

16/12843 – Neudruck – mit breiter Mehrheit abgelehnt.

Zweitens stimmen wir ab über den Antrag der Fraktionen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen Drucksache 16/12855. Die antragstellenden Fraktionen haben direkte Abstimmung beantragt. Wer stimmt diesem Antrag zu? – SPD, Grüne, Piratenfraktion, Herr Stüttgen – fraktionslos – und Herr Schwerd – fraktionslos. Wer stimmt dagegen? – Die CDU-Fraktion. Wer enthält sich? – Es enthält sich die FDP-Fraktion. Damit ist dieser **Antrag Drucksache 16/12855** mit breiter Mehrheit **angenommen**.

Drittens stimmen wir ab über den Entschließungsantrag der Fraktion der FDP Drucksache 16/12934. Wer stimmt dieser Entschließung zu? – Das war zu erwarten: Die FDP-Fraktion. Außerdem die Piratenfraktion und Herr Schwerd – fraktionslos. Damit ist also eine Menge erreicht. Aber, jetzt kommt es: Wer stimmt gegen diesen Antrag? – SPD und Grüne stimmen dagegen sowie die CDU. Gibt es Enthaltungen? – Enthaltungen gibt es nicht. Damit ist das erzielt, was im Hohen Hause manchmal vorkommt. Eine breite Mehrheit hat auch diese **Entschließung Drucksache 16/12934 abgelehnt**. – Vielen Dank.

Bevor wir zum nächsten Tagesordnungspunkt kommen, muss ich, möchte ich, soll ich für das Protokoll zwei **Abstimmungsergebnisse** der gestrigen Plenarsitzung deklaratorisch feststellen.

TOP 3 der 120. Plenarsitzung am 14. September 2016. Es handelt sich um einen Antrag der Fraktion der CDU Drucksache 16/12831. In Verbindung damit haben wir beraten einen Entschließungsantrag des fraktionslosen Abgeordneten Daniel Schwerd Drucksache 16/12905 zum Antrag der Fraktion der CDU Drucksache 16/12831.

Erstens. Der **Antrag Drucksache 16/12831** wurde mit den Stimmen der Fraktionen von SPD, Bündnis 90/Die Grünen, der Piraten und der fraktionslosen Abgeordneten Schwerd und Stüttgen gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU und der FDP **abgelehnt**.

Zweitens. Der **Entschließungsantrag Drucksache 16/12905** wurde mit den Stimmen der Fraktionen von SPD, CDU, Bündnis 90/Die Grünen, FDP und des fraktionslosen Abgeordneten Stüttgen gegen die Stimmen der Fraktion der Piraten und des fraktionslosen Abgeordneten Schwerd bei einer Enthaltung der Piratenfraktion **abgelehnt**.

Dies deklaratorisch hier noch einmal im Nachtrag zu gestern.

Ich rufe auf:

5 Achstes Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (8. ÖPNV-ÄndG)

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 16/12435

erste Lesung

Herr Minister Groschek hat mitgeteilt, die Einbringungsrede zu Protokoll zu geben. Eine weitere Aussprache ist damit heute nicht vorgesehen, sondern wir kommen jetzt zur Abstimmung.

(Zuruf von Josef Hovenjürgen [CDU] – Zuruf: Soweit ich weiß, sollen alle Reden zu Protokoll gegeben werden!)

Steht bei mir nicht drin. Aber machen wir natürlich gern. Die Anmerkung war, dass alle Reden zu Protokoll gegeben werden.

(Christof Rasche [FDP]: Nein, nur die Einbringung!)

So war es uns hier nicht mitgeteilt worden. Aber wenn sich die Fraktionen darauf verständigen wollen? – Also alle Reden zu Protokoll, Einbringung zu Protokoll. Dann verfahren wir wie hier vorgeschlagen. (siehe Anlage 1)

Der Ältestenrat empfiehlt die **Überweisung des Gesetzentwurfs Drucksache 16/12435** an den **Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr**. Stimmt jemand dagegen? – Nein. Stimmt jemand dafür? – Jetzt aber. Ich meine, wir haben 17:54 Uhr. Wer ist für diese Überweisung? – Gibt es Enthaltungen? – Das ist alles nicht der Fall. Damit ist einstimmig so überwiesen. Wir verfahren so, wie eben besprochen.

Ich rufe auf:

6 Kinder und Jugendliche schützen – Kindererhen wirksam verhindern

Antrag
der Fraktion der FDP
Drucksache 16/12848

Zur Eröffnung der Aussprache erteile ich Frau Kollegin Schneider für die FDP-Fraktion das Wort. Bitte schön.

Susanne Schneider (FDP): Herr Präsident! Sehr geehrte Damen und Herren! Mit der großen Flüchtlingswelle nach Deutschland und damit auch nach Nordrhein-Westfalen ist ein altes fast vergessenes Thema in unsere moderne pluralistische Gesellschaft geschwappt:

(Unruhe – Glocke)

die Heirat zwischen oder mit Minderjährigen. Immer wieder haben wir uns mit dem Thema Zwangsheirat

Anlage 1

Zu TOP 5 – „Achstes Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (8. ÖPNV-ÄndG)“ – zu Protokoll gegebene Reden

Michael Groschek, Minister für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr:

Mit viel Beharrlichkeit und Ausdauer, aber besonders mit guten Argumenten haben wir es geschafft, dass Nordrhein-Westfalen deutlich mehr Regionalisierungsmittel für den ÖPNV erhält. Darauf können wir zu Recht stolz sein.

Zwei „Baustellen“ bleiben aber noch:

Die Fortführung des Bundesprogramms des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes über 2019 hinaus muss endlich auch gesetzgeberisch durch den Bund umgesetzt werden, damit große Ausbaumaßnahmen im ÖPNV finanziert werden können.

Und wir brauchen Klarheit über die Nachfolge der Entflechtungsmittel, die auch für den ÖPNV eine wesentliche Bedeutung haben.

Im Rahmen der jetzt bestehenden finanziellen Klarheit wollen wir das ÖPNV-Gesetz anpassen und dabei die zusätzlichen finanziellen Spielräume nutzen.

Wir wollen aber auch die Gelegenheit ergreifen, weitere Regelungen des Gesetzes anzupassen.

Das Gesetz ist bis zum 31.12.2017 befristet und soll nun entfristet werden.

Die SPNV-Pauschale soll erhöht und nach einem objektiven und transparenten Schlüssel auf die drei Zweckverbände verteilt werden.

Dazu muss das Ministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss eine Rechtsverordnung erlassen.

Rechtzeitig zum ersten Beratungsdurchgang des Gesetzentwurfs im Verkehrsausschuss wird den Ausschussmitgliedern auch der Verordnungsentwurf vorliegen.

Darin soll die Mittelverteilung bis zum Jahr 2032 geregelt werden, damit die Zweckverbände die erforderliche Planungssicherheit haben.

Im Gesetz soll klargestellt werden, dass aus den Mitteln für den Schienenpersonennahverkehr auch regionale Schnellbusse finanziert werden können, die den SPNV ergänzen.

Wir wollen die finanziellen Spielräume durch die zusätzlichen Regionalisierungsmittel aber auch

für den ÖPNV mit Bussen und Straßenbahnen nutzen.

Der Gesetzentwurf sieht dazu die Erhöhung der ÖPNV-Pauschale ab 2017 um 20 Millionen auf dann landesweit 130 Millionen € vor.

Durch eine weitere Gesetzesanpassung sollen die Möglichkeiten für alternative Bedienungsformen im ÖPNV erweitert werden.

Danach können auch als Gelegenheitsverkehr genehmigte Angebote dem ÖPNV zugerechnet und von den Aufgabenträgern aus den Pauschalmitteln des Landes finanziert werden.

Die ÖPNV-Pauschale soll zu Gunsten des ländlichen Raums mit einem um einen Prozentpunkt höheren Flächenanteil verteilt werden.

Wir wollen in die Regelung zur ÖPNV-Pauschale eine Vorgabe an die Aufgabenträger aufnehmen, dass mindestens 30 % der Mittel für Anreize zum Einsatz moderner und barrierefreier Fahrzeuge bei den Verkehrsunternehmen einzusetzen sind.

Die pauschalierte Investitionsförderung soll wieder auf 150 Millionen € angehoben werden.

Allerdings können wir die Förderung trotz Entfristung des Gesetzes nur bis zum Jahr 2019 verlängern.

Denn uns fehlt die Klarheit über die Nachfolge der Entflechtungsmittel, die zur Finanzierung der Pauschalförderung eingesetzt werden.

Vier zusätzliche Fördermöglichkeiten sollen als Investitionen im besonderen Landesinteresse aufgenommen werden.

Danach sollen Investitionen

- zur Erneuerung der Infrastrukturen von Straßen- und Stadtbahnsystemen,*
- zur sinnhaften Reaktivierung und Elektrifizierung von SPNV-Strecken,*
- zur Herstellung der Barrierefreiheit von Stadtbahn-, Straßenbahn- und Bushaltestellen sowie*
- im Bereich der Elektromobilität von Linienbussen*

künftig durch das Land gesondert gefördert werden.

Der Gesetzentwurf enthält nicht nur neue Finanzierungsregelungen, sondern auch Vorschriften zur Zusammenarbeit der Zweckverbände untereinander und mit dem Land.

Danach soll das Land eine Schlichterrolle bei Streitigkeiten der Zweckverbände untereinander bekommen und abschließend entscheiden können, wenn keine Einigung zustande kommt.

Für das SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse ist ein Weisungsrecht im Einzelfall zur Wahrung der Interessen des Landes vorgesehen.

Darüber hinaus soll künftig das Einvernehmen der Zweckverbände zum Landesnetz auch nicht mehr erforderlich sein.

Die Regelungen zur ÖPNV-Bedarfsplanung sollen leicht modifiziert und die Beachtung der Festlegungen im Bedarfsplan bei der Förderung des Aus- und Neubaus von Schieneninfrastrukturen aus der SPNV-Pauschale und der pauschalierten Investitionsförderung durch entsprechende Ergänzungen sichergestellt werden.

Der Gesetzentwurf stärkt die Rolle des Landes, ohne den kommunalen Aufgabenträgern die notwendigen Gestaltungsspielräume zu nehmen.

Das Land hat ein berechtigtes Interesse, seine Vorstellungen zum SPNV-Landesnetz oder über gezielte Förderungen auch umsetzen zu können.

Schließlich leistet das Land auch einen nicht unerheblichen Beitrag zur Finanzierung des ÖPNV.

Ein ganz wichtiger Bestandteil der Novelle ist die Vorgabe an die Aufgabenträger, in ihren Nahverkehrsplänen die Anwendung repräsentativer Tarifverträge zu regeln.

Damit wird die Tarifgebundenheit auch für eigenwirtschaftliche Verkehre verbindlich und Lohndumping verhindert.

Lassen Sie mich in diesem Zusammenhang auf die eigenwirtschaftlichen Konkurrenzanträge zu den geplanten Direktvergaben in Hamm und im Bergischen eingehen:

Konkurrenz im ÖPNV darf nicht über Dumpinglöhne stattfinden!

Und „Eigenwirtschaftlichkeit“ darf nicht heißen, dass ein Unternehmen es mal ohne Zuschüsse versucht.

Die Bezirksregierungen haben schon und sie werden weiterhin die Konkurrenzanträge nach Recht und Gesetz prüfen.

Dazu gehört auch die Nachprüfung nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts, ob die Leistung auch tatsächlich eigenwirtschaftlich gefahren werden kann.

Die Bezirksregierung Köln hat den Konkurrenzantrag für Leverkusen und den Rheinisch-Bergischen Kreis auf dieser Grundlage abgelehnt.

In Hamm dauert die Prüfung noch an.

Der vorliegende Gesetzentwurf gibt die notwendigen Impulse zur Fortentwicklung eines kundenfreundlichen ÖPNV.

Ich bitte Sie daher um Unterstützung dieses Gesetzesvorhabens.

Carsten Löcker (SPD):

Ein zentraler Bestandteil der Daseinsvorsorge in den Kommunen ist die Planung, Organisation und Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs – geregelt ist dies durch das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in NRW.

Die gegenwärtigen Regelungen haben sich in der Vergangenheit grundsätzlich bewährt – aufgrund der bestehenden Befristung bis zum 31.12.2017 und der vom Bund geplanten, aber noch nicht erfolgten, gesetzlichen Änderungen ist nun jedoch eine Novellierung des Gesetzes erforderlich.

Die Revision des Regionalisierungsgesetzes des Bundes sowie die noch ausstehende Bundesverordnung zur Verteilung der zugehörigen Mittel auf die Länder sorgen dafür, dass die konkrete Ausstattung der Aufgabenträger betreffend ihre Finanzmittel noch nicht feststeht.

Zudem fehlt uns die bereits im September 2015 von der Bundesregierung zugesagte Verlängerung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes sowie die Bereitstellung von Finanzmitteln durch den Bund in Fortführung der Entflechtungsmittel. Trotz der vorhandenen Planungsunsicherheiten besteht die Notwendigkeit, den kommunalen Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen finanzielle Planungssicherheit zu geben. Im Bewusstsein dieser Herausforderung bietet der vorliegende Gesetzentwurf eine passende Antwort – deren wesentlichsten Punkte wie folgt sind:

Erstens: die Aufhebung aller gesetzlichen Befristungen zur Schaffung von Planungssicherheit für alle beteiligten Akteure.

Zweitens: Die Pauschale für den öffentlichen Personennahverkehr soll – mit einhergehender Veränderung des Verteilungsschlüssels zugunsten des ländlichen Raumes – um jährlich 20 Millionen € angehoben werden.

Mindestens 30% dieser Pauschale sollen dabei einen Anreiz für die Beschaffung barrierefreier Fahrzeuge bieten. Daneben soll der Geltungsbereich des ÖPNVG auch auf solche Verkehre ausgeweitet werden, die personenbeförderungsrechtlich auch als Gelegenheitsverkehre ausgestaltet sein können. Darüber hinaus wird der Anwendungsbereich des Gesetzes unter engen Voraussetzungen auch auf Personenfähren ausgeweitet.

Drittens sollen vier zusätzliche Fördermöglichkeiten als Investitionen im besonderen Landesinteresse aufgenommen werden. Demnach sollen Investitionen zur Erneuerung der Infrastrukturen von Straßen- und Stadtbahnssystemen, insbesondere

zur sinnhaften Reaktivierung und Elektrifizierung von SPNV-Strecken, zur Herstellung von Barrierefreiheit von Stadtbahn-, Straßenbahn- und Bushaltestellen, sowie Investitionen im Bereich der Elektromobilität von Linienbussen künftig durch das Land gesondert gefördert werden.

Viertens – soll der jährliche Mindestbetrag für die pauschalisierte Investitionsförderung auf 150 Millionen € erhöht werden und somit um insgesamt 30 Millionen € steigen. Besondere Relevanz für die Entfristung hat dabei das Jahr 2019, da zu diesem Zeitpunkt sowohl der gerade thematisierte §12 des ÖPNVG, als auch die Bundesförderung nach dem Entflechtungsgesetz auslaufen sollen.

Fünftens sollen die Regelungen zur ÖPNV-Bedarfsplanung leicht modifiziert werden. Die Feststellungen im Bedarfsplan sollen bei der Förderung des Aus- und Neubaus von Schieneninfrastrukturen aus der SPNV-Pauschale und der pauschalisierten Investitionsförderung berücksichtigt werden. Dies ist durch entsprechende Ergänzungen im Gesetz auch sichergestellt.

Letztlich sollen die Zielsetzungsnormen und die Verfahrensvorschriften für die Verkehrsplanung – insbesondere im Hinblick auf die Barrierefreiheit und die Beteiligung der Verbände für Menschen, die in ihrer Mobilität oder ihren sensorischen Fähigkeiten eingeschränkt sind – an das geänderte PBFG angepasst werden und in § 9 aufgenommen werden.

Rolf Beu (GRÜNE):

Warum eine Novellierung des ÖPNVG NRW?

Formal, weil das bisherige mit Ablauf des 31. Dezembers 2017 außer Kraft tritt. Inhaltlich, weil wir den ÖPNV in NRW stärken wollen.

Dankenswerterweise konnte der NRW-Anteil an den Bundesregionalisierungsmitteln nach jahrelangen intensiven Kämpfen erhöht werden.

Diese Mehreinnahmen sollen den Fahrgästen durch zusätzliche Verkehrsangebote bei besseren Standards zu Gute kommen.

So soll die ÖPNV-Pauschale nach § 11 Abs. 1 von mindestens 858 Millionen € auf mindestens 1 Milliarde € steigen und die Leistungen nach Abs. 2 von 110 Millionen € auf 130 Millionen €. Die pauschalisierte Investitionsförderung nach § 12 soll von mindestens 120 Millionen € um 25 % auf mindestens 150 Millionen € ansteigen. Außerdem sollen in § 13, was wir sehr begrüßen, vier Landesprogramme etabliert werden:

1: für die Erneuerung der ÖPNV-Infrastruktur. Damit wollen auch wir den Kommunen helfen, ihre Stadtbahnnetze zukunftsfähig auf den Stand der Technik zu bringen.

2: für die Reaktivierung und Elektrifizierung von Bahnstrecken. Mit der Reaktivierung nach vorheriger Wirtschaftlichkeitsbetrachtung wollen auch wir, wie in anderen Bundesländern mit grüner Regierungsbeteiligung, die größten Fehler des Stilllegungswahns der vormaligen Deutschen Bundesbahn wieder rückgängig machen. Und die Elektrifizierungen sind im Einzelfall nicht nur wirtschaftlich sinnvoll, sondern dienen auch dem Klimaschutz und durch kürzere Fahrtzeiten infolge höherer Beschleunigungswerte direkt den Fahrgästen.

3: Barrierefreiheit bei Stadtbahn und Bus. Damit wollen auch wir die Kommunen bei der Umsetzung der Vorgaben des Personenbeförderungsgesetzes unterstützen. Die Herstellung der Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste ist gerade für uns Grüne ein Ziel, das zeitnah bei Bus und Bahn, bei den Haltestellen und Stationen erreicht werden muss.

4: Elektromobilität im ÖPNV. Gerade der innerstädtische Busverkehr bietet sich in den schadstoffbelasteten Großstädten für eine Umstellung von Diesel- auf Elektromobilität an. Durch regionale Schnellbusse, für die die Zweckverbände nun Aufgabenträger werden können sollen, möchten auch wir den ÖPNV außerhalb der Ballungsräume stärken.

Die Hinwirkungspflicht auf Digitalisierung und die klare Entscheidungsbefugnis beim Landesnetz sind weitere beachtliche Vorschläge im Gesetzesentwurf. Dies gilt gleichfalls für die Einbeziehung alternativer Bedienformen und den auch auf Landesebene objektiveren, transparenteren und nachvollziehbareren Verteilschlüssel.

Kritisch gesehen wird die vorgesehene Befristung der pauschalierten Investitionsförderung auf 2019. Dies würde bedeuten, dass neue, bisher noch nicht eingereichte, gleichfalls wichtige und eigentlich notwendige kommunale Investitionsmaßnahmen nicht mehr bezuschusst werden können. Was dies gerade für Kommunen im Haushaltssicherungskonzept oder im Nothaushalt bedeuten würde, ist nicht nur den Aufgabenträgern bekannt.

Insgesamt aber vielen Dank an das Ministerium für den Gesetzesentwurf. Ich freue mich auf eine spannende und konstruktive weitere Beratung.

Christof Rasche (FDP):

Da wir vereinbart hatten, erst mit der Ausschussberatung in die Debatte einzusteigen, nur einige Sätze zum Gesetzesentwurf.

Nach wie vor ist die Situation im SPNV nicht zufriedenstellend; seit der Regierungsübernahme von SPD und Grünen im Jahre 2010 hat sich diese kontinuierlich verschlechtert.

Der SPNV ist unzuverlässig, die Verspätungen haben rasant zugenommen, viele Züge sind überfüllt. In Berufsverkehrszeiten spricht der Verkehrsminister zu Recht von einer Situation, wo sich „Ölsardinen“ aneinander reihen. Er ist jedoch einer der Verursacher dieses Missstandes.

Dass die Bundesregierung von CDU und SPD immer noch nicht die Regionalisierungsmittel in der Summe bedarfsgerecht und regional angemessen zur Verfügung stellt, ist nicht zu fassen.

In NRW schaffen es die Strukturen, angefangen beim Ministerium, nicht, Abläufe transparent und effektiv zu gestalten. Wir werden also darüber diskutieren, ob der Gesetzentwurf zu einer Verbesserung beiträgt.

Die Verbände erwarten aufgrund der Überraschungen in den vergangenen Jahren Planungssicherheit beim Mittelzufluss. Da sollte mehr per Gesetz statt über Verordnung geregelt werden.

Zudem stellen sich die Fragen: Wird die kommunale Handlungsfähigkeit zu stark eingeschränkt, wie es die kommunalen Spitzenverbände behaupten, und werden die Interessen von Stadt und ländlichem Raum endlich fair abgewogen?

Fest steht, Rot-Grün muss den Schienenpersonennahverkehr endlich besser organisieren.

Wir freuen uns auf die Diskussion im Ausschuss und stimmen der Überweisung natürlich zu.

Oliver Bayer (PIRATEN):

Es freut mich, dass Sie mit dem Gesetzentwurf schon etliche Punkte aufgreifen und umsetzen wollen, die wir in der Enquetekommission zur Zukunft des Öffentlichen Personenverkehrs entwickelt haben.

Von den weit über einhundert Handlungsempfehlungen sind es konkret rund ein Dutzend.

Es geht um notwendige Konzepte, Organisation, Ausbau, Elektromobilität und regionale Schnellbusverkehre.

Es geht um die dauerhafte und substanzielle Verbesserung des ÖPNV.

Da ist es sinnvoll, wenn das zuständige Ministerium sich vor Berichterstellung und vor der abschließenden Debatte Ende des Jahres hier im Haus wichtige Punkte herauspickt und in einen Gesetzentwurf überführt.

Insofern möchte ich mich an dieser Stelle bedanken.

Wir setzen eine Enquetekommission zu einem wichtigen Thema ein, lassen uns von anderen Fraktionen ein bisschen dafür beschimpfen und

freuen uns dann alle gemeinsam, wenn das Ministerium es gar nicht erwarten kann, die erarbeiteten Punkte umzusetzen.

Und wir dürfen in Zukunft noch mehr erwarten als kleine Korrekturen.

Wenn der Bericht mit seinen Handlungsempfehlungen zu Ende geschrieben ist, wird das Ministerium noch genügend Gelegenheit bekommen, gute Politik auf der Basis der Ergebnisse einer guten Enquetekommission zu machen. So, genug des Lobes.

Ein bisschen Kritik muss auch sein. Also:

Natürlich ist es zu begrüßen, dass dem ÖPNV etwas mehr Geld zur Verfügung stehen wird.

Geld, das dringend für allfällige Maßnahmen gebraucht wird.

Schade finde ich aber, dass das Land letztlich wieder nur Bundesmittel weiterleitet.

Ein echtes Engagement des Landes fehlt noch immer.

Eine echte Verkehrswende, für die wir stehen und für die doch auch die Regierungskoalition zu stehen behauptet, braucht aber echtes Engagement.

Dabei wissen wir alle hier – gestützt durch verschiedene Gutachten und Kommissionen –, dass der öffentliche Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen ganz dringend Investitionen braucht.

In vielen Kommunen sind die Stadtbahnsysteme so marode, dass es fast schon an ein Wunder grenzt, wenn überhaupt noch ein Regelbetrieb aufrechterhalten werden kann.

In den Kommunen werden gerade die Nahverkehrspläne neu aufgestellt.

Die dafür erstellten Gutachten zeigen die infrastrukturellen Defizite auf und machen deutlich, wie groß die Probleme vor Ort sind.

Die technische Infrastruktur muss dringend grundlegend saniert und modernisiert werden.

Mehrere Milliarden Euro sind dafür in den nächsten Jahren zu investieren.

Gut angelegtes Geld, weil die Funktionstüchtigkeit des öffentlichen Personennahverkehrs die grundlegendste Bedingung für einen höheren Anteil des ÖPNV ist.

Je mehr Menschen vom Auto auf Busse und Bahnen – auch auf Fuß und Fahrrad – umsteigen, desto besser ist das für die notorisch überlasteten Städte.

Die Deutsche Umwelthilfe gewinnt ja laufend ihre Prozesse gegen Kommunen, die nicht genug gegen tödliche Luftbelastung tun. Und es ist wirklich

keine Lösung, deshalb die Grenzwerte anzuhängen.

Und Fahrverbote brauchen Alternativen.

Sie als Verkehrsminister müssen den Menschen diese Alternative bieten, sonst gefährden Sie den Stillstand von Millionen Menschen.

Sie müssen den ÖPNV massiv auszubauen.

Dafür reicht die ÖPNVG-Novelle noch lange nicht.

Die kommunalen Kosten des Autoverkehrs sind deutlich höher als die des ÖPNV. Die Allgemeinheit zahlt deutlich mehr für den Autoverkehr als für Busse und Bahnen.

Dennoch müssen die ÖPNV-Nutzenden dreimal höhere Preiserhöhungen vertragen als Autofahrende in den letzten Jahren.

Dies gilt es zu ändern.

Als Gesamtkonzept mit dem ÖPNV als kommunale Pflichtaufgabe mit den entsprechenden Standards und entsprechender Finanzierung.

Was außerhalb der Finanzierungsfragen und struktureller Fragen fehlt, ist ein von der Politik vorgegebenes übergeordnetes Ziel.

Es fehlen klare Ziele, eine klare Darstellung, was der ÖPNV erreichen soll und was erreicht werden muss, damit die Ziele erfüllt sind.

Die Städte, Zweckverbände und Verkehrsbetriebe müssen sich daran orientieren können. Auch an konkreten Zahlen.

Solange für ein Unternehmen nur wichtig ist, die Fahrkilometer abzuspulen und Fahrgäste nur lästig und teuer sind ...

Solange ein fahrscheinfreier Nahverkehr mit der Begründung abgelehnt wird, dass das nicht ginge, weil ja dann viel mehr Menschen Bus und Bahn fahren würden ...

.... solange ist klar, dass die Politik ihre sozialen, klimapolitischen, gesundheitspolitischen und verkehrspolitischen Ziele noch nicht in die Praxis übertragen konnte.

Das aber muss passieren.

Der vorgelegte Gesetzentwurf scheint insgesamt ein kleiner Schritt in die richtige Richtung.

Aber das ÖPNV-Gesetz erzählt auch noch lange nicht die ganze Geschichte.

