

Wir kommen zu den Abstimmungen, und zwar erstens über den Änderungsantrag der Fraktion der SPD Drucksache 18/9017. Wer stimmt dem Änderungsantrag zu? – Das sind SPD und FDP. Wer stimmt dagegen? – Das sind CDU, Bündnis 90/Die Grünen und AfD. Gibt es Enthaltungen? – Das ist nicht der Fall. Damit ist der Änderungsantrag 18/9017, wie gerade festgestellt, abgelehnt.

Wir stimmen zweitens ab über den Antrag der Fraktion der SPD Drucksache 18/4585. Der Ausschuss für Familie, Kinder und Jugend empfiehlt in Drucksache 18/8948, den Antrag abzulehnen. Wir kommen somit zur Abstimmung über den Antrag Drucksache 18/4585 selbst und nicht über die Beschlussempfehlung. Wer stimmt diesem Antrag zu? – Das sind die SPD und die FDP. Wer stimmt dagegen? – Das sind CDU, Bündnis 90/Die Grünen und AfD. Enthaltungen? – Gibt es nicht. Damit ist der **Antrag Drucksache 18/4585**, wie gerade festgestellt, **abgelehnt**.

Damit rufe ich auf:

12 Günstig, flexibel, klimafreundlich – das digitale ÖPNV-Taxi stärken

Antrag
der Fraktion der FDP
Drucksache 18/8886

Ich eröffne die Aussprache. Als Erster spricht für die antragstellende Fraktion Kollege Rasche.

Christof Rasche^{*)} (FDP): Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Es geht um Verkehrspolitik, lieber Oli. Dann wird das Herz schon wieder wärmer; das ist doch selbstverständlich. Das gilt natürlich auch für den Minister; das ist doch logisch.

Verkehr muss aus unserer Sicht sicher sein, er muss sauber sein, und er muss verlässlich sein. Der Verkehrsträger ist in diesem Zusammenhang nachrangig – Hauptsache, diese Ziele werden erreicht. Wenn der ÖPNV insbesondere im ländlichen Raum eine flexible und verlässliche Alternative sein will, muss er das auch leisten. Das Stichwort ist „Bedarfsorientierung“, die sich die Bürgerinnen und Bürger im ländlichen Raum wünschen.

Da haben wir ein Problem, denn in vielen Kommunen, in vielen Städten und Gemeinden mit Einwohnerzahlen unter 20.000 funktioniert das nicht. Der fährt ein- oder zweimal am Tag ein Bus, oft sind es in den Stadtteilen nur Schülerbusse. Taxen fahren dort gar nicht mehr, weil es sich für die Unternehmer nicht rentiert.

Es gibt mittlerweile in verschiedenen Regionen On-Demand-Verkehre in städtischer Trägerschaft oder in Kreisträgerschaft, die aber häufig teuer und wenig effizient sind. Es gibt einige positive Beispiele, aber

ein halbwegs flächendeckendes Angebot gibt es in Nordrhein-Westfalen definitiv nicht.

Eine Lösung könnten ÖPNV-Taxen sein, also das Zurückgreifen auf bestehende Taxiunternehmen, auf bestehende Strukturen. Der Kunde zahlt den normalen ÖPNV-Tarif plus einen kleinen Aufpreis, und den Rest zahlt der Aufgabenträger. Wenn das Land mit den Regionalisierungsmitteln klug agiert, die sich auf einem Rekordniveau befinden – noch nie hat in diesem Bereich Nordrhein-Westfalen mehr Geld aus Berlin bekommen als jetzt –, zahlt am Ende das Land mit Bundesmitteln dieses Angebot.

Die Vorteile sind klar: Das ist die bedarfsgerechte und kostengünstige Stärkung des ÖPNV im ländlichen Raum. Auf der anderen Seite gibt es dort eine Entlastung des Linienverkehrs, wo Linien und Busse wirklich gut besetzt sind. Auf diese Leistung der Linienverkehre kann man sich dann auch fokussieren; das sind wichtige Verbindungen. Es gibt auf der anderen Seite auch die Stärkung des Taxigewerbes. Das sind vielfach kleine und mittlere Unternehmen, die im ländlichen Raum kaum noch in der Lage sind, ein Angebot aufrechtzuerhalten.

Also, wir wollen bisherige Strukturen nutzen, um ein Angebot für die Bürgerinnen und Bürger im ländlichen Raum zu machen. Das Land muss dabei mit agieren, muss es mit organisieren. Das, was bisher geschehen ist, reicht noch nicht aus, übrigens in der vergangenen Legislaturperiode auch nicht. Von daher kann man es jetzt auch nicht beim bisherigen Verkehrsminister aufhängen.

Ich würde mir wünschen – wir überweisen den Antrag ja in den Verkehrsausschuss –, wenn wir damit konstruktiv umgehen und vielleicht eine gemeinsame Linie mit einem klugen Ergebnis finden, das genau diese Ziele erreicht. – Vielen Dank.

(Beifall von der FDP und der SPD)

Vizepräsident Rainer Schmeltzer: Vielen Dank, Herr Kollege Rasche. – Für die Fraktion der CDU spricht jetzt der Kollege Krauß.

Oliver Krauß (CDU): Sehr geehrter Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Günstig, flexibel, klimafreundlich! Mit dem vorliegenden Antrag – Kollege Rasche hat es klargemacht –, will die Fraktion der FDP das digitale ÖPNV-Taxi als starke Alternative sichtbar und bekannter machen. Den rechtlichen Rahmen gibt es in NRW bereits, dafür hat das Land gesorgt. Die Kreise und kreisfreien Städte als ÖPNV-Aufgabenträger können heute schon mit dem ÖPNV-Taxi disponieren.

Sie können dafür auch die ÖPNV-Pauschale benutzen. Dafür war NRW Schrittmacher bei der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes. Übrigens hat die Fraktion der FDP am 5. März 2021 nicht dafür

gestimmt, Herr Kollege Rasche. Das Ziel der FDP war damals sogar, die Taxis aus dem ÖPNV zu entlassen.

Doch das Taxi hat eine wichtige Funktion im ÖPNV, gerade im ländlichen Raum – ob als TaxiBus, als Anruf-Linien-Taxi, als Anruf-Sammel-Taxi oder als ÖPNV-Taxi, bei dem es aber keine Betriebspflicht gibt. Es wird also nur angeboten, wenn die Taxiunternehmen freie Fahrzeuge auf der Plattform melden.

Der Bundesverband Taxi und Mietwagen e. V. warnt, das System Taxi sei unter Druck. Vom Taxisterben ist die Rede: die Priorität, zu elektrifizieren. Es brauche einen Zugang zur ÖPNV-Finanzierung, fordert der Bundesverband im letzten Monat in einer Anhörung des Bundestagsausschusses für Tourismus.

Bundesweit gibt es im ÖPNV bis zum Jahr 2031 einen Finanzierungsbedarf von mindestens 40 Milliarden Euro für den ÖPNV. Wenn nicht investiert wird, dann schlagen Verkehrs- und umweltpolitische Ziele fehl – so die Verkehrsministerkonferenz in Münster in der letzten Woche.

Der Bundesverkehrsminister muss also den Infrastrukturfonds jetzt konzipieren, nicht zuletzt für die Erschließung des ländlichen Raums. Unterversorgung stellt Mobilitätsgerechtigkeit auf den Kopf. Ohne ein ÖPNV-Angebot ist auch eine solidarische Finanzierung des Deutschlandtickets nicht fair.

Der vorliegende Antrag der FDP-Fraktion ist konstruktiv für die Chancen von digitalen ÖPNV-Taxis. Vorteile sind zutreffend beschrieben. Fahrzeuge und Personal stehen zur Verfügung, Entlastungen inmitten vom Fachkräftemangel, Effekte für den Umweltverbund.

Allerdings erwähnen die Autoren nicht die Vielgestalt, die es heute schon gibt: Isi in Köln, LOOPmünster, mein SWCAR in Krefeld. Schnellbusse kommen dazu. Vergessen wir bitte nicht mobil.NRW mit zuletzt 15 innovativen Modellvorhaben. Unterschätzen wir bitte auch nicht die Aufgabenträger, ihre Expertise, ihre Tatkraft.

Der vorliegende Antrag spart Erfahrungswerte aus. Welche Faktoren verzögern denn die Umsetzung in Verl oder in Harsewinkel?

(Rodion Bakum [SPD]: Oh!)

Vizepräsident Rainer Schmeltzer: Entschuldigen Sie, Herr Kollege Krauß, dass ich Sie an dieser Stelle unterbreche. Es besteht der Wunsch nach einer Zwischenfrage von dem Kollegen Rasche.

Oliver Krauß (CDU): Sehr gerne.

Vizepräsident Rainer Schmeltzer: Sehr gerne, sagt er. – Herr Kollege Rasche, bitte schön.

Christof Rasche* (FDP): Herr Präsident, vielen Dank. – Lieber geschätzter Kollege Oliver Krauß, im ländlichen Raum haben wir große Probleme. Sie haben gerade Beispiele von Großstädten wie Köln und Krefeld genannt. Meine Argumentation in meiner Rede war eine ganz andere.

Ich nehme mal das Beispiel Kreis Soest: 14 Kommunen. In drei Kommunen gibt es Taxiunternehmen, und in neun Kommunen gibt es überhaupt keins mehr. Da wissen die Leute gar nicht mehr, wie sie abends nach Hause kommen sollen. Genau das ist das Ziel dieses Antrages.

Ich frage Sie: Wären Sie auch bereit, den ländlichen Raum zu bedienen und sich nicht nur auf Großstädte zu beziehen?

Vizepräsident Rainer Schmeltzer: Bitte schön, Herr Kollege.

Oliver Krauß (CDU): Vielen Dank für die Zwischenfrage, Herr Kollege Rasche. Das gibt mir Gelegenheit, darauf aufmerksam zu machen, dass die Beispiele aus dem städtischen Raum, was die Disponierung und die Verfügbarkeit von Taxis anbelangt, sehr wohl Beispiele für den ländlichen Raum sein können.

Ich habe ganz bewusst darauf hingewiesen, dass wir im ländlichen Raum die Probleme haben und deshalb auf die ÖPNV-Taxis zurückgreifen wollen. Das ist kein Widerspruch – im Gegenteil. Es ist wichtig, dass wir aus diesen Erfahrungen lernen und ganz klar sehen, welche Probleme die Taxiunternehmen, die Mietwagenunternehmen haben. Darauf wollen wir eingehen. Denn ohne Taxis und ohne Mietwagen können wir auch Ihrem Antrag nicht folgen. Die brauchten wir natürlich schon. Von daher freue ich mich auf die weitere Beratung.

(Beifall von Christof Rasche [FDP])

Ich bitte aber um Verständnis, dass ich das natürlich auch immer lokal sehe.

Sie müssen auch bedenken – da kommen wir zur Umsetzung –: Die Taxiunternehmen sind digital schon auf Augenhöhe. Die Digitalisierung ist ein unverzichtbares Instrument für den Ausbau des ÖPNV, auch da übrigens, Herr Kollege Rasche, im ländlichen Raum. Das signifikante Engagement des Bundes wird hier gebraucht, denn ohne den Infrastrukturfonds verlieren wir auch hier den Anschluss.

NRW ist Pionier, um digitale Angebote effektiv zu machen, zum Beispiel in der wir4-Region.

Auf dem vorliegenden Antrag können wir aufbauen und stimmen der Überweisung sehr gerne zu. Ich danke auch ausdrücklich dem Kollegen Rasche für die Gemeinsamkeit, denn das ÖPNV-Taxi bietet spannende Perspektiven für bessere Mobilität

gerade im ländlichen Raum, bis zur letzten Meile. Wir wollen das gemeinsam nutzen in der besten Weise an der Seite der Aufgabenträger im Zukunftsnetz Mobilität NRW und in Respekt vor der kommunalen Selbstverwaltung. – Ich danke Ihnen herzlich.

(Beifall von der CDU und den GRÜNEN)

Vizepräsident Rainer Schmeltzer: Vielen Dank, Herr Kollege Krauß. – Für die Fraktion der SPD spricht jetzt der Kollege Dudas.

Gordan Dudas (SPD): Sehr geehrter Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen der demokratischen Fraktionen! Ein verlässlicher, günstiger und klimafreundlicher ÖPNV – so in der Überschrift des vorliegenden Antrags festgehalten – ist vermutlich weitgehend konsensfähig. Das haben wir hier auch gerade gehört.

Die vergangenen Jahre haben immer stärker verdeutlicht, wie groß die Probleme bei der angestrebten Verkehrswende sind, wenn zu wenig Geld im System ist, es an Fachpersonal mangelt und die Attraktivität eines Verkehrsträgers aufgrund fehlender Anschlüsse und Verlässlichkeit leidet.

Herr Kollege Rasche, die im Antrag beschriebenen Problemlagen sind vollkommen richtig wiedergegeben. Jede und jeder, die oder der schon einmal abseits der größeren Städte ein Ziel mit Bus und Bahn erreichen wollte – seien es Arzt, Arbeit, Schule, Einkaufen oder Freizeit –, hat feststellen müssen, dass besonders der ländliche Raum durch eine geringe Taktung und weite Wege zur nächsten Haltestelle nicht sonderlich attraktiv ist, wenn man den Nahverkehr für sich nutzen möchte.

Daher ist es ein richtiger Ansatz, mithilfe der Fortschritte bei der Digitalisierung alternative und passgenaue Lösungen zu suchen, um Mobilitätsangebote im ländlichen Raum vorzuhalten. Die Menschen haben auch abseits der Großstädte ein Anrecht darauf, bei der Mobilität angebunden zu sein.

Es wird angesichts der aktuellen Ausgangslage sicherlich schwer, ein dichtes und eng getaktetes Netz von ÖPNV-Angeboten auch in dünn besiedelten Regionen vorzuhalten. Daher sind die On-Demand-Verkehre eine gute Lösung, um ein Angebot vorzuhalten und gleichzeitig der geringeren Nachfrage Rechnung zu tragen, damit die Kosten nicht ausufern.

Ebenso ist es richtig, in Zeiten neuer Mobilitätsangebote nach rechtssicheren Wegen zu suchen, um erprobte, sichere und nach den hohen Standards entsprechend den Anforderungen des Personenbeförderungsgesetzes agierende Unternehmen der Taxibranche als eine Option für die Verkehre mitzudenken.

Liebe Kolleginnen und Kollegen der FDP-Fraktion, Ihr Antrag geht daher aus unserer Sicht in die richtige Richtung. Der von Ihnen im Antrag als Beschlusspunkt aufgeführte Bericht ist daher folgerichtig und ein wichtiger Schritt hin zur Schaffung eines attraktiven ÖPNV-Angebots für ländliche Kommunen.

Konzepte, bei denen beispielsweise die bestehenden Taxiunternehmen eingebunden werden können, könnten eine Lösung sein. Schließlich kann mit dem bestehenden Angebot der Taxiunternehmen in der Tat neben den bestehenden On-Demand-Verkehren eine wesentliche Lücke gefüllt werden. Vorab wird, wie im Antrag auch gefordert, zu klären sein, wie weit das Interesse an solchen Lösungen bei den Aufgabenträgern besteht.

Gleichzeitig ergeben sich aus unserer Sicht aber noch offene Fragen, die wir sicherlich im Zuge der weiteren Beratung klären müssen. Für uns als SPD ist nämlich klar, dass eine Nutzung des ÖPNV, wie von Ihnen auch selber thematisiert, günstig und bezahlbar sein muss. Ihr Vorschlag eines Zuschlags, eines Aufpreises kann daher ein Hindernis sein – gerade für Menschen mit kleinem Geldbeutel, die nicht nur gerne den ÖPNV nutzen wollen, sondern mangels Alternative auch nutzen müssen. Ein exklusiver Zugang zu den entsprechenden Angeboten muss daher vermieden werden. Zudem muss die Finanzierung insgesamt geklärt sein.

Auch ist zu prüfen, ob eine Anpassung des rechtlichen Rahmens notwendig wäre. Da würde der vorgeschlagene Bericht sicherlich helfen.

Als Abgeordneter für ganz unterschiedliche Städte und Gemeinden in einem kreisangehörigen Raum weiß ich um das Problem bei Bussen und Bahnen, die viel zu selten fahren. In meiner Region sind wir gerade froh, dass nach der Flut zumindest eine Bahnverbindung wieder steht.

Um perspektivisch endlich dem Anspruch gerecht zu werden, allen Menschen eine verlässliche und bezahlbare Alternative zum eigenen Pkw anbieten zu können, kann das vorgeschlagene ÖPNV-Taxi eine Option sein. Es lohnt sich jedenfalls, darüber weiter zu diskutieren.

Deshalb ist zu begrüßen, dass die Diskussion im Verkehrsausschuss fortgesetzt werden soll. Wir haben von Herrn Krauß gehört, dass der Antrag nicht negiert wird. Das gibt mir Hoffnung, dass wir vielleicht gemeinsam zu einer guten Lösung kommen können. Ich freue mich jedenfalls auf die Diskussion im Verkehrsausschuss. Wir stimmen der Überweisung selbstverständlich zu. – Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall von der SPD)

Vizepräsident Rainer Schmeltzer: Vielen Dank, Herr Kollege Dudas. – Für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen spricht jetzt die Kollegin Postma.

Laura Postma (GRÜNE): Sehr geehrter Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen der demokratischen Fraktionen! Wir als schwarz-grüne Koalition wollen den öffentlichen Nahverkehr stärken und damit allen Menschen in NRW Teilhabe durch Mobilität ermöglichen. Dazu gehören insbesondere die ländlichen Räume, die ganz andere Anforderungen an Alltagsmobilität haben, als es in unseren Ballungsräumen der Fall ist. Längere Wegstrecken, weniger dicht besiedelte Gebiete – all das bedarf eines anderen Angebots als der städtische Raum.

Ich selbst beispielsweise bin in einem Dorf aufgewachsen, in dem sogar der Schulbus, der schon angesprochen wurde, nur dreimal am Tag fuhr. Natürlich sind wir dann viel Fahrrad gefahren, aber von selbstbestimmter Mobilität hat man da als junger Mensch wenig gesehen.

Klar ist, dass es sich nicht immer lohnt, einen Linienbus im Halbstundentakt durch jedes einzelne Dorf fahren zu lassen. Alle, die im ländlichen Raum wohnen, kennen die Auslastung außerhalb der Stoßzeiten aus eigener Erfahrung nur allzu gut.

Gerade deswegen ist es wichtig, neben einem guten Grundangebot an Linienbussen und Bahnen besonders in den ländlichen Räumen ergänzende, flexible Angebote zu haben. Diese sind eine gute Möglichkeit, um weniger stark genutzte Achsen oder Randzeiten zu bedienen und allen Menschen auch in ländlichen Räumen ein ÖPNV-Angebot zu machen.

Deswegen bin ich sehr froh, dass wir in NRW bereits solch gute ergänzende Angebote haben, die wir als Land im Übrigen schon fördern.

Viele Kreise und kreisfreie Städte haben sich als Aufgabenträger schon auf den Weg gemacht und On-Demand-Verkehre eingerichtet. Meist per App lässt sich damit ein Fahrzeug anfragen, das einen zum gewünschten Haltepunkt fährt und unterwegs sogar noch weitere Fahrgäste aufnehmen kann – dank Digitalisierung auf den intelligentesten Routen.

Auch das Konzept ÖPNV-Taxi als Ergänzung des Angebots vor Ort wird bereits erprobt. Alle Möglichkeiten hierfür sind vom Land geschaffen, wenn auch – das wurde eben angesprochen – zugegebenermaßen noch nicht so weitverbreitet.

Lieber Herr Kollege Rasche, Sie fordern nun eine Kampagne, um die Aufgabenträger darauf aufmerksam zu machen, dass es diese Möglichkeiten gibt. Wir haben in NRW bereits das Zukunftsnetz Mobilität NRW, das Kommunen umfassend über Mobilitätsmanagement und Verkehrswende vor Ort in der Kommune informiert und bei solchen Themen beratend zur Seite steht.

Fakt ist also: Die Möglichkeiten für das ÖPNV-Taxi sind bereits vorhanden. Mit einer Taxigenehmigung können einzelne Taxis in das ÖPNV-Angebot aufgenommen werden und unterstützend zum Linienverkehr fahren. Das ist sowohl rechtlich als auch mit Blick auf die ÖPNV-Pauschale bereits möglich.

Das hat nicht nur Vorteile für die Anbindung der Menschen vor Ort, sondern auch – das wurde ebenfalls schon angesprochen – für die Taxiunternehmen, die gerade im ländlichen Raum zunehmend weniger wirtschaftlich betrieben werden können. Auch mit Blick auf Personalmangel oder Fahrzeugbeschaffung tun sich gerade in dieser Kooperation große Chancen auf.

Gleichwohl – das habe ich eben schon angesprochen – ist das Konzept noch nicht ganz so weitverbreitet. Deswegen freuen wir uns, wenn wir den Antrag in den Ausschuss überweisen und dort schauen, wie uns das noch besser gelingen kann, um alle Menschen auch in ländlichen Räumen gut an den ÖPNV anzubinden. – Herzlichen Dank.

(Beifall von den GRÜNEN und der CDU)

Vizepräsident Rainer Schmeltzer: Vielen Dank, Frau Kollegin Postma. – Für die Fraktion der AfD spricht jetzt der Abgeordnete Esser.

Klaus Esser* (AfD): Sehr geehrte Herr Präsident! Geschätzte Kolleginnen und Kollegen! Das beste On-Demand-Verkehrsmittel ist und bleibt das eigene Auto. Ihre Aufgabe als Volksvertreter wäre es eigentlich, den Menschen das eigene Auto, eine von Fahrplänen und Ausfallquoten unabhängige und wirklich individuelle Mobilität zu ermöglichen. Doch genau das wollen Sie nicht.

Sie alle möchten lieber ein politisches Konzept verfolgen, nämlich die Verkehrswende, mit der – wir haben es jüngst in einer Anhörung im Ausschuss gehört – selbst die von Ihnen eingeladenen Experten nichts anfangen können. Sie machen den Menschen erst das Autofahren schwer bis teilweise unmöglich, indem Sie alles rund um das Auto verteuern und Parkplätze verknappten, um die Menschen dann mit halbgaren Mobilitätskonzepten zu konfrontieren.

Im vorliegenden Antrag selbst wird es im ersten Satz gesagt:

„Der ÖPNV muss flexibel und verlässlich sein, um eine echte Alternative zu anderen Verkehrsträgern darstellen zu können.“

Der ÖPNV – das müssen wir feststellen – ist beides nicht, weder flexibel noch verlässlich. Er ist zumindest im ländlichen Raum in den allermeisten Fällen nur eines, nämlich nicht existent.

Dennoch: Den ländlichen Raum besser an den öffentlichen Nahverkehr anzuschließen, ist ein hehres Ziel, dem wir uns vorbehaltlos anschließen können und werden. Jede gute Idee hilft. Das ÖPNV-Taxi kann ein sinnvoller Baustein hierfür sein. Die Betonung liegt auf „kann“, denn es sind noch einige Details zu prüfen.

Wie sieht es aus Sicht der Fahrgäste aus? Für die Menschen im ländlichen Raum oder für Menschen, die am Rand von Ballungszentren leben, klingt es nach einem idealen Kompromiss: Den günstigen Angebotspreis des öffentlichen Nahverkehrs kombiniert mit der Flexibilität eines Taxis, bis zu 30 Minuten auf die Abfahrt warten, wenige Hundert Meter bis zu einem zentralen Einstiegspunkt laufen, gegebenenfalls ein paar Umwege im Umfang von 30 % der Fahrzeit in Kauf nehmen und sich dabei das Taxi vielleicht auch mit weiteren Menschen teilen – wer dazu bereit ist, für den kann das ÖPNV-Taxi eine wirklich sinnvolle Ergänzung sein. Das ist die Perspektive der Fahrgäste.

Wie ist die Sicht der Taxiunternehmen? Was sagt die Taxibranche dazu? Meine Sorge ist, dass das Angebot des ÖPNV-Taxis die reguläre Taxifahrt unter weiteren Wettbewerbsdruck setzen wird.

Laut Statistischem Bundesamt gab es 2019 noch mehr als 23.000 Taxibetriebe. Innerhalb von drei Jahren sank diese Zahl auf unter 17.000. Fast 30 % der Taxibetriebe mussten angesichts katastrophaler politischer Fehlentscheidungen in den vergangenen Jahren aufgeben, allen voran aufgrund der politisch verteuerten Preise für Benzin und Diesel. Selbst die von Ihnen so gewünschten E-Taxen sind von hohen Energiepreissteigerungen betroffen. Durch diese höheren Kosten steigen die Preise und – bei Taxen ist es geradezu linear erkennbar – sinkt die Nachfrage.

Uber, Bolt und andere Fahrtvermittler sind viel weniger reglementiert und nicht ausreichend kontrolliert. Dadurch entsteht dem Taxi eine weitere, unfaire Konkurrenz am Markt.

Liebe Kollegen, Sie wissen, dass die AfD die kritische Stimme der Vernunft in den Parlamenten erhebt, wenn mit der Gießkanne ...

(Lachen von der SPD)

– Dass Sie das so triggert, ist interessant.

(Rodion Bakum [SPD]: Da müssen Sie selbst lachen! – Martin Metz [GRÜNE]: Wir amüsieren uns!)

Ich wiederhole das gerne für Sie, liebe Kollegen:

(Sandy Meinhardt [SPD]: Nein, danke! Reicht!)

Sie wissen, dass die AfD die kritische Stimme der Vernunft in den Parlamenten erhebt,

(Beifall von der AfD – Lachen von der SPD)

wenn mit der Gießkanne Geld vergossen wird.

Vielleicht haben Sie demnächst die Höflichkeit, bevor Sie sich Ihren Späßen hingeben, zumindest den Satz zu Ende anzuhören; das könnte Ihnen helfen, ihn auch zu verstehen.

Wir erheben die Stimme der Vernunft, wenn die SPD wieder einmal mit den Händen in der Tasche anderer Leute Steuergelder mit der Gießkanne verteilt. Darin, liebe Kolleginnen und Kollegen der SPD, sind Sie ganz groß: Das Geld anderer Leute verteilen – das können Sie; das haben Sie jahrzehntelang bewiesen.

(Beifall von der AfD – Zurufe von der SPD: Oh! – Zuruf von Thorsten Klute [SPD])

Oft sind wir von der AfD die Einzigen, die hier anmahnen, dass jeder Euro, den Sie gerne ausgeben möchten – immer schön mit dem Gießkännchen durchs Land –,

(Gordan Dudas [SPD]: Sie werben jetzt für die Rikscha, ne?)

vorher von den Bürgern dieses Landes hart erwirtschaftet werden muss.

(Zuruf von Martin Metz [GRÜNE] – Thorsten Klute [SPD]: Geh doch zu Voice of Europe!)

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen und die Unternehmensberatung Roland Berger haben ermittelt, dass öffentlicher Linienbedarfsverkehr sieben- bis zehnmal so teuer ist wie konventioneller Busverkehr.

Heute sprechen wir mit dem Antrag der FDP jedoch über einen privatwirtschaftlich organisierten gebündelten Bedarfsverkehr. Wie sieht hier die tatsächliche Kostensituation aus? Im baden-württembergischen Landkreis Freudenstadt werden ÖPNV-Taxen bereits eingesetzt. Im Rahmen des Modellvorhabens mobil.NRW – das ist eben auch angesprochen worden – wurden in den vergangenen drei Jahren 15 Projekte zum ÖPNV im ländlichen Raum mit insgesamt 30 Millionen Euro vom Land NRW gefördert. Diese Projekte sind abgeschlossen; es gibt Zwischenberichte, aber noch keine Abschlussberichte.

Da wir als AfD uns der Anbindung des ländlichen Raums an den öffentlichen Nahverkehr ...

Vizepräsident Rainer Schmeltzer: Die Redezeit, Herr Kollege.

Klaus Esser* (AfD): – Jawohl, ich komme zum Ende, Herr Präsident.

... sehr anschließen, sind wir gerne bereit, diesen Antrag zu unterstützen und das Ganze einer tiefergehenden Diskussion im Ausschuss zu unterziehen.

Der Überweisung stimmen wir selbstverständlich zu. – Ich danke herzlich für die Aufmerksamkeit.

(Beifall von der AfD)

Vizepräsident Rainer Schmeltzer: Danke sehr, Herr Abgeordneter Esser. – Für die Landesregierung spricht jetzt Minister Krischer.

Oliver Krischer, Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr: Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Es geht selbstverständlich darum – das ist eine zentrale Aufgabe jeder Verkehrspolitik und natürlich auch der Landesregierung –, ein adäquates ÖPNV-Angebot im ländlichen Raum zu schaffen. Gerade im Hinblick auf die Vorrede geht es nicht darum, das gegen das Auto zu tun, sondern eine Alternative für Menschen zu schaffen, die das Auto nicht benutzen wollen, und hier attraktive Mobilitätsangebote zu machen. In der Tat haben wir noch eine Menge zu tun; das ist eine große Herausforderung.

Selbstverständlich braucht es im ländlichen Raum ein anderes Angebot als in einer Großstadt. Es macht wenig Sinn, den großen Bus bzw. das große Fahrzeug im Halbstundentakt bei einer geringen Nachfrage und geringer Bevölkerungsdichte durch den ländlichen Raum fahren zu lassen. Deshalb gibt es in Nordrhein-Westfalen On-Demand-Angebote. Wir beschäftigen uns schon lange intensiv damit, wie bedarfsorientierte öffentliche Verkehrsangebote aussehen können.

Meine Damen und Herren, wir haben auch ÖPNV-Taxis, zum Beispiel am Niederrhein, in Moers und Umgebung. Dort funktioniert ein solches Modell bereits. Wir als Nordrhein-Westfalen haben im vergangenen Jahr die Rechtsgrundlage dafür geschaffen. Wir machen das möglich.

(Christof Rasche [FDP]: Ich glaube, es gibt mehr Wölfe als ÖPNV-Taxis!)

Es spricht heute überhaupt nichts dagegen, dass Kreise, Kommunen und entsprechende Aufgabenträger ein solches ÖPNV-Taxi anbieten.

(Christof Rasche [FDP]: Schwachsinn!)

Die Grundlage dafür ist geschaffen.

Ich begrüße den FDP-Antrag ausdrücklich und empfinde ihn als einen guten und konstruktiven Debattenbeitrag.

(Gordan Dudas [SPD]: Den Tag musst du dir rot im Kalender anstreichen!)

Jetzt kann man natürlich die Frage stellen, wieso das nicht noch mehr stattfindet. Wieso ist es noch nicht gelungen, solche Angebote in mehr Kommunen zu ermöglichen, Unternehmer zu motivieren, sich an diesen Modellen zu beteiligen, und Kommunen zu

motivieren, sich selbst damit auseinanderzusetzen? Das ist eine Frage, mit der wir uns gemeinsam im Ausschuss beschäftigen sollten und können. Das finde ich gut.

Wir haben Strukturen dafür in Nordrhein-Westfalen, nämlich – es ist schon angesprochen worden – das Zukunftsnetz Mobilität. Wir werden diskutieren und genau eruieren müssen, was wir gemeinsam machen können. Wir haben die Voraussetzungen dafür. Die Rechtsgrundlage ist vorhanden; sie wurde von uns geschaffen. Die Finanzierung kann über die ÖPNV-Pauschale erfolgen. Und dann wird man schauen müssen, wo es am Ende sinnvoll ist.

Herr Rasche, der Antrag selbst zielt auf eine Kampagne ab. Das ist ja der einzige konkrete Punkt, der hinten drinsteht. Ich habe gar nichts gegen eine Kampagne, aber ich glaube, das ist am Ende noch ein Schritt zu wenig.

Ich freue mich darauf, dass wir im Ausschuss und natürlich auch in der täglichen Arbeit der Umsetzung der Mobilitätswende und des Ausbaus des öffentlichen Verkehrs im ländlichen Raum – mit der Reaktivierung von Bahnstrecken, dem Ausbau eines Schnellbussystems und der Weiterentwicklung von On-Demand-Systemen – mit den ÖPNV-Taxis einen weiteren Baustein hinzufügen können. Das ist ein Teil der Verkehrswende im ländlichen Raum.

Die Debatte darüber, wie wir das im Detail tun können und was wir noch zusätzlich machen können, ist gut und sinnvoll. Diese sollten wir im Ausschuss führen. – Danke für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall von der CDU und den GRÜNEN – Gordan Dudas [SPD]: Herr Krischer, FDP gelobt und mich nicht beschimpft in einer Rede! Das hat auch Seltenheitswert!)

Vizepräsident Rainer Schmeltzer: Vielen Dank, Herr Minister. – Weitere Wortmeldungen liegen mir nicht vor. Somit sind wir am Schluss der Aussprache und kommen zur Abstimmung.

Der Ältestenrat empfiehlt die Überweisung des Antrags Drucksache 18/8886 an den Verkehrsausschuss. Die abschließende Beratung und Abstimmung sollen dort in öffentlicher Sitzung erfolgen. Wer stimmt der Überweisungsempfehlung zu? – Das sind die Fraktionen von SPD, Bündnis 90/Die Grünen, CDU, FDP und AfD. Wer stimmt dagegen? – Niemand. Wer enthält sich? – Niemand. Damit ist diese **Überweisungsempfehlung angenommen.**

Wir kommen zu:

13 High Noon in Deutschland – Zukünftig zur Mittagszeit schon „high“? – Wohin führt die Legalisierung von Cannabis Nordrhein-Westfalen?