

Damit kommen wir zur Abstimmung. Der Ältestenrat hat empfohlen, den **Gesetzentwurf Drucksache 16/119** an den **Hauptausschuss** – federführend – sowie an den **Innenausschuss** und den **Rechtsausschuss** zu **überweisen**. Wer stimmt der Überweisung zu? – Gibt es Gegenstimmen? – Gibt es Enthaltungen? – Das ist nicht der Fall. Damit ist der Gesetzentwurf einstimmig überwiesen.

Ich rufe auf:

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

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 16/57

erste Lesung

Es spricht der zuständige Minister, Herr Verkehrsminister Groschek.

Michael Groschek, Minister für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr: Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren Abgeordneten! Lassen Sie mich gleich zu Beginn klarstellen: Ja, es ist richtig, ich bin auch Verkehrsminister. Aber ich spreche immer als Minister für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr zu Ihnen.

Der hier einzubringende Gesetzentwurf hat eine lange Vorgeschichte, die viele von Ihnen viel besser kennen als ich. Der Gesetzentwurf vollendet eine Entwicklung der letzten und vorletzten Legislaturperiode. Ich bin auf die vor uns liegende intensive Diskussion gespannt. Wir erfüllen einen Auftrag, der schon eine Geschichte hat.

Konkret geht es darum, die Betriebskostenpauschale für den schienengebundenen Personennahverkehr auf mindestens 858 Millionen € im Jahr zu erhöhen, so wie es auch im Gutachten angeregt wird. An dieser Stelle möchte ich nicht über die Regionalisierungsmittel des Bundes diskutieren. Das werden wir sicherlich noch bei den Ausschussberatungen tun. Aber ich will darauf verweisen, dass die konkrete Höhe und Verteilung der auf die drei Aufgabenträger VRR, NVR und NWL entfallenden Mittel durch eine Rechtsverordnung geregelt werden soll, die sich derzeit in der Verbandsanhörung befindet.

Jetzt möchte ich einen Einwurf der Piraten von anderer Stelle aufgreifen. Ja, wir sind gut beraten, ein sehr partnerschaftliches und diskursorientiertes Verhältnis zwischen Regierung, Ausschüssen und Fraktionen hinzubekommen. Deshalb finde ich es richtig, in das Gespräch mit allen Fraktionen einzusteigen, um die Frage des Benehmens oder Einvernehmens mit dem Ausschuss zu diskutieren. Ich bin da sehr offen und finde, dass der zuständige Aus-

schuss ein guter Partner sein soll und nicht nur eine zu unterrichtende Institution.

(Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

Die Regelung per Rechtsverordnung möchte ich aufrechterhalten, weil sie nur der Flexibilisierung dient und kein Bevormundungsinstrument ist. An diesem Punkt sollten wir beachten, dass sehr kurzfristig Veränderungsmöglichkeiten eintreten können. Dabei sind die Energiekosten nur ein denkbarer Punkt.

Die Anhebung der Betriebskostenpauschale bedingt allerdings auch eine Kürzung der pauschalierten Investitionsförderung um 30 Millionen € ab 2013. Wir sind an einem Punkt angelangt, der beispielhaft deutlich macht: Das Zeitalter der Politik nach dem Motto „Allen wohl und keinem wehe“ ist vorbei.

Deshalb müssen wir zusehen, wie wir mit einer zu kurz gestrickten Decke möglichst klarkommen. Ein Mehr an Investitionsförderung wäre wünschenswert, ist aber zurzeit nicht finanzierbar. Ich will darauf abheben, dass die Anhebung des Höchstfördersatzes von 85 % auf 90 % eine Perspektive bietet. Ich will darüber hinaus darauf abheben, dass wir bei den Infrastrukturprojekten auch Realisierungsmöglichkeiten für finanzschwache Kommunen vorhalten.

Und ich möchte drei Punkte kurz hervorheben, die die Kundenorientierung deutlich machen. Wir wollen erstens beispielsweise die Zusammenarbeit in Richtung RRX erleichtern. Zweitens wollen wir neu und nutzerfreundlich Bürgerbusse und Taxibusse in die ÖPNV-Pauschale einstellen. Letztendlich wollen wir einen großen Schritt in Richtung NRW-Ticket tun, indem wir einen gesetzlichen Auftrag zur Zusammenführung der zurzeit neun Gemeinschaftstarife auf zunächst drei forcieren wollen. Die Kundinnen und Kunden haben ein Interesse daran, in Nordrhein-Westfalen mit einem Ticket möglichst grenzenlos unterwegs zu sein.

Lassen Sie uns einen großen Schritt in diese Richtung tun!

(Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

Vizepräsident Oliver Keymis: Herzlichen Dank, Herr Minister Groschek. – Es spricht für die SPD-Fraktion Herr Kollege Ott.

Jochen Ott (SPD): Herr Präsident! Es fängt so an, wie es aufgehört hat: Unter Ihrer Präsidentschaft darf ich sprechen.

Nordrhein-Westfalen, meine sehr geehrten Damen und Herren, ist mit seinen rund 18 Millionen Menschen das bevölkerungsreichste Bundesland. Es verfügt über eine umfangreiche und ausdifferenzierte Verkehrsinfrastruktur, die sich im Vergleich zu der anderer Bundesländern sehen lassen kann. So hat heute der Verband „Allianz pro Schiene“ beim so-

genannten Bundesländerindex „Mobilitätsvergleich 2012“ noch einmal deutlich gemacht, dass NRW eine Spitzenposition einnimmt. Gleiches wurde NRW für klare Zielsetzungen im Sinne einer zukünftigen und nachhaltigen Verkehrspolitik bescheinigt.

Aber das darf nicht darüber hinwegtäuschen, dass unsere Infrastruktur natürlich in die Jahre gekommen ist. Nichtsdestotrotz ist der ÖPNV in Nordrhein-Westfalen eine unverzichtbare Stütze dieser Verkehrsinfrastruktur. Er sichert täglich die Mobilität von Millionen von Menschen in unserem Bundesland: Schule, Hochschule, Arbeitsplatz, die Nahversorgung vor Ort – hier ist die Infrastruktur von besonderer Bedeutung.

NRW ist unter der Regierungsverantwortung von SPD und Grünen bis 2005 zum Bahnland Nummer eins geworden. Daran haben wir seit 2010 erneut angeknüpft.

Sprechen wir über den ÖPNV in Nordrhein-Westfalen, dann reden wir über 2,1 Milliarden Fahrgäste und ein Angebot von 100 Millionen Zugkilometern pro Jahr. Allein im Schienenpersonennahverkehr werden auf 100 Regionallinien mehr als 1.500 Schienenfahrzeuge bewegt. Bedient werden allein 650 km S-Bahn-Strecken. Aber ÖPNV findet auch auf der Straße statt, insbesondere im Busverkehr, bei Sammeltaxis oder Bürgerbussen. Mit diesem Angebot ist NRW ein Topland im europäischen Verkehrsmarkt.

Um unseren ÖPNV attraktiv und bedarfsgerecht auszugestalten, sind bisher rund 1,5 Milliarden € zu dessen Finanzierung gezahlt worden. Das ist eine immense Summe. Auch in Zukunft wird es diesen erheblichen Finanzbedarf geben, und zwar alleine schon deshalb – ich hatte davon gesprochen –, weil vieles in die Jahre gekommen und der Instandhaltungstau groß ist.

Der Minister hat es beschrieben: Die Finanzierungsgrundlage ist das ÖPNV-Gesetz, das seit 2008 auf Basis der pauschalierten Förderung vollzogen wird. Die Landesregierung kommt mit dem vorgelegten Gesetzentwurf der Vorgabe aus dem Gesetz nach, die Schlüsselzuweisungen der Pauschalen zum 31. Dezember 2012 neu festzulegen. Von daher geht es eigentlich um einen formalen Akt. Für meine Fraktion erkläre ich, dass wir der festen Überzeugung sind, dass die Neufassung eine Anpassung an die Erfordernisse der Zeit ist.

Es hat sich gezeigt, dass die pauschalierte Förderung einer Flexibilisierung bedarf, um auf kurzfristige Änderungen des Finanzbedarfs reagieren zu können. Das betrifft insbesondere den Bereich der Förderung der SPNV-Betriebskosten. Dort geht es vor allen Dingen um steigende Eisenbahninfrastrukturentgelte. Diese Flexibilisierung soll auf der Grundlage von Rechtsverordnungen erfolgen.

Wir begrüßen das im Grundsatz und sind sehr froh, dass der Minister gerade deutlich gemacht hat, dass

das Einvernehmen mit dem Ausschuss hergestellt werden soll, weil die politische Willensbildung und die Entscheidungen im Parlament für uns in der Tat von großer Wichtigkeit sind. Mit Politik oder Repolitisation hat dieser Minister keine Probleme. Von daher freue ich mich über die Debatte im Ausschuss.

Wichtig und notwendig im Zusammenhang mit diesem Gesetzentwurf ist, dass die Finanzierung der Verbünde transparenter und die Steuerung der Landesregierung effektiver werden soll. Besonders wichtig für den zukünftigen ÖPNV ist daher – mit Recht ganz konkret im Rahmen der angestrebten ÖPNV-Förderung im Gesetz enthalten – der RRX. Übrigens sind aus meiner Sicht die Verknüpfungspunkte des RRX, nämlich die Umsteigepunkte in Nordrhein-Westfalen wie etwa in Köln-Mülheim, von ganz großer Bedeutung für die zukünftigen Debatten.

Die Absicht zur weiteren Steigerung der Kundentreue wird im Gesetzentwurf ebenfalls deutlich. Die Unübersichtlichkeit der Tarife soll behoben werden. Auch das wird mit dem Gesetz weiter verfolgt und ist für die Menschen in diesem Land von besonderer Bedeutung.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, aus Sicht meiner Fraktion ist der Gesetzentwurf geeignet, den ÖPNV in Nordrhein-Westfalen weiterzuentwickeln. Deshalb werden wir mit Ihnen im Ausschuss daran weiter konstruktiv arbeiten. Ich möchte die Gelegenheit nutzen, dem ehemaligen parlamentarischen Staatssekretär Horst Becker ausdrücklich zu danken, der dieses Thema mit großer Verve nach vorne gebracht und einen guten Entwurf mit erarbeitet hat.

(Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

Allerdings will ich auch darauf hinweisen, dass, was die Finanzierung des ÖPNV angeht, noch große Brocken auf uns zukommen. Auch das hat Mike Groschek angesprochen: Der Bund darf sich nicht aus der Verantwortung stehlen. Wir haben über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und die Regionalisierungsmittel gesprochen. Wir werden weiter darüber diskutieren.

Und, meine sehr verehrten Damen und Herren, wir müssen dafür sorgen, dass auf Bundes- und Landesebene letztlich ein transparentes System zustande kommt, damit die Menschen, die normalen Durchschnittsbürger, die die Zeitung lesen, verstehen können, wie der ÖPNV finanziert wird. Nur dann bekommen wir in der Bevölkerung die nötige Lobby dafür, den Ausbau vernünftig mit Geld zu hinterlegen. Transparenz ist das Gebot der Stunde. An der Stelle wird noch ein ganzes Stück Arbeit auf uns zukommen. Der ÖPNV jedenfalls und damit auch die Menschen in Nordrhein-Westfalen werden am Ende davon profitieren. – Vielen Dank.

(Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

Vizepräsident Oliver Keymis: Danke schön, Herr Ott. – Für die CDU-Fraktion spricht deren verkehrspolitischer Sprecher. Ist das richtig? Ich übe heute ein bisschen.

(Bernhard Schemmer [CDU]: Korrekt!)

– Wunderbar. Herr Kollege Schemmer, bitte schön.

Bernhard Schemmer (CDU): Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Gut Ding will nun einmal Weile haben. Es hat eine ganze Weile gedauert, bis der Gesetzentwurf endlich vorgelegt worden ist. Die Expertenanhörung hat ja bereits vor einem Jahr stattgefunden. Obwohl wir mehrfach gefordert haben, den Gesetzentwurf bereits in der gewesenen Wahlperiode eher einzubringen, hat es dann bis vor drei Wochen gedauert, bis wir ihn bekommen haben – ein Jahr zu spät.

Ich sage aber auch: Durch dieses verträdelte Jahr ist der Gesetzentwurf nicht besser geworden.

(Beifall von der CDU)

Das ist eben anders als bei guten Weinen. Die werden, wenn sie etwas länger liegen bleiben, ja besser. Wenn aber bei Rot-Grün etwas länger liegen bleibt, sieht das sicher etwas anders aus.

(Beifall von der CDU – Jochen Ott [SPD]: Ihre Argumente werden auch nicht besser!)

Vizepräsident Oliver Keymis: Herr Schemmer, gestatten Sie eine Zwischenfrage von Herrn Klocke?

Bernhard Schemmer (CDU): Ja. Aber ein Hinweis noch auf den Zuruf: Die werden nicht besser, aber die waren immer schon gut, und die bleiben auch gut. Danke.

(Zuruf von Jochen Ott [SPD])

Vizepräsident Oliver Keymis: Danke für das Gestatten. Herr Klocke, Sie dürfen fragen.

Bernhard Schemmer (CDU): Herr Klocke, Sie dürfen alles fragen.

Arndt Klocke (GRÜNE): Das ist schön. Herzlichen Dank. Herr Schemmer, Sie wissen doch wie ich – bzw. ich will fragen, ob Sie es nicht wissen –, dass die Novelle des ÖPNV-Gesetzes ursprünglich bis zum 31.12.2010 hätte erfolgen müssen, dass die damalige schwarz-gelbe Landesregierung das nicht mehr vor der Landtagswahl 2010 gemacht hat, dass wir hier zusammen im Parlament zum 31.12.2010 eine kleine ÖPNV-Gesetzesnovelle für die Schülerbeförderung verabschiedet haben und dass die rot-grüne Landesregierung zuzeiten der Minderheitsre-

gierung zugesagt hatte, bis zum 31.12.2012 die Novelle vorzulegen. Meine Frage ist also: Warum kritisieren Sie die aktuelle Landesregierung für eine angeblich verzögerte Vorlage, wenn die vorherige Landesregierung ihre Hausaufgaben nicht gemacht hatte?

(Beifall von den GRÜNEN und der SPD)

Bernhard Schemmer (CDU): Ganz einfach: Bis zum 31.12.2010 hätte ein Gesetzentwurf vorgelegen, wenn die Regierung im Amt geblieben wäre.

(Beifall von der CDU)

Es wäre Ihre Aufgabe gewesen, das in der Zeit nachzuholen. An das Herumgeeiere in dieser Zeit können wir uns alle erinnern, es bringt uns aber in der Sache nicht weiter.

Ich kann nur noch einmal sagen: Die Änderungsnotwendigkeiten zum Jahre 2013 waren und sind gegeben. Die Landesregierung räumt ja sogar in ihrem Gesetzentwurf ein, dass eine pauschale Mittelzuweisung an die Zweckverbände der richtige Weg ist. Den Weg sind wir ja damals gegen Ihren ausdrücklichen Willen gegangen. Noch im Jahr 2007 haben Sie massiv gefordert, dass eine solche Lösung nicht kommen dürfte. Sie sprachen sogar vom Ausbluten des ÖPNV. Das Gegenteil in doch in der Zeit, in der wir regiert haben, eingetreten, auch wenn Sie versuchen, das jetzt etwas anders zu beschreiben.

Ich möchte mit meinem Rückblick noch ein wenig weiter gehen

(Jochen Ott [SPD]: 70/71!)

und an die vergangenen Wahlperioden, an die großen Verkehrsminister Wolfgang Clement, Peer Steinbrück und Schwanhold erinnern.

(Horst Becker [GRÜNE]: Und Bismarck!)

Es waren doch diese Verkehrsminister, es war doch Herr Clement, der eine halbe Milliarde versemelt hat, an den Bund abgegeben hat, nur um sein Spielzeug Metrorapid, was bis 2006 laufen sollte, da ins Werk zu setzen. Damals haben Rot und Grün ihn beklatscht und gesagt: Genau so muss das laufen.

Das Problem bei den versammelten Regionalisierungsmitteln ist doch, dass sie bei den Kommunen bei der Schülerbeförderung nicht angekommen sind. Da hat doch das Geld anschließend gefehlt. Nach den Ministern Wittke und Lienenkämper kam noch der Minister Voigtsberger, ein sehr netter Mann, muss ich wirklich sagen. Aber seine Ahnungslosigkeit war doch mit relativ wenig Grenzen versehen; ich will das einmal vorsichtig formulieren.

(Beifall von der CDU – Jochen Ott [SPD]: Mit Ihrer Nettigkeit haben Sie sich hervor getan!)

Chef in dem Ministerium war doch nun tatsächlich der Staatssekretär, der jetzt sein Unwesen beim Minister Remmel treiben darf. Das ist in Ordnung; das ist doch Ihre Entscheidung.

Übrigens, dazwischen hatten wir noch den Minister Horstmann. Der hat ja nun woanders sichtbare Spuren hinterlassen. Das müssen wir jetzt hier auch nicht vertiefen.

(Jochen Ott [SPD]: Auf in den Kalten Krieg, Teil drei!)

Kurzum, Herr Minister Groschek, ich sage Ihnen das und halte Ihnen auch zugute: Der Gesetzentwurf ist zu einer Zeit erstellt worden, als Sie noch nicht im Amt waren. Sie haben ja sogar in Richtung parlamentarischer Begleitung einen Denkprozess angedeutet. Das habe ich durchaus positiv zur Kenntnis genommen.

Wir werden sehen, bei welchem dieser Vorgänger Sie sich einreihen wollen, die Palette war ja nun sehr breit. Es bleibt aber nun eine Aufgabe, etwas auch für die Investitionen zu tun. Wir kürzen 30 Millionen € bei den Investitionen und verlagern sie in den konsumtiven Bereich. Wir haben das Problem, das wir die Anteile der Zweckverbände in einem etwas undemokratischen Verfahren – ich will nicht solche Worte benutzen wie heute Morgen – festlegen wollen. Ich denke, es wäre besser, offen, transparent mit den Verbänden,

(Beifall von Christof Rasche [FDP])

mit allen Beteiligten diese Dinge zu diskutieren. Ich erinnere auch an das, was die neue Landtagspräsidentin gesagt hat: Entweder wir wollen das so, oder wir wollen das nicht.

Ich hoffe, dass am Ende etwas Gutes dabei herauskommt. Wir werden eine Sachverständigenanhörung beantragen. Ich sage das einmal so: Je weniger Inhalt vom bisherigen grünen Staatssekretär im Gesetz bleibt, umso besser wird das Gesetz werden. – Schönen Dank

(Beifall von der CDU)

Vizepräsident Oliver Keymis: Vielen Dank, Herr Schemmer. – Für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen tritt nun Herr Beu an das Pult. Auch der Kollege Beu spricht heute zum ersten Mal vor dem Hohen Hause. Liege ich da richtig, Herr Beu?

Rolf Beu (GRÜNE): Da liegen Sie richtig, Herr Präsident.

Vizepräsident Oliver Keymis: Dann begrüße ich Sie herzlich zu Ihrer Jungferrede heute im Landtag von Nordrhein-Westfalen. Viel Glück!

(Allgemeiner Beifall)

Rolf Beu (GRÜNE): Vielen Dank. – Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich möchte mich zunächst bei dem bisherigen Verkehrsminister und bei seinem parlamentarischen Staatssekretär für die hervorragende Vorarbeit zu diesem Gesetzentwurf, der uns hier heute vorliegt, bedanken. Mit diesem Gesetzentwurf zur Änderung des ÖPNVG NRW wird der gesetzliche Auftrag zur Neuverteilung der pauschalen Fördermittel bis Ende 2012 erfüllt, und zwar rechtzeitig.

Die seit 2008 geltende pauschalierte ÖPNV-Förderung hat sich grundsätzlich bewährt. Als Problem wurde aber erkannt, dass die bisherige Schließung der SPNV-Pauschale keine flexiblen Reaktionen auf kurzfristige Änderungen zuließ. Deshalb ist das, was der jetzige Minister erwähnt hat, auch im Grundsatz absolut richtig.

Ziel ist es, mit neuen Ansätzen Planungssicherheit für die Zeit ab 2013 zu schaffen. Die SPNV-Betriebskostenpauschale soll von 800 Millionen auf mindestens 858 Millionen € jährlich erhöht werden. Das sind immerhin fast 60 Millionen €.

Die Ermittlung der Bedarfe für den SPNV basiert auf gutachterlichen Untersuchungen auf Grundlage der gültigen Verkehrsverträge. Es wäre positiv, wenn diese Mehrbedarfe gesenkt werden könnten, beispielsweise durch die Senkung der Trassen- und Stationsentgelte. Hier steht der Bund und sein Bundesunternehmen in der Pflicht. Bei faktisch gleichbleibenden Regionalisierungsmitteln infolge der Koch/Steinbrück-Vereinbarung sind die an das Bundesunternehmen DB zu zahlenden und nichttransparenten Trassen- und Stationspreise um rund 20 % gestiegen. Wenn man mehr Transparenz einfordert, dann ist es auch notwendig, einmal die Transparenz der Gebühren des Bundesunternehmens und seiner jeweiligen Töchter und Schwestern darzulegen.

Die durch diese Erhöhung notwendige Anhebung der SPNV-Betriebskostenpauschale macht eine Reduzierung der pauschalierten Investitionsförderung notwendig. Dies ist bitter, aber unverzichtbar, solange Berlin sich seiner Verantwortung entzieht.

Es steht außer Zweifel, dass in den kommenden Jahren erhebliche Bedarfe insbesondere für die Erhaltung und Erneuerung der Infrastruktur bestehen. Deshalb setzen wir uns dafür ein, dass der Bund die Mittel nach dem Entflechtungsgesetz entsprechend dem nachgewiesenen Bedarf anhebt oder zumindest allen ungekürzt weitergewährt.

(Beifall von den GRÜNEN)

Als Kompensation für die Senkung der pauschalierten Investitionsförderung soll der Höchsthörsatz von 85 auf 90 und im Einzelfall sogar auf 100 % erhöht werden. Das ermöglicht gerade den armen, den finanzschwächsten Kommunen im Lande, überhaupt investitionsmäßig tätig zu werden. Des-

halb ist es zumindest ein Schritt in die richtige Richtung.

Wir wollen aber auch die anderen Punkte in dem Gesetzentwurf nicht unerwähnt lassen, zum Beispiel die Optimierung der Zusammenarbeit zwischen den Zweckverbänden und dem Land. Wir wissen alle, dass es dort durchaus Problemfelder gibt. Beispielsweise die Vertreter des Kreises Düren leiden noch heute darunter, dass die Übergänge zwischen dem AVV und dem VRS im Ticket- und Tarifbereich alles andere als optimal sind und freiwillige Leistungen bisher durchaus auch an Egoismen gescheitert sind.

Ich darf daran erinnern, dass die schwarz-gelbe Landesregierung unter dem Motto „Vereinfachung des Aufbaus“ nicht weniger Verbände geschaffen hat, sondern mehr. Ich bleibe im südlichen Rheinland: Aus den zwei Verbänden AVV und VRS wurden auf einmal drei, und aus insgesamt drei Geschäftsführern wurden auf einmal sechs. Das war das, was Sie als damalige Regierung als Vereinfachung angesehen haben.

Notwendig ist es auch, die Gemeinschaftstarife aus Sicht der Kunden, aus Sicht der Nutzer möglichst zeitnah zu realisieren. Wenn es eine freiwillige Lösung nicht gibt, dann bietet uns dieses Gesetz noch die Möglichkeit, als Land innovativ tätig zu werden. Dies wird, hoffen wir, auch passieren.

Es werden auch infolge des demografischen Wandels Bedarfsverkehre wie Taxibusse erstmalig in das Gesetz aufgenommen.

Auch wenn es etwas skurril klingt: Es gibt jetzt auch den Vorschlag, Seilbahnen als ÖPNV-Verkehrsmittel aufzunehmen. Wir wissen alle, dass Nordrhein-Westfalen nicht in den Alpen liegt; aber beispielsweise befindet sich das große Uni-Klinikum in Bonn auf einem Berg – mit Zehntausenden von Arbeitsplätzen, mit Patienten, mit Besuchern. Somit sind selbst Seilbahnen durchaus ein Infrastrukturverkehrsmittel, das auch dem alltäglichen ÖPNV dienen kann und nicht nur dem Tourismus.

Vielen Dank. Ich glaube, ich habe meine Rede genau in den vorgegebenen fünf Minuten geschafft.

(Beifall von den GRÜNEN – Vereinzelt Beifall von der SPD)

Vizepräsident Oliver Keymis: Herzlichen Dank. Glückwunsch zur ersten Rede! Das war auch eine zeitliche Punktlandung. Es sind sogar noch 13 Sekunden übrig. Aber die bringen Glück für die nächsten Reden.

Ich begrüße als nächsten Redner am Pult Herrn Kollegen Rasche für die FDP-Fraktion.

(Jochen Ott [SPD]: Jetzt kommt wieder was Böses!)

Christof Rasche (FDP): Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Sehr geehrte Damen und Herren! – Lieber Kollege Ott, aus meinem Mund kann gar nichts Böses kommen.

(Martin Börschel [SPD]: Das sehen nicht alle so!)

Das vorweg.

Wir beraten heute erstmals das neue ÖPNV-Gesetz in Nordrhein-Westfalen. Es war lange angekündigt. Es ist auch kein Geheimnis, dass es mehrere und auch unterschiedliche Entwürfe gab.

Meine Damen und Herren, es geht in diesem Gesetz nicht um einen besseren ÖPNV in Nordrhein-Westfalen – auch darüber müssen wir in den nächsten Monaten dringend reden –, es geht auch nicht um neue Zuständigkeiten – das haben wir in der Vergangenheit abgearbeitet –, sondern es geht um die Aktualisierung der Finanzierung. Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen benötigen dringend eine gesicherte und verlässliche Planungs- und Finanzierungsgrundlage.

Wir werden uns – das wurde gerade schon vom Kollegen Schemmer angekündigt – sicherlich in einer Anhörung und in mehreren Beratungen in den Ausschüssen mit diesem Gesetzentwurf beschäftigen. Deshalb spreche ich hier heute nur vier kleine Punkte an, zwei positive und zwei negative.

Zuerst die positiven:

Erstens. Die vorgesehene Ausbildungsverkehrspauschale sichert den Schülerverkehr und zahlreiche Linien im ländlichen Raum. Das ist gut.

Zweitens. Ebenso begrüßen wir das Ziel eines einheitlichen Tarifes. Ich glaube, das machen alle Fraktionen in diesem Haus.

Zu den beiden negativen Punkten:

Erstens. Die Absenkung der pauschalierten Investitionsförderung um 20 %, also von 150 Millionen € auf 120 Millionen €, wird den ÖPNV in Nordrhein-Westfalen deutlich schwächen. Vielleicht können wir darüber noch einmal reden.

Der zweite negative Punkt wiegt aus Sicht der FDP-Fraktion schwer. Bisher war es so, dass das Parlament über die Verwendung der Betriebskostenförderung entschieden hat. Hierbei geht es immerhin um ca. 900 Millionen €. Ich appelliere an das Selbstverständnis dieses Hohen Hauses, darüber nachzudenken, ob das nicht eine Aufgabe des Parlamentes bleiben sollte. Der Gesetzentwurf sieht leider vor, dieses in Zukunft mit einer Rechtsverordnung zu regeln und zu organisieren. Das mag in dem einen oder anderen Fall etwas schneller gehen. Aber so wie ich mich an die letzten zwölf Jahre erinnern kann, hat es dieses Hohe Haus immer geschafft, wenn es eilbedürftig war, notwendige Entscheidungen zu treffen. Das sollten sich die Kolle-

gen Abgeordneten in diesem Haus nicht nehmen lassen.

Sie höhlen mit diesem Gesetzentwurf die Rechte des Parlaments in einem Maße aus, wie ich es noch nicht erlebt habe. Gerade Sie von der SPD-Fraktion sollten noch einmal überlegen, ob das der richtige Schritt ist.

(Beifall von der FDP – Vereinzelt Beifall von der CDU)

Ich kann mich noch gut an die Rede des Kollegen Jochen Ott erinnern, als er zur Einsetzung der Enquetekommission „Logistik-Vision Nordrhein-Westfalen 2030“ sprach. Damals hat er an diesem Rednerpult ausdrücklich gefordert: Endlich mehr Rechte und mehr Einfluss des Parlaments in der Verkehrspolitik gegenüber dem Ministerium! – Das waren die Worte von Jochen Ott. – Heute in dem Gesetz wird genau das Gegenteil gemacht.

(Vorsitz: Vizepräsident Dr. Gerhard Papke)

Gestern beim Nichtraucherschutzgesetz kündigte die SPD an, kein Gesetz verlasse dieses Hohe Haus so, wie es eingebracht worden sei. Hoffentlich wird das beim ÖPNV-Gesetz ebenfalls so sein. – Danke schön.

(Beifall von der FDP – Vereinzelt Beifall von der CDU)

Vizepräsident Dr. Gerhard Papke: Vielen Dank, Herr Abgeordneter Rasche. – Für die Piratenfraktion erteile ich jetzt Herrn Kollegen Bayer das Wort.

Oliver Bayer (PIRATEN): Sehr geehrter Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Verehrte Zuschauer auf der Tribüne, am Stream und auf diversen Videoplattformen! Vielen Dank übrigens auch fürs Hochladen.

Lebenswerte Städte, die mehr als Parkraum bieten, Mobilität für alle Menschen, unabhängig von ihrer räumlichen, finanziellen und gesundheitlichen Situation, viele ökologische, ökonomische und soziale Ziele in NRW – das alles erreichen wir nur durch eine Weiterentwicklung des Verkehrs mit dem öffentlichen Personenverkehr im Mittelpunkt.

Wie Sie wissen, wollen wir Piraten darauf hinarbeiten, dass NRW als Vorbild frühzeitig auf diese Herausforderungen reagiert. Der Verkehr wird sich so oder so wandeln. Wir können das passieren lassen oder gestalten. Ja, ich meine auch unseren Vorschlag – ich erwähne das hier nur kurz –, in einem Modellversuch festzustellen, wie sich Nutzung und städtisches Leben ändern, wenn Bus und Bahn jederzeit und flexibel ohne Fahrschein genutzt werden können. Wir rechnen da langfristig mit einem Gewinn für Gesellschaft und Wirtschaft.

Auf dem Weg dorthin – vorübergehend – wären einheitlichere Tarifstrukturen für viele Menschen in

NRW ein großer Gewinn, ein richtiges NRW-Ticket zum Beispiel, das zeitlich auch von Minden bis Aachen funktioniert.

Schön, dass das Gesetz einheitliche Gemeinschaftstarife forcieren und konstruktiv voranbringen will. Es sieht auch Sanktionen vor. Allerdings ist nicht konkret genug definiert, in welchem Fall diese Kürzungen genau erfolgen sollen. Auch sinnvoll im vorliegenden Gesetzentwurf ist, den RRX, den Rhein-Ruhr-Express, zu verankern, um den überfälligen Ausbau der Eisenbahninfrastruktur an den derzeitigen Schwachstellen voranzutreiben.

Vizepräsident Dr. Gerhard Papke: Herr Abgeordneter, entschuldigen Sie, gestatten Sie eine Zwischenfrage?

Oliver Bayer (PIRATEN): Ja.

Mario Krüger (GRÜNE): Sie hatten sich gerade noch einmal für den ticketlosen Nahverkehr ausgesprochen. Ich hätte gerne von Ihnen gewusst, wie hoch die Aufwendungen des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr sind. Vielleicht können Sie uns das mitteilen und einen Vorschlag machen, wie Sie das gegenfinanzieren wollen.

Oliver Bayer (PIRATEN): Wir haben in NRW zum Beispiel das Semester-Ticket. Das funktioniert umlagefinanziert. Das heißt, insgesamt würden auf jeden Bürger in NRW ungefähr 13,00 € – einmal ganz grob geschätzt – zukommen. Man kann natürlich auch noch andere Gegenfinanzierungen herauskramen. Man kann dafür City-Maut-Mittel einsetzen, man kann die Verkehrswendividende, also freie Parkflächen und so weiter, einbeziehen. Wir sehen das ja in anderen Städten wie Tübingen, wo der Bürgermeister von den Grünen genau das machen möchte,

(Beifall von den PIRATEN)

nämlich einen umlagefinanzierten, fahrscheinlosen ÖPNV einführen. Das ist also anscheinend nicht unrealistisch.

(Beifall von den PIRATEN)

Ich hoffe indes, dass beim Rhein-Ruhr-Express – da war ich eben –, bei der wohl zunehmenden Fokussierung auf den Schienenverkehr und auf Rhein-Ruhr, der Raum Westfalen-Lippe und der Busverkehr in vor allem ländlichen Gebieten nicht vernachlässigt werden. Ein attraktiver ÖPNV und Mobilität für alle – darf nicht nur für die Metropolregionen gelten.

(Beifall von den PIRATEN)

Zur meist diskutierten Änderung: Die SPNV-Pauschale soll zukünftig auf Grundlage einer Rechts-

verordnung festgelegt werden – für mehr Flexibilität und schnelle Reaktionen. Das klingt ganz toll. Ich verstehe die Argumentation. Wir müssen uns aber vor einer sukzessiven Entdemokratisierung in Acht nehmen,

(Beifall von den PIRATEN)

auch wenn Herr Groschek sagt, dass das keine Bevormundung sein soll.

Das Inachtnehmen betrifft übrigens auch, was die verfahrensökonomischen Gründe anbelangt, die Absicht, den ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan nicht mehr einvernehmlich mit dem Verkehrsausschuss des Landtags zu erstellen. Ich habe eben mitgenommen, dass wir darüber sprechen werden. Auf jeden Fall müssten der Rechtsverordnung transparente und nachvollziehbare Verteilungskriterien zugrunde liegen, damit nicht etwaiger Willkür Tür und Tor geöffnet ist. Dies muss das Gesetz verlangen. Demokratie und Transparenz sind auch hier wichtig. Herr Ott hat insoweit recht.

Eine Rechtsverordnung ist dabei allerdings erst einmal der falsche Weg und trägt nicht automatisch zu mehr Transparenz und Demokratie bei.

Wir haben noch weitere Änderungswünsche. Beispielsweise wünschen wir uns – wie an anderer Stelle bereits geschehen –, für die Zugänge zur Infrastruktur verpflichtend Barrierefreiheit zu verlangen und die Barrierefreiheit nicht nur wie jetzt im Gesetzentwurf als Soll zu definieren. Die guten Vorsätze des Aktionsplans „Eine Gesellschaft für alle – NRW inklusiv“ müssen auch hier konsequent umgesetzt werden.

Ich freue mich darauf, mit Ihnen zusammen das Gesetz im Ausschuss weiter bearbeiten zu können. Stimmen Sie dafür, und lassen Sie uns langfristig gute Ideen zusammenkopieren, um Lebensqualität, Mobilität und Gerechtigkeit in NRW zu verbessern. – Vielen Dank.

(Beifall von den PIRATEN)

Vizepräsident Dr. Gerhard Papke: Vielen Dank, Herr Kollege Bayer. Das war Ihre Jungferrede im Landtag von Nordrhein-Westfalen. Dazu herzlichen Glückwunsch im Namen des Hohen Hauses.

(Allgemeiner Beifall)

Meine Damen und Herren, weitere Wortmeldungen zu diesem Tagesordnungspunkt liegen uns nicht vor.

Wir kommen somit zum Schluss der Beratung. Der Ältestenrat empfiehlt die **Überweisung des Gesetzentwurfes Drucksache 16/57 an den Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr** – federführend –, an den **Haushalts- und Finanzausschuss** sowie an den **Ausschuss für Kommunalpolitik**. Wer stimmt dieser Überweisungsempfehlung zu? – Gibt es Gegenstimmen? –

Enthaltungen? – Das ist nicht der Fall. Dann ist die Überweisungsempfehlung einstimmig angenommen.

Wir treten ein in die Beratung zu Tagesordnungspunkt

5 Klug in die Zukunft investieren: Kita-Ausbau statt Betreuungsgeld!

Antrag
der Fraktion der SPD und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 16/121 – Neudruck

Entschließungsantrag
der Fraktion der FDP
Drucksache 16/169

Ich eröffne die Beratung und erteile für die antragstellende SPD-Fraktion Herr Kollegen Jörg das Wort. Bitte schön.

Wolfgang Jörg (SPD): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Im Ruhrgebiet fangen die Beitragstabellen für Kitas bei ungefähr 14.000 € bis 17.000 € Jahreseinkommen an. Das ist ein ganz geringes Gehalt, und prozentual zahlen die betroffenen Eltern die höchsten Beiträge im Land. Sie zahlen nicht viel, aber im Vergleich zu ihrem Einkommen sind das die höchsten Beiträge.

Diese Eltern überlegen sich sehr gut, ihre Kinder in die Kita statt zu Oma oder Opa zu bringen. Diesen Eltern, liebe CDU-Fraktion, machen Sie jetzt ein unlauteres Angebot. Sie wollen ihnen 150 € geben, damit ihr Kind zu Hause bleibt und nicht in die Kita geht. Das ist perfide und ein Skandal.

(Beifall von der SPD und den GRÜNEN –
Vereinzelt Beifall von den PIRATEN)

Inhaltlich logisch – wenn Sie so argumentieren – müssten Sie auch die armen Eltern von Grundschulkindern durch finanzielle Mittel auslösen. Bildungspolitisch gibt es da keinen Unterschied.

Ich will das hier nicht lange verzögern. Alle Fachleute, alle Parteien – auch die Piraten und die FDP – sagen Nein zu diesem Vorgehen. Selbst in den eigenen Reihen – Herr Burkert hat gestern als CDU-Kollege in Hamm auch dagegen gestimmt – gibt es sehr viele Menschen, die sagen: Das können wir so nicht machen.

Ich rufe Ihnen zu: Herr, schmeiß Hirn vom Himmel! Lass die Vernunft siegen! Versuchen Sie, das im Bundestag abzuwenden. Es ist eine familienpolitische Katastrophe.

Es muss Ihnen doch zu denken geben, wenn alle – außer der CSU, die dieses Gesetz befürwortet – dieses Gesetz ablehnen. Geben Sie sich doch ei-