

22.11.2012

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr

zu dem Gesetzentwurf
der Landesregierung
- Drucksache 16/57 -

2. Lesung

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

Beschlussempfehlung

Der Gesetzentwurf der Landesregierung – Drucksache 16/57 – wird mit folgenden Änderungen des Artikels 1 angenommen:

1. Im Rubrum des Gesetzentwurfs wird der Klammerzusatz „(ÖPNVG NRW)“ durch den Klammerzusatz „(ÖPNVG-ÄndG NRW)“ ersetzt.
2. Nummer 2 wird wie folgt geändert:
 - a) Nach Satz 1 wird folgender Wortlaut eingefügt:
„a) „In Absatz 1 werden nach dem Wort „Stadtentwicklung“ die Wörter „, der Barrierefreiheit, der Sicherheit“ eingefügt.“
 - b) Vor dem danach folgenden Absatz wird der Buchstabe „b)“ eingefügt.
 - c) Folgender neuer Buchstabe c) wird angefügt:
„c) In Absatz 8 werden nach dem Wort „Mobilität“ die Wörter „oder sensorisch“ und nach dem Wort „Bundesbehindertengleichstellungs-gesetz“ die Wörter „und nach dem Behindertengleichstellungsgesetz NRW“ eingefügt.“

Datum des Originals: 22.11.2012/Ausgegeben: 23.11.2012

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

3. In Nummer 6 wird Buchstabe b) wie folgt gefasst:
„b) In Absatz 2 Satz 1 wird das Wort „Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans“ durch das Wort „ÖPNV-Bedarfsplans“ ersetzt.“
4. Nummer 8 wird wie folgt geändert:
 - a) In Satz 3 des Buchstaben a) wird das Wort „Benehmen“ durch das Wort „Einvernehmen“ ersetzt.
 - b) In Satz 3 des Buchstaben b) wird das Wort „Benehmen“ durch das Wort „Einvernehmen“ ersetzt.

Bericht

A Allgemeines

Der Gesetzentwurf der Landesregierung - Drucksache 16/57 - wurde vom Landtag in der Sitzung am 5. Juli 2012 behandelt und nach der 1. Lesung an den Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr – federführend – sowie an den Haushalts- und Finanzausschuss und den Ausschuss für Kommunalpolitik zur Mitberatung überwiesen.

Mit dem vorliegenden Gesetz wird die Verteilung der SPNV-Pauschale nach § 11 Absatz 1 ÖPNVG NRW und der ÖPNV-Pauschale nach § 11 Absatz 2 ÖPNVG NRW neu festgesetzt. Damit wird der im geltenden Gesetz enthaltene Auftrag, eine neue Schlüsselung bis zum 31. Dezember 2012 – für die beiden Pauschalen rückwirkend ab dem Jahr 2011 - festzulegen, im Interesse der Planungssicherheit aller Beteiligten erfüllt.

Die genaue Festlegung und Schlüsselung der SPNV-Pauschale nach § 11 Absatz 1 erfolgt in Abkehr von der bisherigen statischen Regelungssystematik nicht unmittelbar durch das Gesetz selbst, sondern auf Grundlage einer Rechtsverordnung. Damit wird der Notwendigkeit entsprochen, auf kurzfristige und mitunter unterjährige Änderungen des Finanzbedarfs der Zweckverbände – etwa infolge von Änderungen der Eisenbahninfrastrukturentgelte – flexibel reagieren zu können. Mit der Rechtsverordnung kann darüber hinaus der allgemeine Verwendungszweck der Pauschale – Sicherstellung des bedarfsgerechten SPNV-Angebots – konkretisiert werden, soweit dies zur Realisierung von Maßnahmen erforderlich ist, an denen das Land auf Bundesebene mitwirkt (etwa bei Realisierung des Rhein-Ruhr-Express). Die damit erfolgende Harmonisierung der Aktivitäten von Land und Zweckverbänden wird durch Regelungen ergänzt, die die notwendige Zusammenarbeit der Zweckverbände untereinander bei Kooperationsraum übergreifenden Projekten intensivieren.

Neben diesen Neuerungen werden die Regelungen betreffend der ÖPNV-Infrastrukturplanung (§ 7) der Rechtslage angepasst, die mit dem Außerkrafttreten des Gesetzes zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung zum 1. Januar 2010 entstanden ist. Die ÖPNV-Bedarfsplanung des Landes wird auf wesentliche Maßnahmen beschränkt, die - als im besonderen Landesinteresse stehend - geeignet sind, nach § 13 gefördert zu werden. Zwecks Vereinfachung des Verfahrens soll der auf dem ÖPNV-Bedarfsplan fußende mittelfristige ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan im Benehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags erstellt werden. Das bislang jährlich von dem für das Verkehrswesen zuständigen Ministerium zu erstellende ÖPNV-Förderprogramm soll gänzlich entfallen.

Neben weiteren, vornehmlich redaktionellen Anpassungen wird nunmehr der Geltungsbereich unter engen Voraussetzungen auch auf Seilbahnen erweitert.

Der Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr hat den Gesetzentwurf am 5. Juli sowie 6. September 2012 erörtert und am 1. Oktober 2012 gemeinsam mit dem Ausschuss für Kommunalpolitik unter nachrichtlicher Beteiligung des Haushalts- und Finanzausschusses eine öffentliche Anhörung von Sachverständigen durchgeführt. Die abschließende Beratung erfolgte am 22. November 2012.

B Hearing am 1. Oktober 2012

Die folgenden Sachverständigen wurden angehört, deren Beiträge sich aus den aufgeführten Seiten des Ausschussprotokolls 16/58 ergeben:

Organisationen/Verbände	Sachverständige	Stellungnahmen	Seiten
Block I			
Städtetag Nordrhein-Westfalen	Thomas Kiel	16/111	5, 14
Landkreistag Nordrhein-Westfalen	Dr. Markus Faber	16/94	7, 15
Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen			
Zweckverband Nahverkehr Rheinland	Dr. Norbert Reinkober	16/100 16/110	9, 16
Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe	Dr. Hermann Paßlick	16/97	10, 16
Block II			
Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG	Dr. Burkhard Rüberg	16/102	17, 26
Rheinbahn AG, Düsseldorf			
Essener Verkehrs-AG			
Westfälische Verkehrs- gesellschaft mbH, Münster	Werner Linnenbrink	16/114	19, 28
Prof. Dr.-Ing. Adolf Müller-Hellmann		-/-	21, 29
Block III			
Deutsche Bahn AG	Reiner Latsch	16/99	31, 38
DB Regio AG	Heinrich Brüggemann		40
DB Station & Service AG	Martin Sigmund		40
Arbeitsgemeinschaft mittel- ständischer Personen- verkehrsunternehmen im Münsterland	Werner Schniedermann	16/92	32, 41
Intraplan Consult GmbH	Hans-Ulrich Mann	16/101	33, 42

Organisationen/Verbände	Sachverständige	Stellungnahmen	Seiten
Block IV			
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Landesgruppe Nordrhein-Westfalen	Volker Wente	16/117	44, 55
Verband Nordrhein-Westfälischer Omnibusunternehmen	Johannes Krems	16/90	46, 56
Verkehrsclub Deutschland, Landesverband NRW	Jürgen Eichel	16/129	48
Fahrgastverband Pro Bahn, Landesverband Nordrhein-Westfalen	Lothar Ebbers	16/108	50, 56
Bielefeld pro Nahverkehr	Dr. Godehard Franzen	16/91	52, 57
Schlichtungsstelle Nahverkehr	Melanie Schliebener	16/115	53
Block V			
Die Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen	Joachim Brendel	16/123	58
DGB Bezirk NRW	Achim Vanselow	16/124	60
ver.di Landesbezirk NRW	Thorsten Neufeld		63
LAG Selbsthilfe NRW	Annette Schlatholt	16/130	61

Als weitere Stellungnahmen lagen vor:

Weitere Stellungnahmen	
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr	16/116
Bundesnetzagentur	16/96
Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan NRW	16/86

Zum Hearing gab es folgenden ergänzenden

F R A G E N K A T A L O G:

1. Halten Sie die Erweiterung des Anwendungsbereichs des ÖPNVändG auf Seilbahnen für sinnvoll und in welchen Regionen für denkbar?

2. Halten Sie die Aufnahme des RRX als konkretes Projekt in das ÖPNVändG für sinnvoll und welche quantitativen, qualitativen und finanziellen Auswirkungen hat die Aufnahme des Rhein-Ruhr-Express in die Grundsätze in § 2a des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen im Hinblick auf Bestand und Weiterentwicklung des übrigen ÖPNV?
3. Ist sie geeignet, den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur an den derzeitigen Schwachstellen voranzutreiben?
4. Kann es Ihrer Meinung nach durch die Festschreibung des RRX bei anderen SPNV/ÖPNV-Projekten zu Finanzierungsengpässen kommen?
5. Welche Planungen für das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn AG bestehen für den Zeitpunkt nach Inbetriebnahme des RRX und welche Auswirkungen sind hierauf auf den SPNV zu erwarten?
6. Ist aus Ihrer Sicht die Verteilung finanzieller Mittel zur Beseitigung von Kapazitätsengpässen - u. a. für die Einführung des RRX - geeignet?
7. Welche Änderungen am bisherigen Regionalexpress-, Regionalbahn und S-Bahn-Netz in Nordrhein-Westfalen hinsichtlich Reisezeiten und Bedienungshäufigkeit wären geeignet, die Fahrgastzahlen im SPNV zu erhöhen und somit einen Beitrag zur Erreichung der nordrhein-westfälischen Klimaschutzziele zu leisten und welche finanziellen Konsequenzen würden sich hieraus ergeben?
8. Halten Sie die finanziellen Mittel für ausreichend, um wichtige Investitionen und nötige Sanierungsarbeiten im Bestand vorzunehmen, die für den langfristigen Weiterbetrieb der Strecken erforderlich sind?
9. Wie beurteilen Sie die finanzielle Ausstattung vor dem Hintergrund, den Personenverkehr in NRW weiterzuentwickeln und das ÖPNV-Angebot zu verbessern?
10. Halten Sie es für sinnvoll, zusätzliche Landesmittel im Wesentlichen für den Ausbildungsverkehr und Sozialtickets bereitzustellen? Müssten ergänzend weitere Landesmittel bereitgestellt werden?
11. Haben Sie Vorschläge zur etwaigen Gegenfinanzierung bzw. Einnahme weiterer finanzieller Mittel? Müssten dazu gesetzliche Rahmenbedingungen geschaffen oder geändert werden?
12. Wie bewerten Sie die Aussagekraft der Prognosen, auf denen der finanzielle Bedarf bestimmter Strecken und Gebiete aufbaut? Reicht die bestehende Datenlage der (amtlichen) Statistik für gesicherte Prognosen aus? Was müsste man ggf. berücksichtigen, um die Prognosemodelle zu verbessern?
13. Zur Gewichtung einer Betriebsleistung zur Ermittlung der Förderpauschalen: Haben sich aus Ihrer Sicht die Faktoren für die kapazitäts- und qualitätsbezogene Gewichtung bewährt?

14. Wenn nicht oder nicht ausreichend: Fehlt es an weiteren Anreizen, um den Kapazitätsausbau zu stärken und die Qualität zu verbessern?
15. Halten Sie die Ausgestaltung des Gesetzes generell für geeignet, den öffentlichen Personenverkehr gegenüber anderen Verkehrsträgern zu fördern und die Attraktivität sukzessive für eine größere Anzahl an Nutzern zu steigern?
16. Wäre es aus Ihrer Sicht sinnvoll, bei Kostendiskussionen auch die indirekten Kosten (wie Umweltschäden, CO₂-Emissionen, Lärmemissionen, Flächenverbrauch) verschiedener Verkehrsträger zu berücksichtigen?
17. Wie beurteilen Sie die mit der Revision vorgenommene Erhöhung der Mittel für den SPNV?
18. Halten Sie die zur Gegenfinanzierung des Mehrbedarfs im SPNV vorgesehene Kürzung der Investitionspauschale für vertretbar?
19. Wenn nein: Wie sollte eine weniger starke Umschichtung von Mitteln aus der Investitionspauschale gegenfinanziert werden?
20. Über Kommunalumlagen oder welche Leistungseinschränkungen im SPNV?
21. Welcher Investitions- und Reinvestitionsbedarf besteht im ÖPNV in den nächsten Jahren?
22. Wie beurteilen Sie die Einplanung des Ausbaus der Barrierefreiheit?
23. Welcher Investitionsbedarf besteht für einen barrierefreien ÖPNV in Nordrhein-Westfalen?
24. Inwiefern sind Investitionen in die Barrierefreiheit von Haltestellenkanten geeignet betriebliche Optimierungen herbeizuführen und welche betrieblichen Einsparungen wären hierdurch zu erwarten?
25. Welche Investitionen wären geeignet bzw. notwendig die durch den Betrieb entstehenden CO₂-Emissionen zu mindern auch im Hinblick auf das Interesse des Landes an einer stärkeren Bedeutung der Elektromobilität in Nordrhein-Westfalen?
26. Wie beurteilen Sie das Vorhaben der Landesregierung, die Festlegung und Schlüsselung der SPNV-Pauschale nicht mehr durch Gesetz, sondern nur per Rechtsverordnung und auch nur im Benehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags vornehmen zu wollen?
27. Wie beurteilen Sie das Vorhaben der Landesregierung, den ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan nicht mehr im Einvernehmen, sondern künftig nur noch im Benehmen mit dem Verkehrsausschuss zu erstellen?

28. Welche alternative Regelung mit kurzfristiger Reaktionsmöglichkeit auf sich ändernde Trassen- und Stationspreise der Bahn bestünden aus Ihrer Sicht?
29. Welche jeweils spezifischen Aufwendungen wurden für den SPNV in Nordrhein-Westfalen jeweils in den Jahren 2009, 2010 und 2011 für die Nutzungen für Stationen und Trassen aufgewendet und welche spezifischen Investitionen für Stationen und Trassen in Nordrhein-Westfalen stehen diesen Aufwendungen für die jeweiligen Jahre gegenüber?
30. Wie sind die Änderungen der Stationspreise der DB Station & Service AG in den drei Zweckverbandsgebieten begründet und inwieweit ist eine Vorabanpassung der Mittel nach § 11 erforderlich?
31. Welche Kosteneinsparungen für die Nutzung von Stationen und Trasse sind durch diese spezifischen Investitionen in Stationen und Trassen in Nordrhein-Westfalen entstanden und wie haben sich diese auf die Nutzungsentgelte für Stationen und Trasse ausgewirkt?
32. Sind die Kostenabrechnungen für die Nutzung von Stationen und Trasse für die Besteller und Kostenträger dieser Leistungen nachvollziehbar und können Kostenkomponenten und Höhe der jeweiligen Kostenkomponenten überprüft werden?
33. Wie beurteilen Sie die vorgesehene neue Schlüsselung der ÖPNV-Pauschale unter Einbeziehung auch von Bedarfsverkehren?
34. Wie schätzen Sie die Erhöhung des Höchstfördersatzes für aus der Investitionspauschale geförderte Maßnahmen und die Zulassung einer Vollfinanzierung im Einzelfall ein?
35. Wie beurteilen Sie im Vergleich zu anderen Ländern die vom Land trotz Kürzung der Investitionspauschale für ÖPNV-Investitionen bereitgestellten Mittel?
36. Halten Sie den Erhalt und qualitativen Ausbau des ÖPNV in Nordrhein-Westfalen ohne eine auskömmliche bundesseitige Co-Finanzierung für möglich?
37. Wenn nein: In welchem Umfang sind Entflechtungsmittel des Bundes nach 2013 erforderlich?
38. Wie bewerten Sie die im Gesetzentwurf enthaltenen Vorgaben zur Fortentwicklung der Gemeinschaftstarife im ÖPNV?
39. Welche sachlichen Gründe sehen Sie für die vorgeschlagene Änderung in § 5 Absatz 3 Satz 2?
40. Welche Auswirkungen hat der Ersatz der Formulierung „Fortentwicklung der bestehenden Gemeinschaftstarife“ durch die Wörter „Bildung eines einheitlichen Gemeinschaftstarifs“ in § 5 Absatz 3 Satz 2?

41. Durch den neuen Absatz 5 in § 6 werden die Zweckverbände dazu verpflichtet, dem zuständigen Ministerium einen Bericht über die Gegenstände und Ergebnisse der Zusammenarbeit vorzulegen. Wie viel zusätzlicher bürokratischer Aufwand und welche Kosten entstehen hier den Zweckverbänden?
42. Ist die Neuverteilung der pauschalierten Zuwendungen an die Zweckverbände, wie sie in § 12 Absatz 2 formuliert wird, sachgemäß unter Berücksichtigung von Faktoren wie beispielsweise Einwohnerzahl, gefahrene Strecke und Fläche?
43. Halten Sie die entsprechenden Maßnahmen für geeignet, einheitliche Gemeinschaftstarife - auch im Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) - zu schaffen? Sind Ihnen Vorbehalte gegen einen solchen Tarif bekannt?
44. Sind die angedrohten Sanktionen geeignet, die Ziele einheitlicher Tarifstrukturen zu erreichen? Wird der Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) durch seine heterogene Struktur und größere Fläche dadurch benachteiligt?
45. Welche Mindeststandards hinsichtlich Tarifgestaltung auch im Hinblick auf den NRW-Tarif, Fahrgastkomfort und Klimaschutz sollten landeseinheitlich geregelt werden?
46. Wie bewerten Sie die neuen Vorgaben zur kooperationsraumübergreifenden Zusammenarbeit der Zweckverbände?
47. Der Gesetzentwurf sieht die Erstellung eines ÖPNV-Bedarfsplans im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags sowie die Erarbeitung eines ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans im Benehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags vor. Welche Veränderungen für den Erhalt und für den weiteren Ausbau des ÖPNV in Nordrhein-Westfalen erwarten Sie im Vergleich mit der geltenden Regelung?
48. § 7 Absatz 3 wird aufgehoben, die jährlich aufzustellenden Förderprogramme auf Basis des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans entfallen damit. Auf welche Art und Weise wird die bisher gegebene Transparenz zur Finanzierung des Erhalts und des Ausbaus von ÖPNV-Maßnahmen in Zukunft sichergestellt?
49. § 11 Absatz 1 sieht in der Neufassung die Verteilung der ÖPNV-Pauschale an die Zweckverbände durch eine Rechtsverordnung vor. Wird durch die Festschreibung der Mittelverteilung in einem Landesgesetz, wie sie bisher verankert ist, die Planungssicherheit nicht besser gewährleistet?
50. Welche Auswirkungen hat die Reduzierung der Vorgabe in § 11 Absatz 1, nach der die Zweckverbände in Zukunft höchstens 2 vom Hundert der Pauschale für allgemeine Ausgaben verwenden oder weiterleiten dürfen, anstatt bisher 3 vom Hundert?
51. Welche Auswirkungen auf die Mittelverteilung wären für die Jahre 2011 und 2012 eingetreten, wenn der in § 11 Absatz 2 formulierte neue Verteilmechanismus bereits für die Jahre 2011 und 2012 angewandt worden wäre? Welche Entwicklung erwarten Sie für die kommenden Jahre?

52. Sind die Kriterien, die in § 11 Absatz 2 neu formuliert werden, korrekt gewählt und korrekt gewichtet?
53. Welche Auswirkungen hat die Kürzung der Investitionsförderung um 30 Mio. Euro auf 120 Mio. Euro?
54. Sind Ihrer Meinung nach Nachteile zu erwarten, wenn die SPNV-Pauschale zukünftig auf Grundlage einer Rechtsverordnung festgelegt wird? Welche Vorteile gäbe es?
55. Welche Änderungen erwarten Sie dadurch aus Sicht der Wirtschaftlichkeit, Organisation oder Demokratischen Mitbestimmung?
56. Wie könnte sichergestellt werden, dass einer solchen Rechtsverordnung transparente und nachvollziehbare Verteilungskriterien zugrunde liegen?
57. Werden einzelne Gebiete (ländliche, städtische, Rhein, Ruhr, OWL ...) durch das neue ÖPNVG NRW besonders benachteiligt oder bevorteilt?
58. Wie bewerten Sie die Berücksichtigung der unterschiedlichen demographischen Entwicklung einzelner Landesteile durch das neue ÖPNVG NRW?
59. Wie schätzen Sie die unterschiedlichen Auswirkungen auf verschiedene Fahrgastzielgruppen durch das neue ÖPNVG NRW ein?
60. Welche Auswirkungen auf die Planung von Infrastrukturmaßnahmen erwarten Sie mit der Umstellung auf einen ÖPNV-Bedarfsplan?

Die Einzelheiten des fast vierstündigen Hearings ergeben sich aus dem Ausschussprotokoll 16/58, auf das Bezug genommen wird.

C Beratungsergebnisse der mitberatenden Ausschüsse

Zur abschließenden Sitzung hatten beide mitberatenden Ausschüsse – der Haushalts- und Finanzausschuss sowie der Ausschuss für Kommunalpolitik - ihre Erörterungen jeweils einstimmig ohne Votum abgeschlossen.

D Änderungsanträge bei der abschließenden Sitzung am 22. November 2012

Der Ausschuss befasste sich in der abschließenden Sitzung mit nachfolgenden Änderungsanträgen aller Fraktionen:

1. SPD/BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Änderungsantrag

**der SPD-Fraktion und
der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen**

zum Gesetzentwurf der Landesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (Drs. 16/57):

Der Gesetzentwurf der Landesregierung (Drs. 16/57) wird wie folgt geändert:

Artikel 1 wird wie folgt geändert:

1. Im Rubrum des Gesetzentwurfs wird der Klammerzusatz „(ÖPNVG NRW)“ durch den Klammerzusatz „(ÖPNVG-ÄndG NRW)“ ersetzt.
2. Nummer 2 wird wie folgt geändert:
 - a) Nach Satz 1 wird folgender Wortlaut eingefügt:
„a) „In Absatz 1 werden nach dem Wort „Stadtentwicklung“ die Wörter „, der Barrierefreiheit, der Sicherheit“ eingefügt.“
 - b) Vor dem danach folgenden Absatz wird der Buchstabe „b)“ eingefügt.
 - c) Folgender neuer Buchstabe c) wird angefügt:
„c) In Absatz 8 werden nach dem Wort „Mobilität“ die Wörter „oder sensorisch“ und nach dem Wort „Bundesbehindertengleichstellungs-gesetz“ die Wörter „und nach dem Behindertengleichstellungsgesetz NRW“ eingefügt.“
3. In Nummer 6 wird Buchstabe b) wie folgt gefasst:
„b) In Absatz 2 Satz 1 wird das Wort „Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans“ durch das Wort „ÖPNV-Bedarfsplans“ ersetzt.“
4. Nummer 8 wird wie folgt geändert:
 - a) In Satz 3 des Buchstaben a) wird das Wort „Benehmen“ durch das Wort „Einvernehmen“ ersetzt.
 - b) In Satz 3 des Buchstaben b) wird das Wort „Benehmen“ durch das Wort „Einvernehmen“ ersetzt.

Begründung:**Zu Nummer 1 (Rubrum):**

Die redaktionelle Änderung ist aus formellen Gründen erforderlich, damit ÖPNVG NRW und das Änderungsgesetz nicht dieselbe Abkürzung haben.

Zu Nummer 2 (§ 2):

Die Barrierefreiheit ist insbesondere vor dem Hintergrund der kürzlichen Änderung des Personenbeförderungsgesetzes in Umsetzung der UN Behindertenrechtskonvention zusätzlich zur Regelung in § 2 Absatz 8 auch in die übergreifende Zielsetzungsnorm aufzunehmen. Darüber hinaus soll durch Ergänzung des Absatzes 8 klargestellt werden, dass die Belange von Menschen mit sensorischen (d. h. Hören und Sehen) Einschränkungen besonders berücksichtigt werden sollen.

Ebenso von erheblicher Bedeutung ist es, die Sicherheit im ÖPNV weiter zu verbessern und dies durch Aufnahme in die Zielsetzungsregelungen zu bekräftigen; die Verbesserung der Sicherheit ist Gegenstand der Förderung nach § 14.

Zu Nummer 3 (§ 7):

Zur Sicherung einer angemessenen parlamentarischen Beteiligung ist es erforderlich, den Infrastrukturfinanzierungsplan und dessen Fortschreibung weiterhin im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags zu erlassen.

Zu Nummer 4 (§ 11):

Zur Sicherung einer angemessenen parlamentarischen Beteiligung ist es erforderlich, die Verordnung zur konkreten Festlegung der SPNV-Pauschale (§ 11 Absatz 1) und der ÖPNV-Pauschale (§ 11 Absatz 2) im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags zu erlassen.

2. CDU**Änderungsanträge****der Fraktion der CDU**

zu dem Gesetzentwurf der Landesregierung

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

Drucksache 16/57

Artikel 1 § 5

§ 5 Absatz 3 Satz 2 erhält folgende Fassung:

„Er hat in Abstimmung mit seinen Mitgliedern auf eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV hinzuwirken, insbesondere auf die Fortentwicklung der bestehenden Gemeinschaftstarife zu einem kooperationsraumweiten Tarif mit der Möglichkeit von sogenannten Kragenlösungen für aus- und einbrechende Verkehre in benachbarte Verkehrsräume und dem langfristigen Ziel eines zusätzlichen Tarifs für landesweite Relationen, auf ein koordiniertes Verkehrsangebot im ÖPNV und einheitliche Beförderungsbedingungen, Produkt- und Qualitätsstandards, Fahrgastinformations- und Betriebssysteme und ein übergreifendes Marketing.“

Begründung:

Es ist sinnvoll, die Übergänge zwischen den Tarifgebieten zu regeln. Aufgrund des vielschichtigen Angebots sowie der teilweise erheblichen Preisunterschiede zwischen den Regionen in Nordrhein-Westfalen erscheint die Bildung eines einheitlichen Gemeinschaftstarifs nur mit erheblichen wirtschaftlichen Verwerfungen möglich. Ziel sollte daher die Entwicklung kooperationsraumweiter Tarife sein, die durch Überlappungslösungen mit benachbarten Kooperationsräumen sinnvoll verknüpft werden sollen.

Artikel 1 § 6

In § 6 Absatz 1 Satz 2 wird „oder nicht in angemessener Zeit“ gestrichen.

Begründung:

Die Beschränkung des Zeitraums, in dem die Zweckverbände ihre Zusammenarbeit vereinbaren können, ist nicht sachdienlich. Die konkrete Entscheidung über regionale Projekte sollten die hierfür zuständigen regionalen Zweckverbände treffen. Das Ministerium verfügt dennoch über ausreichende Möglichkeiten, auf eine entsprechende Zusammenarbeit hinzuwirken.

§ 6 Absatz 5 wird gestrichen.

Begründung:

Die Verpflichtung der Zweckverbände, periodisch bis zum 31. März eines jeden Jahres für das vorangegangene Kalenderjahr dem für das Verkehrswesen zuständigen Ministerium einen Bericht über ihr Zusammenwirken vorzulegen, stellt einen unnötigen bürokratischen Aufwand dar und ist daher aufzuheben.

Artikel 1 § 7

In § 7 Absatz 2 werden das Wort „Benehmen“ durch das Wort „Einvernehmen“ und das Wort „entsprechend“ durch das Wort „einvernehmlich“ ersetzt.

Begründung:

Die Begründung des Gesetzentwurfes der Landesregierung sieht zwar vor, dass der ÖPNV-Bedarfsplan, der nach § 7 Absatz 1 im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags erstellt wird, Grundlage des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans bleibt. Die wichtigen Fragen der Finanzierung sollen dennoch lediglich im Benehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags und nicht im Einvernehmen festgelegt werden. Auch die Fortschreibung des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans soll aus verfahrensökonomischen Gründen nur noch im Benehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags erfolgen. Die wichtigen Fragen der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung bedürfen allerdings auch in Zukunft einer eindeutigen parlamentarischen Willensbekundung, weshalb hier weiter das Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags vorzusehen ist.

§ 7 Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium erstellt auf der Grundlage des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans jährliche Förderprogramme, die darüber hinaus auch alle übrigen Maßnahmen beinhalten, die das Land gemäß § 13 Abs. 1 fördert.“

Begründung:

Die Erstellung jährlicher Förderprogramme auf der Grundlage des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans dient der Transparenz der Maßnahmenplanung und soll daher beibehalten werden. Ein Mehraufwand für das zuständige Ministerium ist nicht zu erwarten, da die Erstellung aufgrund der vorgegebenen gesetzlichen Zuständigkeiten ohnehin erfolgt.

Artikel 1 § 11

§ 11 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Das Land gewährt den Zweckverbänden aus den Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz des Bundes eine jährliche Pauschale in Höhe von mindestens 858 Millionen EUR. Dieser Betrag erhöht sich anteilig entsprechend den Anpassungs- und Revisionsregelungen des Regionalisierungsgesetzes des Bundes. Von der Pauschale erhalten der Zweckverband gemäß § 5 Abs. 1 Buchstabe a) 45,485 vom Hundert, der Zweckverband gemäß § 5 Abs. 1 Buchstabe b) 22,666 vom Hundert und der Zweckverband gemäß § 5 Abs. 1 Buchstabe c) 31,849 vom Hundert. Die Pauschale ist insbesondere zur Sicherstellung eines bedarfsgerechten SPNV-Angebots an die Eisenbahnunternehmen weiterzuleiten, kann aber auch für andere Zwecke des ÖPNV verwendet oder hierfür an Eisenbahnunternehmen, öffentliche und private Verkehrsunternehmen, Gemeinden und Gemeindeverbände sowie juristische Personen des privaten Rechts, die Zwecke des ÖPNV verfolgen, weitergeleitet werden. Aus der Pauschale ist das SPNV-Netz gemäß § 7 Abs. 4 zu finanzieren. Die Zweckverbände dürfen höchstens 3 vom Hundert der Pauschale für ihre allgemeinen Ausgaben verwenden.“

Begründung:

Die im Gesetz festgeschriebene Verteilung der Pauschalen hat sich bewährt und soll daher beibehalten werden. Die Festschreibung der Pauschalen im ÖPNV-Gesetz ist von der Mehrzahl der Sachverständigen im Rahmen der Anhörung gefordert worden.

In § 11 Absatz 2 wird in Satz 2

1. die Zahl „90“ durch die Zahl „80“,
2. die Zahl „9“ durch die Zahl „10“,
3. die Zahl „1“ durch die Zahl „10“ ersetzt

In § 11 Absatz 2 wird in Satz 3 das Wort „Benehmen“ durch das Wort „Einvernehmen“ ersetzt.

Begründung:

Die Förderung des straßengebundenen ÖPNV über eine gesetzliche Pauschale an die Kreise, kreisfreien Städte sowie großen und mittleren kreisangehörigen Städte als Aufgabenträger hat sich bewährt. Sie wird deshalb beibehalten. Die Festlegung der Pauschale erfolgt unter Berücksichtigung der Betriebsleistungen, der Fläche und der Einwohnerzahl. Im Vergleich zum Regierungsentwurf wurde insbesondere der Ländliche Raum stärker berücksichtigt.

Das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium soll die Rechtsverordnung, mit der die Anteile der Aufgabenträger festgelegt werden im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags erlassen.

In § 11 Absatz 3 Satz 1 werden die Wörter „vorbehaltlich der Regelung des Absatzes 5“ gestrichen.

Begründung:

Redaktionelle Folgeänderung (s. u. zu Nummer 8 Buchstabe e – § 11 Absatz 5)

§ 11 Absatz 5 wird gestrichen.

Begründung:

Die im Gesetzentwurf der Landesregierung vorgesehene Vorschrift zur finanziellen Bewehrung der Pflichten der Zweckverbände, auf einen Gemeinschaftstarif hinzuwirken, ist nicht angemessen. Ziel der Regelungen des ÖPNV-Gesetzes sollte die Fortentwicklung der bestehenden Gemeinschaftstarife zu einem Gemeinschaftstarif je Kooperationsraum mit Kragenlösungen und flankierendem landesweit gültigen Tarif für über die Überlappungsbereiche und kooperationsraumüberschreitenden Relationen sein.

Artikel 1 § 12

In § 12 Absatz 1 wird die Zahl „120“ durch die Zahl „150“ ersetzt.

Begründung:

Es bestehen landesweit erhebliche Investitionsnotwendigkeiten, um die notwendigen Erneuerungsmaßnahmen der Straßenbahn-/U-Bahn-Systeme zu finanzieren und damit die Substanz der heutigen Infrastruktur dauerhaft zu erhalten. Gegen die Kürzung der pauschalierten Investitionsförderung sind daher auch in der Anhörung massive Bedenken geäußert worden. Eine Studie des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) in Nordrhein-Westfalen hat ergeben, dass Kommunen und Verkehrsbetriebe in Nordrhein-Westfalen bis 2016 rund 1,1 Milliarden Euro in die Erhaltung ihrer U-Bahn- und Straßenbahn-Systeme investieren müssen. Bis 2025 sind weitere rund 2 Milliarden Euro für diese Erneuerungsinvestitionen erforderlich. Vor diesem Hintergrund ist die Kürzung der pauschalen Investitionsförderung um 30 Millionen Euro auf lediglich 120 Millionen Euro unverantwortlich. Es besteht ein nachweisbar größer werdender Bedarf für Erneuerungsinvestitionen und die Landesregierung kürzt die Finanzmittel. Die Kürzung ist daher abzulehnen. Zur Gegenfinanzierung sollte auf das nur schwach frequentierte Sozialticket, das dem Land Kosten in Höhe von 30 Millionen Euro verursacht, verzichtet werden.

In § 12 Absatz 3 wird als neuer Satz 2 eingefügt:

„Die Verwendung der Mittel für Ersatzinvestitionen in bestehende Anlagegüter ist ausdrücklich zugelassen.“

Begründung:

Der landesweit bestehende erhebliche Investitionsbedarf zum Erhalt der bestehenden Infrastruktur macht die Klarstellung im Gesetz erforderlich, dass diese Investitionen ausdrücklich erlaubt und erwünscht sind.

3. FDP

Änderungsantrag

der Fraktion der FDP

zum Gesetzentwurf der Landesregierung

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

- Drucksache 16/57 -

Der Gesetzentwurf – Drucksache 16/57 – wird wie folgt geändert:

1. Zu Nummer 6 Buchstabe b (§ 7 Absatz 2)

Buchstabe b) wird wie folgt gefasst:

„Absatz 2 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

Auf der Grundlage des ÖPNV-Bedarfsplans erstellt das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags einen ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan, der bei Bedarf einvernehmlich fortzuschreiben ist.“

Begründung:

Der Gesetzentwurf der Landesregierung sieht vor, dass der ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan – statt wie bisher im Einvernehmen – künftig nur noch im Benehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags erstellt und fortgeschrieben werden soll. Durch die vorgeschlagene Änderung bleiben die jetzigen parlamentarischen Beteiligungsmöglichkeiten erhalten.

2. Zu Nummer 8 Buchstabe a und b (§ 11 Absatz 1 und 2)

a) Buchstabe a (§ 11 Absatz 1) wird wie folgt geändert:

In Satz 3 wird das Wort „Benehmen“ durch das Wort „Einvernehmen“ ersetzt.

b) Buchstabe b (§ 11 Absatz 2) wird wie folgt geändert:

In Satz 3 wird das Wort „Benehmen“ durch das Wort „Einvernehmen“ ersetzt.

Begründung:

Nach dem Gesetzentwurf der Landesregierung sollen sowohl die Höhe der den Zweckverbänden zukommenden SPNV-Pauschale als auch die Aufteilung der ÖPNV-Pauschale auf die Aufgabenträger nicht mehr gesetzlich, sondern durch Rechtsverordnung bestimmt werden, die das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium im Benehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags erlässt. Durch die vorgeschlagenen Änderungen werden die parlamentarischen Beteiligungsmöglichkeiten des Landtags gestärkt, ohne die mitunter notwendigen flexiblen Handlungsmöglichkeiten der Landesregierung einzuschränken.

3. Zu Nummer 10 Buchstabe a (§ 12 Absatz 1)

a) Buchstabe a)

„In Absatz 1 wird die Zahl „150“ durch die Zahl „120“ ersetzt.“

wird gestrichen.

b) Die Buchstaben b), c) und d) werden zu a), b) und c).

Begründung:

Um die Finanzmittel für den Bereich der SPNV-Betriebskostenfinanzierung zu erhöhen, sieht der Gesetzentwurf der Landesregierung vor, den gesetzlich festgelegten Mindestbetrag der pauschalierten Investitionsförderung von jährlich 150 auf 120 Millionen Euro abzusenken. Angesichts des bereits heute bestehenden Investitionsstaus insbesondere bei der Erhaltung und Sanierung der Straßenbahn- und U-Bahn-Systeme in Nordrhein-Westfalen ist die von der Landesregierung beabsichtigte Kürzung um 30 Millionen Euro nicht zu verantworten.

4. PIRATEN

Änderungsantrag

der PIRATEN-Fraktion

zum Entwurf für ein Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) (GesEntw Drs 16/57)

Die Piratenfraktion beantragt, den Entwurf für ein Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) (GesEntw Drs 16/57) wie folgt zu ändern:

Artikel 1

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

1. §2 – Grundsätze – wird wie folgt geändert:

- a) Nr. 2 GesEntw Drs 16/57 wird in der Nummerierung geändert zu Nr. 2 a)
- b) Nach Nr. 2 a) GesEntw Drs 16/57 wird folgender Absatz eingefügt:
„Nr. 2 b) In Absatz 4. Satz 3 wird das Wort „*soll*“ durch das Wort „*muss*“ ersetzt.“
- c) Nach Nr. 2 b) GesEntw Drs 16/57 wird folgender Absatz eingefügt:
„Nr. 2 c) In Absatz 8. Satz 1 werden die Wörter „*zu berücksichtigen*“ durch die Wörter „*zu beachten*“ ersetzt.
- d) Nach Nr. 2 c) GesEntw Drs 16/57 wird folgender Absatz eingefügt:
„Nr. 2 d) Nach Absatz 8) wird ein neuer Absatz 9) mit folgendem Inhalt eingefügt:
„Grundsätzlich sind alle Maßnahmen zu ergreifen, die für eine durchgängig barrierefreie Nutzung des ÖPNV erforderlich sind. Dies betrifft sowohl den Neubau als auch den Aus- und Umbau der Stationen und der Fahrzeuge. Dabei ist auf die Ermöglichung der eigenständigen Nutzung und Nutzbarkeit zu achten.“

2. §5 – Überörtliche Zusammenschlüsse, Koordination – wird wie folgt geändert:

Nr. 3 GesEntw Drs 16/57 wird um folgenden Satz ergänzt:

"Der Absatz 3 wird um folgenden Satz ergänzt: „Die zum Zwecke der Gestaltung der Tarifbestimmungen, zur Erstellung und Auswertung des Verkehrsangebotes, zur Erstellung und Überwachung der Qualitätsstandards und zum Betrieb von Fahrgastinformationssystemen erhobenen und verwendeten Daten, Statistiken und Berechnungen sind vollständig und in maschinenlesbarer Form zu veröffentlichen und gemeinfrei zur weiteren Analyse und Weiterverarbeitung zur Verfügung zu stellen.“ "

3. §6 – Kooperationsraumübergreifendes Zusammenwirken – wird wie folgt geändert:

a) Nr. 5 a) GesEntw Drs 16/57 wird gestrichen.

b) Nr. 5 b) GesEntw Drs 16/57 wird in der Nummerierung geändert zu Nr. 5 und um folgenden Satz ergänzt. *„Die durch die Zweckverbände vorgelegten Berichte sind der Öffentlichkeit gemeinfrei zur Verfügung zu stellen und in maschinenlesbarer Form zu veröffentlichen.“*

4. §7 – ÖPNV-Infrastrukturplanung, SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse – wird wie folgt geändert:

Nr. 6 a) GesEntw Drs 16/57 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 werden die Wörter *„drei Millionen EUR“* durch die Wörter *„einer Million EUR“* ersetzt.

b) Der Absatz 1 wird um folgenden Satz ergänzt: *„Die zur Erstellung und Fortschreibung des ÖPNV-Bedarfsplans verwendeten Daten, Methoden und Dokumente sind in maschinenlesbarer Form zu veröffentlichen. Die zur Erstellung und Fortschreibung des ÖPNV-Bedarfsplans erhobenen Daten und erstellten Dokumente sowie die im Auftrag des Ministeriums oder des Verkehrsausschusses erhobenen Daten und erstellten Dokumente sind der Öffentlichkeit gemeinfrei zur Verfügung zu stellen und in maschinenlesbarer Form zu veröffentlichen.“*

5. §7 – ÖPNV- Infrastrukturplanung, SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse – wird wie folgt geändert:

Nr. 6 b) GesEntw Drs 16/57 wird gestrichen und durch nachfolgenden Absatz ersetzt: *„In Absatz 2 Satz 1 wird das Wort „Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans“ durch das Wort „ÖPNV-Bedarfsplans“ ersetzt. In Satz 2 wird die Formulierung „3 Millionen“ durch „einer Million“ ersetzt.“*

6. §11 – ÖPNV-Pauschale – wird wie folgt geändert:

Nr. 8 a) GesEntw Drs 16/57 wird wie folgt geändert:

In Absatz 1 Satz 3 wird das Wort *„Benehmen“* durch das Wort *„Einvernehmen“* ersetzt.

7. §11 – ÖPNV-Pauschale – wird wie folgt geändert:

Nr. 8 b) GesEntw Drs 16/57 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 wird *„90 vom Hundert“* gestrichen und durch *„80 vom Hundert“* ersetzt.

b) In Absatz 2 wird *„9 vom Hundert“* gestrichen und durch *„15 vom Hundert“* ersetzt.

c) In Absatz 2 wird *„1 vom Hundert“* gestrichen und durch *„5 vom Hundert“* ersetzt.

8. §11 – ÖPNV-Pauschale – wird wie folgt geändert:

Nr. 8 b) GesEntw Drs 16/57 wird wie folgt geändert:
In Absatz 2 wird das Wort „*Benehmen*“ durch das Wort „*Einvernehmen*“ ersetzt.

9. §11 – ÖPNV-Pauschale – wird wie folgt geändert:

Nr. 8 e) GesEntw Drs 16/57 wird gestrichen.

10. §12 – Pauschalierte Investitionsförderung – wird wie folgt geändert:

- a) Nr. 10 a) GesEntw Drs 16/57 wird gestrichen.
- b) Nr. 10 b) GesEntw Drs 16/57 wird in der Nummerierung geändert zu Nr. 10 a)
- c) Nr. 10 c) GesEntw Drs 16/57 wird in der Nummerierung geändert zu Nr. 10 b) und es wird der Satz 5 gestrichen.

Begründung:

zu Artikel 1

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

zu Nummer 1 Buchstabe a:

Die Änderung der Nummerierung ist eine redaktionell notwendige Änderung für die nachfolgenden Änderungen.

zu Nummer 1 Buchstabe b:

Die barrierefreie Ausgestaltung von Umsteigeanlagen ist Grundlage des gleichberechtigten Zuganges für viele Nutzer. Dieser muss ermöglicht werden.

zu Nummer 1 Buchstabe c:

Die im Bundesbehindertengleichstellungsgesetz festgeschriebenen Bedürfnisse von bewegungsbeeinträchtigten Menschen müssen beachtet werden.

zu Nummer 1 Buchstabe d:

Barrierefreiheit bezieht sich auch auf die eigenständige Nutzbarkeit von Anlagen und Fahrzeugen, die durch geeignete Maßnahmen ermöglicht werden muss, um einen gleichberechtigten Zugang für alle Nutzer herzustellen.

zu Nummer 2:

Die zur Erstellung und Verbesserung des Angebotes mit öffentlichen Mitteln erstellten Daten sind als Amtliche Werke im Sinne des Prinzips von Open Data nach Urheberrechtsgesetz, § 5 Abs. 2 zu bewerten und entsprechend gemeinfrei zu veröffentlichen.

zu Nummer 3 Buchstabe a:

Die vorgeschlagene Formulierung schafft keine Rechtsklarheit.

zu Nummer 3 Buchstabe b:

Die für das Ministerium erstellten Berichte sind als Amtliche Werke im Sinne des Prinzips von Open Data nach Urheberrechtsgesetz, § 5 Abs. 2 zu bewerten und entsprechend gemeinfrei zu veröffentlichen.

zu Nummer 4 Buchstabe a:

Im Sinne der Transparenz ist die für die Einbeziehung in den Bericht festgelegte Investitionssumme herabzusenken.

zu Nummer 4 Buchstabe b:

Im Sinne der Transparenz sind die für das Ministerium erstellten Daten und Dokumente als Amtliche Werke im Sinne des Prinzips von Open Data nach Urheberrechtsgesetz, § 5 Abs. 2 zu bewerten und entsprechend gemeinfrei zu veröffentlichen. Die verwendeten, jedoch nicht mit öffentlichen Mitteln erstellten Daten, Methoden und Dokumente sind zumindest zu veröffentlichen.

zu Nummer 5:

Das Ministerium soll auch weiterhin den Bedarfsplan im Einvernehmen mit dem Ausschuss erstellen. Weiterhin ist als redaktionelle Änderung infolge 4. a) erforderlich, die Höhe der einzubeziehenden Investitionen anzupassen.

zu Nummer 6:

Das Ministerium soll auch weiterhin im Einvernehmen mit dem Ausschuss arbeiten.

zu Nummer 7 Buchstabe a bis c:

Der Verteilungsschlüssel wird zugunsten ländlicher und bisher weniger gut versorgter Regionen angepasst.

zu Nummer 8:

Das Ministerium soll auch weiterhin im Einvernehmen mit dem Ausschuss arbeiten.

zu Nummer 9:

Die Planungssicherheit der Verkehrsbetriebe würde durch die vorgeschlagene Möglichkeit der Rückforderung ausgezahlter Pauschalen aufgehoben. Der Verursacher nicht erfüllter Anforderungen lässt sich ggf. nicht eindeutig ermitteln.

zu Nummer 10 Buchstabe a:

Die vorgeschlagene Kürzung der Zuwendungen für Investitionsmaßnahmen hindert die Zweckverbände an der Realisierung der in §2 und §5 formulierten Ziele.

zu Nummer 10 Buchstabe b:

Redaktionelle Änderung.

zu Nummer 10 Buchstabe c:

Die Begrenzung der Verwendung der Zuwendungen für den SPNV steht dem Wirtschaftlichkeitsgebot bei der Verwendung öffentlicher Mittel entgegen.

5. Einzelabstimmungen zu den Änderungsanträgen**1) Antrag SPD / BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Nummer 1

Nummer 2

Nummer 3

Es lagen folgende identischen Anträge vor:
CDU (Artikel 1 § 7) und FDP (Nummer 1).

Nummer 4

Hierzu gab es identische Anträge der FDP (Nummer 2) und PIRATEN (Nummern 6 und 8). Ebenso der CDU zu Buchstabe b).

- 2) Antrag CDU (ohne Artikel 1 § 7 und § 11 Absatz 3 Satz 1)**
- 3) Antrag FDP (nur Nummer 3)**
- 4) Antrag PIRATEN (ohne Nummern 6 und 8)**

Die Anträge wurden in der aufgeführten Reihenfolge einzeln bzw. verbunden aufgerufen und abgestimmt. Die Ergebnisse sowie die Diskussionsbeiträge sind im Ausschussprotokoll 16/100 dokumentiert.

E Schlussabstimmung

In der Schlussabstimmung wurde der Gesetzentwurf - Drucksache 16/57 - nach Maßgabe der beschlossenen Änderungen mit den Stimmen der Fraktionen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen von CDU und FDP bei Stimmenthaltung der PIRATEN zur 2. Lesung **angenommen**.

Dieter Hilser
Vorsitzender