

Investitionsstopp in 2006 verhängt haben. Lassen wir das einmal dahingestellt.

Mir geht es darum, wie wir zukünftig sicherstellen, dass die Krankenhäuser wissen, womit sie zu rechnen haben. Frau Steffens hat vorhin schon darauf hingewiesen, wir haben es jetzt nur mit zwei Parametern zu tun: die Schwere und die Anzahl der Fälle. Die Frage ist, ob das ausreichende Parameter sind

(Minister Karl-Josef Laumann: Ja!)

oder ob nicht für strukturell benachteiligte Fachabteilungen mit hohem Wiederbeschaffungsbedarf, mit niedrigem Casemix, wie zum Beispiel gynäkologische Abteilungen, Kinderheilkunde, ein Korrekturfaktor aufgenommen werden muss.

(Beifall von SPD und GRÜNEN)

Ich ergänze einen weiteren Punkt. Wir zwingen zurzeit große Einrichtungen dazu, für den Eventualfall, wenn etwa Unfälle passieren,

(Beifall von SPD und GRÜNEN)

eine hohe Anzahl an Intensivbetten vorzuhalten, was für sie in der Regel nicht wirtschaftlich ist. Dies wird allerdings überhaupt nicht honoriert. Wir erlauben es ihnen aber auch nicht, sie aufzugeben. Und ich glaube, unter dem Gesichtspunkt Versorgungssicherheit dürfen wir es ihnen auch gar nicht erlauben. Wenn dem aber so ist, brauchen wir einen entsprechenden Korrekturfaktor.

(Barbara Steffens [GRÜNE]: Natürlich! – Minister Karl-Josef Laumann: Nein!)

Ich möchte noch einen Punkt ansprechen – dieser wurde hier nämlich noch nicht erwähnt –, der einer Nachjustierung im Gesetzentwurf bedarf. Dieser betrifft die Pflegeüberleitung. Ich bedauere sehr, dass dieser Punkt in dieser Knappheit aufgenommen worden ist. Es ist so, dass die Krankenhäuser die Aufenthaltszeit pro Patient reduzieren. Das wird sich auch weiterhin so ergeben.

Umso mehr ergibt sich die Notwendigkeit, die Pflegeüberleitung anschließend vernünftig zu organisieren. Das ist auch deshalb umso wichtiger, weil unsere Patientinnen und Patienten zunehmend älter werden. Das heißt, die Selbstorganisation der Hilfe funktioniert nicht mehr in der Form, und insofern müssen wir entsprechende Hilfestellungen leisten. Auch an der Stelle sollten wir nachjustieren.

Ein Wort zur Berücksichtigung der Pflegedienstleitung in der Betriebsleitung; ich möchte einen Hinweis geben. – Ich hatte gestern das Vergnügen,

auf dem Gesundheitskongress an einem Panel teilzunehmen, in dem der Frage nachgegangen wurde, ob wir es denn für sinnvoll erachten, Krankenhäuser als Unternehmen zu betrachten.

Das ist eine juristisch sehr schwierige Fragestellung, weil sich daraus eine Menge an steuerrechtlichen und EU-wettbewerbsrechtlichen Konsequenzen ergeben könnte. Von daher rate ich, mit dem Begriff „Wettbewerb“ vorsichtig umzugehen. Sie haben selbst das Adjektiv „kontrolliert“ vorangestellt. Ich glaube, dass wir uns über die Spielregeln, unter denen Wettbewerb stattfinden soll, verständigen müssen, um nicht ein Fass aufzumachen, das wir alle nicht wollen können. In diesem Wettbewerb spielt die Pflege eine bedeutende Rolle. – Ich danke recht schön.

(Beifall bei der SPD)

**Vizepräsident Oliver Keymis:** Vielen Dank, Frau Abgeordnete Gebhard. – Wir sind damit am Ende der Beratung und kommen zur Abstimmung.

Der Ältestenrat empfiehlt die **Überweisung des Gesetzentwurfs Drucksache 14/3958** an den **Ausschuss für Arbeit, Gesundheit und Soziales** – federführend – sowie an den **Haushalts- und Finanzausschuss**. Wer ist für diese Überweisung? – Wer ist dagegen? – Wer enthält sich? – Damit ist diese Überweisungsempfehlung einstimmig angenommen und der Tagesordnungspunkt 9 somit erledigt.

Ich rufe auf:

## 10 Transparenz im Strommarkt herstellen

Antrag  
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Drucksache 14/4020

Eine Beratung ist heute nicht vorgesehen. Die Beratung soll nach Vorlage der Beschlussempfehlung des Ausschusses erfolgen.

Wir kommen deshalb unmittelbar zur Abstimmung. Der Ältestenrat empfiehlt die **Überweisung des Antrags Drucksache 14/4020** an den **Ausschuss für Wirtschaft, Mittelstand und Energie**. Wer ist für diese Überweisung? – Wer ist dagegen? – Wer enthält sich? – Damit ist diese Überweisung einstimmig angenommen.

Ich rufe auf:

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

Gesetzentwurf  
der Landesregierung  
Drucksache 14/3976

erste Lesung

Zur Einbringung des Gesetzentwurfs erteile ich vonseiten der Landesregierung Herrn Minister Wittke das Wort, der, sobald er sein Manuskript gefunden hat, am Pult ist. – Bitte schön, Herr Minister.

**Oliver Wittke**, Minister für Bauen und Verkehr: Vielen Dank, Herr Präsident! Sie sollten immer mit der Schnelligkeit dieser Landesregierung rechnen.

(Martin Börschel [SPD]: Da kann man sich aber ordentlich verrechnen!)

Liebe Kolleginnen und Kollegen! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Die Rahmenbedingungen für den öffentlichen Personennahverkehr und insbesondere seine Finanzierung haben sich in den vergangenen Monaten weitreichend geändert.

Die gewichtigste Änderung ...

(Martin Börschel [SPD]: Nicht so schnell!)

– Kommen Sie nicht mit? – Sie müssen sich an das Tempo dieser Landesregierung gewöhnen. Das ist nicht mehr gemächlich, sondern etwas schneller.

(Beifall von CDU und FDP – Martin Börschel [SPD]: Sie reden zu schnell!)

Die gewichtigste Änderung ist die gegen die Stimmen Nordrhein-Westfalens im Bundesratsverfahren vollzogene Kürzung der Regionalisierungsmittel. Wir, Landesregierung und Landtag, müssen durch die Änderung des ÖPNV-Gesetzes Nordrhein-Westfalens die notwendigen Konsequenzen ziehen.

Zielrichtung der Änderung ist es, den veränderten Rahmenbedingungen Rechnung zu tragen und sie als Chance zu nutzen, um erstens die Effizienz des Einsatzes der für den ÖPNV verbleibenden Mittel zu steigern, um zweitens die Organisation des Nahverkehrssektors zu verschlanken und zu dezentralisieren und um schließlich drittens das Finanzierungssystem zu entbürokratisieren und zu deregulieren.

Ich will die vorgesehenen gesetzlichen Änderungen wie folgt zusammenfassen.

Erstens: Organisationen im SPNV. Die drei Kooperationsräume sind die künftigen Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr. Sie

werden von den Kreisen, kreisfreien Städten oder den bestehenden Zweckverbänden als Zweckverbände oder gemeinsame Anstalten öffentlichen Rechts gegründet. Die Organisationen lösen für die Förderung von Investitionen im besonderen Landesinteresse die fünf Bezirksregierungen als zuständige Bewilligungsbehörden ab. Das heißt, die Zuständigkeit wird damit auf drei kommunale Träger konzentriert.

Zweitens: SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse. Das Land wird ein Netz von SPNV-Linien und -Haltestellen, Taktfolge und Bedienungsqualität festlegen. Zu diesem Landes- oder Kernnetz sollen hauptsächlich überregionale, für die Erschließung des Landes bedeutende SPNV-Angebote gehören. Konkret wird es hauptsächlich um die Linien des RegionalExpress-Systems in Nordrhein-Westfalen gehen. Die Finanzierung dieses Netzes hat absoluten Vorrang. Die Festlegung erfolgt im Einvernehmen mit den SPNV-Aufgabenträgern und dem Verkehrsausschuss des Landtags.

Drittens: Pauschalierung der ÖPNV-Förderung. Die bisherige ÖPNV-Förderung wird pauschaliert. Das heißt, wir reduzieren einerseits die Zahl der Förderprogramme, erweitern andererseits aber die Gestaltungsfreiheit der kommunalen Träger bei der Verwendung der Mittel. Die Pauschalen gliedern sich in eine SPNV-Pauschale in Höhe von 800 Millionen €, eine ÖPNV-Pauschale in Höhe von zunächst 110 Millionen € und ab 2012 sogar 240 Millionen € und in eine Investitionspauschale in Höhe von 150 Millionen € auf.

Viertens: Investitionen in besonderem Landesinteresse. Auch künftig wird das Land besonders bedeutende Investitionsmaßnahmen fördern. Hierzu gehören Großvorhaben wie etwa der Stadtbahnbau, die Modernisierung von Großbahnhöfen und die Investitionen zur Förderung neuer Technologien.

Die Umsetzung der vorgesehenen Regelungen bedarf natürlich der Vorarbeiten vor Ort. Sie müssen kurzfristig aufgenommen werden, wenn die Umstellung des Systems zum 1. Januar 2008 greifen soll. Deshalb wäre es hilfreich, wenn das Gesetz zügig, das heißt noch vor der Sommerpause, verabschiedet werden könnte.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, liebe Kolleginnen, liebe Kollegen, lassen Sie mich aus aktuellem Anlass eine weitere Bemerkung machen. Wir wissen, dass die Decke bei der Ausfinanzierung von ÖPNV und SPNV in Nordrhein-Westfalen kurz wird. Wir wissen genauso, dass

das auf Kürzungen auf Bundesebene zurückzuführen ist.

Ich will noch einmal das Gleiche sagen wie im vergangenen Jahr, als es in einigen Verkehrsverbänden zu Tarifierhöhungen kam, die ich nicht nachvollziehen konnte: Es ist wenig kreativ, auf weniger Mittel mit Streckenstilllegungen, Leistungskürzungen oder Fahrgelderhöhungen zu reagieren.

(Beifall von der CDU)

Deshalb appelliere ich an dieser Stelle noch einmal an die Nahverkehrsverbände in unserem Land: Nutzen Sie schon im Vorgriff die neuen Möglichkeiten zu mehr Flexibilität und zu mehr Freiheit vor Ort. Achten Sie darauf, zunächst einmal Potenziale im eigenen Laden zu nutzen, bevor Sie Fahrpreiserhöhungen auf die Fahrgäste abwälzen.

**(Vorsitz: Vizepräsidentin Angela Freimuth)**

Ich bin mir sicher, es wird zwar ein steiniger, aber ein gangbarer Weg werden. Dafür setzen wir mit unserem neuen ÖPNV-Gesetz wichtige Maßstäbe. Dafür schaffen wir unserem neuen ÖPNV-Gesetz eine wichtige Grundlage. Ich freue mich auf die Beratungen der nächsten Wochen. – Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall von CDU und FDP)

**Vizepräsidentin Angela Freimuth:** Vielen Dank, Herr Minister. – Als nächster Redner hat Herr Kollege Wißen von der SPD-Fraktion das Wort.

(Minister Oliver Wittke: Da war ich schneller als Sie, Herr Kollege!)

**Bodo Wißen (SPD):** Ich habe es auch im Rücken.

(Minister Oliver Wittke: Ist das mangelndes Rückgrat?)

– Herr Minister, diese Auseinandersetzung führen wir hier nicht.

Frau Präsidentin! Sehr geehrte Damen und Herren! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Bekanntermaßen gibt es verschiedene Ereignisse, die etwa neun Monate dauern. Das gilt zum Beispiel für die Schwangerschaft und die sich anschließende Geburt eines Menschen. An dieser Stelle spreche ich herzliche Glückwünsche an den Kollegen Thomas Kutschaty aus, der vor wenigen Tagen Vater geworden ist.

(Beifall)

Zu den weniger erfreulichen Dingen, die in diesen Tagen über uns kommen und auch etwa neun Monate gedauert haben, zählt der uns hier vorgelegte Gesetzentwurf der schwarz geführten Landesregierung.

(Heiterkeit – Wolfram Kuschke [SPD]: Elefanten brauchen länger!)

Neun Monate sind zwischen der öffentlichen Ankündigung des Verkehrsministers und dem nun vorliegenden Gesetzentwurf zum Nahverkehr in Nordrhein-Westfalen vergangen. Dies dürfte eigentlich genug Zeit für einen ausgewogenen und sachgerechten Gesetzentwurf gewesen sein. Das Ergebnis ist aber mehr als enttäuschend. Das gilt selbst dann, wenn man die eigenen Ziele von Schwarz-Gelb zugrunde legt.

Sprach Minister Wittke im Juni 2006 noch von einer umfangreichen Struktur- und Finanzreform für den Nahverkehr und formulierte sogar symbolische Schlagworte wie „mehr Verantwortlichkeit, mehr Freiheit, mehr Entscheidungsmöglichkeiten vor Ort“, so wissen wir heute, dass diese Landesregierung und dieser Minister wieder einmal nur angekündigt haben. Keines der selbst gesetzten Ziele wurde erreicht.

Aber nein, in einer Weise hat Schwarz-Gelb gehandelt. Diese Landesregierung kürzt zum Schaden von uns Pendlerinnen und Pendlern im nordrhein-westfälischen Nahverkehr. Die schwarz geführte Landesregierung versteckt ihre Kürzung der Schülerbeförderungskosten um 48 Millionen € und die Reduzierung der Bundesmittel in Pauschalen und glaubt auch noch, dass dies niemand merkt. Diese schwarz geführte Landesregierung ist nicht bereit, so zu handeln wie andere schwarz geführte Landesregierungen, etwa in Bayern und Hessen. Herr Wittke, ich fordere Sie zum wiederholten Male auf: Nehmen Sie sich ein Beispiel an den dortigen Kollegen!

Schon 10 % des Landesanteils an der Mehrwertsteuererhöhung würden ausreichen, um die Kürzungen aufzufangen, rechnet uns der VRR vor.

Was nützen andere Verteilungsmöglichkeiten, wenn das, was zu verteilen ist, immer weniger wird? Dieser Gesetzentwurf ist ein Negativbeispiel dafür, dass die auch aus Klimaschutzziele bewährte Vorrangpolitik für den öffentlichen Nahverkehr von dieser Landesregierung aufgegeben wurde.

Sehr geehrte Damen und Herren, mit dem vorliegenden Gesetzentwurf werden

1. das Nahverkehrsangebot für die Bürgerinnen und Bürger in unserem Land reduziert,
2. Fahrpreiserhöhungen der Verkehrsunternehmen willentlich in Kauf genommen – Herr Minister, dass war übrigens gerade ein ziemlich hilfloser Einwand –,
3. das Erreichen von Klimaschutzziele durch die Stärkung umweltfreundlicher Verkehrsträger konterkariert und
4. die Bürokratiekosten durch neun plus drei Zweckverbände explosionsartig in die Höhe getrieben.

Die angekündigte Finanzreform findet nach diesem Gesetzentwurf erst einmal überhaupt nicht statt. Eine bedarfsgerechte Mittelverteilung rückt in weite Ferne. Gleichzeitig werden Verwaltungskosten von bis zu 22 Millionen € auf hohem Niveau festgeschrieben. Dem Gesetzentwurf fehlen jegliche Qualitätsanforderungen für den Nahverkehr in unserem Land.

Obwohl der Nahverkehr in Nordrhein-Westfalen jährlich mit 1,3 Milliarden € Steuermitteln unterstützt wird, verbindet die Landesregierung keinerlei qualitative Gegenleistungen – zum Beispiel hinsichtlich Sicherheit, Sauberkeit oder Service im Nahverkehr – an diese Zahlungen.

(Beifall von der SPD)

Sehr geehrte Damen und Herren, wir Verkehrsfachleute wissen, dass viele Regelungen des vorliegenden Gesetzentwurfs erst durch Verwaltungsvorschriften konkretisiert werden. Eine sinnvolle Diskussion und Bewertung des Gesetzentwurfs ist erst auf der Basis der entsprechenden Verwaltungsvorschriften möglich. Daher erwarte ich, dass dem Landtag parallel zum Gesetzgebungsverfahren ein Entwurf der entsprechenden Verwaltungsvorschriften vorgelegt wird.

Sehr geehrte Damen und Herren, der vorliegende Gesetzentwurf für den Nahverkehr zeigt, wie mut- und ideenlos die schwarz geführte Landesregierung in entscheidenden Fragen der Mobilität in unserem Land handelt. Dabei ist öffentliche und barrierefreie Mobilität eine zentrale Voraussetzung für wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung. Sie eröffnet Märkte und Beschäftigungschancen, ermöglicht den Zugang zu Bildungs- und Freizeitangeboten und leistet einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz. Die nun vorgelegte Verschlechterung des öffentlichen Nahverkehrs ist ein weiterer Rückzug dieser Landesregierung aus der öffentlichen Daseinsvorsorge.

(Beifall von SPD und GRÜNEN)

Das erklärt auch, warum dieser Gesetzentwurf in wenigen Wochen im Hauruckverfahren verabschiedet werden soll. Herr Minister, diesen Weg gehen Sie alleine.

(Beifall von der SPD)

**Vizepräsidentin Angela Freimuth:** Vielen Dank, Herr Kollege Wißen. – Als nächster Redner hat für die Fraktion der CDU nun Kollege Schulte das Wort.

**Bernd Schulte (CDU):** Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Herr Kollege Wißen, nachdem Sie schon Glückwünsche verteilt haben, möchte ich mich gerne anschließen, und zwar mit Glückwünschen zur Begutachtung der Ihnen gewidmeten neuen Sendung im ZDF „Abenteuer Wissen“. Denn dass, was Sie hier dargelegt haben, ist wirklich in hohem Maße abenteuerlich.

(Beifall von der CDU – Zuruf von Bodo Wißen [SPD])

Wir haben schon verschiedene Male bekräftigt, es ist nicht unsere Intention, Mehreinnahmen aus der Mehrwertsteuererhöhung in konsumtive Aufgaben zu stecken. Unsere Schwerpunktaufgabe ist die Konsolidierung des Landeshaushalts, der Schuldenabbau – und das deswegen, weil Sie uns ein Erbe hinterlassen haben, das eine jahrelange Aufarbeitung erfordert.

(Beifall von CDU und FDP – Zurufe von der SPD)

Frau Präsidentin, meine Damen und Herren, für den öffentlichen Nahverkehr haben sich in den letzten Monaten die Rahmenbedingungen grundlegend verändert. Durch die Kürzungen der für den ÖPNV bestimmten Regionalisierungsmittel erhalten die Länder bis 2010 rund 3,3 Milliarden € weniger. Nordrhein-Westfalen ist mit 516 Millionen € mit von der Partie.

Die Aufgabenträger haben 2006 und 2007 schon Erhebliches geleistet, um die Kürzungen aufzufangen. Darüber hinaus sehen wir uns gezwungen, die Finanzierung effizienter und die Organisation des Nahverkehrs im Lande schlanker zu gestalten.

Die Landesregierung hat nun einen Entwurf für ein neues ÖPNV-Gesetz vorgelegt, dem ein intensiver Dialog mit dem Landkreistag und den Spitzen der Zweckverbände vorausgegangen ist. Im Ergebnis haben wir unsere Ankündigung erfüllt: Es wird keine Lösung von oben nach unten

diktiert, sondern eine zwischen kommunaler Familie und Land einvernehmliche Lösung erarbeitet.

Die Finanzreform und die Strukturreform des öffentlichen Nahverkehrs wurden in einem Guss geregelt. Das Konzept verfolgt drei Prämissen:

Erstens. Das neue Gesetz wird einen effizienteren Einsatz der noch verbleibenden Mittel ermöglichen.

(Bodo Wißen [SPD]: Demokratie!)

Zweitens. Die Organisation des Nahverkehrs wird schlanker. Die Verantwortung wird dezentralisiert.

(Bodo Wißen [SPD]: Neue Behörde!)

Drittens. Die Finanzierung wird entbürokratisiert.

(Bodo Wißen [SPD]: Ach!)

Dadurch erhalten die Entscheidungs- und Aufgabenträger deutlich mehr Handlungsspielraum.

Mit dem im Gesetzentwurf vorgesehenen neuen Finanzierungssystem wird die kommunale Verantwortung deutlich gestärkt. Mit der Abschaffung der maßnahmenbezogenen Förderung und der Einführung der Pauschalen erhalten die kommunalen Aufgabenträger mehr Gestaltungsfreiheit und Eigenverantwortung.

Der Gesetzentwurf erteilt der Verstaatlichung des öffentlichen Nahverkehrs beispielsweise durch eine Landeseisenbahngesellschaft eine deutliche Absage

(Theo Kruse [CDU]: Gott sei Dank!)

und setzt in vielen Teilen auf bewährte Organisationsstrukturen. Durch die Zusammenführung der Aufgabenträger in drei Kooperationsräume – Rheinland, Westfalen und Ruhrgebiet – werden keine neuen bürokratischen Gebilde geschaffen, weil die Organisation der drei Kooperationsräume aus den bestehenden Zweckverbänden rekrutiert werden soll. Damit bleiben die bisherigen Verbundstrukturen unangetastet.

Die drei Kooperationsräume werden Ansprechpartner und Vertragspartner für das Land sowie die Deutsche Bahn und weitere Eisenbahnunternehmen sein. Ebenso werden sie als Aufgabenträger des SPNV Zuwendungsempfänger der Investitionspauschalen sein. Und sie tragen die Verantwortung für das SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse.

Für die Förderung von Investitionen im besonderen Landesinteresse und die sonstige Förderung lösen die drei Organisationen die Bezirksregierungen als zuständige Bewilligungsbehörde ab.

Die Zuwendungen für den Betrieb werden weiterhin vom Land direkt den kommunalen bzw. regionalen Aufgabenträgern zugewiesen. Die Aufteilung dieser Mittel richtet sich bis 2010 nach dem bisherigen Verteilungsschlüssel. Alle Aufgabenträger – das ist eine wesentliche Neuerung – erhalten die Betriebsmittel als Pauschalen, über die sie frei verfügen können. Die Zweckverbände erhalten, je nachdem, in welcher Höhe die Regionalisierungsmittel dynamisiert werden, mindestens 800 Millionen €, die übrigen kommunalen Aufgabenträger zunächst 110 Millionen € pro Jahr.

Wir schaffen damit klare Organisations- und Finanzierungsstrukturen. Die Pauschalen schaffen Planungssicherheit und deutlich mehr Freiheit für die Aufgabenträger. Durch den Abbau der maßnahmenbezogenen Förderung wird staatliche Bürokratie abgebaut. Die Konzentration der regionalen Aufgabenträger auf drei Zweckverbände schafft sowohl in der interregionalen Abstimmung als auch in den Verhandlungen mit dem Land und den Eisenbahnunternehmen mehr Schlagkraft, ohne auf regionale Interessen und Besonderheiten zu verzichten. Landesweite Interessen, wie etwa voraussichtlich ab 2015 der Betrieb des Rhein-Ruhr-Expresses, werden durch das landesweite Netz abgesichert.

(Das Ende der Redezeit wird signalisiert.)

Frau Präsidentin, meine Damen und Herren, das ist weitaus mehr, als die vorherige Koalition seit 1994 zustande gebracht hat,

(Beifall von der CDU – Bernhard Recker [CDU]: Ein Stück aus dem Tollhaus!)

und ein wesentlicher Schritt zu Neuorientierung und Anpassung des öffentlichen Personennahverkehrs im Lande an veränderte Verhältnisse.

Wir werden am 2. Mai diesen Gesetzentwurf intensiv mit den relevanten Kräften des Nahverkehrs diskutieren.

**Vizepräsidentin Angela Freimuth:** Herr Kollege, ich darf Sie bitten, zum Schluss zu kommen.

**Bernd Schulte** (CDU): Ich bin mir sicher, dass mit diesem Gesetz neue Perspektiven und gute Wege eröffnet werden. In dem Sinne freue ich mich auf die auf uns zukommenden Diskussionen. – Vielen Dank.

(Beifall von CDU und FDP)

**Vizepräsidentin Angela Freimuth:** Vielen Dank, Herr Kollege Schulte. – Nun hat für die Fraktion

Bündnis 90/Die Grünen der Kollege Becker das Wort.

Im Übrigen weise ich noch einmal darauf hin, dass ich nicht erkältet bin und mein Räuspern und Husten hier seinen Grund hat.

**Horst Becker** (GRÜNE): Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Es ist immer schön zu hören, wie statisch, wie unpassend die Einteilung in konsumtive Ausgaben und investive Ausgaben durch die CDU erfolgt. Mein Vorredner hat das in der Tat etwas statisch getan, indem er den ÖPNV und die Ausgaben dafür konsumtiv nannte. Das ist eine mögliche Betrachtungsweise; das will ich nicht bestreiten. Aber ich glaube, der ÖPNV und die vernünftige Finanzausstattung von ÖPNV und SPNV ist vor allen Dingen eine vernünftige Investition in eine klimaverträgliche, in eine vernünftige Mobilitätspolitik. Und da scheitern Sie!

(Beifall von Bodo Wißen [SPD])

Meine Damen und Herren, Sie legen uns mit diesem Gesetzentwurf letztlich ein Dokument Ihres Scheiterns an Ihren eigenen Vorgaben vor.

(Beifall von GRÜNEN und SPD)

Wenn ich Ihnen noch einmal ins Bewusstsein rufen darf, wie es zu dieser Diskussion gekommen ist, die wir heute führen, zu der Diskussion um die angebliche Reduzierung der Zahl der Verbünde von neun auf drei: Es ist deswegen dazu gekommen, weil Sie damit in der Tat – da hat der Kollege Wißen Recht – ein Stück weit kompensieren wollten, was Sie nicht getan haben. Sie haben nämlich nicht getan, was Schleswig-Holstein gemacht hat und was auch Hessen gemacht hat: die Kürzungen des Bundes bei den Regionalisierungsmitteln zu kompensieren.

(Beifall von den GRÜNEN und Dieter Hilser [SPD])

Als wir Ihnen vorhergesagt haben, dass das aber nötig ist, standen wir in den entsprechenden Haushaltsberatungen allein und hatten niemanden, der das mit uns gefordert hätte – das haben wir bedauert –, weil wir vorhergesagt haben: Effizienzgewinne, die es auch im ÖPNV und im SPNV des Landes geben kann, würden aber auf jeden Fall nicht ausreichen, um auf der Strecke die dynamisierten und steigenden Kürzungen bei den Regionalisierungsmitteln auszugleichen.

Meine Damen und Herren, es liegt auf der Hand: Wer die Diskussion aus den Verkehrsverbänden kennt, der weiß, dass Sie das eben nicht ausgleichen können. Nicht ohne Grund haben Sie an

diesem Punkt ein Scheitern erlebt, als Sie keine Reduktion hinbekommen haben, sondern de facto führen Sie eine Zwischenebene ein. Sie führen unter dem Stichwort „9 plus 3“ die alte Verbundstruktur plus Kooperationsräumen ein.

Wer sich die Kommentare in der Presse angeschaut hat, konnte lesen und durfte sich nicht wundern, wie die Überschriften lauteten: „Kleinstaaterei“, „Schildbürgerstreich“, „Verbundwarr“ – das waren die Kommentierungen. Ich meine, sie waren berechtigt.

(Beifall von GRÜNEN und SPD)

Meine Damen und Herren, Ihre Strategie mit der Einführung eines Schienenpersonennahverkehrsnetzes, das im besonderen Landesinteresse liegt, ist der schleichende Tod des Bahnverkehrs in der Fläche;

(Beifall von GRÜNEN und SPD)

denn das bedeutet – das ist in Ihrer Strategie perfide –, dass Sie 40 Millionen Zugkilometer de facto vor die Klammer der Kürzungen setzen und die anderen 60 Millionen Zugkilometer, die nicht im Interesse des Landes stehen und nicht so definiert werden, dann allein in die kommunale Verantwortung geben. Die Kommunen dürfen den Mangel verwalten, den Sie mit gestaltet haben.

(Beifall von GRÜNEN und SPD)

Meine Damen und Herren, es ist kein Zufall, dass Teile der Kommunalpolitiker auch in Ihren Reihen davon sprechen, dass diese Landesregierung eben keine Verantwortung delegiert, sondern ihre ungelösten Probleme den Kommunen vor die Tür schiebt, also die Probleme delegiert.

(Zuruf von der SPD: Seit 22 Monaten!)

Die SPD-Fraktion hat in einer Großen Anfrage viele, wie ich glaube, richtige Fragen gestellt. Ich bin dankbar, weil – wer lesen kann, der sieht das, im Gegensatz zu Ihnen, Herr Schulte – daraus völlig klar wird, dass Rot-Grün in zehn Jahren eine ausgezeichnete Bilanz hat,

(Beifall von GRÜNEN und SPD – Widerspruch von der CDU)

und zwar eine Bilanz, aus der sich ablesen lässt, dass am Beginn unserer Regierungsverantwortung rund 1,7 Millionen Fahrgäste 13 Milliarden Kilometer in Bussen und Bahnen zurückgelegt haben, und im Jahr 2005, bei Ihrem Regierungsantritt, waren es 2,4 Millionen Fahrgäste, die 19,4 Milliarden Kilometer in Bussen und Bahnen gefahren sind – ein Zugewinn in Höhe von 700 Millionen!

Wenn Sie glauben, dass das, was Sie heute mit diesem Gesetzentwurf hinlegen, ein Start in eine bessere Zukunft ist, dann sage ich Ihnen: Diese Anfrage lässt sich in zwei oder drei Jahren sehr gut wiederholen. Ich sage Ihnen voraus und lasse mich daran messen: Auch die dann erfolgende Antwort wird ein Dokument Ihres Scheiterns sein, weil Sie mit einer schlechteren Bilanz abschließen werden, als Sie begonnen haben. Das ist die Wahrheit, meine Damen und Herren.

(Beifall von GRÜNEN und SPD)

**Vizepräsidentin Angela Freimuth:** Vielen Dank, Herr Kollege Becker. – Als nächster Redner hat für die FDP-Fraktion Herr Kollege Rasche das Wort.

**Christof Rasche**<sup>\*)</sup> (FDP): Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Herr Becker, war die Bilanz, die Rot-Grün auch beim ÖPNV und SPNV vorlegen konnte, denn wirklich so positiv, wie Sie sagen, oder war es mal wieder die halbe Wahrheit, die Sie hier im Hohen Hause geäußert haben, und Sie haben die andere Hälfte der Wahrheit, die nämlich negativ ist, mal wieder unter den Tisch fallen lassen?

Hier an diesem Rednerpult hat Peer Steinbrück den ITF 3 versprochen. Nichts ist eingehalten worden, absolut Null, aber er hat es versprochen. Hier am Rednerpult hat Peer Steinbrück versprochen, der RRX fährt zur Fußballweltmeisterschaft 2006. Nichts hat er gehalten. Null ist verwirklicht worden. Dann können Sie doch nicht hier behaupten, Rot-Grün hätte im ÖPNV oder im SPNV seine Versprechungen eingehalten und das umgesetzt, was man beschlossen hatte. Das ist eben nicht der Fall. Nicht einmal ansatzweise haben Sie das umgesetzt, was Sie hier versprochen haben.

(Beifall von der CDU)

Meine Damen und Herren, kommen wir zum ÖPNV-Gesetz, worum es heute geht. Wir stehen vor einer notwendigen Finanz- und vor einer Strukturreform. Ausgangspunkt für die Finanzreform sind die enormen Kürzungen der Bundesregionalisierungsmittel der Bundesregierung. Motor für diese Entscheidung in Berlin war Finanzminister Steinbrück. Für die FDP ist diese Entscheidung nach wie vor verkehrspolitisch völlig unsinnig. Bei den Verkehrsprognosen über erhebliche Zuwächse, die uns allen bekannt sind, müsste die Bundesregierung eine Strategie verfolgen, die mehr Verkehrsteilnehmer auf die Schiene und in die Busse bringt. Aber die Bundesregierung verfolgt genau die umgekehrten Ziele: weniger Verkehr auf der Schiene, mehr Verkehr auf die Stra-

ße. Aber das ist Bundespolitik von CDU und SPD und nicht die Politik dieser Landesregierung.

In den vergangenen Wochen und Monaten, meine Damen und Herren, haben uns große Sorgen erreicht, die eine ganz erhebliche Ausdünnung des Schienenpersonennahverkehrs befürchteten. Es hat unglaublich viele Gespräche, insbesondere vom Minister, Vertretern der Koalition, Mitarbeitern der Ministerien gegeben, mit allen Beteiligten, die in diesem Bereich tätig sind. Durch die Finanzreform, durch viel mehr Wettbewerb und durch Bereinigungen im Netz wird ein verträgliches Paket gestaltet mit einem verträglichen Fahrplan 2008. Trotz der gravierenden Einsparungen aus Berlin, Herr Wissen, wird es uns hoffentlich gelingen, die Zugkilometer nur geringfügig von etwas über 100 Millionen auf etwas unter 100 Millionen Zugkilometer zu reduzieren. Diese kleine Reduzierung ist, glaube ich, nicht maßgeblich und spricht eindeutig für die gute Arbeit, die das Ministerium und der Minister hier geleistet haben.

Aber, meine Damen und Herren, es geht nicht nur um die Finanzreform, es geht auch um die Strukturreform. Seit der Bahnreform im Jahre 1994 diskutieren wir über sinnvolle Strukturen im Schienenpersonennahverkehr Nordrhein-Westfalen. Die Fachwelt war sich eigentlich immer einig. Bei der kleingliedrigen Organisation in Nordrhein-Westfalen überwiegen bei weitem die Nachteile. Der alten Regierung von SPD und Grünen fehlte die Kraft für eine Reform.

(Lachen von der SPD)

Und Frau Kraft fehlte der Mut natürlich auch – genauso wie heute. Die Agentur Nahverkehr – davon hatten Sie sich einiges versprochen – war am Ende eine Krücke; denn sie war mit keinen Rechten und mit keiner Macht ausgestattet. Insofern konnte sie auch die Schienenpersonennahverkehrspolitik in Nordrhein-Westfalen in keiner Weise gestalten.

CDU und FDP haben den Mut für die notwendige Reform. Es werden drei Kooperationsräume gebildet,

(Dieter Hilser [SPD]: Drei neue!)

die für die Kernaufgaben im Schienenpersonennahverkehr zuständig sind. Die Zweckverbände werden ihre Aufgaben im Schienenpersonennahverkehr formulieren müssen und werden insbesondere im ÖPNV tätig sein.

Ich bin mir sicher, die Zukunft, die folgenden Beratungen in den Ausschüssen und auch hier im Plenum sowie die Anhörung werden unsere Auf-

fassung bestätigen. Ich freue mich auf die weiteren Beratungen. – Vielen Dank.

(Beifall von FDP und CDU)

**Vizepräsidentin Angela Freimuth:** Vielen Dank, Herr Kollege Rasche. – Meine Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen, weitere Wortmeldungen liegen mir nicht vor, sodass wir am Schluss der Beratung sind.

Wir kommen zur Abstimmung über die Überweisungsempfehlung des Ältestenrates, den **Gesetzesentwurf** der Landesregierung **Drucksache 14/3976** an den **Ausschuss für Bauen und Verkehr** – federführend – sowie an den **Ausschuss für Kommunalpolitik und Verwaltungsstrukturreform** zu **überweisen**. Gibt es dazu Gegenstimmen? – Enthaltungen? – Dann stelle ich die Zustimmung aller vier Fraktionen zu dieser Überweisungsempfehlung fest.

Wir kommen zum Tagesordnungspunkt

## 12 Angebote zum „Flatrate-Saufen“ unterbinden

Antrag  
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Drucksache 14/4026

Ich eröffne die Beratung und erteile für antragstellende Fraktion der Kollegin Steffens das Wort.

**Barbara Steffens**<sup>\*)</sup> (GRÜNE): Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Auch wenn uns in den letzten Tagen das eine oder andere an Forderungen in den Mund gelegt worden ist, kann ich an der Stelle nur noch einmal klar und deutlich sagen: Nein, wir fordern kein Alkoholverbot. Wir fordern auch keine Anhebung des Alters beim Jugendschutz. Wir fordern kein generelles Alkoholverbot für alle unter 18 Jahren mit unserem Antrag.

(Beifall von den GRÜNEN)

All das steht in diesem Antrag nicht drin.

Es steht auch entgegen mancher Behauptung nicht drin, wir forderten, dass die Preise für Alkohol drastisch erhöht werden müssen – auch wenn das bei den Alcopops ein erfolgreiches Rezept war. Auch das fordern wir mit diesem Antrag, den wir hier und heute vorlegen, nicht.

Es geht uns um drei wesentliche Punkte.

Der erste Punkt ist die Präventionsarbeit. Da bitten wir noch einmal das Ministerium, die aktuellen

Präventionsschritte vorzulegen, weil Prävention natürlich das A und O ist. Wir brauchen eine andere Aufklärung für Jugendliche. Und zur Prävention gehört für uns auch, dass wir in Deutschland endlich ein Werbeverbot für Alkohol brauchen. Da sollte Nordrhein-Westfalen vorangehen und das im Bundesrat fordern.

(Beifall von den GRÜNEN)

Zweitens müssen wir endlich dazu kommen, dass der Jugendschutz wirklich eingehalten wird.

(Zustimmung von Hendrik Wüst [CDU])

Das betrifft zwei Bereiche: Zum Ersten wird nach wie vor in allen möglichen Geschäften Alkohol an Minderjährige verkauft. Das muss endlich unterbunden werden.

(Beifall von den GRÜNEN)

Das Zweite ist, dass auch im Gaststättenbereich überhaupt nicht kontrolliert wird. Wenn wir uns die aktuellen Fälle anschauen, die in den Medien rauf und runter diskutiert worden sind, gerade den Jugendlichen aus Berlin, der letzte Nacht aus dem Koma heraus verstorben ist, wissen wir: Diese Jugendlichen hätten nicht trinken dürfen. Wenn der Jugendschutz konsequent eingehalten worden wäre, wäre dieser Junge noch am Leben.

(Beifall von den GRÜNEN)

Wir brauchen also klarere Kontrollen, und Kontrollen müssen auch mit Sanktionen einhergehen. Aber für Kontrollen fehlt oft viel. Man kann sich das in Nordrhein-Westfalen anschauen. Wir hätten dazu gerne Zahlen vom Ministerium. In Berlin-Mitte ist es so, dass es für 3.000 Lokale gerade einmal zwei Kontrolleure gibt, also ein Kontrolleur für 1.500 Lokale. Da kann man Jugendschutz nicht kontrollieren. Da ist Jugendschutz letztendlich eine Farce.

Also, wir müssen uns auch als Land dafür einsetzen, dass der Jugendschutz intensiv eingehalten wird und auch kontrolliert wird.

(Beifall von den GRÜNEN)

Aber darüber hinaus gibt es etwas Neues – das haben uns die Untersuchungen alle gezeigt –: Wir haben nämlich nicht mehr Jugendliche, die trinken, aber wir haben viel mehr Jugendliche, die so weit trinken, dass sie im Krankenhaus auf der Intensivstation landen. Eine Ursache dafür ist, dass wir in dieser „Geiz ist geil“-Mentalität, die wir im Moment in allen Bereichen haben, halt diesen neuen Spross der Flatrate-Angebote vorfinden: Saufen, bis der Arzt kommt! Saufen bis zum Umfallen! Saufen, so viel wie eben reingeht!