

ländern zu erreichen. Wir sind mitten im Verfahren. Geforderte Nachverhandlungen sind nicht zu leisten, weil wir uns in der Tat noch mitten im Verhandlungsprozess befinden.

Ich möchte Ihnen gerne noch ein, zwei Informationen geben, warum die Landesregierung der Auffassung ist, dass das schleswig-holsteinische Modell in Deutschland völlig unzureichend ist. Im Gegenteil wären bei Sportwetten und Wetten im Allgemeinen Spieler- und Jugendschutz nicht mehr zu gewährleisten.

Ich beziehe mich auf das Beispiel Großbritannien. In Großbritannien ist der Glücksspielmarkt völlig liberalisiert worden. Die Wetteinsätze haben sich in den Jahren 2001 bis 2009 verfünffacht. Die staatlichen Steuereinnahmen sanken im gleichen Zeitraum um 30 %. Übrigens zahlen Sport- oder Wettanbieter im Ausland lediglich eine Pauschalsteuer von 2 %. Selbst wenn der schleswig-holsteinische Vorschlag Wirklichkeit werden würde, würde bei einem bundeseinheitlichen Steuersatz von 16,66 % auch die Standortfrage durch das Modell in Schleswig-Holstein in keiner Weise gelöst werden – im Gegenteil. Der Anreiz für Anbieter, wegen eines dort deutlich niedrigeren Steuerniveaus ins Ausland zu gehen, würde trotz des schleswig-holsteinischen Modells noch einmal deutlich zunehmen.

Ich fasse zusammen: Wir sind als Landesregierung des Landes Nordrhein-Westfalen sehr daran interessiert, im laufenden Verfahren einen Staatsvertrag zu erreichen, der möglichst von allen 16 Ländern in größtmöglichem Konsens erreicht werden sollte. – Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall von der SPD und von den GRÜNEN)

Präsident Eckhard Uhlenberg: Vielen Dank, Herr Minister Jäger. – Mir liegen keine weiteren Wortmeldungen vor. Wir sind damit am Schluss der Beratung.

Der Ältestenrat empfiehlt die **Überweisung** des **Antrags Drucksache 15/2130** an den **Haupt- und Medienausschuss**. Die abschließende Beratung und Abstimmung soll dort in öffentlicher Sitzung erfolgen. Wer dem seine Zustimmung geben kann, den bitte ich um das Handzeichen. – Danke schön. Wer kann dem nicht seine Zustimmung geben? – Wer enthält sich? – Damit ist die Überweisung einstimmig erfolgt.

Wir kommen nun zum Tagesordnungspunkt

13 Europäische Finanztransaktionssteuer einführen

Antrag
der Fraktion der SPD,
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und
der Fraktion DIE LINKE
Drucksache 15/2212

Die Fraktionen haben vereinbart, dass die **Reden zu Protokoll** gegeben werden. (Siehe Anlage 3)

Da keine Reden gehalten werden, kommen wir direkt zur Abstimmung. Die antragstellenden Fraktionen SPD, Bündnis 90/Die Grünen und Die Linke haben direkte Abstimmung beantragt. Wir stimmen somit über den Inhalt des **Antrags Drucksache 15/2212** ab. Wer dem seine Zustimmung geben kann, den bitte ich um das Handzeichen. – Wer kann dem nicht zustimmen? – Wer enthält sich? – Damit ist der Antrag mit den Stimmen von SPD, Bündnis 90/Die Grünen und der Linkspartei gegen die Stimmen der CDU und der FDP **angenommen**.

Wir kommen zu Tagesordnungspunkt

14 Gesetz zur Änderung des ÖPNVG NRW – Anpassung an Vorgaben der VO (EG) 1370/2007 zur Direktvergabe im Öffentlichen Personennahverkehr

Gesetzentwurf
der Fraktion der CDU
Drucksache 15/1690

Beschlussempfehlung und Bericht
des Ausschusses
für Bauen, Wohnen und Verkehr
Drucksache 15/2152

zweite Lesung

Auch hier haben die Fraktionen vereinbart, dass die **Reden zu Protokoll** gegeben werden. (Siehe Anlage 4)

Wir kommen deshalb unmittelbar zur Abstimmung. Der Ausschuss für Bauen, Wohnen und Verkehr empfiehlt in der **Beschlussempfehlung Drucksache 15/2152**, den Gesetzentwurf Drucksache 15/1690 in der Fassung seiner Beschlüsse anzunehmen. Wer dem seine Zustimmung geben kann, bitte ich um das Handzeichen. – Wer kann dem nicht seine Zustimmung geben? – Wer enthält sich? – Damit ist die Beschlussempfehlung **angenommen** und der Gesetzentwurf einstimmig vom Landtag verabschiedet worden.

Wir kommen nun zu:

15 Gesetz zur Stärkung der Bürgerbeteiligung

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksachen 15/2151, 15/2282 – Neudruck

erste Lesung

Ich eröffne die Beratung. Mir ist mitgeteilt worden, dass Herr Minister Jäger seine **Rede** bereits **zu Protokoll** gegeben hat. (Siehe Anlage 5)

Anlage 4

Zu TOP 14 – Gesetz zur Änderung des ÖPNVG NRW – Anpassung an Vorgaben der VO (EG) 1370/2007 zur Direktvergabe im Öffentlichen Personennahverkehr – zu Protokoll gegebene Reden

Benedikt Hauser (CDU):

Vieles ist in der ersten Debatte und im Ausschuss gesagt worden über die Notwendigkeit dieser Gesetzesänderung.

Wir konnten dabei breite Übereinstimmung erzielen, dass die Möglichkeit, die die EU-VO 1370/2007 einräumt, nämlich die direkte Vergabe der Verkehrsdienstleistungen an Unternehmen unter allerdings sehr strikten Anforderungen, auch in Nordrhein-Westfalen gegeben sein muss und nicht durch Programmsätze des ÖPNV-Gesetzes unterminiert werden darf. Der Wunsch vieler, den Wandel des ÖPNV zu mehr Markt zu bewerkstelligen, wird dadurch nicht behindert, denn hier geht es um die Bewältigung des Wandels unter marktorientierten Bedingungen. Ein genaues Studium der EU-VO 1370 zeigt dies.

Insbesondere im Hinblick auf den Mittelstand gilt es aber auch Sorge dafür zu tragen, dass ein Zugang ohne den Aufwand umfassender Gesamtleistungen (also inklusive Fahrplanerstellung, Servicedienste, Vertrieb, Begleitung der Nahverkehrsplanung, Infrastrukturmaßnahmen) möglich bleibt. Insofern behindert die Gesetzesänderung nicht den Zugang und die Beteiligung der örtlichen mittelständischen Busunternehmen, sondern sichert bewährte Modelle der Zusammenarbeit und Betätigungsfelder privater Bauwirtschaft.

Da Formulierung und Verortung des einzufügenden Passus kein Anlass für Streit sind, überwiegt die Freude über den Erfolg der Initiative.

Aber: Die Herausforderungen für die ÖPNV-Politik sind damit nicht bewältigt, nicht nur die große ÖPNV-Gesetzesnovelle, die Diskussionen über das Bundes-Personenbeförderungsgesetz, Finanzierung des ÖPNV, Belastung des ÖPNV mit politischen Tarifen wie dem Sozialticket, die Fragen der technischen Neuerungen, die Frage der Sicherstellung von ÖPNV im ländlichen Raum und Bewältigung von Pendlerströmen im städtischen Raum, die Herausforderungen durch den demografischen Wandel und die Notwendigkeit konsequenter Weiterentwicklung der Infrastruktur. Die Liste ließe sich noch fortsetzen. Diskussionsbedarf und vor allem Handlungsbedarf stellen sich noch hinreichend.

Heute steht aber im Vordergrund, dass der Landtag Nordrhein-Westfalen sich mit dieser Geset-

zesänderung zum ÖPNV bekennt, dazu, dass Lösungen vor Ort erarbeitet werden, Vertrauen in die Entscheidungsfähigkeiten der Aufgabenträger, der Kreise und Städte hat und einen wichtigen Baustein zu einer sachgerechten und zukunftsfähigen, aber auch kostenbewussten Nahverkehrsversorgung setzt.

Andreas Becker (SPD):

Ich darf mit Bezug auf die Debatte im Rahmen der Einbringung des Gesetzesentwurfes und mit Bezug auf die Diskussionen im Ausschuss für Bauen, Wohnen und Verkehr unter besonderer Berücksichtigung der Auswertung der erfolgten schriftlichen Anhörung von Sachverständigen zunächst noch einmal konstatieren, dass die CDU in ihrem Gesetzentwurf eine Unschärfe im ÖPNV-Gesetz aufgreift, die bereits vor Gericht zu Entscheidungen geführt haben, die eindeutig nicht der Intention des Gesetzgebers entsprechen.

Das gemeinsame Ziel ist es daher richtigerweise, die europarechtlich ausdrücklich zugelassene Direktvergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im öffentlichen Personennahverkehr landesrechtlich abzusichern.

Aber für den CDU-Vorschlag gilt: „Gut gemeint heißt noch nicht gut gemacht!“ Er trifft auf rechtssystematische Bedenken.

Zum einen beinhaltet der § 2 ÖPNVG NRW programmatische Vorgaben, und es ist deshalb nicht sinnvoll, darin materielle Vorgaben über die Zulässigkeit einer Direktvergabe aufzunehmen.

Und zum zweiten würde sich die von der CDU vorgeschlagene Regelung wegen ihrer systematischen Zuordnung innerhalb des § 2 nur auf die vom Gericht bewertete Einschränkung beziehen, während alle anderen landesrechtlichen Normen dementsprechend weiterhin als Einschränkung von Direktvergaben angesehen werden könnten.

Deshalb bietet es sich – wie von der Landesregierung vorgeschlagen – an, die klarstellende Aussage über die Zulässigkeit einer Direktvergabe entsprechend den europa- und bundesrechtlichen Möglichkeiten in die Regelung des § 3 Abs. 2 des ÖPNVG NRW aufzunehmen.

Aus diesem Grunde wird die SPD-Fraktion der einstimmigen Beschlussempfehlung des Ausschusses für Bauen, Wohnen und Verkehr heute im Plenum folgen und zustimmen.

Arndt Klocke (GRÜNE):

Mit der vorliegenden einstimmig beschlossenen Empfehlung des Verkehrsausschusses haben wir die notwendige rechtssichere Klarstellung zur Di-

rektvergabe im öffentlichen Personennahverkehr. Dies begrüßen wir.

Den Behörden steht nun rechtssicher ein flexibles Instrument zur Verfügung, um gerade im ländlichen Raum kleine Fahrleistungen bzw. Fahrleistungen von kurzer Dauer direkt vergeben zu können. Hier wäre ein Ausschreibungsverfahren im Verhältnis zur Fahrleistung sehr aufwendig und teuer gewesen. Dieses Geld ist bei ÖPNV-Qualitätsverbesserungen besser aufgehoben. Die Zuständigen vor Ort sind aufgerufen, diese Möglichkeiten auch entsprechend zu nutzen.

Klar ist: Eine Direktvergabe an das Subunternehmen „Billiger Jakob“ mit alten Fahrzeugen aus dem letzten Jahrtausend und orts- und sprachunkundigen Fahrern wird von den Kundinnen und Kunden nicht nachgefragt. König und Königin Kunde erwarten beim ÖPNV immer die beste Qualität, so muss das Instrument Direktvergabe genutzt werden.

Christof Rasche (FDP):

Die FDP-Fraktion unterstützt nachdrücklich einen freien und fairen Wettbewerb im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs. Denn öffentliche Ausschreibungen sind grundsätzlich der richtige Weg, um im Interesse der Kunden wie auch der Allgemeinheit die Qualität im ÖPNV zu verbessern, die Produktivität zu erhöhen und damit Kosteneinsparungen zu realisieren.

Es gibt jedoch auch Ausnahmefälle, in denen Direktvergaben sinnvoll sein können, um kleine und mittlere Verkehrsunternehmen zu fördern, die gegenüber großen Anbietern strukturelle Wettbewerbsnachteile haben und deshalb bei europaweiten Ausschreibungen nicht zum Zuge kommen würden.

Vor diesem Hintergrund unterstützen wir das Anliegen des Gesetzentwurfs, die Möglichkeiten einer Direktvergabe nach dem nordrhein-westfälischen ÖPNV-Gesetz rechtssicher zu machen und entsprechend an die europarechtlichen Vorgaben der einschlägigen Verordnung Nr. 1370/2007 anzupassen.

In der vom Verkehrsausschuss des Landtags durchgeführten Sachverständigenanhörung sind allerdings auch Bedenken gegen den Gesetzentwurf vorgetragen worden. Der Verband mofair hält die Möglichkeiten einer freihändigen Vergabe nach der VOL/A für ausreichend und macht zudem verfassungsrechtliche Bedenken geltend. Die IHK warnt davor, dass Direktvergaben in der Praxis zum Regelfall werden könnten und spricht sich für entsprechende Vorkehrungen aus. Dies sind Punkte, die in der noch vor uns liegenden großen Novelle des ÖPNV-Gesetzes aufgegriffen werden müssen.

Bärbel Beuermann (LINKE):

Die Verkehrsverbünde und Zweckgemeinschaften müssen Verkehrsdienstleistungen rechtssicher an öffentliche und private Unternehmen vergeben können.

Das Urteil des BGH nach dem Vertragsabschluss zwischen VRR und der Bahn AG unter Berücksichtigung der europäischen Verordnung (VO [EU]) 1370/2007 hat eine gewisse Rechtsklarheit geschaffen. Die EU-Verordnung lässt eine Direktvergabe von Verkehrsdienstleistungen zu.

Im Mittelpunkt der Vergabeentscheidungen muss aber immer ein zuverlässiger und kostengünstiger ÖPNV stehen. Die Direktvergaben dürfen aber auch nicht dazu führen, dass der Markt abgeschottet wird oder Tarifverträge unterlaufen werden. Die Linke sieht in der guten, konstruktiven und zielführenden Arbeit im Verkehrsausschuss, die in diesem Fall auch über Parteigrenzen hinweg geglückt ist, erste Ansätze zu einem normalen Umgang miteinander. In anderen Politikfeldern, etwa in der Bildungspolitik, ist so eine Zusammenarbeit leider noch nicht möglich. Wenn die CDU ihrem in Berlin weilenden Vorsitzenden Röttgen buchstäblich folgen würde, dann müssten ihre Bänke hier im Plenum und in den Ausschüssen leer bleiben. Denn Die Linke wird sich mit Sicherheit nicht beiseiteschieben lassen. Wir sind gekommen, um zu bleiben!

Die Linke steht der notwendigen Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in NRW positiv gegenüber, erwartet aber auch gemeinsam mit uns Linken die Zustimmung der CDU.

Harry Kurt Voigtsberger, Minister für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr:

Die europarechtliche Möglichkeit der Direktvergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen gerade im öffentlichen Personennahverkehr muss gewahrt bleiben.

Dies ist nach dem überraschenden Beschluss des Oberlandesgerichtes Düsseldorf vom 2. März 2011 jedoch gefährdet.

Die Direktvergabe ist notwendig und richtig.

Die für den ÖPNV verantwortlichen Kommunen sollen selbst bestimmen können

- ob ihr eigenes Unternehmen etwas durchführt,*
- ob sie Aufträge an kleine oder mittlere Unternehmen direkt vergeben wollen oder ob sie die Leistung im wettbewerblichen Vergabeverfahren vergeben wollen.*

Denn schließlich müssen sie die Zuschüsse hierfür zahlen.

Deshalb ist die Gesetzesinitiative der CDU-Fraktion in ihrer Zielrichtung zu begrüßen.

Es ist allerdings wichtig, die gewollte Absicherung der Direktvergabe rechtssicher zu regeln.

Daher freue ich mich, dass alle Fraktionen den Vorschlag der Landesregierung hierzu aufgegriffen und den Gesetzentwurf modifiziert haben.

Denn wir wollen auf „Nummer sicher“ gehen.

Mit der Änderung des § 3 ÖPNVG NRW erreichen wir dies.

Ich bitte Sie deshalb, der Beschlussempfehlung des Ausschusses für Bauen, Wohnen und Verkehr zuzustimmen.

