

leider falsch. Es handelt sich nicht um einen Wirtschaftsentwicklungsplan. Der Aufwand für den vorliegenden LEP war sicherlich sehr groß;

(Unruhe – Glocke)

aber am Ende sind die politischen Ziele auf der Strecke geblieben.

Tatsächlich stellt sich die von Herrn Dr. Bergmann eingebrachte Frage, ob die starre Konstruktion des LEP noch zeitgemäß ist. Wichtig ist dabei, dass die Ziele und Prioritäten, also die Regeln, nicht beliebig – je nachdem, wie es gerade passt – aufgeweicht werden. Sonst ist es kein moderner Plan, und man könnte gleich auf ihn verzichten.

Ich komme zum Schluss. Mit unseren ganz konkreten Bug-Fixes wollen wir zumindest eine Notfallreparatur machen. Deshalb empfehle ich natürlich, unserem Entschließungsantrag zuzustimmen. – Vielen Dank.

(Beifall von den PIRATEN)

**Vizepräsident Oliver Keymis:** Vielen Dank, Herr Bayer. – Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor.

Wir kommen zur Abstimmung. Wir stimmen erstens über den Entwurf des Landesentwicklungsplans ab. Der Ausschuss für Wirtschaft, Energie, Industrie, Mittelstand und Handwerk empfiehlt in Drucksache 16/13711 die mit den Vorlagen 16/4116 und 16/4130 gemäß § 17 Abs. 2 Landesplanungsgesetz durch die Landesregierung beantragte Zustimmung zum Entwurf des Landesentwicklungsplans Nordrhein-Westfalen – LEP NRW – zu erteilen. Wer stimmt dem so zu? – SPD und Grüne. Wer stimmt dagegen? – CDU, FDP und Piraten. Gibt es Enthaltungen? – Enthaltungen gibt es nicht. Damit ist die **Zustimmung zum Entwurf des Landesentwicklungsplans Nordrhein-Westfalen** mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen erteilt.

Wir stimmen zweitens ab über den Entschließungsantrag der Fraktion der Piraten Drucksache 16/13776. Wer stimmt dieser Entschließung zu? – Piraten. Wer stimmt dagegen? – SPD, Grüne, CDU und FDP. Gibt es Enthaltungen? – Es gibt keine Enthaltungen. Damit ist der **Entschließungsantrag** der Piraten **Drucksache 16/13776** mit den Stimmen des Plenums gegen die Stimmen der Piraten **abgelehnt**.

Drittens stimmen wir über den Entschließungsantrag der Fraktion der FDP Drucksache 16/13777 ab. Wer stimmt diesem Entschließungsantrag zu? – FDP. Wer stimmt dagegen? – SPD, Grüne und Piraten. Wer enthält sich? – CDU. Bei Enthaltung der CDU-Fraktion ist der **Entschließungsantrag** der FDP **Drucksache 16/13777** mit den Stimmen von SPD, Grünen und Piraten **abgelehnt**.

Wir stimmen viertens über den Antrag der Fraktion der CDU Drucksache 16/13687 ab. Da die antragstellende Fraktion direkte Abstimmung beantragt hat, stimmen wir über den Inhalt des Antrags ab. Wer stimmt dem Inhalt zu? – CDU. Wer stimmt dagegen? – SPD, Grüne und Piraten. Wer enthält sich? – FDP. Damit ist der **Antrag** der CDU-Fraktion **Drucksache 16/13687** mit den Stimmen von SPD, Grünen und Piraten bei Enthaltung der FDP **abgelehnt**.

Damit haben wir Tagesordnungspunkt 3 ordnungsgemäß abgearbeitet.

Ich rufe auf:

#### 4 Landesregierung muss wachsende Überstundenberge sicher vor Verfall schützen – Beamte haben Kompensation ihrer unvermeidbar anfallenden Mehrarbeit verdient

Antrag  
der Fraktion der FDP  
Drucksache 16/13694

Dieser schöne lange Titel wird heute nicht diskutiert, sondern alle fünf Fraktionen haben sich darauf verständigt, den **Antrag Drucksache 16/13694** an den **Haushalts- und Finanzausschuss** – federführend – sowie an den **Rechts- und den Innenausschuss** mit der Maßgabe zu überweisen, die abschließende Aussprache und Abstimmung nach Vorlage der Beschlussempfehlung des federführenden Ausschusses durchzuführen.

Wir kommen zur Abstimmung. Wer stimmt diesem Verfahren zu? – Alle Fraktionen. Gibt es Gegenstimmen? – Enthaltungen? – Beides ist nicht der Fall. Damit ist einstimmig so **überwiesen**.

Ich rufe auf:

#### 5 Achstes Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (8. ÖPNV-ÄndG)

Gesetzentwurf  
der Landesregierung  
Drucksache 16/12435

Beschlussempfehlung und Bericht  
des Ausschusses für Bauen, Wohnen,  
Stadtentwicklung und Verkehr  
Drucksache 16/13704

Änderungsantrag  
der Fraktion der CDU  
Drucksache 16/13785

zweite Lesung

In Verbindung damit:

### **Angebotsqualität im kommunalen ÖPNV sichern – faire Löhne und Sozialstandards der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erhalten**

Antrag  
der Fraktion der SPD und  
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Drucksache 16/13534

Ich eröffne die Aussprache. Für die SPD-Fraktion hat Herr Kollege Becker das Wort. – Bitte schön, Sie haben das Wort, Herr Kollege Becker.

**Andreas Becker** (SPD): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Wir beraten und beschließen heute ein gutes Gesetz, mit dem wir den ÖPNV in unserem Land im Interesse der Bürgerinnen und Bürger besser machen. Wir können dies nicht zuletzt tun, weil wir dank guter Verhandlung der Landesregierung, namentlich unseres Ministers Mike Groschek, bei den Regionalisierungsmitteln deutlich mehr Mittel zugewiesen bekommen haben als bislang. Insgesamt werden wir mit weiteren Bundesmitteln und einigen wenigen Landesmitteln, die CDU und FDP noch streichen wollten, rund 1,6 Milliarden € für den ÖPNV in Nordrhein-Westfalen zur Verfügung stellen.

Von diesem Mehr an Geld profitieren die Zweckverbände. Aber wir werden auch die gestaltende Rolle des Landes im ÖPNV stärken und klare inhaltliche Akzente setzen:

(Beifall von Jochen Ott [SPD])

Wir werden den Kommunen helfen und in einem gesonderten Landesprogramm den Erneuerungsbedarf im Stadtbahnbereich angehen.

Wir werden ein spezielles Förderprogramm zum komplexen Bereich „Barrierefreiheit“ anbieten.

Wir werden auf der Grundlage des neuen ÖPNV-Bedarfsplans SPNV-Strecken reaktivieren und elektrifizieren.

Und wir werden Elektromobilität im ÖPNV fördern und damit einen wichtigen Beitrag zur weiteren Reduzierung der Stickoxid- und Feinstaubbelastung gerade in den Innenstädten leisten.

Die SPD-Fraktion steht im Übrigen auch dazu, mit diesem Gesetz über diese Sonderprogramme hinaus auch den Einfluss des Landes in der Zusammenarbeit zu stärken. Wir würden uns sehr freuen, wenn das insgesamt nicht als Bedrohung, sondern als Einladung zu einer schnellen und effektiveren Zusammenarbeit im Interesse der Bürgerinnen und Bürger zur Verbesserung des ÖPNV verstanden würde.

Wir werden heute dieses Gesetz besser machen, indem wir zum einen die Mittel gemäß § 12 ÖPNV-ÄndG für die pauschalierte Investitionsförderung in Höhe von rund 150 Millionen € entfristen. Das ist

nach der Bund-Länder-Einigung über die Entpflichtungsmittel möglich bzw. angezeigt und sorgt für die notwendige Planungssicherheit. Insofern gilt unser Dank auch dem Finanzminister, der ab 2020 aus dem Landeshaushalt 130 Millionen € für den ÖPNV und auch für den kommunalen Straßenbau zu Verfügung stellt.

(Beifall von Jochen Ott [SPD])

Wir werden zum Zweiten die Weitergabe der Mittel für die Ausbildungsverkehrspauschale in Höhe von landesweit 130 Millionen € flexibilisieren und in die Verantwortung der Kommunen legen. Ihnen stehen dazu als beihilferechtskonforme Instrumente entsprechend der EU-Verordnung entweder der Erlass von allgemeinen Vorschriften oder aber eine Regelung im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge zur Verfügung. Wir sind sicher, dass die Kommunen sehr verantwortungsbewusst und untereinander abgestimmt mit dieser neuen und von ihnen gewollten Freiheit umgehen werden.

Damit bin ich bei unserem Antrag „Angebotsqualität im kommunalen ÖPNV sichern – faire Löhne und Sozialstandards der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erhalten“, der im letzten Plenum behandelt werden sollte. Angesichts dessen, was ich in den letzten Tagen im Zusammenhang mit der 11a-Änderung gehört habe, möchte ich doch noch einmal an Folgendes erinnern:

Wenn wir in Nordrhein-Westfalen jährlich rund 1,6 Milliarden € für Busse und Bahnen ausgeben, dann nicht, damit sich irgendjemand damit eine goldene Nase verdient. Nein, diese Mittel sind gemeinwohlorientiert, und die flächendeckende Versorgung mit Angeboten des ÖPNV ist ein Gebot der sozialen Daseinsfürsorge. Hierbei spielen die kommunalen Verkehrsunternehmen eine wichtige Rolle. Deshalb sind wir davon überzeugt, dass es den Kommunen freigestellt sein soll, die Qualität und die Quantität der ÖPNV-Leistungen zu definieren und soziale wie auch andere Standards für die Leistungserbringung festzulegen, an die sich dann auch jeder halten muss.

Um es auf den Punkt zu bringen und klar zu sagen: Wir wollen eigenwirtschaftliche Verkehre nicht per se verhindern, aber wir wollen Waffengleichheit und gleiches Recht für alle. Deshalb begrüßen wir auch die Bundesratsinitiative, die unsere Landesregierung mit Niedersachsen und Schleswig-Holstein ergreift und die genau in die richtige Richtung geht.

Erlauben Sie mir – weil wir mit der Abstimmung heute auch eine fast einjährige inhaltliche Auseinandersetzung über den ÖPNV zu Ende führen – ganz zum Schluss einen Dank an alle, die daran mitgewirkt, sich eingebracht und geholfen haben, an das Haus. Wir haben ein gutes Gesetz auf den Weg gebracht. – Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

**Vizepräsident Oliver Keymis:** Vielen Dank, Herr Kollege Becker. – Für die CDU-Fraktion spricht nun Herr Kollege Rehbaum.

**Henning Rehbaum** (CDU): Sehr geehrter Herr Präsident! Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen! Wer weiß, was das ist?

(Der Redner hält zwei Disketten hoch.)

Das ist die letzte technische Neuerung im Stellwerk der Duisburger Verkehrsbetriebe: die Einführung des 3,5-Zoll-Floppy-Laufwerks. Das ist die traurige Realität in vielen Stadtbahnbetrieben. Die Zeit ist dort vor ungefähr 20 Jahren stehen geblieben. Der VDV hat schon vor mehreren Jahren begutachtet, dass etwa 3 Milliarden € allein in nordrhein-westfälischen Stadtbahnbetrieben fehlen, davon allein 550 Millionen € in Duisburg.

Rot-Grün hatte jahrelang tatenlos zugeschaut. 2013 sind die Mittel massiv gekürzt worden. Seitdem sind dem System 150 Millionen € entzogen worden. Es war ein historischer Fehler, die ÖPNV-Infrastrukturmittel von 150 auf 120 Millionen € zu kürzen. Leidtragende sind Millionen von Fahrgästen in unseren Großstädten, die jeden Tag das Elend rot-grüner Verkehrspolitik zu spüren bekommen.

(Beifall von der CDU)

Die CDU hatte bereits 2013 die Rücknahme der rot-grünen Kürzungen beantragt. Sie haben sie trotzdem durchgeführt. Aber, Überraschung: Pünktlich vor der Wahl heben Sie die Beträge an und lassen sich dafür auch noch feiern. – Ich sage Ihnen: Die Rücknahme Ihrer Kürzungen der Stadtbahngelder ist bitter nötig, kommt aber viel zu spät.

Im Stadtverkehr geht es um die Bewältigung der Fahrgastmengen, im Regionalverkehr um die Sicherstellung von Mindestangeboten für die Bürger sowie um die Beförderung von Pendlern aus dem Umland in die Zentren und zurück.

Große Bedeutung hat hier der SPNV. Die Regionen, die allerdings nicht über einen Schienenverkehr verfügen, haben an dieser Stelle den Schnellbus, der gute Dienste tut. Es gibt hier aber eine systematische Ungerechtigkeit: Regionen mit einem Schienenstrang bekommen den Verkehr vom Land bezahlt, Regionen ohne Schienenstrang müssen ihren Schnellbus über die Gemeinden selbst bezahlen.

Der Schnellbus, meine Damen und Herren, ist die Regionalbahn auf Gummirädern. Verleihen wir dem Schnellbus endlich den Ritterschlag der Verkehrspolitik und stellen wir ihn finanziell den Regionalbahnen gleich, und zwar nicht optional, sondern verbindlich.

Ein weiterer wichtiger Punkt ist der Bürgerbus. Wir haben ungefähr 100 Vereine in Nordrhein-Westfalen – hierzu haben wir auch einen Haushaltsantrag gestellt – mit etwa 5.000 ehrenamtlichen Fahrern.

Seit Jahren fordern wir die Anhebung der Organisationspauschale von 5.000 € auf 6.000 € pro Jahr und Verein. Es geht hier nur um 100.000 € zusätzlich in ganz NRW für diese 100 Vereine. Das Geld ist aber von enormer Bedeutung für die Finanzierung ihrer Vereinsarbeit, für die Gesundheitsprüfung der Fahrer, für die Führerscheinverlängerung, für Geselligkeit in den Vereinen und für die Wertschätzung ganz allgemein. Rot-Grün lässt die Bürgerbusvereine verhungern.

(Beifall von der CDU)

Wir wollen, dass ehrenamtliche Bürgerbusvereine endlich die Unterstützung erhalten, die sie verdient haben.

Zum Punkt der eigenwirtschaftlichen Anträge im ÖPNV: Wir haben eine gesunde Marktlandschaft im nordrhein-westfälischen Busverkehr. Wir haben Kommunalunternehmen und deren 400 mittelständische Subunternehmer, wir haben bundeseigene Unternehmen, internationale und private Unternehmen, die Verkehre dort betreiben, wo es eigenwirtschaftlich noch geht.

All diese Unternehmen und ihre Mitarbeiter eint aktuell die Sorge vor unseriösem Wettbewerb, einem Wettbewerb, der keiner ist, weil man sich als Verkehrsunternehmen nicht wie ein Handwerker jeden Tag aufs Neue um die Leistungen bemühen kann, sondern weil man nur alle acht Jahre genau einen einzigen Genehmigungsantrag auf die Linie abgeben kann. Geht die Genehmigung verloren, muss das Unternehmen aufgeben.

All die Unternehmen im ÖPNV eint die Sorge, dass ein Marktneuling zum Beispiel aus Niedersachsen, aus Hessen oder aus Rheinland-Pfalz das macht, was derzeit noch legal ist. Er nimmt sich einen Laptop und würfelt die Produktionsfaktoren zusammen – Busse, Wartung, Kraftstoffe –, und in der Spalte „Busfahrerlohn“ trägt er ein: Mindestlohn. So rechnet er sich ganze Linienpakete eigenwirtschaftlich und übernimmt die Linienrechte. Wer die soziale Marktwirtschaft ernst nimmt, kann das nicht richtig finden.

Die CDU will den Kommunen die Möglichkeit einräumen, den Verkehrsunternehmen die Anwendung eines repräsentativen Tarifvertrags vorzugeben. Damit können sich die privaten und öffentlichen Unternehmen wieder auf ihre Kernkompetenzen konzentrieren: Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit, Innovation und Effizienz und Sicherheit für die Fahrgäste. Und davon profitieren auch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Verkehrsunternehmen.

Damit eines klar wird: Wir brauchen dafür kein bürokratisches Tariftrue- und Vergabegesetz, sondern eine schlichte Klarstellung im ÖPNV-Gesetz.

(Beifall von der CDU)

Ich komme zum Schluss. – Aufgrund der jüngsten, ernst zu nehmenden juristischen Bedenken auch aus dem kommunalen Lager zu der von SPD und Grünen vorgeschlagene Flexibilisierung des § 11a ÖPNV-Gesetz haben wir uns entschieden, diese Forderung nicht weiter zu unterstützen.

Der Antrag zum Personenbeförderungsgesetz im Bundesrat ist bereits angestoßen. Kollege Becker sagte es bereits. Damit hat sich im Grunde Ihr Antrag hier im Landtag erübrigt. Debatten für die Vitrine brauchen wir sicherlich nicht zu führen.

Der vorliegende Gesetzentwurf zum ÖPNV-Gesetz ist unseres Erachtens kein großer Wurf. Er ist mutlos, kraftlos, ohne Vision, aber er hat wichtige Themen zumindest erkannt.

Die Nahverkehrspolitik von Rot-Grün ist wie die Technik im Duisburger Stellwerk. Ich zeige es noch einmal her.

(Der Redner zeigt eine Diskette.)

**Vizepräsident Oliver Keymis:** Aber dann kommen Sie zum Schluss.

**Henning Rehbaum (CDU):** Darunter leiden die Fahrgäste, darunter leiden die Mitarbeiter, und darunter leidet auch das Image von NRW. NRW braucht einen Aufbruch, auch in der Nahverkehrspolitik.

(Beifall von der CDU)

**Vizepräsident Oliver Keymis:** Vielen Dank, Herr Rehbaum. – Nun spricht für die grüne Fraktion Herr Kollege Beu.

**Rolf Beu (GRÜNE):** Sehr geehrter Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Nach langer und intensiver Beratung werden wir heute das neue ÖPNV-Gesetz für Nordrhein-Westfalen beschließen. Die Novellierung wurde nicht nur aus formalen Gründen wie der auslaufenden Befristung notwendig, sondern schaffte auch die Möglichkeit, neue Tatbestände in dieses Gesetz zu integrieren.

Die ÖPNV-Pauschale an die kommunale Familie wird ab 2017 jährlich um 20 Millionen €, der Mindestbeitrag für die pauschalierte Investitionsförderung um 30 Millionen € pro Jahr erhöht. Insgesamt werden wir im kommenden Jahr rund 1,6 Milliarden € für den SPNV und den ÖPNV in Nordrhein-Westfalen aufwenden. Besonders hinweisen möchte ich aber tatsächlich auf die erstmalig vorgenommenen neuen fünf Förderprogramme.

Erstens: Unterhaltungsinvestitionen der Straßenbahn- und Stadtbahnstrecken. Kollege Rehbaum hat eben irgendwelche Floppy-Disks gezeigt. Ich weiß

gar nicht, von welcher Stelle er sie im Duisburger Nahverkehr tatsächlich bekommen hat. Aber die Problembeschreibung ist korrekt.

Dies haben wir dann letztendlich auch abgestellt, indem es jetzt einen neuen Fördertatbestand für die Sanierung dieser Stadtbahnstrecken gibt. Dabei ist vorgeschaltet eine Notwendigkeitsprüfung dazu, ob es nicht kostengünstigere Lösungen gibt, wie beispielsweise den Verkehr wieder nach oben zu verlegen. Das wird letztendlich dann auch sachgerecht durch das Ministerium entschieden werden.

Zweites Förderprogramm: Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken. Es war Ergebnis auch einer verfehlten Politik der Deutschen Bundesbahn in den 1950er-, 1960er- und 70er-Jahren, Strecken einfach stillzulegen.

Wir wollen im Prinzip, dass jetzt, und zwar als betriebswirtschaftlich vernünftige Regelung, tatsächlich auch Bahnstrecken reaktiviert werden. Das wird vor allem dem ländlichen Raum zugute kommen. Deshalb sind wir der Meinung, dass dann auch die Bevölkerungszentren wieder enger miteinander verknüpft werden und diese Maßnahme auch sinnvoll ist.

(Beifall von den GRÜNEN)

Da, wo entsprechende Streckenreaktivierungen nicht möglich sind, sollen Schnellbusse zukünftig diesen Verkehr zwischen Zentren der Region oder auch zwischen Zentren und Bahnstationen aufnehmen können.

Herr Rehbaum, es kann natürlich nicht so sein, dass sich dann die Kommunen ihrer Verantwortung entziehen und alle Maßnahmen aus der entsprechenden regionalen Verantwortung auf die kommunal verfassten drei Aufgabenträger für den SPNV abtreten, nach dem Motto: Dann soll es doch jemand anders zahlen, aber wir nicht aus den Kassen der Kreishaushalte. – Sie wissen auch selber, dass zumindest die großen Städte hier im Land im Regelfall einen viel größeren Aufwand für ihren kommunalen ÖPNV ausgeben.

Drittens: die Elektrifizierung bisheriger Dieselstrecken. Es gibt in NRW immer noch S-Bahn-Strecken, die mit Dieselfahrzeugen betrieben werden, eine ganz hier in der Nähe zwischen Kaarst und Mettmann, eine weitere zwischen Bonn und Euskirchen, um nur zwei zu nennen. Da ist es auch Aufgabe des an sich umweltfreundlichen Verkehrsmittels auf der Schiene, weiter einen Beitrag zum Erreichen der Klimaschutzziele zu leisten.

Dieses wollen wir tun. Das soll dann innerhalb der gültigen Verkehrsverträge auch über die kommunal verfassten Aufgabenträger gewährleistet werden.

Viertens: Förderung zukunftsfähiger Busangebote. Es ist im höchsten Maße kontraproduktiv, wenn alte

Dieselbusse mit roten Plaketten und Sondergenehmigungen durch Umweltzonen des Landes fahren. Da gilt es, tatsächlich eine Vorreiterrolle zu realisieren, damit Elektromobilität im ÖPNV geleistet werden soll, um praktisch Impulse zur Anschaffung von Elektro- oder auch Brennstoffzellenbussen zu geben. Es ist letztendlich auch Ziel und Aufgabe des Landes, dieses weiter zu fördern.

Fünftens: Herstellung der Barrierefreiheit. Nach dem altbekannten Personenbeförderungsgesetz sollen im Jahre 2022 alle Haltestellen barrierefrei ausgebaut sein. Doch muss man feststellen, dass zumindest etliche Kommunen dieser Aufgabe bisher nur mangelhaft nachgekommen sind. Wir wollen zukünftig aber die Kommunen dabei unterstützen, indem wir Mittel zur Verfügung stellen, um das Ziel der Barrierefreiheit für Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, möglichst zeitnah realisieren zu können.

Die Mittelverteilung zwischen den Aufgabenträgern in Westfalen, im Rheinland und an der Ruhr soll transparent und nach Kriterien geregelt werden, wie es bereits zwischen den 16 Bundesländern nach dem Kieler Schlüssel erfolgt. Wir wollen der Diskussion, wir sind der benachteiligte Landesteil und bei allen anderen werden die Mittel versenkt, zukünftig jede Grundlage entziehen.

Schließlich haben wir den Gesetzentwurf der Landesregierung gemeinsam mit der SPD als regierungstragende Fraktionen nach dem Anhörungsverfahren noch an zwei Stellen geändert. Eine Änderung beinhaltet, dass wir die kommunalen Verkehrsunternehmen in ihrem Wettbewerb und ihrer Wettbewerbsfähigkeit stärken wollen. Die zweite Änderung ist die Aufhebung der Befristung in § 12. Damit ist es dann auch den kommunal verfassten Aufgabenträgern nicht mehr möglich, Investitionsanträge neuer Art von den Kommunen mit dem Argument der mangelnden finanziellen Planbarkeit nicht mehr zu genehmigen.

Da sind wir, wie bei allen anderen Maßnahmen, auf einem guten Weg und fordern die Aufgabenträger auf, ihre Ziele zu verwirklichen und ihren Aufgaben entsprechend nachzukommen. – Vielen Dank.

(Beifall von den GRÜNEN und der SPD)

**Vizepräsident Oliver Keymis:** Vielen Dank, Herr Beu. – Für die FDP-Fraktion hat nun Herr Rasche das Wort.

**Christof Rasche (FDP):** Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Zunächst zum Kollegen Rehbaum, der uns hier eben die halbe Technik der Deutschen Bahn AG in Nordrhein-Westfalen gezeigt hat. Lieber Herr Rehbaum, ich will heute Abend noch mit dem Zug nach Hause fahren. Ich hoffe, die Dinger

sind dann wieder in Duisburg im Stellwerk, sodass ich an Duisburg vorbeikomme.

Kommen wir zum eigentlichen Thema, liebe Kolleginnen und Kollegen. Anlass für die Novellierung des ÖPNV-Gesetzes ist zum einen die Befristung – deswegen müssen wir handeln –, und zum anderen – die Kollegen von der SPD haben es bereits gesagt – stehen mehr Mittel aus dem Regionalisierungsgesetz des Bundes für unseren ÖPNV/SPNV zur Verfügung. Damit hat Nordrhein-Westfalen bei Weitem noch nicht den Anteil erreicht, der uns zusteht. Den werden wir erst im Jahr 2030 erreichen. Aber, lieber Herr Minister Groschek, wir sind schon auf dem richtigen Weg, und das ist doch auch schon etwas.

Mit dieser Gesetzesänderung wären Chancen verbunden gewesen, zu wesentlichen Verbesserungen im ÖPNV zu kommen. Die wurden bei der Einbringung des Gesetzentwurfs leider noch nicht genutzt. Ich möchte im Folgenden auf vier Positionen eingehen.

Zunächst zur pauschalierten Investitionsförderung. Im Jahr 2013 hatte die Koalition von SPD und Grünen diesen Betrag von 150 Millionen € auf 120 Millionen € reduziert. Dieser Fehler aus dem Jahr 2013 wird jetzt korrigiert, und wir landen in Zukunft wieder bei 150 Millionen € für Erneuerungs-, Neu- und Ausbaumaßnahmen. Das ist gut so; der Fehler im Jahr 2013 war überflüssig.

Ein wesentlicher Kritikpunkt der letzten Monate – und wir befassen uns schon seit Monaten mit diesem Gesetz – war die vorgesehene Befristung. Die Opposition, die Experten, die Verkehrsunternehmen und auch die vielen Sachverständigen in der Anhörung haben diese beklagt und gefordert: Wir brauchen Planungssicherheit. Warum diese Koalition so viele Monate gebraucht hat, um dieser Logik nachzugeben, ist uns unverständlich. Wir müssen aber immerhin anerkennen, dass die Koalition nach vielen Monaten nachgegeben hat. Auch hierbei liegen wir jetzt richtig.

Bei der landesweiten einheitlichen Fahrzeugförderung haben Sie Ihre Fehler zumindest teilweise, aber nicht, wie bei dem Punkt davor, in Gänze korrigiert. Herr Kollege Rehbaum hat die Schnellbusse angesprochen. Diese werden bei der SPNV-Pauschale finanziell nicht berücksichtigt. Das ist insbesondere mit Blick auf den ländlichen Raum ein Fehler; denn dort spielen die Schnellbusse, zum Beispiel im Hochsauerlandkreis, eine wesentliche Rolle. Wir müssten das Gesetz eigentlich noch korrigieren.

Das waren die vier Punkte zum Gesetz. Wir behandeln mit diesem Gesetz aber auch noch einen weiteren Antrag von SPD und Grünen. Diesen muss man in Verbindung mit einem weiteren Änderungsantrag zum Gesetz sehen, der das Thema „Ausbildungsverkehrspauschale“ betrifft.

Unter dem Strich geht es darum, wie wir den Wettbewerb in diesem Bereich definieren, und zwar einen Wettbewerb mit öffentlichen, kommunalen Unternehmen auf der einen und privaten Omnibusunternehmen auf der anderen Seite.

Die Position der FDP ist klar: Wir wollen einen fairen Wettbewerb zwischen beiden Beteiligten, und wir wollen das Gesetz und auch die Anträge so gestalten, dass beide Seiten faire Chancen bekommen. Da gehen Opposition und Koalition offensichtlich weit auseinander; denn Sie ziehen um die kommunalen Unternehmen, die auch wertvolle Arbeit leisten, einen großen Schutzzaun und lassen den privaten Unternehmen kaum noch Chancen, in diesem Wettbewerb zu gewinnen.

Das ist jedoch nicht allein die Position der FDP, sondern auch der VDV hat geschrieben, dass das Gleichgewicht zwischen öffentlicher und privater Einbringung von Verkehrsleistungen empfindlich gestört wird. Der NWO, der Verband Nordrhein-Westfälischer Omnibusunternehmen, spricht von fatalen Folgen, die diese Politik von SPD und Grünen nach sich ziehe. Der VRR, auch eine wichtige Stimme in Nordrhein-Westfalen, sieht Klageverfahren auf uns zukommen, bei denen wir schlechte Chancen hätten. Außerdem sieht er die privaten Unternehmen, die in diesem Bereich tätig sind, in ihrer Existenz bedroht. Das schreibt der VRR, der übrigens auch auf einen funktionierenden Wettbewerb angewiesen ist.

Damit mir der Minister gleich nichts Falsches in den Mund legt, möchte ich noch einmal hervorheben: Wir sind für fairen Wettbewerb. Der Wettbewerb, den Sie hier anstoßen, ist aus unserer Sicht unfair. Er benachteiligt die Arbeitnehmer – und die Arbeitnehmer sind vielleicht auch Ihre Wählerinnen und Wähler – in diesen privaten Omnibusunternehmen. Wenn man die Mitarbeiter in diesen Unternehmen benachteiligt und deren Wünsche einfach beiseiteschiebt, dann ist man auch ein Stück weit unsozial, und das sollte die SPD in Nordrhein-Westfalen nicht sein. – Herzlichen Dank.

(Beifall von der FDP – Carsten Löcker [SPD]:  
Das ist doch dummes Zeug! Das ist doch Stuss!)

**Vizepräsident Oliver Keymis:** Danke schön, Herr Rasche. – Als nächster Redner spricht für die Piratenfraktion Herr Bayer. Sie haben das Wort, Herr Kollege Bayer.

**Oliver Bayer (PIRATEN):** Sehr geehrter Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Verehrte Fahrgäste am Stream! Lieber Herr Minister Groschek, es freut mich, dass Sie mit dem Gesetzentwurf schon etliche Punkte aufgreifen und umsetzen wollen, die wir in der Enquetekommission zur Zukunft

des Öffentlichen Personenverkehrs entwickelt haben, wie auch in CDU- und FDP-Pressemitteilungen zu lesen war. Es handelt sich zwar nur um ganz wenige Handlungsempfehlungen, immerhin geht es aber um notwendige Konzepte, Organisation, Ausbau, Elektromobilität und regionale Schnellbusverkehre.

Gerade bei den regionalen Schnellbusverkehren haben Sie jedoch etwas Entscheidendes vergessen. Es wird nämlich gar nicht definiert, was das genau ist. Außerdem wird das Ganze ohne einen direkten Haushaltsposten für regionale Schnellbusverkehre nicht funktionieren, jedenfalls nicht so schön. Deshalb haben wir diesbezüglich auch einen Haushaltsänderungsantrag gestellt, der aber leider abgelehnt wurde. Aus diesem Grund musste ich meine Rede etwas korrigieren; sonst hätte ich nämlich gelobt.

Wenn wir jetzt Regionalschnellbusverkehre mit Regionalisierungsmitteln bezahlen, dann nehmen wir das Geld dort weg, wo es dringend benötigt wird, nämlich bei den Regional- und S-Bahnen, die deutlich höhere Akzeptanzvorteile haben und eben nicht ersetzt, sondern ergänzt werden sollen.

Der Bund hat die Mittel gerade geringfügig erhöht, und zwar deshalb, weil die Bundesländer glaubhaft vermitteln konnten, dass sie die SPNV-Mittel dringend benötigen, und zwar zu Recht. Diese Glaubwürdigkeit zerstören Sie, wenn Sie an keiner Stelle bereit sind, eigene Mittel einzusetzen.

Das ganze ÖPNV-Gesetz gefällt sich leider darin, ein paar Tröpfchen auf den heißen Stein mehr zu bieten. Das Land leitet aber letztlich wieder nur Bundesmittel weiter. Ein echtes Engagement des Landes fehlt noch immer. Eine echte Verkehrswende, für die wir stehen und für die auch die Regierungskoalition immer zu stehen behauptet, braucht aber auch ein echtes Engagement.

Dabei wissen wir alle, dass der öffentliche Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen ganz dringend Investitionen braucht. Das wurde vorhin auch schon dargestellt. In den Kommunen werden derzeit die Nahverkehrspläne neu aufgestellt, und die dafür erstellten Gutachten zeigen die infrastrukturellen Defizite auf und machen deutlich, wie groß die Probleme vor Ort sind.

Herr Rehbaum hat uns nur die halbe Wahrheit gesagt. Ich glaube, der Lkw mit der Relais-technik, der noch draußen steht, durfte nicht mit hinein. Also, es sieht teilweise wirklich schlimm aus. Besonders problematisch sind sicherlich die Stadtbahnssysteme, vor allem im Ruhrgebiet. Da ist die neue Fördermöglichkeit zwar besser als nichts, aber ich würde jetzt nicht behaupten, dass das jetzt wirklich die Lösung sei. Außerdem wissen wir noch nicht, was eigentlich mit den Entflechtungsmitteln passiert. Die Landesregierung bietet hier keine Sicherheit und gibt auch keine Antworten.

Erinnern Sie sich bitte daran, was ich hier immer erzähle, aber auch daran, was die Zukunftskommission des Ministeriums empfahl. Um die Ziele der Politik wirklich ernst nehmen zu können, brauchen wir – wie die Zukunftskommission sagt – 50 % bis 100 % mehr ÖPNV. Dafür ist dieses ÖPNV-Gesetz nicht gemacht. Es schreibt das Ist leicht aktualisiert fort und kümmert sich insofern wenig um echte Zielvorgaben oder gar um den notwendigen Paradigmenwechsel.

Dabei ist die Verkehrsfindung nur ein Faktor. Das ÖPNV-Gesetz forciert keine Entwicklung hin zu mehr Effizienz oder hin zu neuen Geschäftsmodellen, die die Fortentwicklung des ÖPNV in Zeiten autonomen Fahrens oder vernetzter Mobilität sicherstellen könnten. Die Frage ist auch, wie lange wir überhaupt noch die Verkehrsmittel so scharf trennen können, wie es das ÖPNV-Gesetz impliziert.

Fazit: Wir haben hier ein ÖPNV-Übergangsgesetz, und dafür ist es auch ganz okay. Ich empfehle jedoch eine baldige Neuauflage. Dazu haben wir heute flankierende Haushaltsänderungsanträge eingebracht, die dazu nützlich wären. Es ist wichtig, dass die Städte Alternativen zu Fahrverboten bekommen und dass das Land eine bessere Netzabdeckung erhält, gerade bei sinkenden Schüler- und Einwohnerzahlen. Dazu muss man den ÖPNV massiv ausbauen, und zwar als Gesamtkonzept mit dem ÖPNV als kommunaler Pflichtaufgabe – so sehen wir das – mit den entsprechenden Standards und Finanzierungen.

Was außerhalb der Finanzierungsfragen und strukturellen Fragen fehlt, ist ein von der Politik vorgegebenes übergeordnetes Ziel. Auch das ist wichtig. Darauf müsste ein solches ÖPNV-Gesetz erst einmal aufbauen. Solange es für die Unternehmen nur wichtig ist, die Fahrkilometer abzuspulen, solange Fahrgäste eher lästig und teuer sind und ein fahrscheinfreier Nahverkehr mit der Begründung abgelehnt wird, dass so etwas nicht möglich sei, weil dann viel mehr Menschen Bus und Bahn fahren würden – so lange ist klar, dass die Politik ihre sozialen, klimapolitischen, gesundheitspolitischen und auch verkehrspolitischen Ziele noch nicht in die Praxis übertragen konnte. Das aber muss passieren, und unser Gegenentwurf dazu heißt: Bus und Bahn fahrscheinfrei.

Noch kurz zu den Änderungsanträgen, die Herr Becker erwähnte. Darüber haben wir im Ausschuss schon abgestimmt; das müssen wir jetzt nicht mehr tun. Der CDU-Antrag ist solide recherchiert – meinen Glückwunsch dafür. In einigen Teilen könnte ich jedoch nicht zustimmen. Ich empfehle daher die Ablehnung. Zum – ich nenne ihn mal so – „Leverkusen-Antrag“ hingegen empfehle ich die Zustimmung. – Vielen Dank.

(Beifall von den PIRATEN)

**Vizepräsident Dr. Gerhard Papke:** Vielen Dank, Herr Kollege Bayer. – Für die Landesregierung erteile ich Herrn Minister Groschek das Wort.

**Michael Groschek,** Minister für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr: Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren Abgeordneten! Gestatten Sie mir eine Vorbemerkung. Der Verkehrsminister empfindet das heutige Hohe Haus wirklich als eine vorweihnachtliche Veranstaltung: Herr Kollege Rasche wünscht mir soziale Gewissenhaftigkeit bei der SPD, Herr Laschet kritisiert mich, weil ich CSU-Dobrindt zu wenig kritisiere, und die Grünen haben mir heute Morgen einen Bagger geschenkt. Also, mehr Adventsstimmung kann es in diesem Haus eigentlich gar nicht geben.

(Zuruf von Lutz Lienenkämper [CDU])

Ich möchte mich trotzdem erst einmal herzlich bei den regierungstragenden Fraktionen bedanken, weil sie ein sehr gutes ÖPNV-Gesetz noch besser gemacht haben. Dieses ÖPNV-Gesetz ist eines der Glanzstücke dieser Regierung, der Regierung Hannelore Kraft,

(Beifall von der SPD und den GRÜNEN – Heiterkeit bei der CDU und FDP)

und nur möglich, weil wir Milliarden Euro zusätzlich an Regionalisierungsmitteln ... – Soll ich es noch einmal wiederholen? Ein Glanzstück der Regierung Kraft. Genau!

(Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

Herr Vossemer, klatschen Sie doch vorsichtshalber mit! Man weiß ja nie.

(Heiterkeit von der SPD und den GRÜNEN)

Also, wir haben Regionalisierungsmittel in Höhe von 5 Milliarden € zusätzlich reingeholt bis 2031. Wir haben das GVFG auf die Schiene gesetzt. Das wird weiterlaufen und Großvorhaben ermöglichen. Wir haben Entflechtungsmittel abgesichert, die eine Zeit lang unsicher erschienen – 260 Millionen € allein für unser Verkehrsressort innerhalb des Ministeriums. Warum das etwas länger gedauert hat, kann ich Ihnen auch erklären.

(Lachen von Dr. Joachim Paul [PIRATEN])

Unsere Landesregierung ist ein lernendes System, und der Verkehrsminister hat sich entschieden, G9 zu machen und sich nicht durch G8 hetzen zu lassen – deshalb etwas mehr Sorgfalt bei dem Wandel der Positionen.

Unser neues ÖPNVG ist jedenfalls ein großer Schritt nach vorn. Es gibt Leistungsausweisungen; Erhalt und Ausbau der Infrastruktur werden besser gefördert; Barrierefreiheit und E-Mobilität sind als eigene Fördertatbestände vorhanden. So weit, so gut.

Wir haben erreicht, dass die Pauschale nach § 12 auch über 2019 hinaus abgesichert wird. Wir haben die Schienenverkehrspauschale bis 2032 geregelt und haben den Zweckverbänden Planungssicherheit gegeben. Wir haben sie bei den Gerechtigkeits- und Verteilparametern für die Mehrmittel mitgestalten lassen. Dabei haben wir die gleichen Parameter zugrunde gelegt, wie sie auch bei den Regionalisierungsmitteln zugrunde gelegt wurden. Die Zweckverbände haben das neue transparente Verteilsystem befürwortet, das wir festgelegt haben.

Nebenbei eine Bemerkung: Ihr Herz für die Bürgerbusse schlägt ja heute besonders intensiv.

(Henning Rehbaum [CDU]: Seit Langem!)

Das freut uns, weil der Vorschlag, den Sie gemacht haben, Gegenstand unserer Verordnung sein wird. Natürlich brauchen die Bürgerbusvereine mehr Geld – aber nicht um die Ehrenamtlichkeit zu verlassen, sondern um die Ehrenamtlichkeit zu belohnen und möglich zu machen.

(Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

Das werden wir in der Verordnung abbilden. Das freut mich; denn es ist ein Hinweis darauf, dass wir im neuen Jahr – noch vor der Landtagswahl – eine viel größere Gemeinschaftskoalition abbilden können, als das manchmal der Fall zu sein scheint.

(Christof Rasche [FDP]: Besser als zu zweit!)

– Das kommt immer darauf an, wer am Lenker sitzt.

Wir haben die Reaktivierung von Strecken, wir haben regionale Schnellbusse zum ersten Mal als eigene Verkehrsperspektive abgesichert. Wir haben erklärt, dass die Revisionsklausel überflüssig ist, weil die Sicherheit Vorrang hat.

Außerdem haben wir gesagt: Der Plenarantrag, der die Bundesratsinitiative behandelt, ist wichtig, um auf diese Weise deutlich zu machen, dass wir keinen unfairen, keinen unlauteren Wettbewerb zulassen wollen. Wir wollen fairen Wettbewerb. Es freut mich, dass die beiden größeren Oppositionsfraktionen erklärt haben, dass sie es genauso sehen, wenn auch im Falle der FDP zum guten Schluss wieder mit einer sehr eigenwilligen Interpretation. Aber sei es drum – die breite Mehrheit in diesem Haus hat ein gemeinsames Wettbewerbsverständnis, und das ist auch gut so.

Deshalb freue ich mich darüber, dass wir nach einer sehr konstruktiven und anregenden Diskussion dieses Ergebnis erzielt haben. Ich möchte mich ganz ausdrücklich bei den Zweckverbänden und bei unserem Herrn Wille bedanken.

(Beifall)

Herr Wille in seiner Person steht wirklich für Expertise; er ist eine Persönlichkeit des ÖPNV. Wenn jemals eine Straßenbahn zum Denkmal werden

könnte, sollte sie „Wille“ heißen. In diesem Sinne wünsche ich uns allen einen guten Start in eine neue ÖPNV-Zukunft.

(Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

**Vizepräsident Dr. Gerhard Papke:** Vielen Dank, Herr Minister. – Meine Kolleginnen und Kollegen, weitere Wortmeldungen liegen mir nicht vor. Deshalb schließe ich die Aussprache.

Wir kommen zur Abstimmung. Wir stimmen erstens ab über den Änderungsantrag der CDU-Fraktion Drucksache 16/13785. Wer ist für diesen Änderungsantrag? – Das ist die CDU-Fraktion. Wer ist dagegen? – SPD, Bündnis 90/Die Grünen und die Piratenfraktion. Wer enthält sich der Stimme? – Das sind die Abgeordneten der FDP-Fraktion. Damit ist der **Änderungsantrag Drucksache 16/13785 abgelehnt.**

Ich lasse zweitens abstimmen über den Gesetzentwurf der Landesregierung Drucksache 16/12435. Der Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr empfiehlt in Drucksache 16/13704, den Gesetzentwurf Drucksache 16/12435 in der Fassung der Beschlüsse anzunehmen.

Wir kommen somit zur Abstimmung über die Beschlussempfehlung und nicht über den Gesetzentwurf selbst. Wer ist für diese Beschlussempfehlung? Den darf ich um das Handzeichen bitten. – SPD, Bündnis 90/Die Grünen. Wer ist dagegen? – FDP-Fraktion und Piratenfraktion. – Wer enthält sich der Stimme? – Die CDU-Fraktion. Weitere Enthaltungen sehe ich nicht. Damit ist die **Beschlussempfehlung Drucksache 16/13704 angenommen** und der **Gesetzentwurf Drucksache 16/12435 in zweiter Lesung in der Fassung der Beschlüsse verabschiedet.**

Drittens lasse ich abstimmen über den Antrag der Fraktionen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen Drucksache 16/13534. Die antragstellenden Koalitionsfraktionen haben direkte Abstimmung beantragt.

Zu der kommen wir dann auch, und zwar stimmen wir ab über den Inhalt des Antrags Drucksache 16/13534. Wer ist für den Antrag der Koalitionsfraktionen? – Das sind SPD, Bündnis 90/Die Grünen und die Piratenfraktion. Wer stimmt dagegen? – Die FDP-Fraktion. Wer enthält sich der Stimme? – Das sind die Abgeordnetenkolleginnen und -kollegen der CDU-Fraktion. Damit ist der **Antrag Drucksache 16/13534 angenommen.**

Ich schließe Tagesordnungspunkt 5 und rufe auf: