

Drittens – auch das haben Sie schon erwähnt – wird es wichtig sein, den Kulturaustausch hier noch einmal zu unterstützen. Wir werden uns in Polen in verschiedenen Regionen präsentieren, aber auch Polen wird mit seiner reichen Kultur bei uns Platz finden, den Menschen zu zeigen, was für ein spannendes Kulturland Polen ist.

Wir gehen damit über den Antrag der CDU noch hinaus. Aber ich glaube, wir sollten gemeinsam dieses Jahr ausfüllen. Deswegen lade ich Sie, da wir noch nicht mit allen Planungen fertig sind, herzlich ein, auch Ihre Anregungen und Ihre Ideen einzubringen. Ich rechne auch insbesondere mit der Deutsch-Polnischen Parlamentariergruppe. Dann bin ich überzeugt, dass wir zusammen ein fruchtbares und erfolgreiches Polen-Nordrhein-Westfalen-Jahr 2011/2012 miteinander gestalten können. – Herzlichen Dank.

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

Vizepräsidentin Gunhild Böth: Danke, Frau Ministerin. – Da die Ministerin etwas länger gesprochen hat, muss ich fragen, ob noch das Bedürfnis der Fraktionen besteht, erneut zu sprechen. – Ich sehe, das ist nicht der Fall.

Dann kommen wir zur Abstimmung. Der Ältestenrat empfiehlt die **Überweisung des Antrags** der Fraktion der CDU **Drucksache 15/469** einschließlich des **Entschließungsantrags Drucksache 15/540** an den **Ausschuss für Europa und Eine Welt**. Die abschließende Beratung und Abstimmung soll dort in öffentlicher Sitzung erfolgen. Wer wünscht, dieser Empfehlung zuzustimmen? – Die Fraktionen der FDP, der CDU, der Grünen, der SPD und der Linken. Ist jemand dagegen? – Nein. Gibt es Enthaltungen? – Auch nicht. Dann ist die Überweisung des Antrags einstimmig beschlossen.

Wir kommen zu:

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

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 15/444

erste Lesung

Das Wort dazu hat für die Landesregierung Herr Minister Voigtsberger.

Harry Kurt Voigtsberger, Minister für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr: Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Das derzeit geltende Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen bestimmt,

dass die Verteilung der pauschalen Fördermittel an die kommunalen Aufgabenträger des ÖPNV in Höhe von jährlich über 1 Milliarde € mit Wirkung ab dem Jahr 2011 neu festzulegen ist.

Die Neuregelung der Verteilung ist insbesondere erforderlich, weil die bis dahin unmittelbar an die Unternehmen gewährten Ausgleichsleistungen für die Schülerbeförderung gemäß § 45 a Personenbeförderungsgesetz ab 2011 in die Pauschalierungsregelung überführt werden. Ohne die Neuregelung der Mittelverteilung würden diese Mittel mit erheblichen negativen Folgen insbesondere für den ländlichen Raum falsch verteilt.

Eine gleichzeitige umfassende Revision der Mittelverteilung – hier geht es besonders um die Pauschale für den Schienenpersonennahverkehr – noch in diesem Jahr ist nicht möglich, da die dafür notwendigen Daten von einzelnen Aufgabenträgern nicht bereitgestellt werden können.

Vor diesem Hintergrund hat die Landesregierung beschlossen, diesem Hohen Haus die Änderung des ÖPNV-Gesetzes vorzuschlagen, die dann mit Wirkung zum 1. Januar 2011 in Kraft treten soll.

Kernstück dieser Gesetzesänderung ist die Schaffung einer eigenständigen Pauschale zur Finanzierung des Schüler- und Ausbildungsverkehrs anstelle der allgemeinen Pauschalierung der Mittel. Die kommunalen Aufgabenträger erhalten Pauschalmitel, die zum größten Teil zur Sicherung der bestehenden Preissenkungen für Schüler- und Semestertickets und andere Ausbildungstarife an die Verkehrsunternehmen weiterzuleiten sind.

Die übrigen Mittel aus dieser Pauschale dürfen die Aufgabenträger für Leistungs- und Qualitätsverbesserungen im Ausbildungsverkehr einsetzen. Die Mittel sollen im Jahr 2011 100 Millionen € betragen, da das Land im Jahr 2011 darüber hinaus noch Restzahlungen für die Ausgleichsleistungen nach § 45 a Personenbeförderungsgesetz leisten muss. Ab dem Jahr 2012 sieht der Gesetzentwurf Mittel in Höhe von 130 Millionen € vor.

Meine Damen und Herren, ich darf an dieser Stelle noch betonen, dass es im Vorfeld dieser Gesetzesinitiative gelungen ist, die Regelung mit den kommunalen Spitzenverbänden und den Verbänden des Verkehrsgewerbes abzustimmen und einen Konsens zwischen den Beteiligten zur Verteilung und zum Einsatz der Mittel zu erreichen.

Die weiteren Änderungen des Gesetzes betreffen – sofern sie nicht rein redaktionell sind – die Vorbereitung der Revision der Mittelverteilung für die übrigen Pauschalen. Unter anderem die Neufestsetzung der Verteilungsschlüssel für die ÖPNV- und SPNV-Pauschale wird bis zu zwei Jahre, aber mit Rückwirkung ab 2011, verschoben. 10 % dieser Pauschalen sollen bis zu diesem Zeitpunkt unter Vorbehalt gewährt werden. Das Land soll dazu ein Auskunftsrecht erhalten und im Falle trotzdem nicht

vorgelegter Daten die Mittelverteilung schätzen dürfen. Diese Regelungen sind erforderlich, um die gesetzlich vorgegebene Revision der Mittelverteilung ordnungsgemäß durchführen zu können.

Meine Damen und Herren, ich gehe davon aus, dass der Gesetzentwurf insbesondere vor dem Hintergrund des Konsenses zwischen den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen zum Ausbildungsverkehr eine breite Zustimmung finden kann. Deshalb bitte ich Sie um die Unterstützung dieses Gesetzes. – Vielen Dank.

(Beifall von der SPD und von den GRÜNEN)

Vizepräsidentin Gunhild Böth: Danke, Herr Minister. – Für die CDU spricht Herr Hauser.

Benedikt Hauser (CDU): Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Der von der Landesregierung heute eingebrachte Gesetzentwurf zur Änderung des ÖPNV-Gesetzes – wie man abgekürzt nennt – beschreibt in der Tat für den Bereich der Schülerverkehre einen wichtigen Veränderungsbedarf.

Wir blicken einmal zurück. Die große ÖPNV-Novelle 2007/2008 war die seinerzeit richtige Antwort auf Anpassungsnotwendigkeiten bei Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV und des SPNV in Nordrhein-Westfalen. Zugrunde lagen der seinerzeitigen Novelle die umfangreiche Kürzung der Regionalisierungsmittel des Bundes zur Ausgestaltung des ÖPNV in den Ländern und die Notwendigkeit, vor diesem Hintergrund die teilweise unübersichtliche Förderlandschaft des ÖPNV angesichts knapper werdender Mittel zu straffen und Pauschalen einzuführen.

Ich darf festhalten, dass sich die Organisationsstruktur mit der Schaffung der Kooperationsräume bei allen Schwierigkeiten, die im Einzelnen geherrscht haben, im Wesentlichen bewährt hat und die Zusammenfassung der ÖPNV-Mittel zu Pauschalen für mehr Transparenz gesorgt hat.

Es ist gleichwohl richtig, dass sich die in der seinerzeitigen Novelle vorgesehene Überführung der Bundesmittel für den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Beförderungsleistung im Ausbildungsverkehr zum Jahre 2011 als nicht zielführend erwiesen hat. Wir unterstützen daher im Grunde das Anliegen der Landesregierung und den daraus folgenden Änderungsvorschlag an dieser Stelle.

Meine Damen und Herren, wir müssen uns deutlich machen, dass die demografischen Veränderungen in unserem Land – abnehmende Schülerzahlen, Zusammenlegung von Schulstandorten und anderes – auch Auswirkungen auf den ÖPNV und auf die Notwendigkeiten haben werden, die dort vor Ort – wie insbesondere bereits im ländlichen Bereich – herrschen. Das sich weiter ausweitende und ausdifferenzierte Schulangebot mit Ganztagschu-

len wird zu einem veränderten Verkehrsaufkommen im ÖPNV führen. Man darf prognostizieren, dass es auch zu höheren Kosten im ÖPNV kommen wird, weil sich die Bereitstellungszahlen und -zeiten für Busse ausdehnen werden. Die Unternehmen werden den ganzen Tag zur Verfügung stehen müssen, statt wie bisher vormittags hin und mittags zurückzufahren.

Dabei ist auch zu beachten, dass die Schülerverkehre in den ländlichen Räumen Nordrhein-Westfalens gleichermaßen das Rückgrat auch des allgemeinen ÖPNV bilden. Vielfach ist die bisherige Finanzierung über § 45 a ein Rückgrat der Finanzierung des ÖPNV in diesem Sektor gewesen. Es gibt zahlreiche sogenannte integrierte Schülerverkehre, in denen auf Genehmigungen gemäß § 42 PBefG gefahren wird und nicht nach § 43.

Es ist daher folgerichtig, wenn insbesondere die Unternehmen, die Schülerverkehre erbringen, hinreichende Planungssicherheit für die Zukunft erhalten. Die bisherigen Erfahrungen zeigen, dass ein Abrücken von der Zweckbindung der sogenannten 45a-Mittel des Bundes durch deren Integration in die allgemeine Pauschale nicht angezeigt ist.

Allerdings stellt sich die Frage nach dem Schlüssel, nach dem die Bundesmittel zwischen den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen verteilt werden sollen. Hier haben wir angesichts der Genese des Verteilungsschlüssels Klärungs- und Diskussionsbedarf im Zuge der anstehenden Ausschussberatungen. Ich sage ausdrücklich „angesichts der Genese“, denn ich hatte einen Entwurf mit 100 % gesehen, und jetzt liegt mir ein Entwurf mit 87,5 % vor. Da besteht mit Sicherheit noch Klärungsbedarf.

Neben der Frage, welcher Anteil der Ausbildungsverkehrspauschale den Aufgabenträgern und welcher den Unternehmen in welcher Höhe zukommen soll, ist für uns auch die Frage der Revision der Mittelzuweisung im Zusammenhang mit SPNV in den drei großen Kooperationsräumen von Bedeutung. Nach bestehender Gesetzeslage ist eine Überprüfung der Höhe der jeweiligen Zuweisung durch das Land für 2011 vorgesehen. Laut Gesetzentwurf der Landesregierung soll dieses Datum nun auf Ende 2013 verschoben und vorläufig ausgezahlt werden. Gegebenenfalls kommt es dann zu Rückforderungen gegenüber den Kooperationsräumen.

Das kann unseres Erachtens zu erheblichen Problemen in den Kooperationsräumen führen, die auf Vertragsbasis zum Teil mit Verkehrsunternehmen SPNV-Verträge haben und diese auch finanziell bedienen müssen. Auch da haben wir noch Klärungsbedarf, wie dieses erfolgen soll, und raten eigentlich von einer solchen verwaltungsrechtlich bedenklichen Vorgehensweise ab.

Darüber hinaus stellt sich die Frage, wie sich eine so weitreichende zeitliche Verschiebung der Revisi-

on negativ auf die Positionen Nordrhein-Westfalens auswirken wird, wenn es spätestens ab Ende 2012 zu vorbereitenden Bund-Länder-Verhandlungen über die zukünftige Höhe der Regionalisierungsmittel kommen wird.

Nordrhein-Westfalen muss sich dort gegenüber den anderen Bundesländern gut aufstellen. Wir erinnern uns, dass die seinerzeitige Kürzung der Bundesmittel in Höhe von 516 Millionen € zwischen 2006 und 2010 ausgefallen ist. Nur um vorzubeugen möchte ich am Ende meines Vortrages erwähnen, dass die entsprechenden Verkehrsminister, die dieses verhandelt hatten, beides Verkehrsminister der SPD waren. Dennoch freue ich mich auf die Beratungen im Ausschuss.

(Beifall von der CDU und von der FDP)

Vizepräsidentin Gunhild Böth: Danke, Herr Hauser. – Für die SPD spricht nun Herr Ott.

Jochen Ott (SPD): Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Wir haben heute Morgen das Thema schon gestreift und sind dann von den Ergebnissen der Sitzung des Verkehrsausschusses des Bundestages zur Finanzierung der Betuwe-Linie überrascht worden. Das ist wirklich die Nachricht des Tages und für Nordrhein-Westfalen, weil wir das gar nicht hätten glauben können, ein schwerer Schlag.

Aber wir sind jetzt hier in der Frage des ÖPNV-Gesetzes an einem Punkt, wo wir in der Tat miteinander darüber reden müssen, wie wir die Leistungsfähigkeit des ÖPNV weiter voranbringen. Wir müssen insgesamt die unverzichtbaren Strukturen für die Menschen attraktiver machen.

Das ist eine Aufgabe, die viel Gründlichkeit erfordert und die wir in der Kürze der Zeit bis zum Ende dieses Jahres nicht mehr sorgfältig hätten betreiben können. Von daher ist es vernünftig, das ÖPNV-Gesetz jetzt in dieser Form weiterzuschreiben und dann im nächsten Jahr in aller Ruhe und sehr sorgfältig miteinander darüber ins Gespräch zu kommen. Wir haben ausdrücklich im Koalitionsvertrag festgehalten, dass es uns wichtig ist, gemeinsam mit den Akteuren in diesem Land an einer vernünftigen Neuaufstellung des ÖPNV-Bereichs zu arbeiten.

Wir haben in den letzten fünf Jahren Zeit verloren, weil bei Ihnen, meine sehr verehrten Damen und Herren von CDU und FDP, der ÖPNV als Stiefkind behandelt worden ist. Das sieht man allein daran, dass Sie in Ihrer Regierungszeit den Ansatz für den Ausbildungsverkehr von rund 130 Millionen auf 98,5 Millionen gekürzt haben, und zwar nicht nur für das Haushaltsjahr 2010, sondern auch in Ihrer mittelfristigen Finanzplanung.

Wir kennen alle in diesem Land die Bedeutung des Schülerverkehrs für die auskömmliche Existenz un-

serer Verkehrsunternehmen, insbesondere der privaten. Es ist zunehmend erstaunlich, dass das in der alten Koalition keine Berücksichtigung fand.

Wir haben nun die dringende Aufgabe, unsere Infrastruktur fortzuentwickeln. Wir brauchen eine hinreichende Finanzierung. Das ist aufgrund der Haushaltslage insgesamt natürlich schwierig. Darüber sprachen wir auch heute Morgen. Deshalb geht es darum, eine Bestandsaufnahme zu machen, zu priorisieren und dann bedarfsgerecht umzusetzen und sich im Einzelnen anzusehen, welche Schwerpunkte man setzen will.

Wir wissen, dass wir – das hat Kollege Hauser gerade angesprochen – einiges an Konflikten innerhalb des Landes auch austarieren müssen, beispielsweise die Neuverteilung von Mitteln. Das wird natürlich nicht in allen Teilen des Landes gleichermaßen bewertet und akzeptiert. Das heißt, wir werden sehr genau überlegen müssen, nach welchen Kriterien wir hier vorgehen wollen. Das bedarf einer großen Seriosität, und man muss versuchen, sich frühzeitig auf bestimmte Dinge zu verständigen.

Der ÖPNV ist uns wichtig, und gerade deshalb muss es bei der Finanzierung solide zugehen. Wir brauchen eine spürbare und verlässliche Hilfe, aber keine Luftschlösser und leere Versprechen.

Der heute vorliegende Gesetzentwurf ist ein vernünftiger Schritt, dem wir im nächsten Jahr weitere Schritte folgen lassen müssen. Wir wollen Transparenz und Verlässlichkeit bei der Finanzierung des ÖPNV, und wir sichern mit diesem Gesetz 240 Millionen für die ÖPNV-Pauschale zu. Damit ist die von Ihnen, meine Damen und Herren von CDU und FDP, beabsichtigte Kürzung bei der Schülerbeförderung vom Tisch. Wir nehmen diese zurück, und der Gesetzentwurf sichert die schnelle finanzielle Hilfe für den ÖPNV.

Von daher wird es von unserer Seite Zustimmung geben. Trotzdem freuen wir uns auf die Debatte im Ausschuss. Wenn vernünftige Vorschläge kommen, sollten wir sie im Ausschuss gemeinsam bewerten und einbringen. – Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall von der SPD)

Vizepräsidentin Gunhild Böth: Danke, Herr Ott. – Für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen spricht Herr Klocke.

Arndt Klocke (GRÜNE): Danke. – Frau Präsidentin! Sehr geehrte Damen und Herren! Zunächst finde ich es erfreulich, dass sich abzeichnet, dass es für die Vorlage der Landesregierung, die der Minister eben vorgestellt hat, möglicherweise auch eine Unterstützung vonseiten der Opposition gibt, zumindest, was die relevanten Aspekte angeht.

Trotzdem möchte Ihnen eine Sache nicht ersparen, auch wenn wir vor relativ leeren Rängen reden, nicht mehr viele da sind und vor allen Dingen die Presse das nicht mitbekommt. Wir könnten natürlich heute auch über eine große ÖPNV-Novelle reden, die anstehen würde. Das war lange klar. Denn zum 01.01.2011 besteht die Notwendigkeit, diese Finanzierung sicherzustellen, und es ist auch im Verkehrsausschuss in der letzten Legislatur oft genug darüber geredet worden.

Nur, die vorherige Landesregierung hat es nicht auf die Reihe bekommen, eine große Novelle auf den Weg zu bringen. Ich habe mir Ausschussprotokolle aus dem Verkehrsausschuss der letzten Legislatur durchgelesen: Mein Kollege Horst Becker, damaliger verkehrspolitischer Sprecher, hat das mehrfach angemahnt. Leider ist es nicht dazu gekommen.

Von daher ist es jetzt notwendig, diese Novelle vorzuziehen – das ist der Hintergrund dieses Gesetzentwurfs vonseiten der Landesregierung –, damit die Schülerinnen- und Schülerbeförderung und die Fortführung des Semestertickets, insbesondere im ländlichen Raum, nicht in Gefahr geraten. Das ist sozusagen eine kleine ÖPNV-Gesetzesnovelle, die zum 01.01.2011 in Kraft treten soll.

Deswegen müssen wir Gas geben, und der Ausschuss muss dieses Gesetz in seiner nächsten Sitzung beraten. Das werden wir auch tun. Wenn es Vorschläge gibt, Verbesserungen einzufügen, werden wir das machen. Wichtig sind aber zügige Beratungen, damit dieses Gesetz wirklich zum 01.01. in Kraft treten kann, Schülerinnen und Schüler eine vernünftige Beförderung erhalten und das Semesterticket weitergeführt werden kann.

Das ist wichtig, weil es auch ein Einstieg in eine andere Mobilität ist, über die wir heute Morgen relativ ausführlich gesprochen haben. Ich habe in den letzten Wochen mit einigen Verkehrsverbänden Antrittsgespräche geführt, die gesagt haben: Die Einführung des Semestertickets an den Universitäten und Fachhochschulen ist für junge Menschen ein entscheidender Schritt für die spätere Nutzung des ÖPNV, des Nahverkehrs, von Bussen und Bahnen, ein Schritt auf eine andere, auf eine umweltfreundlichere Mobilität zu. Deswegen ist es wichtig, das über diese Novelle weiterzuführen und im Ausschuss zügig zu beraten.

Das Land hat vorgesehen – das hat der Minister eben gesagt –, für diese Pauschale 100 Millionen für 2011 und 130 Millionen für 2012 festzulegen. Das ist angesichts der Haushaltslage ein sehr anständiger, ein sehr großer Betrag. Das ist zu unterstützen. Ich würde mich sehr freuen, wenn es auch vonseiten der Opposition geschehen würde.

(Beifall von den GRÜNEN und von der SPD)

Den Rest der Redezeit spare ich mir, weil es so viel Einigkeit gibt. Dann kommen wir heute alle ein bisschen schneller und hoffentlich sicher – gerne auch mit dem ÖPNV – nach Hause. – Danke für die Aufmerksamkeit.

(Beifall von den GRÜNEN und von der SPD)

Vizepräsidentin Gunhild Böth: Danke, Herr Klocke. – Für die FDP-Fraktion spricht Herr Rasche.

Christof Rasche (FDP): Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich versuche auch, mich kurz zu fassen. Deshalb fünf knappe Punkte:

Erstens. Der ÖPNV im ländlichen Raum muss durch die Ausgleichszahlungen für den Schüler- und Ausbildungsverkehr aufrechterhalten werden.

Zweitens. Es ist gut, dass die Änderung des ÖPNV-Gesetzes vorgelegt wird.

Drittens. Im Sinne aller Beteiligten wollen wir dazu beitragen, dass das Gesetz zum 01.01.2011 in Kraft tritt.

Viertens. Über einzelne Vorgaben müssen wir noch einmal kurz reden, etwa über die Vorgabe, dass die Pauschale nur zu 87,5 % an die Verkehrsunternehmen weitergeleitet werden soll. Der Referententwurf sah noch eine vollständige Weiterleitung der Mittel vor.

Eine weitere Vorgabe ist, dass die Mittel zwar gesetzlich gesichert, aber nicht dynamisiert sind. Es sollte deshalb noch einmal darüber nachgedacht werden, die Mittel zu dynamisieren, indem sie zum Beispiel, wie im Bundesregionalisierungsgesetz geregelt, jährlich um 1,5 % steigen.

Über diese Vorgaben reden wir dann noch im Ausschuss. Ich denke, eine Einigung ist durchaus möglich.

Fünftens: Sie sehen, dass wir gar nicht so weit auseinanderliegen. Vor einigen Monaten gab es noch nicht die Möglichkeit einer Einigung mit allen Beteiligten. Wahrscheinlich fehlte zum damaligen Zeitpunkt noch der notwendige Zeitdruck. – Herzlichen Dank.

(Beifall von der FDP)

Vizepräsidentin Gunhild Böth: Herr Rasche, Entschuldigung. Würden Sie eine Nachfrage des Kollegen Eiskirch gestatten?

Christof Rasche (FDP): Ja, wenn er nicht nach Hause will.

Thomas Eiskirch¹⁾ (SPD): Herr Kollege Rasche, natürlich möchte ich auch nach Hause; das ist überhaupt keine Frage. Da Kollege Ott vorhin

deutlich gemacht hat, dass der heutige Tag, was die Verkehrspolitik und die Mobilität angeht, nicht nur unter dem Thema ÖPNV, sondern auch unter der Frage Betuwe zu sehen ist, bitte ich, mir nachzusehen, dass ich zu diesem Punkt eine Frage an Sie richten möchte.

Ich habe heute in den Fächern einen Antrag der FDP vom gestrigen Tage für die nächste Plenarsitzung gefunden, in der die Landesregierung aufgefördert wird, das dritte Gleis für die rechtsrheinische Schienenstrecke zwischen Emmerich und Oberhausen – Betuwe-Linie – zu forcieren und so schnell wie möglich baureif zu machen – ein Antrag, der zumindest meine persönliche Sympathie nicht nur in diesem Punkt, sondern insgesamt findet.

(Demonstrativer Beifall von der FDP)

Ich halte die Forderung für gut und wollte nur wissen, ob nach der heutigen Entscheidung der Bundesregierung, die Betuwe-Linie ein Stück herunterzustufen, die FDP Nordrhein-Westfalen noch zu dieser Forderung steht.

Christof Rasche (FDP): Ich gehe davon aus, dass sich die nordrhein-westfälische Regierung mit allen Möglichkeiten für die Betuwe-Linie einsetzt. Die FDP-Landtagsfraktion wird sie dabei unterstützen.

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

Vizepräsidentin Gunhild Böth: Danke, Herr Rasche. – Für die Fraktion Die Linke spricht Frau Beuermann.

Bärbel Beuermann (LINKE): Vielen Dank. – Frau Präsidentin! Sehr geehrte Damen und Herren! Ich weiß, die Zeit drängt. Viele von Ihnen wollen nach Hause oder sonst wohin. Wir haben aber noch einen weiteren Tagesordnungspunkt.

Auch in diesem Jahr wurden die Beschwerden und Bedenken von Eltern bestätigt. Unsere Kinder sind auf ihrem Schulweg längst nicht so sicher unterwegs, wie sie sein sollten. Der ADAC hat den Schülertransport auch in diesem Jahr unter die Lupe genommen. Für viele Busfahrer im Test war das Wort „Höchstgeschwindigkeit“ ein Fremdwort. Ich glaube, auch bei der CDU gibt es jemanden, der das Wort „Höchstgeschwindigkeit“ manchmal ignoriert.

Auch drangvolle Enge in den Bussen, die aber trotzdem nicht als überfüllt gelten, unsichere und ungepflegte Haltestellen sowie Drängeleien beim Ein- und Aussteigen verzeichneten die Experten unter anderem auf den Mängellisten. Wie Ölsardinen müssen sich Schüler oft in den Bussen drängeln, stellte der ADAC schon 2008 fest. Dass in einem Bus Schüler wie Ölsardinen bis zur Windschutzscheibe dicht gedrängt stehen, ist in vielen Städten

in NRW der Normalfall. Auch die Einstiegsbereiche sind oft mit Fahrgästen besetzt. Die Sicht der Fahrer wird hierdurch erheblich eingeschränkt. Viele Schüler können sich zudem mit dem schweren Schulrucksack auf dem Rücken nicht einmal festhalten. Den Rucksack abzunehmen ist in diesem Gedränge auch nicht möglich. Rempelen und Stürze sind daher fast an der Tagesordnung.

Zustiegsmöglichkeiten für Eltern mit Kinderwagen, Seniorinnen und Senioren mit Rollatoren oder Rollstuhlfahrerinnen in sogenannten Stoßzeiten sind fast, wenn nicht sogar immer unmöglich.

Meine Damen und Herren, Die Linke sieht die Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in NRW positiv, erwartet von der pauschalen Investitionsförderung für die Schüler- und Auszubildendenförderung im ÖPNV aber eine deutliche Besserung dieser Zustände. Ebenso ist eine nachhaltige Neuorientierung der Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs insgesamt erforderlich. Aber auch die Schaffung von Anreizen für attraktivere Verkehrsleistungen, Kundenzufriedenheit und Kosteneffizienz dürfen ebenso wenig aus den Augen verloren werden wie die Einführung eines Sozialtickets.

(Beifall von der LINKEN)

Die Linke möchte den Nutzerinnen und Nutzern des ÖPNV keine Verhältnisse zumuten, die nicht einmal beim Tiertransport erlaubt sind. Um Abhilfe zu schaffen, müssen deutlich mehr Busse für den Schüler- und Auszubildendentransport eingesetzt werden. Wir werden am Ball bleiben und nachhalten, ob die Pauschale von den Zweckverbänden bestimmungsgemäß eingesetzt wird. Wir freuen uns zudem auf eine konstruktive und zielorientierte Diskussion im Ausschuss. – Herzlichen Dank.

(Beifall von der LINKEN)

Vizepräsidentin Gunhild Böth: Vielen Dank, Frau Beuermann.

Wir kommen zur Abstimmung. Der Ältestenrat empfiehlt die **Überweisung des Gesetzentwurfs** der Landesregierung **Drucksache 15/444** an den **Ausschuss für Bauen, Wohnen und Verkehr**. Wer möchte dieser Empfehlung zustimmen? – Stimmt jemand dagegen? – Stimmenthaltungen? – Damit ist der Gesetzentwurf einstimmig überwiesen.

Ich rufe auf: