfsgerechte Verkehrsleistungen anzubieten.

Wir werden auch und insbesondere vor dem Hintergrund der Diskussionen über die RRX-Planungen – Rhein-Ruhr-Express – mit den kommunalen Akteuren die Diskussion um das Landesnetz führen. Dabei darf die Deutsche Bahn nicht aus ihrer Verantwortung für den Fernverkehr in Nordrhein-Westfalen entlassen werden. Des Weiteren darf durch das Landesnetz nicht ein unangemessener Anteil der dem Land zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel gebunden werden.

Letztlich wurde der Übergang von neun Zweckverbänden auf drei regionale Kooperationsräume im Lande mit den kommunalen Entscheidungsträgern einvernehmlich gleitend gestaltet. Gerade vor dem Hintergrund der laufenden Auseinandersetzungen zwischen der DB und dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr zeigt sich, wie unterschiedlich die Struktur, die Qualität, die Laufzeit und die Erfüllung der sogenannten Altverträge gestaltet sind. Die Übergangsfrist bis zum 31. Dezember 2010 gewährleistet, dass die bisher nicht bestehende Transparenz der Verträge als Grundlage einer vertrauensvollen Zusammenarbeit in den neuen Kooperationsräumen geschaffen werden kann.

Wir begrüßen, dass auch verantwortungsbewusste SPD-Mandatsträger in den kommunalpolitischen Entscheidungsgremien, beispielsweise in der Verbandsversammlung des Zweckverbandes Schienenverkehr Ruhr-Lippe, den Intentionen des Gesetzentwurfes zugestimmt haben und bedauern, dass die große Oppositionsfraktion in diesem Hause dem fachlichen Votum ihrer Basis aus überaus durchsichtigen Gründen nicht folgt.

Wir stimmen dem Gesetzentwurf zu und lehnen die Entschließungsanträge ab. – Vielen Dank.

(Beifall von CDU und FDP)

Vizepräsident Oliver Keymis: Vielen Dank, Herr Kollege Schulte. – Für die Fraktion der SPD hat jetzt Herr Kollege Wißen das Wort.

Bodo Wißen (SPD): Herr Präsident! Sehr geehrte Damen und Herren! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Liebe Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Personennahverkehrs in Nordrhein-Westfalen! Mit dem uns in zweiter Lesung vorliegenden Gesetzentwurf gefährdet die schwarz geführte Landesregierung die Erfolgsgeschichte des öffentlichen Personennahverkehrs in Nordrhein-Westfalen.

(Beifall von SPD und GRÜNEN)

Der vorliegende Gesetzentwurf ist wieder einmal ein Dokument von Täuschung und Enttäuschung.

Sehr geehrte Damen und Herren, getäuscht hat die schwarz geführte Landesregierung die Menschen, als sie eine strukturelle, organisatorische und finanzielle Verbesserung versprach.

Versprochen war auch Bürokratieabbau. Bekommen werden wir mehr Bürokratie. Über die neun bestehenden Verbände werden drei neue Dachverbände gestülpt. Sie halten also an der Ungleichheit der Organisations- und Finanzstrukturen im westlichen und östlichen Teil unseres Landes fest. Sie zementieren sie in Wahrheit noch. Ab 2011 werden 20 % der Mittel allein für Verwaltungsaufgaben zur Verfügung gestellt. Enttäuschend, selbst an Ihren eigenen Maßstäben gemessen!

Sehr verehrte Damen und Herren, auch Minister Wittke täuscht die Menschen. Er beklagt die Kürzungen der Regionalisierungsmittel durch den Bund, die seine Partei selbst zu verantworten hat. Statt diese jedoch mit den Mehrwertsteuereinnahmen und mit den Konjunkturgewinnen auszugleichen, wie das im Übrigen auch seine bayrischen und hessischen Kollegen machen, kürzt er selbst massiv das Angebot.

Herr Wittke, Sie fahren den ÖPNV in diesem Land an die Wand! Ausbaden dürfen das dann die drei neuen, von mir gerade schon erwähnten Verbände. Wenn man so wollte, könnte man sagen: Das ist machtpolitisch gar nicht so ungeschickt. – Vielleicht könnte man Sie den Niccolò Machiavelli der Verkehrspolitik nennen.

Vizepräsident Oliver Keymis: Herr Kollege Wißen, gestatten Sie eine Zwischenfrage des Abgeordneten Sahnen?

Bodo Wißen (SPD): Ja, gerne.

Vizepräsident Oliver Keymis: Bitte schön, Herr Sahnen.

Heinz Sahnen (CDU): Herr Wißen, können Sie mir verraten, wann Herr Steinbrück zur CDU übergetreten ist?

(Zuruf von der SPD: Da gab es doch noch einen!)

Bodo Wißen (SPD): Kann ich antworten?

Vizepräsident Oliver Keymis: Bitte schön, Herr Wißen.

Bodo Wißen (SPD): Herr Sahnen, können Sie mir sagen, wo der Ministerpräsident ist? Er könnte Ihnen sagen, wie er in dieser Frage agiert hat. Aber er scheint sich für den Verkehr in Nordrhein-Westfalen wieder einmal nicht zu interessieren; sonst würde er seinen Verkehrsminister nämlich zurückholen.

(Minister Oliver Wittke: Er hat dagegen gestimmt!)

Sie, Herr Minister Wittke, Sie sind für die Fahrpreiserhöhungen, die wir schon erlebt haben, und für die Streckenstilllegungen verantwortlich – im Übrigen auch für die Streckenstilllegungen der Zukunft, denn Sie gestalten die Strukturen so. Aber, wie gesagt, Sie machen andere dafür verantwortlich. Das ist nicht korrekt!

Sehr geehrte Damen und Herren, wie die Verbände und die Kommunen ein ausreichendes Angebot vorhalten sollen, das qualitativ und quantitativ den Bedürfnissen der Kunden entspricht, ist anscheinend nicht mehr das Problem dieser Landesregierung. Qualität für den Kunden im ÖPNV interessiert Sie nicht mehr. Dabei hatten Sie mit der Fahrzeugförderung ein erfolgreiches Instrument in der Hand. Die Fahrzeugförderung bot einen entscheidenden Anreiz für Investitionen in neue

Fahrzeuge. Der Niederflerbus war für behinderte, aber auch für ältere Menschen besonders wichtig. Das sollte uns angesichts der demografischen Entwicklung schon interessieren, liebe Kolleginnen und Kollegen von der CDU. Gerade für diese Menschen war dieser Bus eine gute Einrichtung. Er wäre ohne die damalige Förderung gar nicht denkbar gewesen. Das gilt ebenso für die Förderung von besonders umweltschonenden Verkehrsmitteln.

Kommen wir nun zum Landesnetz! Man fragt sich, was Sie da eigentlich vorhaben. Sie behalten sich vor, ein wie auch immer geartetes Landesinteresse an einem Eisenbahnnetz zu definieren. Als Ausweis Ihrer kommunalfeindlichen Politik nehmen Sie – ja, ich sage: stehlen Sie – den Kommunen und den Verbänden erst einmal 40 bis 50 % der Finanzmittel. Das nennen Sie dann Freiheit. Sehr geehrte Damen und Herren, das ist eine glatte Entmündigung der Verbände, nichts anderes.

Was soll es überhaupt heißen, wenn eine Eisenbahnstrecke von besonderem Landesinteresse ist? Geht der Rest des Landesnetzes Sie dann nichts mehr an? Interessieren Sie sich dann nicht mehr für diese Bahnhöfe?

Sehr geehrte Damen und Herren, die wachsende Mobilitätsnachfrage und die damit verbundenen ökologischen Aspekte machen den öffentlichen Personennahverkehr unverzichtbar. Der vorliegende Gesetzentwurf ist absolut unzureichend. Er wird den aktuellen Herausforderungen des öffentlichen Nahverkehrs nicht gerecht. Die SPD bekennt sich klar zum ÖPNV. Sie lehnt den Gesetzentwurf deshalb ab. Er wird den 2 Milliarden Fahrgästen und der Tatsache, dass 19 Milliarden Bahnkilometer gefahren worden sind, in keiner Weise gerecht.

Da wir gerade so schön von der Basis reden – ich habe gehört, dass auch Sie mit ein paar Leuten gesprochen haben –, möchte ich beispielhaft den Beschluss des Regionalrates Detmold vom 23. April 2007 zitieren.

(Zuruf von der FDP: Alles überholt!)

Der Regionalrat Detmold ist mit Sicherheit keine sozialdemokratische Vorfeldorganisation. Dieser Regionalrat lehnt diesen Gesetzentwurf strikt ab. Dem werden wir uns anschließen.

(Beifall von der SPD)

Vizepräsident Oliver Keymis: Vielen Dank, Herr Kollege Wißen. – Für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen hat jetzt Herr Kollege Becker das Wort.

Horst Becker (GRÜNE): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Wer ein Gesetz ändert, wer eine Novelle für das ÖPNV-Gesetz vorlegt, muss sich normalerweise die Fragen stellen lassen und diese auch klug beantworten können: Wozu das Ganze? Was hilft es den Menschen? Was hilft es den Fahrgästen, die den ÖPNV benutzen?

Wenn man zum Maßstab nehmen wollte, dass es den Menschen nutzt, dass Sie heute diesen Gesetzentwurf vorlegen, müsste man zunächst einmal feststellen: An diesem Anspruch sind Sie gescheitert.

(Beifall von GRÜNEN und SPD)

Meine Damen und Herren, man muss aber auch feststellen, dass Sie an Ihrem eigenen Anspruch gescheitert sind. Ihr eigener Anspruch bestand nicht darin, etwas für die Fahrgäste zu tun. Ihr Anspruch war, aus neun Verkehrsverbänden drei zu machen. Das war ein Anspruch, den Sie im Zusammenhang mit der Debatte um die Kürzung der Regionalisierungsmittel entwickelt haben – eine Kürzung, die das Land Nordrhein-Westfalen in keiner Weise auffängt, wie andere Bundesländer es tun.

Sie haben durch Ihren Minister und Ihre Sprecherinnen und Sprecher versucht, der Öffentlichkeit im Zusammenhang mit dieser Debatte vorzugaukeln, es gebe erhebliche Effizienzgewinne, und diese Effizienzgewinne würde man heben, indem man die Zahl der Verkehrsverbände von neun auf drei reduziert.

Wir stellen fest, dass Sie damit erstens nicht den finanziellen Druck auf die Verkehrsverbände reduzieren, den Sie hinterlassen haben, und dass Sie zweitens noch nicht einmal die Zahl der Verkehrsverbände reduzieren. Im Gegenteil: Sie erhöhen die Zahl von neun auf insgesamt zwölf, wobei es unterschiedliche Übergangsfristen gibt. Sie machen das, was in der Presse als „Kleinstaaterei“, „Schildbürgerstreich“ und „Verbundwarrwarr“ beschrieben worden ist.

Ich sagte es schon: Der Gesetzentwurf ist nicht aus der Perspektive der Fahrgäste geschrieben. Man hat sich nicht darum gekümmert, wie Verbundgrenzen und Übergangstarife anders organisiert werden können. Vielmehr ist er so angelegt, dass Sie von einer Projektförderung auf eine Pauschalförderung umorganisieren wollen.

Warum wollen Sie zu einer Pauschalförderung kommen? Sie wollen deswegen zu einer Pauschalförderung kommen – übrigens ein süßes Gift für viele Kommunen und für die kommunalen Spitzenverbände, die dann nämlich einen Teil für

die Verwaltungskosten abzweigen können –, weil sie damit den Druck vom Land nehmen, zu erklären, warum der ÖPNV, der in den letzten Jahren unter Rot-Grün eine Erfolgsgeschichte war, unter Ihrer Ägide in Zukunft immer weiter eingeschränkt wird und warum es zu Streckenstilllegungen kommt.

Über diese Pauschalen verschieben Sie die Verantwortung auf die Kommunen, wissend, dass sie das nicht mehr geregelt kriegen, ohne zusätzliche Finanzen in die Hand zu nehmen.

Sie machen das mit einem zweiten perfiden Trick: indem Sie einen Teil des Netzes herausdefinieren, nämlich 40 Millionen Zugkilometer Landesnetz, und den restlichen Teil, also die 58 Millionen Zugkilometer, die jetzt noch durch das Land garantiert sind – übrigens waren sie unter Rot-Grün garantiert, sie sind es bis heute –, im Regen stehen lassen.

(Beifall von GRÜNEN und SPD)

Genau diese 58 Millionen Zugkilometer – da hat der Kollege Wißen völlig Recht – stehen in Zukunft zur Disposition. Sie stehen nicht alle auf einen Schlag zur Disposition – das ist selbstverständlich, das hat auch nie jemand behauptet. Alleine auf diesen Zugkilometern wird aber die Kürzungsorgie bei den Regionalisierungsmitteln lasten, die in Zukunft durch das Land rasen wird.

Es ist doch selbstverständlich, dass das insbesondere den ländlichen Raum trifft. Sie werden das Landesnetz ja nicht vorwiegend im ländlichen Raum, sondern vorwiegend an anderen Stellen definieren. Jeder, der die Entwürfe sieht, weiß: Sie weisen als Landesnetz hauptsächlich das aus, was heute durch den Regionalexpress abgedeckt wird.

Meine Damen und Herren, mit dem, was Sie machen, schaden Sie den Kommunen, schaden Sie den Fahrgästen und schaden Sie den Verbänden. Geradezu tollkühn war die Argumentation von Staatssekretär Kozlowski in der Ausschussberatung: Die Reform würde dafür sorgen, dass die Verhandlungsausgangsposition der Verkehrsverbände sich verbessere, weil es jetzt angeblich drei seien.

Das Gegenteil ist in Bezug auf die Politik der Regierungskoalition und dieser Landesregierung richtig. Dadurch, dass Sie die Kommunen und die Verkehrsverbände bei den Kürzungen der Regionalisierungsmittel alleine lassen, erhöhen Sie den Druck auf die Verbände, sich auf unsittliche Angebote der Bahn einzulassen, wonach sie bei Vertragsverlängerung geringe Rabatte erhalten.

Eine gute Politik für die Fahrgäste, für die Kommunen, für die Verbände und den ÖPNV wäre es gewesen, wenn Sie die Kürzungen des Bundes wie die Länder Hessen und Niedersachsen ausgeglichen und dafür gesorgt hätten, dass die Kommunen, die Verkehrsverbände und die Fahrgäste nicht diesem Kürzungsdruck ausgesetzt werden. – Schönen Dank.

(Beifall von GRÜNEN und SPD)

Vizepräsident Oliver Keymis: Vielen Dank, Herr Kollege Becker. – Für die Fraktion der FDP hat jetzt Herr Kollege Rasche das Wort.

Christof Rasche (FDP): Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Sehr geehrte Damen und Herren! Wir haben ihn in der Verkehrspolitik gerade wieder live erlebt: den Mecker-Becker. Es tut mir leid, anders kann man das nicht sagen.

(Beifall von FDP und CDU)

Das ÖPNV-Gesetz regelt den öffentlichen Nahverkehr. – Das hört sich eigentlich ganz einfach an, aber so einfach ist es dann doch nicht. Mit der Revision, die wir Ihnen heute vorlegen, geht Nordrhein-Westfalen erstmals einen konsequenten Weg: Erstens vereinfachen wir die Rahmenbedingungen, und zweitens schaffen wir mittelfristig drei starke und zukunftssträchtige Einheiten.

Die Entschließungsanträge von SPD und Grünen entsprechen dem alten Zickzackkurs von Rot-Grün der vergangenen Jahre.

(Bodo Wißen [SPD]: Der ganze Gesetzentwurf ist Zickzack!)

– Herr Wißen, schauen wir doch einmal zurück: 1995 wurde ein erstes ÖPNV-Gesetz verabschiedet, das die Bildung von neun Zweckverbänden vorsah. – Eine solche Kleingliedrigkeit – ohne jeglichen Sachverstand, rein politisch bedingt – war das Werk von SPD und Grünen. Mir konnte bis heute noch kein Mensch erklären, warum zum Beispiel eine Schienenstrecke von Aachen nach Paderborn von fünf oder sechs verschiedenen Zweckverbänden organisiert werden muss, warum das nicht weit weniger können. Auch Sie konnten das nicht erklären.

Zwischen 1995 und 2002 kam es zu neun Revisionen dieses Gesetzes. Neunmal haben Sie das Gesetz neu geschrieben. Keiner wusste mehr, woran er war. Es war ein ständiges Hin und Her.

2002 kam dann die letzte Änderung des ÖPNV-Gesetzes. Der damalige verkehrspolitische Sprecher der SPD, Gerd Wirth, und mit ihm seine

Fraktion träumten von einer Landeseisenbahngesellschaft. Herausgekommen ist natürlich auch bei diesen Träumen überhaupt nichts. Es blieb bei neun Zweckverbänden. Die Agentur Nahverkehr, die Sie geschaffen haben, war ein fauler Kompromiss.

(Zuruf von der SPD: Heute sind es zwölf!)

Meine Damen und Herren, der Zickzackkurs ist aber nicht nur durch die ständigen Revisionen gekennzeichnet, sondern auch durch politische Aussagen, zum Beispiel in Regierungserklärungen. Ministerpräsident Clement hatte in seiner Regierungserklärung an diesem Rednerpult den Metro-rapid versprochen. Der Metrorapid hätte wahrlich zu einer Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs in Nordrhein-Westfalen beigetragen. Gekommen ist er nicht. Das Ganze hat dennoch negative Folgen gehabt: In Zuge dessen ist nämlich die Quote von Nordrhein-Westfalen bei der Verteilung der Bundesregionalisierungsmittel auf die Bundesländer erheblich verschlechtert worden. Und das ist bis heute der Fall.

(Bodo Wißen [SPD]: Wittke wollte das doch ändern!)

Bundesfinanzminister Steinbrück – und das ist Ihr Minister, Herr Wißen – hat gerade verkündet, dass er im Jahr 2014 die Höhe der Regionalisierungsmittel überprüfen will – die Quote aber erneut nicht. Ob die Quote eine gerechte Verteilung unter den Ländern sicherstellt, will er auch 2014 nicht prüfen. Also werden wir auch über diesen Zeitpunkt hinaus benachteiligt. Diese jahrzehntelange Benachteiligung von Nordrhein-Westfalen durch die Quote ist eine Folge der rot-grünen Verkehrspolitik.

(Zuruf von Bodo Wißen [SPD])

Der Ministerpräsident Clement folgende Ministerpräsident Steinbrück hat noch eine Schuppe draufgelegt und hier am Rednerpult den ITF III versprochen, also noch rund 20 Millionen Zugkilometer mehr. Gekommen ist davon kein einziger Zugkilometer. Es waren erneut alles leere Versprechungen.

(Beifall von der FDP)

Meine Damen und Herren, die Kürzungen, die in Berlin von zwei Koalitionären beschlossen worden sind, haben zu einer kräftigen Debatte geführt. Man hat nach Problemlösungen gesucht. Am Ende gab es breites Einvernehmen zwischen allen Beteiligten – fast allen, denn die Opposition hat sich ausgeschlossen. Sie hat Horrorszenerien an die Wand gemalt und beispielsweise behauptet, es käme zu 20 % Streckenstilllegungen. Keines

dieser Szenarien ist Realität geworden. Im Gegenteil: Man hat eine einvernehmliche und gute Lösung gefunden.

Der aktuelle Konflikt zwischen einem mutigen VRR auf der einen Seite – vielleicht von zahlreichen Zweckverbänden unterstützt – und der DB auf der anderen Seite könnte zu gewaltigen Veränderungen der Rahmenbedingungen führen.

Es geht aber rein um das Preisrecht. Dieses hat mit diesem Gesetz überhaupt nichts zu tun. Das sind zwei verschiedene Paar Schuhe.

(Vorsitz: Vizepräsidentin Angela Freimuth)

Meine Damen und Herren, Schwarz-Gelb macht eine gleichwertige Verkehrspolitik für alle Verkehrsträger. Es gibt keine Vorrangpolitik für die Straße. Es gibt aber auch keine Vorrangpolitik für den ÖPNV, wie es bei Ihnen der Fall war.

(Bodo Wißen [SPD]: Das ist wahr! Traurig, traurig!)

Wir machen eine vernünftige Verkehrspolitik. Da geht man mit allen Verkehrsträgern gleichmäßig um.

(Bodo Wißen [SPD]: Autofahrerpartei!)

Meine Damen und Herren, lassen Sie mich zum Schluss noch einmal eines sagen: Mit der Revision, die wir Ihnen heute vorlegen, geht Nordrhein-Westfalen erstmals einen konsequenten Weg für den ÖPNV und den SPNV in Nordrhein-Westfalen: Erstens vereinfachen wir die Rahmenbedingungen, und zweitens schaffen wir mittelfristig drei starke und zukunftssträchtige Einheiten.

(Das Ende der Redezeit wird signalisiert.)

Genau dieses haben Grüne und SPD in neun bisherigen Revisionen verpasst. – Vielen Dank.

(Beifall von FDP und CDU)

Vizepräsidentin Angela Freimuth: Vielen Dank, Herr Kollege Rasche. – Für die Landesregierung hat nun Herr Minister Wittke das Wort. Bitte schön.

Oliver Wittke, Minister für Bauen und Verkehr: Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen! Liebe Kollegen! Mit dem neuen ÖPNV-Gesetz stellen wir die Zukunft des Regionalverkehrs auch vor dem Hintergrund gekürzter Bundesmittel sicher. Wir tun dies, indem wir die Förderung pauschalieren, indem wir die Verfahrensabläufe entbürokratisieren, indem wir die Organisation vor Ort verschlanken und indem wir die kommunale Ebene stärken. Die damals, als wir die Eckpunkte vorgelegt haben,

noch abstrakten Inhalte haben Form angenommen und liegen Ihnen nunmehr als konkreter Gesetzentwurf vor.

Die Verschlankung der verkehrlichen Organisation erfolgt durch Zusammenlegung von neun Zweckverbänden zu drei SPNV-Kooperationsräumen. Diese Neuerung ist Gegenstand leidenschaftlich geführter Diskussionen gewesen. Aber sie wird mittlerweile – das ist der Unterschied zu allen bisherigen Regelungen, die auch von Vorgängerregierungen diskutiert wurden – von allen Beteiligten akzeptiert.

Die den Regionen gesetzlich eingeräumte Möglichkeit, die bestehenden Zweckverbände unter diesen drei Dächern beizubehalten, verhindert dabei den Bruch gewachsener Strukturen von heute auf morgen.

Herr Kollege Wißen, wenn Sie das gerade kritisiert haben: Ich weiß ja, dass Sie nicht direkt gewählter Abgeordneter im Kreis Kleve sind,

(Zuruf von der SPD: Sie auch nicht!)

sondern nur über die Liste nachgezogen sind.

(Bodo Wißen [SPD]: Dann haben wir ja etwas gemeinsam! – Zuruf von der SPD: Das war ein Eigentor! – Weitere Zurufe von der SPD)

Ich werde Ihnen vielleicht ein wenig aus der Heimat berichten können. Auch wenn Sie nicht direkt gewählter Abgeordneter sind, wissen Sie aber vielleicht, dass der Nahverkehrs-Zweckverband Niederrhein am 18. Juni eine Verbandsversammlung abhalten wird. In dieser Verbandsversammlung wird Ihr Zweckverband – ich weiß nicht, ob ich „Ihr“ sagen darf, aber der Zweckverband Ihrer Heimat – Folgendes beschließen:

„Die Zweckverbände VRR und NVN vereinbaren zur gemeinsamen Aufgabenwahrnehmung eine gemeinsame rechtsfähige Anstalt des öffentlichen Rechts mit dem Namen Verkehrsverbund Rhein-Ruhr Anstalt des öffentlichen Rechts.“

(Beifall von der CDU)

Das ist der Nachweis dafür, dass unser Gesetzentwurf schon eine Woche nach der Verabschiedung hier im Hohen Hause vor Ort Wirkung zeigen wird,

(Beifall von CDU und FDP)

weil die Zweckverbände vor Ort endlich zur Vernunft kommen, Herr Wißen.

(Beifall von der CDU)

Das mag alles an Ihnen vorbeigegangen sein, weil Sie vielleicht in Kleve wohnen, aber nicht zu Hause sind.

(Zuruf von der SPD: Unverschämtheit!)

Ich bin froh darüber, dass die Kreise Kleve und Wesel so richtungsweisende Entscheidungen treffen, und bedanke mich an dieser Stelle ausdrücklich dafür, dass unser Gesetzentwurf eine Woche nach Verabschiedung schon so mit Leben erfüllt werden wird.

(Beifall von CDU und FDP)

Wenn Sie, liebe Kolleginnen, liebe Kollegen, darüber hinaus berücksichtigen, dass diese drei Kooperationsräume künftig statt der fünf Bezirksregierungen auch für die Förderung der ÖPNV-Investitionen zuständig sein werden, bleibt es mir ein Rätsel, wie man darauf kommen kann zu behaupten, der Integrationsaspekt werde nicht berücksichtigt. Richtig ist: Künftig wird es drei SPNV-Aufgabenträger geben, die den SPNV bestellen und für die Infrastruktur des ÖPNV verantwortlich zeichnen.

Herr Kollege Becker, wenn Sie das kritisieren und sagen, dann können die ja tun und lassen, was sie wollen, dann können die Kommunen ja vor Ort entscheiden, wie sie die Mittel künftig einsetzen, dann sage ich Ihnen ganz bewusst: Jawohl, das ist gewollt. Wir wollen, dass die Kommunen selbst entscheiden.

(Beifall von der CDU)

Wir wollen sie nicht mehr über Bezirksregierungen gängeln. Wir wollen sie auch nicht über Regionalräte gängeln, so wie das in der Vergangenheit der Fall gewesen ist. So stellen wir uns kommunale Selbstverwaltung vor. So stellen wir uns Subsidiarität vor. So stellen wir uns Eigenverantwortung vor Ort vor.

(Beifall von CDU und FDP)

Das Land wird gemeinsam mit diesen drei Kooperationsräumen und dem Verkehrsausschuss des Landes ein Netz von SPNV-Linien mit Haltestellen, Taktfolge und Bedienungsqualität festlegen. Zu diesem Landesnetz sollen hauptsächlich überregionale, für die Erschließung des Landes bedeutsame SPNV-Angebote gehören. Die Finanzierung dieses Netzes hat in der Tat Vorrang. Es muss von den drei SPNV-Aufgabenträgern bestellt werden. Aber, meine Damen und Herren von der Opposition, damit ist eben nicht die Festlegung eines Schienenangebots erster und zweiter Klasse, wie Sie es behaupten, verbunden.

(Zuruf von der SPD: Natürlich!)

Die bisherige ÖPNV-Förderung wird pauschaliert. Das heißt, wir reduzieren einerseits die Zahl der Förderprogramme und erweitern andererseits die Gestaltungsfreiheit der kommunalen Träger bei Verwendung der Mittel.

Aber Pauschalierung heißt für uns auch: Wir trauen den Kommunen vor Ort etwas zu. Wir geben ihnen die Kompetenz, hier frei entscheiden zu können.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, Sie sehen: Insgesamt haben wir ein ÖPNV-Gesetz vorgelegt, das sowohl die Bürokratie zurückdrängt als auch die Eigenverantwortung stärkt als auch die Möglichkeit eröffnet, einen Teil der Kürzungen der Regionalisierungsmittel auf Bundesebene zurückzunehmen, die gegen die Stimmen des Landes Nordrhein-Westfalen und mit Zutun des sozialdemokratischen Bundesverkehrsministers und mit Zutun des sozialdemokratischen Bundesfinanzministers beschlossen worden und auf den Weg gebracht worden sind. Darum bitte ich um Zustimmung für dieses wichtige Gesetzesvorhaben. – Herzlichen Dank.

(Beifall von CDU und FDP)

Vizepräsidentin Angela Freimuth: Vielen Dank, Herr Minister. – Meine sehr verehrten Damen und Herren, weitere Wortmeldungen liegen mir nicht vor.

Wir kommen zur Abstimmung, und zwar erstens über die **Beschlussempfehlung Drucksache 14/4464**, in der der Ausschuss für Bauen und Verkehr empfiehlt, den Gesetzentwurf Drucksache 14/3976 in der Fassung seiner Beschlüsse anzunehmen. Wer dieser Beschlussempfehlung folgen möchte, bitte Hand aufzeigen. – Gegenstimmen? – Enthaltungen? – Damit ist die Beschlussempfehlung mit den Stimmen der Fraktionen von CDU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen **angenommen** und der Gesetzentwurf in zweiter Lesung verabschiedet.

Ich lasse zweitens abstimmen über den **Entschließungsantrag** der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen **Drucksache 14/4507**. Wer diesem Entschließungsantrag zustimmen möchte, bitte Hand aufzeigen. – Gegenstimmen? – Enthaltungen? – Damit ist dieser Entschließungsantrag mit den Stimmen der Fraktionen von CDU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen von Bündnis 90/Die Grünen und SPD **abgelehnt**.

Ich lasse drittens abstimmen über den **Entschließungsantrag** der Fraktion der SPD **Drucksache 14/4517**. Wer diesem Entschließungsantrag folgen möchte, bitte auch Hand aufzeigen. – Gegenstimmen? – Enthaltungen? – Damit ist dieser Entschließungsantrag ebenfalls mit den Stimmen der Fraktionen von CDU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen **abgelehnt**.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, wir sind damit am Ende von Tagesordnungspunkt 4.

Wir kommen zu:

5 Effiziente öffentliche Daseinsvorsorge der Menschen in NRW langfristig sichern

Antrag
der Fraktion der SPD
Drucksache 14/4486

Ich eröffne die Beratung und erteile für die antragstellende Fraktion der SPD dem Kollegen Töns das Wort. – Ich darf alle Kolleginnen und Kollegen bitten, wenn Sie jetzt den Saal verlassen, das möglichst geräuschlos zu tun. – Bitte schön, Herr Kollege Töns, Sie haben das Wort.

Markus Töns (SPD): Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Effiziente öffentliche Daseinsvorsorge ist ein Thema, das vom Titel her zunächst sehr sperrig daherkommt, aber es ist das Thema, das die Menschen in unserem Land, ohne dass sie es vielleicht wissen, am meisten beschäftigt.

Zur Daseinsvorsorge zählen so unterschiedliche Bereiche wie Altenpflege, Gesundheitsdienste, sozialer Wohnungsbau, Abfallentsorgung, öffentlicher Nahverkehr sowie natürlich die Energieversorgung, kurz gesagt, all das, was die Menschen von einem funktionierenden Gemeinwesen erwarten.

Daseinsvorsorge und ihre Organisation ist die Grundvoraussetzung für eine öffentliche Infrastruktur. Die Abgrenzung zwischen Dienstleistungen im allgemeinen Interesse und solchen im allgemeinen wirtschaftlichen Interesse ist und bleibt dabei schwierig. Dies hat auch die Europäische Kommission in ihrem Grünbuch erkannt. Ich zitiere mit Ihrer Erlaubnis, Frau Präsidentin, aus dem Grünbuch der Kommission zu Dienstleistungen von allgemeinem Interesse:

„Die Debatten um die Dienstleistungen von allgemeinem Interesse berühren die zentrale Fra-