

14.12.2016

# Änderungsantrag

der Fraktion der CDU

**zum Gesetzentwurf der Landesregierung „Achstes Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (8. ÖPNV-ÄndG) 16/12435**

Die Fraktion der CDU beantragt, den Entwurf für das 8. ÖPNV-ÄndG wie folgt zu ändern:

1. In § 5 Absatz 3 wird folgender eingefügter Satz gestrichen:  
„Ihm kann darüber hinaus im Einvernehmen mit den betroffenen Aufgabenträgern nach § 3 Absatz 1 die Entscheidung über die Planung, Organisation und Ausgestaltung regionaler Schnellbusverkehre übertragen werden.“

und ersetzt durch:

„Die Aufgabenträgerschaft für regionale Schnellbusse, die mit Mitteln des § 11 Absatz 2 finanziert werden, verbleibt bei den Stellen gemäß § 3 Absatz 1 und § 4.

Begründung:

Bestehende Schnellbusse sind heute betrieblich, organisatorisch und vergaberechtlich in Linienbündel und in die Fahrbetriebe von Verkehrsunternehmern integriert. Die betriebliche Integration ermöglicht die weitestgehende Verwirklichung von betrieblichen Synergien und die optimale verkehrliche Verzahnung und Abstimmung der Schnellbusse mit den untergeordneten Angebotskategorien wie Regiobussen, Nacht-, Schul-, Bedarfs- und Sonderverkehren.

§ 5 wird ergänzt durch:

„Erweiterung um Kreisangehörige Städte mit Aufgabenträgerfunktion nach §4 Abs. 1.“

Begründung:

Die Aufnahme Kreisangehöriger Städte mit ÖPNV-Aufgabenträgerfunktion in die Zweckverbände ist ein Beitrag zu einem flächendeckend integrierten Nahverkehrsangebot.

Datum des Originals: 14.12.2016/Ausgegeben: 14.12.2016

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter [www.landtag.nrw.de](http://www.landtag.nrw.de)

2. In § 6 Absatz 1 wird folgender Satz:

„Für die zweckmäßige Umsetzung des SPNV-Netzes im besonderen Landesinteresse kann das für das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium Zweckmäßigkeitsweisungen erteilen.“

gestrichen und ersetzt durch den Satz

„Für die zweckmäßige Umsetzung des SPNV-Netzes im besonderen Landesinteresse kann das für das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium im begründeten Einzelfall Zweckmäßigkeitsweisungen erteilen, für die vorab das Einvernehmen mit dem für das Verkehrswesen zuständigen Ausschuss des Landtags herzustellen ist.“

Begründung:

Das Parlament muss bei solch wichtigen nahverkehrspolitische Entscheidungen mit einbezogen werden.

3. In § 8 Abs. 3 werden folgende Sätze:

„In den Nahverkehrsplänen [...] sowie die Ausrüstungsstandards der im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge vorzugeben. Bei den Aussagen zur Investitionsplanung ist der voraussichtliche Finanzbedarf anzugeben. Die Nahverkehrspläne haben darüber hinaus die Struktur und Fortentwicklung der gemeinschaftlichen Beförderungsentgelte und -bedingungen zu enthalten.“

gestrichen und ersetzt durch:

„In den Nahverkehrsplänen [...] sowie die Ausrüstungsstandards der im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge vorzugeben. *In den Nahverkehrsplänen können repräsentative Tarifverträge zur verbindlichen Anwendung für das eingesetzte Personal vorgegeben werden.* Bei den Aussagen zur Investitionsplanung ist der voraussichtliche Finanzbedarf anzugeben. Die Nahverkehrspläne haben darüber hinaus die Struktur und Fortentwicklung der gemeinschaftlichen Beförderungsentgelte und -bedingungen zu enthalten.“

Begründung:

Gleiche Wettbewerbsbedingungen für mittelständische, kommunale und internationale Verkehrsunternehmen und deren Belegschaften im eigenwirtschaftlichen ÖPNV.

4. In § 11 Absatz 1 werden im neuen Satz 4 die Worte „regionale Schnellbusverkehre oder“ gestrichen.

Hinter dem Satz:

„Die Pauschale ist insbesondere zur Sicherstellung eines bedarfsgerechten SPNV-Angebots an die Eisenbahnverkehrsunternehmen weiterzuleiten;“

wird der folgende Satz eingefügt:

„In der Pauschale ist ein bedarfsgerechter Anteil für die Finanzierung regionaler Schnellbusverkehre gemäß § 2 Abs. 4 zu benennen und zweckgebunden an die Aufgabenträger gemäß § 3 Abs.1 und § 4 weiterzuleiten.“

Begründung:

Anstelle einer lediglich fakultativen Weiterleitung von nicht weiter bezifferten Mitteln für die Schnellbusfinanzierung an die ÖPNV-Aufgabenträger wird die unbürokratische,

verbindliche Weiterleitung eines bedarfsgerechten Betrages an die ÖPNV-Aufgabenträger gefordert. Das ermöglicht Planungssicherheit für Regionen mit regionalbahnähnlichem Schnellbusverkehr.

5. In § 11 werden nach den Worten „Ab dem Jahr 2017 werden“ die Punkte 1 bis 3 gestrichen und ersetzt durch
1. „80 vom Hundert im Verhältnis des auf die Aufgabenträger örtlich entfallenden Anteils an den landesweit im Jahr 2014 fahrplanmäßig erbrachten, kapazitäts- und qualitätsbezogen gewichteten Betriebsleistungen im Straßenbahn- und O-Busverkehr gemäß § 42 und § 43 Personenbeförderungsgesetz wie im bedarfsorientierten Verkehr,
  2. 10 vom Hundert im Verhältnis des auf die Aufgabenträger örtlich entfallenden Anteils an der Einwohnerzahl 2014 nach dem Gemeindefinanzierungsgesetz 2016 vom 17. Dezember 2015 (GV. NRW. S 947) und
  3. 10 vom Hundert im Verhältnis des auf die Aufgabenträger örtlich entfallenden Anteils an der Fläche des Landes im Jahr 2014 verteilt, die Verteilung wird alle drei Jahre auf der Grundlage der Betriebsleistungen, der Einwohnerzahl und der Fläche im jeweils dritten Vorjahr neu festgelegt. Mindestens 80 vom Hundert der Pauschale sind für Zwecke des ÖPNV mit Ausnahme des SPNV an öffentliche und private Verkehrsunternehmen weiterzuleiten, die den Gemeinschaftstarif nach § 5 Abs. 3 anwenden, die übrigen Mittel sind für Zwecke des ÖPNV zu verwenden oder hierfür an Eisenbahnunternehmen, öffentliche oder private Verkehrsunternehmen, Gemeinden und Gemeindeverbände sowie juristische Personen des privaten Rechts, die Zwecke des ÖPNV verfolgen, weiterzuleiten. Mindestens 30 Prozent der Pauschale sind als Anreiz zum Einsatz neuer und barrierefreier Fahrzeuge an öffentliche und private Verkehrsunternehmen und deren Auftragsunternehmen weiterzuleiten. Für die Fahrzeugförderung sind landesweit einheitliche Richtlinien herauszugeben.“

Begründung:

Ein Ausgewogeneres Verhältnis von Fahrleistung, Fläche und Einwohnerzahl soll die Abwärtsspirale „sinkende Einwohnerzahl – sinkende Deckungsbeiträge im ÖPNV – Abbestellung von Linien – geringere km-Leistung im ÖPNV – geringere Zuschüsse nach § 11“ durchbrechen.

6. In § 12 Absatz 3 wird der Satz:  
„Mindestens 50 vom Hundert sind für solche Investitionsmaßnahmen zu verwenden, die nicht dem SPNV dienen.“

gestrichen und ersetzt durch

„Mindestens 50 vom Hundert sind für solche Investitions- und Sanierungsmaßnahmen zu verwenden, die nicht dem SPNV dienen.“

Begründung:

Bislang fehlt eine ausdrückliche Formulierung im Gesetz, dass die Mittel nach § 12 für Sanierung von Straßen-, U-Bahn- und Stadtbahnstrecken verwendet werden dürfen. Der VDV hat gutachterlich einen Sanierungsbedarf von mehr als 3 Mrd. Euro im NRW-Stadtbahnnetz ermittelt. Gleichberechtigt zu Funktionsverbesserung von Bahnanlagen muss auch die Sanierung bestehender Anlagen gefördert werden können.

7. Nach § 13 Absatz 8 (neu) wird eingefügt:  
„Mobilstationen als zentrale ÖPNV-Haltestellenanlagen in Verbindung mit der Unterbringung von Versorgungsfunktionen der Daseinsvorsorge, Dienstleistung oder Grundversorgung in kleinen Ortschaften.“

Begründung:

Der ÖPNV und die Versorgungsmöglichkeiten im ländlichen Raum werden gestärkt.

8. Nach § 13 Absatz 1 Nr. 6 wird eingefügt  
„Die Anschaffung von modernen, mit regenerativen Energien betriebenen Bussen als Förderbestandteil des § 13 ÖPNVG“

Begründung:

Für eine Übergangsphase bis zur vollständigen Elektromobilität vor allem im städtischen Nahverkehr sollen unterschiedliche, emissionsmindernde Technologien begleitet und gefördert werden können.

Armin Laschet  
Lutz Lienenkämper  
Josef Hovenjürgen  
Klaus Vossemer  
Henning Rehbaum

und Fraktion