

nengebundenen und individuellen Verkehrs auch im Bundestagswahljahr die Verkehrspolitiker und nicht die Spindoktoren zuständig bleiben.

Es wäre ein guter Auftakt, Dr. Daehre im Januar einzuladen, um mit ihm zu diskutieren. Dann hätten wir gemeinsam verhindert, dass einige Türen bis Ende September zugeschlagen werden, weil man nicht bereit sein könnte, sich unangenehmen Fragen zu stellen. – So weit meine Einlassung.

(Beifall von der SPD, den GRÜNEN und den PIRATEN)

Vizepräsident Dr. Gerhard Papke: Vielen Dank, Herr Minister. – Weitere Wortmeldungen zu diesem Tagesordnungspunkt liegen mir nicht vor. Wir sind damit am Ende der Beratung.

Wir kommen zur Abstimmung. Der Ältestenrat empfiehlt die **Überweisung des Antrags Drucksache 16/1258 – Neudruck** – an den **Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr**. Die abschließende Beratung und Abstimmung soll dort in öffentlicher Sitzung erfolgen. Ich darf fragen, wer dieser Überweisungsempfehlung zustimmen möchte. – Gibt es Gegenstimmen? – Enthaltungen? – Beides ist nicht der Fall. Damit ist diese Überweisungsempfehlung einstimmig angenommen.

Wir kommen nun zu:

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

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 16/57

Änderungsantrag
der Fraktion der CDU
Drucksache 16/1563

Beschlussempfehlung und Bericht
des Ausschusses
für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr
Drucksache 16/1482

zweite Lesung

Ich eröffne die Beratung und erteile als erstem Redner Herrn Kollegen Becker von der SPD-Fraktion das Wort. Bitte, Herr Kollege.

Andreas Becker (SPD): Vielen Dank. – Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Lassen Sie mich gleich zu Beginn festhalten: Wir debattieren nun über ein gutes Gesetz.

(Beifall von Jochen Ott [SPD])

Die SPD-Fraktion wird ihm unter Berücksichtigung der Beschlussempfehlung des Ausschusses für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr gern zustimmen.

Das ist ein gutes Gesetz für die mehr als 2,1 Milliarden Fahrgäste jährlich auf den rund 100 Millionen Zugkilometern im Schienenpersonennahverkehr in unserem Land, denn es sichert die Finanzierung dieses Angebots durch eine Anhebung der SPNV-Pauschale auf den neuen Mindestbetrag von 858 Millionen €.

Die konkrete Höhe und Verteilung auf die drei Aufgabenträger wird dabei zukünftig durch eine Rechtsverordnung erfolgen, die kurzfristige Reaktionen auf unterjährige Bedarfsveränderungen ermöglicht. Auch das ist gut. Noch besser ist allerdings, dass wir im Rahmen des Beratungsverfahrens gemeinsam zu der Auffassung gekommen sind, dass diese Verordnung durch die Landesregierung nicht nur im Benehmen, sondern im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags erlassen werden muss.

(Beifall von der SPD)

Leider korrespondiert die Erhöhung der ÖPNV-Pauschale mit einer Absenkung der pauschalierten Investitionsförderung um 30 Millionen €. Wir hätten uns da etwas anderes gewünscht, aber es stehen immerhin noch 120 Millionen €, die ebenfalls neu geschlüsselt werden, zur Verfügung, und der Höchstfördersatz wird von 85 % auf 90 % erhöht, um die Realisierung von Infrastrukturprojekten in finanzschwachen Regionen zu ermöglichen.

Wir wissen, dass das Fahrplanangebot, das seit 1996 um mehr als 30 % ausgeweitet worden ist, mit einem Schienennetz auskommen muss, das Lücken, Engpässe und Schwachstellen hat. Ich denke zum Beispiel an die Bahnknoten in Dortmund oder Köln.

Die Region zwischen Rhein und Ruhr als größter europäischer Ballungsraum braucht ein leistungsfähiges, schnelles schienengebundenes Verkehrsangebot für den Personenverkehr. Deshalb bin ich froh, dass wir dafür mit dem Rhein-Ruhr-Express ein zentrales Infrastrukturprojekt verbindlich auf die Schiene gesetzt haben.

(Vorsitz: Vizepräsident Daniel Dünkel)

Zwei weitere Regelungen des ÖPNV-Änderungsgesetzes sind von besonderer Wichtigkeit für die Menschen im Land. Zum einen werden die sogenannten Bedarfsverkehre wie zum Beispiel die Taxibusse in die ÖPNV-Pauschale einbezogen. Das ist vor dem Hintergrund des demografischen Wandels in den Kommunen von besonderer Bedeutung, insbesondere auch für den ländlichen Raum.

Zum zweiten erteilen wir mit dem ÖPNV-Änderungsgesetz den Auftrag, die zurzeit neun Gemeinschaftstarife auf drei zusammenzuführen. Ich bin sicher, die Kunden – sprich: die Menschen – werden es uns danken.

Meine Damen und Herren, ich habe diese überaus positiven Bestandteile ausgeführt, weil ich davon ausgehe, dass sie gleich in den Reden der Opposition keine Rolle mehr spielen werden. Sie werden gleich wieder das Lied von der rot-grünen Koalition singen, welche die Mittel für den ÖPNV kürzt.

Diese Behauptung wird auch durch ständige Wiederholung nicht richtig. Sie wissen doch, dass der finanzielle Ansatz für den ÖPNV insgesamt gleich bleibt. Sie wissen doch – das ist gutachterlich belegt –, dass wir für die Betriebskosten mehr Geld brauchen. Bis 2015 sind es insgesamt 137 Millionen €. Sie wissen auch, warum, dies deshalb, weil die Trassen- und Stationspreise der Bahn und die Energiekosten steigen. Wer also diese Erhöhung der Betriebskostenpauschale nicht mitträgt, sollte auch gleich sagen, welche bestehenden Strecken er zukünftig nicht mehr bedienen will, damit wir das den Menschen im Lande auch sagen können.

(Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

Wir Sozialdemokraten machen da nicht mit. Wir wollen den ÖPNV in Nordrhein-Westfalen nicht infrage stellen, wir wollen ihn sicherstellen. Zudem wollen wir ihn qualitativ weiter ausbauen. Wir unterstützen daher den Kurs der Landesregierung. Dies ist unter den gegebenen Rahmenbedingungen, insbesondere dem Druck aufgrund der Konsolidierungsmaßnahmen für die kommenden Landeshaushalte, eine sehr schwierige Aufgabe.

Ich will Sie bei der Gelegenheit auch gerne daran erinnern, dass der ÖPNV in Nordrhein-Westfalen weitgehend vom Bund finanziert wird. Jährlich fließen rund 1,5 Milliarden € für den ÖPNV in Nordrhein-Westfalen. Davon sind 86 % Bundesmittel aus verschiedenen Quellen. Vor diesem Hintergrund sage ich Ihnen: Statt hier ein Haar in der Suppe zu suchen, sollten Sie lieber konstruktiv und im Interesse des Landes und seiner Menschen für eine nachhaltige und sichere Finanzierung des ÖPNV in Berlin eintreten.

(Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

Vizepräsident Daniel Düngel: Herr Becker, ich darf Sie bitten, zum Ende zu kommen.

Andreas Becker (SPD): Jawohl. – Eine solche nachhaltige und sichere Finanzierung funktioniert nämlich nur, wenn auch der Bund in Zukunft, also über den 31. Dezember 2013 hinaus, die Entflechtungsmittel in auskömmlicher Höhe gewährt.

Aus diesen Gründen werden wir, wie gesagt, dem ÖPNV-Änderungsgesetz auf Basis der Beschluss-

empfehlung zustimmen und den Änderungsantrag der CDU ablehnen. – Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall von der SPD)

Vizepräsident Daniel Düngel: Vielen Dank, Herr Kollege Becker. – Für die CDU-Fraktion spricht jetzt der Kollege Rehbaum.

Henning Rehbaum (CDU): Herr Präsident! Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen Abgeordnete! Sehr geehrte Gäste! Wir haben heute die große Chance, den Nahverkehr in NRW kundenfreundlicher zu machen. Das Angebot muss attraktiv bleiben, die Anlagen und Fahrzeuge müssen modern und sicher und die Fahrscheintarife klar verständlich und fair sein. Dieser Dreiklang muss gegeben sein, damit die Menschen auf Bus und Bahn umsteigen, das Klima schonen und Platz auf unseren Straßen für diejenigen machen, die keine Möglichkeit zum Umstieg auf den ÖPNV haben.

Kernpunkt unseres Antrages ist die Erkenntnis, dass die U-Bahnen, die Straßen- und Stadtbahnen in NRW in die Jahre gekommen sind. Einige Beispiele: Bielefeld – Einrichtungsjahr 1971, Dortmund – 1983, KVB-Köln – 1967.

Laut einer Studie des VDV liegt der reine Erhaltungsbedarf für Schienen- und Tunnelanlagen sowie Fahrzeuge bis 2016 bei ca. 1,7 Milliarden €. Die Deckungslücke bei den Unternehmen beträgt ca. 1,2 Milliarden €. Die Lage ist dramatisch. Die Bahnanlagen drohen zu verrotten. Wenn keine neuen Mittel ins System fließen, werden die ersten Bahnen stillgelegt werden müssen, wie das in Mülheim an der Ruhr bereits geschehen ist.

In solchen Zeiten reicht es nicht, auf den Bund zu verweisen, der NRW aus der Patsche helfen soll. Hier muss eine Landesregierung investieren.

In dieser Situation aber geht die Regierungskoalition aus SPD und Grünen einen fatalen Weg. Sie kürzt die Mittel für Verkehrsinfrastruktur um 30 Millionen € entgegen der Empfehlung zahlreicher Fachleute von Verkehrsunternehmen und -verbänden.

(Zuruf von der CDU: Hört, hört!)

Die CDU schlägt daher vor, keine Kürzung der Infrastrukturmittel um 30 Millionen € vorzunehmen und die Verwendung der vollen 150 Millionen € Infrastrukturmittel nicht nur wie bisher für den Neubau, sondern ausdrücklich auch für Ersatzinvestitionen von Verkehrsanlagen und Fahrzeugen verwenden zu dürfen.

(Beifall von der CDU)

Um diesen Beitrag zur Rettung unserer Stadtbahnen ohne Mehrausgaben stemmen zu können, wollen wir keine Fahrpläne kürzen. Wir sehen an dieser Stelle nur eine Möglichkeit: die Abschaffung der

Förderung der Sozialtickets. Denn, liebe Kolleginnen und Kollegen: Wem nützt das schönste Sozialticket, wenn die Bahnen stillgelegt sind.

(Beifall von der CDU)

Zum zweiten Punkt unseres Änderungsantrages: Früher gab es in NRW einen Flickenteppich von Gemeinschaftstarifen, der für den Fahrgast nicht mehr zu durchschauen war. Heute haben wir es fast geschafft. Wir haben den VRR-Tarif, den Tarif für das Rheinland und bald auch einen großen NWL-Tarif für Westfalen-Lippe, wo heute noch fünf verschiedene Gemeinschaftstarife herrschen.

Die baldige Fusion der hohen Preisstufen im Schienenverkehr zum gemeinsamen Westfalentarif ist uns in der Anhörung durch den NWL in Aussicht gestellt worden. Darauf verlassen wir uns.

Tausende Kunden pendeln täglich vom NWL-Gebiet in den benachbarten VRR, insbesondere nach Dortmund und Hagen. Wir möchten, dass auf dem Wege einer gegenseitigen Anerkennung von Fahrscheinen in VRR und NWL Zigtausende Kunden zukünftig mit einem einzigen Nahverkehrsfahrschein unbürokratisch über die Verbundgrenzen pendeln können, so wie es heute schon bei vielen kleinen Kragenlösungen zur Zufriedenheit der Fahrgäste praktiziert wird.

Der NRW-Tarif on top ist die sinnvolle Ergänzung, um mit einem Ticket auf lange Distanzen mit dem ÖPNV durchs Land zu reisen – jenseits der täglichen Pendlerströme im Nahbereich. Für diese kundenfreundliche über praxisnahe Lösung haben der NWL und weitere Verbände in der Expertenanhörung eindringlich geworben. Das aber wurde im Ausschuss von SPD und Grünen leider nicht diskutiert – ebenso wenig wie der Vorstoß der CDU-Fraktion, den Flächenansatz bei der Verteilung der Aufgabenträgerpauschale von lächerlichen 1 % auf 10 % zu erhöhen.

Ich darf zusammenfassen: Die CDU will drei Gemeinschaftstarife in NRW. Sie will aber auch die Möglichkeit von Überlappungslösungen zwischen den drei Gemeinschaftsräumen sowie einen landesweiten Tarif für die langen verbundübergreifenden Fahrten im Nahverkehr.

Ich bitte Sie, sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen aller Fraktionen, sich unserem Antrag im Interesse Zigtausender Pendler zwischen NWL und VRR anzuschließen. – Vielen Dank.

(Beifall von der CDU und der FDP)

Vizepräsident Daniel Düngel: Vielen Dank, Herr Kollege Rehbaum. – Für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen hat nun der Kollege Beu das Wort.

Rolf Beu (GRÜNE): Herr Präsident! Sehr geehrte Damen und Herren! Mit diesem Gesetzentwurf zur

Änderung des ÖPNV-Gesetzes Nordrhein-Westfalen kommen wir rechtzeitig dem gesetzlichen Auftrag zur Neuverteilung der pauschalen Fördermittel bis Ende 2012 nach. Die seit 2008 geltende pauschalierte ÖPNV-Förderung hat sich grundsätzlich bewährt. Als Problem wurde aber erkannt, dass die bisherige Schlüsselung der SPNV-Pauschale keine flexiblen Reaktionen auf kurzfristige Änderungen zuließ.

In Zeiten knapper Kassen sorgen wir künftig für einen flexiblen Mitteleinsatz und sichern das umfangreiche Bahnangebot mit zusätzlichen 30 Millionen € für den Schienenpersonennahverkehr ab. Dabei handelt es sich, wie bereits erwähnt, um eine Mittelverschiebung, bei der 30 Millionen € weniger ins Material fließen, sondern stattdessen zusätzlich in den Betrieb investiert werden.

Diese Kostensteigerung hat im Wesentlichen die DB AG mit ihren Trassen- und Stationsentgelten zu verantworten, die einen erheblichen Anteil zum Konzerngewinn beitragen. Mit diesen Entgelten, die in unserem Bundesland Nordrhein-Westfalen allein 500 Millionen €, also eine halbe Milliarde, betragen, entlastet NRW indirekt den Bundeshaushalt, statt sie für Investitionen im Bahnbereich ausgeben zu können.

Es steht außer Zweifel, dass in den kommenden Jahren erhebliche Bedarfe insbesondere für die Erhaltung und Erneuerung der Infrastruktur bestehen. Daher ist diese Mittelverschiebung für die pauschalierte Investitionsförderung natürlich bitter, aber sie ist unverzichtbar. Denn was nutzt es, wenn am Ende Investitionen getätigt werden, auf den Schienenstrecken aber kein Verkehr mehr stattfinden kann?

Berlin darf sich – daran muss ich hier immer wieder erinnern – seiner Verantwortung nicht entziehen. Wir werden uns dafür einsetzen, dass der Bund die Mittel nach dem Entflechtungsgesetz entsprechend dem nachgewiesenen Bedarf anhebt.

(Beifall von den GRÜNEN)

Um den armen, den finanzschwachen Kommunen im Lande die Möglichkeit zu geben, überhaupt investiv tätig zu werden, wird der Höchstförderungsatz auf 90 % erhöht. Als wichtige Änderung des Gesetzentwurfs des Ministeriums sehen wir an, dass die für die nötige Flexibilität notwendige Rechtsverordnung des Einvernehmens des Landtags bedarf.

Wir begrüßen die Zielsetzung in Richtung eines einheitlichen Gemeinschaftstarifs. So sind beispielsweise die Anwohner an den Verbundraumgrenzen die Hauptleidtragenden des Tarifdschungels. Zukünftig nur noch drei Tarifräume wären zumindest ein erster richtiger Schritt, Herr Rehbaum. Aber wo gibt es denn den „Rheinlandtarif“? Gestern gab es noch in den Gremien des NVR Diskussionen über das Problem einer Angleichung von AVV und VRS. Dort ist man von einem einheitlichen Tarifraum noch

meilenweit entfernt. Die Leidtragenden sind die Fahrgäste. Das muss von den Vertretern aller Fraktionen durchaus kritisiert und über dieses Gesetz beseitigt werden.

Wir begrüßen, dass der Ausschuss ein klares Signal gegeben hat, die Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr zu verbessern, und dass in das neue Gesetz Bedarfsverkehre wie Taxibusse erstmalig aufgenommen werden. Die Verkehrspolitik reagiert damit stärker als bisher auf die Herausforderungen des demografischen Wandels.

In der Anhörung zu diesem Gesetzentwurf und in den vielen Gesprächen, die wir mit den Verbänden, den Verkehrsverbänden, mit Vertretern einzelner Organisationen und mit Verkehrsunternehmen geführt haben, wurde aber auch deutlich, dass es noch einige innovative Ideen und Änderungsmöglichkeiten gibt, über deren Aufnahme wir für die nächste Novellierung dieses Gesetzes noch weiter beraten werden.

Für die jetzt anstehende Novelle des Gesetzes danken wir noch einmal ganz ausdrücklich dem Minister sowie allen Mitarbeitern des Ministeriums und werden den Beschlussempfehlungen des Ausschusses natürlich folgen.

(Beifall von den GRÜNEN und der SPD)

Vizepräsident Daniel Düngel: Vielen Dank, Herr Kollege Beu. – Für die Fraktion der FDP hat der Kollege Rasche das Wort.

Christof Rasche (FDP): Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Beim ÖPNV geht es um viel Geld. Der Bund zahlt in diesem Jahr 1,12 Milliarden € an Regionalisierungsmitteln an das Land Nordrhein-Westfalen. Davon fließen allein 850 Millionen € als SPNV-Pauschale an die Zweckverbände. 110 Millionen € werden als Pauschale an die Aufgabenträger weitergeleitet.

Der Gesetzentwurf der Regierung sah vor, die Beteiligungsrechte des Landtags bei der Verteilung dieser Mittel ganz erheblich zu beschneiden. Das haben wir bereits bei der Einbringung dieses Gesetzentwurfs kräftig kritisiert. Immerhin haben die Koalitionsfraktionen diese Kritik aufgenommen. Wir haben den Gesetzentwurf geändert, sodass der Landtag wieder zu seinem Recht kommt und jetzt eine angemessene parlamentarische Beteiligung gesichert ist.

In einem anderen wichtigen Punkt, meine Damen und Herren, gab es leider keine Bewegung bei der Regierung. Trotz massiver Kritik der Sachverständigen in der Anhörung halten SPD und Grüne an der Kürzung der Investitionspauschale von 150 auf 120 Millionen € fest. Dabei haben die Kommunen und Verkehrsunternehmen bereits jetzt einen gewaltigen Investitionsstau. Eine aktuelle Studie des

VDV untermauert diese Position ganz deutlich. Städte wie Mülheim, Oberhausen und Wuppertal – es gibt weitere Städte – kommen schon jetzt in erheblichem Maße zu Leistungskürzungen. Wenn wir die Investitionspauschale tatsächlich um weitere 30 Millionen kürzen, fehlt diesen Unternehmen und diesen Städten noch mehr Geld, und es wird zwangsläufig zu weiteren Streckenstilllegungen kommen. Wir benötigen diese Mittel in Höhe von 30 Millionen dringend. Deshalb können wir sie nicht für ein neues Produkt, das Sozialticket, ausgeben.

Niemand kann behaupten, uns fehlt das Geld aus Berlin. Es kann auch niemand verlangen, die CDU oder die FDP soll doch mal Vorschläge machen, welche Strecken sie stilllegen würde, weil das Geld für den Betrieb fehlt. Nein, das Geld haben Sie im Haushalt. Sie geben es nur für das Sozialticket statt für notwendige Investitionen im ÖPNV-Bereich aus.

(Beifall von der FDP und der CDU)

Sie weisen immer wieder auf Berlin hin. Die Kürzung der Regionalisierungsmittel in Berlin beruhte auf Koch/Steinbrück. Gerade Kollege Steinbrück müsste sich doch in Nordrhein-Westfalen auskennen. Denn er war nicht nur Ministerpräsident, sondern auch Verkehrsminister dieses Landes. Trotzdem hat er diese Kürzung auf Bundesebene – aus seiner Sicht mit Erfolg – für die SPD durchgesetzt. Von daher ist Ihre jetzige Kritik an Berlin absolut nicht redlich.

(Beifall von der FDP und der CDU)

Natürlich werden wir uns konstruktiv an der Diskussion mit Berlin beteiligen, damit es dort wieder zu einer bedarfsgerechten Ausstattung kommt. Tun Sie aber bitte nicht so, als sei die SPD bei der nicht bedarfsgerechten Ausstattung außen vor.

Einem Gesetz, das in vielen Bereichen den ÖPNV in Nordrhein-Westfalen gefährdet – das haben wir mit diesen 30 Millionen € gerade deutlich gemacht –, kann die FDP nicht zustimmen. – Herzlichen Dank.

(Beifall von der FDP)

Vizepräsident Daniel Düngel: Vielen Dank, Herr Kollege Rasche. – Für die Piratenfraktion spricht der Kollege Bayer.

Oliver Bayer (PIRATEN): Sehr geehrter Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Verehrte Zuschauer hier und auch an den Displays, egal zu welcher Zeit! Seit der ersten Lesung zu diesem Gesetz ist einiges passiert, auch was das Gesetz betrifft. Wir hatten eine hervorragende Anhörung. Vielleicht fanden einige sie zu lang oder den Turm schriftlicher Statements zu hoch, aber wir hatten auch viele Fragen; Sie haben es vielleicht gesehen. Zumindest konnte ich neue Erkenntnisse zu dem ÖPNV-Gesetz und den beteiligten Akteuren der Anhörung mitnehmen. Nicht alles konnte diesmal in

Änderungsanträge fließen. Wir werden noch viel zu tun haben, wie Herr Beu schon sagte.

Ich freue mich aber, dass wir gemeinsam die krasse Einschränkung parlamentarischer Mitwirkung revidieren konnten. Der ursprüngliche Gesetzentwurf sah nämlich vor, den Ausschuss nur per Benehmen zu beteiligen. Die nun in der Beschlussempfehlung des Ausschusses unter Punkt 4 vorgenommene Änderung von Benehmen in Einvernehmen begrüße ich ausdrücklich. Alle Fraktionen hatten das unabhängig voneinander gefordert.

Ich bedaure allerdings wie Herr Rehbaum und Herr Rasche, dass SPD und Grüne die Kürzung der Investitionsmittelpauschale in § 12 für unabdingbar halten und daran festhalten, auch wenn sich das unter anderem Herr Becker anders gewünscht hatte. Wir hatten zur Finanzierung bereits einen entsprechenden Änderungsantrag zum Haushalt eingebracht und im Ausschuss erneut gefordert, von den Kürzungen abzusehen.

Wir alle wissen, dass das Geld für Investitionen in die ÖPNV-Infrastruktur dringend benötigt wird. Der Bedarf für zunehmend notwendige Erhaltungsinvestitionen steigt, zum Beispiel durch sanierungsbedürftige Brücken, Tunnel und Trassen. Außerdem soll die Attraktivität des ÖPNV verbessert werden. Kommunen können kaum zusätzliches Geld aufbringen. Da gibt es eine Diskrepanz zwischen den Versprechen der Koalitionsfraktionen und ihrem Handeln. Das ist ein Punkt, den wir als Änderungsantrag vorgetragen hatten.

Ein weiterer Punkt ist die unzureichende Beachtung der Barrierefreiheit. Es genügt nicht, dem Bundesbehindertengleichstellungsgesetz noch das Behindertengleichstellungsgesetz NRW hinzuzufügen, wenn gleichzeitig der kleine, aber feine Unterschied zwischen „sollen“ und „müssen“ unbeachtet bleibt. Wir wollen, dass die Einhaltung der Barrierefreiheit bei allen Anlagen des ÖPNV realisiert wird. Dieses Anliegen sollte insbesondere für die regierungstragenden Fraktionen eine Selbstverständlichkeit sein.

Ein weiteres Thema ist die Transparenz und die Verfügbarkeit der in den Prozessen erhobenen Daten. Für die im Gesetz beabsichtigten Entwicklungen und Systemverbesserungen werden mit öffentlichem Geld Daten erhoben, Gutachten erstellt und Verfahren entwickelt, die der Öffentlichkeit gehören. Diese Daten könnten, sofern sie frei veröffentlicht werden, genutzt werden, um sinnvolle Zusatzangebote durch Dritte zu erstellen wie beispielsweise Apps für Smartphones à la „Öffi“. So kann nicht nur die Schnittstellenproblematik im Nahverkehr überwunden werden, es entstehen auch innovative Angebote aus frei verfügbaren Daten, wenn man die Entwickler nur lässt. Diese eleganten Effekte können nur entstehen, wenn man öffentliche Datenbestände auch tatsächlich veröffentlicht.

Ein weiterer Änderungsantrag betrifft die Sanktionsmaßnahmen. Die Idee eines Reizes zu der Bildung von Gemeinschaftstarifen begrüßen wir als Schritt in die richtige Richtung zu einem ticketfreien ÖPNV. Aber leider sind diese diffusen Sanktionsmöglichkeiten nicht zweckdienlich. Die schwebende Gefahr der nachträglichen Kürzung durch Rückforderung von 10 % der Mittel nimmt den Beteiligten die Planungssicherheit, wirkt daher kontraproduktiv und ist darüber hinaus mit der schwammigen Hinwirkungspflicht eigentlich inakzeptabel.

Ich persönlich werde daher dem Antrag nicht zustimmen und mich enthalten, auch wenn ich ganz klar für die Änderungen bin, die wir im Ausschuss vereinbart haben und die mehr als sinnvoll sind.

Was den Änderungsantrag der CDU betrifft, kann ich dem, was Sie auf Seite 1 wollen, zustimmen. Dem versteckten Hinweis in der Begründung, man soll das Sozialticket abschaffen, kann ich leider nicht zustimmen, sondern mich maximal enthalten. Sie sagen, die Ausgaben werden zur Verfügung stehen. Sie kommen aber eh aus dem Landeshaushalt, sind also ebenso zusätzlich, wie es bei den 30 Millionen der Fall sein könnte. Das ist kein Bundesgeld, das weitergeleitet wird wie der Rest. – Vielen Dank.

(Beifall von den PIRATEN)

Vizepräsident Daniel Düngel: Vielen Dank, Herr Kollege Bayer. – Für die Landesregierung spricht Herr Minister Groschek.

Michael Groschek, Minister für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr: Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren Abgeordneten! Die Landesregierung betont zunächst einmal nicht das Trennende, sondern das Gemeinsame. Wir freuen uns, dass wir im Gesetzentwurf eine Reihe von gemeinsamen Punkten wiederfinden – was Inklusion angeht, was andere Bestrebungen angeht. Deshalb ist der Gesetzentwurf ein großer Schritt zu einer gemeinsamen Neuausrichtung des ÖPNV, zu einer weiteren Verbesserung des ÖPNV in Nordrhein-Westfalen.

Was die Pauschalierung und die prinzipielle Finanzierung angeht, folgen wir einem Strickmuster, dessen Erstellung der Abgeordnete Lienenkämper als Verkehrsminister seinerzeit beauftragt hatte. Diesem Gutachten unterliegt jetzt letztendlich auch die Finanzierungssystematik.

Als Oppositionsabgeordneter hätte ich vermutlich auch den Finger in die vermeintliche Wunde gelegt und gefragt: Warum kürzen Sie denn bei den Investitionen 30 Millionen €, obwohl wir 300 Millionen € mehr bräuchten und nicht 30 Millionen € weniger?

Die CDU hat sich an dieser Stelle ehrlich gemacht. Das will ich à la bonne heure auch zugestehen. Sie

haben nämlich einen Deckungsvorschlag für das Verschieben der Investitionsrücknahme vorgelegt. Sie haben uns vorgeschlagen, auf das Sozialticket zu verzichten, um den alten Betrag von 150 Millionen € an Investitionsmitteln wieder einstellen zu können.

Da unterscheiden wir uns allerdings ganz deutlich. Wir sagen, dass es ein soziales Recht auf Mobilität gibt. Solange der Bund diesem Recht bei der Hartz-IV-Ausgestaltung nicht Folge leistet, werden wir mit unserem Solidarbeitrag auch Menschen, die am Rande der Armut leben, über das Sozialticket Mobilität ermöglichen. Das sind grundsätzlich unterschiedliche Sichtweisen.

(Beifall von der SPD, den GRÜNEN und den PIRATEN)

Was den CDU-Antrag selbst angeht, will ich jetzt nicht auf die Frage der Zuständigkeit von Bund und Ländern eingehen. Natürlich hat auch der Bund eine gewisse Zuständigkeit. Natürlich haben die Landesverkehrsminister von CDU und CSU auch den bayerischen Kollegen und mich beauftragt, mit Herrn Ramsauer darüber zu verhandeln, dass die ÖPNV-Großvorhaben nach 2019 weiterhin mit Bundeszuschüssen finanziert werden können. Alles das ist in Wirklichkeit auf der Länderebene zwischen den Verkehrsministern unterschiedlicher Parteibuchfarben unstrittig.

Im Grunde ist Ihr Appell, bei der Verkehrsinfrastruktur mehr auszugeben, angesichts der vor einer Stunde geführten Diskussion schwer nachvollziehbar. Kollege Laumann selbst hat angekündigt: Spätestens im Dezember kommt die Laumann-Sparliste; dann vergeht dem rot-grünen Ausgabenbanausentum Hören und Sehen.

(Karl-Josef Laumann [CDU]: Nein, nein, nein!)

Bis jetzt haben wir außer dem Kürzungsvorschlag von 30 Millionen € beim Sozialticket keinen qualifizierten Sparvorschlag bekommen, Kollege Laumann. Warten wir einmal ab, was die Dezember-Sitzungen bringen!

(Beifall von der SPD)

Lassen Sie mich noch etwas zu Ihren drei Vorschlägen im Einzelnen sagen.

Erstens. Die Tarifauskragungen halten wir zum heutigen Zeitpunkt nicht für vernünftig. Wir haben auch mit dem Koalitionsvertrag deutlich gemacht, dass wir ein NRW-Ticket wollen. Die drei Tarifräume sind ein großer Schritt in diese Richtung. Deshalb wollen wir keine neuen Ausnahmetatbestände mehr schaffen.

Zweitens. Die Gegenfinanzierung durch Streichung des Sozialtickets ist für uns kein gangbarer Weg, 30 Millionen € zusätzlich zu mobilisieren.

Drittens. Meines Erachtens brauchen wir hier keine gesetzliche Grundlage. Die Zweckverbände ent-

scheiden selbst, ob sie Teile der Pauschalen für Erneuerungsinvestitionen verwenden. Wir werden im Rahmen der Verwaltungsvorschrift den Zweckverbänden eine konkrete Hilfestellung geben, wie diese Erneuerungsinvestition eröffnet werden kann.

Ich glaube, letztendlich ist an dieser Stelle ein höheres Maß an Gemeinsamkeit vorhanden, als das in der streitigen Diskussion hier ausgedrückt wurde. Meine Einladung gilt. Unterschiedlich intensiv wird sie angenommen. Auch Herr Schemmer wird sicherlich zustimmen, dass wir ab und zu ein wirklich gutes Diskussions- und Entscheidungsklima im Ausschuss haben. Das soll so bleiben. – Vielen Dank.

(Beifall von der SPD)

Vizepräsident Daniel Düngel: Vielen Dank, Herr Minister. – Mir liegen keine weiteren Wortmeldungen zu diesem Tagesordnungspunkt vor. Wir sind damit am Schluss der Beratungen und kommen zur Abstimmung.

Wir stimmen zunächst über den **Änderungsantrag** der Fraktion der CDU **Drucksache 16/1563** ab. Ich darf Sie fragen, wer für diesen Antrag ist. – Wer ist dagegen? – Enthält sich jemand? – Damit ist dieser Antrag mit den Stimmen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen gegen die Stimmen von CDU und FDP bei Enthaltung der Piratenfraktion **abgelehnt**.

Dann kommen wir zur Abstimmung über den Gesetzentwurf Drucksache 16/57. Der Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr empfiehlt in der **Beschlussempfehlung Drucksache 16/1482**, den Gesetzentwurf in der Fassung seiner Beschlüsse anzunehmen. Ich darf Sie fragen, wer für diese Beschlussempfehlung stimmen kann. – Wer ist dagegen? – Wer enthält sich der Stimme? – Damit ist diese Empfehlung mit den Stimmen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen gegen die Stimmen von CDU und FDP bei Enthaltung der Piraten **angenommen** und der Gesetzentwurf Drucksache 16/57 in zweiter Lesung verabschiedet.

Wir kommen nun zum Tagesordnungspunkt

5 Nahverkehr in Nordrhein-Westfalen ausbauen – Fernverkehr verbessern

Antrag
der Fraktion der CDU
Drucksache 16/1474

Ich eröffne die Beratung und erteile für die antragstellende Fraktion der CDU dem Kollegen Rehbaum das Wort.

Henning Rehbaum (CDU): Herr Präsident! Sehr geehrte Damen und Herren! Der Rhein-Ruhr-Ex-