

Verständnis von den parlamentarischen Abläufen enthüllt. – Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

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

Vizepräsident Eckhard Uhlenberg: Vielen Dank, Herr Prof. Dr. Bovermann. – Mir liegen keine weiteren Wortmeldungen mehr vor. Wir sind am Schluss der Aussprache und kommen zur Abstimmung.

(Lachen und Zuruf von Michele Marsching [PIRATEN]: Großartig! Es gibt nicht einmal mehr eine Wortmeldung!)

Die antragstellende Fraktion der Piraten hat direkte **Abstimmung** beantragt. Wir kommen somit zur Abstimmung über den Inhalt des Antrages Drucksache 16/14005. Wer dem seine Zustimmung geben kann, den bitte ich um das Handzeichen. – Das sind einige wenige Piraten. Wer lehnt den Antrag ab? – Wer enthält sich? – Damit ist der **Antrag Drucksache 16/14005** mit den Stimmen von SPD, CDU, Grünen und FDP bei Enthaltung der Abgeordneten Schulz und Schwed und bei Zustimmung der Fraktion der Piraten **abgelehnt**.

Ich rufe auf:

6 Abschlussbericht der Enquetekommission zu Finanzierungsoptionen des Öffentlichen Personenverkehrs in Nordrhein-Westfalen im Kontext des gesellschaftlichen und technischen Wandels (FINÖPV) (Enquetekommission IV)

Abschlussbericht
der Enquetekommission IV
gemäß § 61 Absatz 3
der Geschäftsordnung
Drucksache 16/13950

Zu dem Antrag
der Fraktion der PIRATEN
Drucksache 16/5959 – 2. Neudruck

Entschließungsantrag
der Fraktion der SPD und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 16/14077

Ich erteile zuerst dem Vorsitzenden der Enquetekommission IV, dem Abgeordneten Herrn Bayer, das Wort zu einer mündlichen Berichterstattung. Herr Kollege Bayer, Sie haben das Wort.

Oliver Bayer (PIRATEN): Vielen Dank. Herr Präsident, Sie waren ja auch bei der konstituierenden Sitzung dabei und waren sozusagen Geburtshelfer dieser Enquetekommission.

Liebe Kolleginnen und Kollegen! Verehrtes Fachpublikum! Liebe Fahrgäste in Nordrhein-Westfalen! Ich freue mich, Ihnen heute als Vorsitzender der Enquetekommission „Finanzierungsoptionen des Öffentlichen Personenverkehrs in Nordrhein-Westfalen im Kontext des gesellschaftlichen und technischen Wandels“ über deren Arbeit und Ergebnisse berichten zu dürfen.

Sie konnten im Vorfeld der Plenardebatte bereits lesen, dass wir den Tarifdschungel lichten wollen und dass wir die Sanierung uralter Stadtbahnsysteme getrennt von sonstigen Finanzierungsfragen angehen müssen.

Aber diese Enquetekommission hat weit mehr erarbeitet, analysiert und zusammengetragen. Viele der Probleme des Nahverkehrs kannten wir natürlich bereits vorher. Wir kannten auch die ganzen Aufgaben, die Busse und Bahnen in NRW leisten sollen. Dazwischen klafft eine riesige Lücke, die mit allen vorhandenen Ressourcen nicht zu füllen ist. Dabei ist der öffentliche Personenverkehr unverzichtbar. Er gehört zum Gesamtverkehrssystem und zur Daseinsvorsorge.

Ein attraktiver ÖPNV ist auch ein Standortvorteil – ein Vorteil, den beispielsweise das Silicon Valley nicht hat. Dort versuchen ansässige Firmen mit riesigem Aufwand, den fehlenden ÖPNV irgendwie zu kompensieren.

Nebenbei sollen Busse und Bahnen eine ganze Reihe politischer Ziele erfüllen. Das sind zum Beispiel Klima- und Umweltschutz und der Schutz der Gesundheit durch weniger Luftbelastung. Busse und Bahnen sollen für lebenswerte Städte durch gute Erreichbarkeit und weniger zugeparkte Lebensräume sorgen. Sie sollen die Mobilität der Menschen und die Vernetzung von immer mehr Orten des Lebensalltags stärken und schlussendlich soziale Gerechtigkeit gewährleisten.

Gleichzeitig kommt nach Jahrzehnten einer eher gemächlichen Entwicklung nun durch vielfältige gesetzliche, gesellschaftliche und technische Veränderungen sowie neue Marktteilnehmer extrem viel Bewegung ins Spiel. Es wird auf jeden Fall Veränderungen in der Verkehrspolitik geben. Die Frage ist nur: Welche? Wer nimmt auf die Entwicklung Einfluss? Welche Rolle spielen dabei der ÖPNV oder die eben genannten Ziele? Denn den politischen und gesellschaftlichen Zielen und Herausforderungen steht das fortdauernde Problem der nicht ausreichenden Finanzierung des ÖPNV gegenüber.

Diese ungelösten Fragen, Probleme, Aufgaben und Perspektiven des öffentlichen Personenverkehrs haben 2014 zur Einsetzung dieser Enquetekommission geführt, beantragt von den Piraten und von allen Fraktionen beschlossen. Das war gut, denn die Notwendigkeit für diese Kommission ist in der Zwischenzeit größer geworden.

Einerseits ist der Druck technischer Innovationen und neuer Marktteilnehmer längst nicht mehr nur theoretischer Natur, andererseits verschärfen sich absehbar die finanziellen Probleme. Trotz des Mittelzuwachses im Landeshaushalt und erhöhter Regionalisierungsmittel sind die Erwartungen an den ÖPNV zukünftig mit einem einfachen „Weiter-so“ nicht zu stemmen.

Mitverantwortlich sind auch die aufgelaufenen Sanierungsdefizite vor allem bei den alten Stadtbahntunneln.

Dem ÖPNV droht eine Abwärtsspirale: weniger Geld, weniger Angebot, weniger attraktiv, weniger Fahrgäste, weniger politische Unterstützung und wieder weniger Geld usw. Diese Abwärtsspirale bei der ÖPNV-Finanzierung muss durch Angebot und Attraktivität durchbrochen werden – auch der politischen Ziele wegen.

Die Aufgaben wachsen derweil weiter. Denken Sie an die drohenden Fahrverbote für Diesel-Pkw in vielen Städten Nordrhein-Westfalens, auch zum Beispiel hier in Düsseldorf, wo gerichtlich festgestellt wurde, dass der Luftreinhalteplan auch praktisch funktionieren muss und nicht nur auf dem Papier stehen darf. Welche Mittel gibt es diesbezüglich? – Fahrverbote oder mehr ÖPNV. Die Notwendigkeit einer veränderten Verkehrspolitik wird spürbarer.

Es gibt bereits Forderungen nach einer Verkehrswende im Klimaschutzplan NRW und in den Berichten anderer Kommissionen. Wir wollten es aber nicht bei bloßen Forderungen belassen. Mit dieser Enquetekommission hat sich die Legislative sehr intensiv und zielgerichtet mit den detaillierten nächsten Schritten in die verkehrspolitische Zukunft befasst.

Wir haben alle Finanzierungselemente dreimal umgedreht, Strukturen infrage gestellt, auseinandergenommen und wieder zusammengebaut. Ich betone „wieder zusammengebaut“, denn am Ende bringt uns eine viel diskutierte Landesnahverkehrsgesellschaft nicht alleine ans Ziel. Wir haben auf sehr hohem Niveau recherchiert, analysiert und wissenschaftlich fundiert gearbeitet – in 28 zum Teil langen und intensiven Sitzungen nach der Einsetzung am 4. Juli 2014, von der Konstituierung am 12. Dezember 2014 bis in den Dezember 2016.

Wir haben als Grundlage drei Gutachten erstellen lassen. Für Politiker ist dabei das Gutachten von Schmid Mobility besonders interessant, welches dazu rät, Finanzierungstöpfe deutlich zu trennen. Auf Grundlage transparenter Finanzierungstöpfe können wir beispielsweise viel besser darüber streiten, wie wir mit den im Vergleich zur Gesamtfinanzierung geringen, sehr überschaubaren Einnahmen aus den Ticketerlösen in Zukunft umgehen.

Die Gutachten, Vortragsfolien und viele Inhalte konnten Sie schon seit langem einfach online abrufen. Wir

waren eine sehr transparente Enquetekommission. Wir haben bei den Beratungen die Expertise von rund 100 weiteren Sachverständigen einbezogen. Es waren sogar insgesamt mehr als 100 Experten, wenn man zum Beispiel die Experten, mit denen wir in Tallinn gesprochen haben, mitzählt.

Ja, die Kommission war auch in der estnischen Hauptstadt Tallinn. Es war wirklich sehr gut, dort gewesen zu sein und den frischen Trends für den Nahverkehr nachzugehen. Jeder weiß, dass die Esten ganz vorne mit dabei sind, wenn es um Digitalisierung und die kostenfreie Nutzung des Nahverkehrs durch die Einwohner geht. Aber ohne Estnisch zu können, kann man eben nicht mal eben online nachschauen, wie es in der Praxis, im Alltag, im Leben funktioniert oder wie die Esten es selbst wahrnehmen.

Sicherlich läuft in NRW nicht alles wie in Estland. Aber würde ein fahrscheinfreier Nahverkehr zu mehr Vandalismus führen? Das lässt sich dort beantworten: Nein. Führen E-Tickets automatisch immer zur Harmonisierung? Auch nein.

Was waren ansonsten unsere Inhalte, was stand außer der Fahrscheinfreiheit für Bus und Bahn und der Digitalisierung noch auf der Agenda? Im Fokus standen die Sicherstellung der ÖPNV-Finanzierung und entsprechende Finanzierungsinstrumente. Die Enquetekommission hat dabei weit über die schlichte Forderung nach einfach nur mehr Geld hinaus gedacht.

Die konventionelle öffentliche Finanzierung ist kompliziert. Man kann die Finanzierung natürlich visualisieren, damit man sie besser versteht. In Fachkreisen nennt man diese Grafik, diese Visualisierung Spaghettidiagramm, und zwar deshalb, weil in dieser Grafik fast nur noch Linien zu sehen sind und man sie kaum auseinanderhalten kann. Wir haben geschaut, wie man das vereinfachen kann, und damit meine ich nicht nur die Vereinfachung der Grafik.

Ebenfalls ein weites Feld ist die Finanzierung durch die Fahrgäste. Hier ergab sich, dass das Lichten des Tarifschungels, ein einfaches, nachvollziehbares und unkompliziertes System ohne Hürden viel mehr bringt als reine Preispolitik. Wir haben uns Analysen zum 365-€-Ticket in Wien und ähnliche Modelle angeschaut. Wir haben uns auch detailliert mit einer großen Anzahl innovativer Finanzierungsmodelle und Instrumente beschäftigt, die neue Wege gehen und andere Modelle ergänzen können.

Dazu zählen Solidargemeinschaften, wie beim Semesterticket, oder Umlagen, wie beim Bürgerticket, für die fahrscheinfreie Nutzung des Nahverkehrs, aber auch viele Varianten der Drittnutzerfinanzierung von der Parkraumbewirtschaftung bis zum Mieterticket. Darunter fällt auch die in Frankreich sehr erfolgreiche Transportsteuer, die zur zweckgebundenen

Finanzierung des ÖPNV vom Arbeitgeber erhoben werden kann.

Öffentlich-private Partnerschaften, Sponsoring – alle Instrumente wurden gleichberechtigt und wertfrei hinsichtlich Chancen, Risiken und Perspektiven analysiert. Auch Organisationsstrukturen sowie Chancen technischer und gesellschaftlicher Trends haben wir intensiv beraten. Wir haben dabei alle Akteure angehört und alle Argumente aufgenommen. Wir haben uns aber von keinem Verband beeinflussen lassen, sondern unabhängig von anderen Papieren einen Bericht erstellt, der dadurch für die zukünftige politische und wissenschaftliche Arbeit in dem Bereich besonders wertvoll ist.

Nicht jede Erkenntnis wird allen Akteuren schmecken. Das muss sie auch nicht. Ich freue mich, dass wir in der Analyse und bei der Erarbeitung der Grundlagen und Möglichkeiten alle gemeinsam mutig und progressiv vorgegangen sind. Auf dieser Basis wurden 18 gemeinsame Leitsätze entwickelt und 161 Handlungsempfehlungen – ja, acht weniger als bei der Familien-Enquetekommission gestern – mehrheitlich verabschiedet, die nun der Ausgangspunkt für konkrete politische Initiativen sind.

Die abschließende Bewertung einzelner Instrumente fällt zum Teil unterschiedlich aus. Dazu gibt es auch Sondervoten. Sie werden sicherlich gleich feststellen, dass die Sprecher der Fraktionen, mich eingeschlossen, auch Unterschiede betonen. Das ist nur logisch, wenn es um alles oder nichts für die Zukunft des ÖPNV geht. Wir streiten nämlich nicht um die Analyse, die Erkenntnis, über die Probleme oder die generellen Aufgaben des ÖPNV, sondern um die politischen Schwerpunkte, Zukunftsideen und politische Instrumente gegen den Stillstand.

Ich möchte Ihnen nun einen kurzen Überblick über die gemeinsamen Leitsätze und die Handlungsempfehlungen der Kommission geben.

Zunächst ein einfaches Finanzierungssystem, darunter die Aufteilung der Finanzierung und der Finanzierungstöpfe: erstens die Sanierung der kaputten Infrastruktur, die sogenannte nachholende Sanierung, zweitens den Erhalt und den Ausbau der Infrastruktur und drittens und unabhängig davon den Betrieb. Wir haben auch Fahrzeugpools rauf und runter diskutiert, aber natürlich kennen wir die Probleme dabei.

Prüfung zusätzlicher Finanzierungsinstrumente, vor allem die Möglichkeit der zusätzlichen Finanzierung für Kommunen, auf kommunaler Ebene: Hierzu müssen die gesetzlichen Grundlagen zur Einführung kommunaler Finanzierungsinstrumente erst geschaffen werden. Zudem muss der gesetzliche Rahmen zur Durchführung von Modellprojekten zu Finanzierungsinstrumenten und Angebotsformen auch auf kommunaler Ebene geschaffen werden. Es gibt an dieser Stelle aber auch Forderungen an den Bund,

wie beispielsweise eine zusätzliche Zweckbindung der Energiesteuer auf Kraftstoffe zur Finanzierung des Nahverkehrs.

Schaffung eines landesweiten ÖPNV-Regionalnetzes mit neuen Schnellbuslinien, die S-Bahn als Bus für Regionen ohne S-Bahn: Grob erklärt sollen vom Land bezahlte Schnellbusse die Aufgaben einer S-Bahn dort übernehmen, wo es keine S-Bahnen und Regionalbahnen gibt.

Multimodalität und multimodale Stationen: Das sind und bleiben große Aufgaben einer interdisziplinären Politik. Wichtig ist ein einheitlicher und leicht verständlicher Standard für die Kennzeichnung und die Beschilderung von Angeboten unterschiedlicher Mobilitätsstationen.

Veränderung der Strukturen und Vereinfachung und Harmonisierung der Tariflandschaft: Wir haben uns sehr viel mit den Details des aktuellen Tarifschulgels beschäftigt. Wir alle sehen, dass die Tariflandschaft mindestens verbesserungsfähig ist, ein Einfach-Weiter-Ticket ist erst ein sehr kleiner Schritt in die richtige Richtung.

Erhöhung der Attraktivität und Kundenfreundlichkeit: Wir haben uns dazu sehr viele Gedanken in alle Richtungen gemacht, aber auch zum Beispiel zu digitalen Angeboten. Wir haben das E-Ticketing breit beleuchtet. Was kann es bringen? Was kann es unter anderem als Fortentwicklung des bestehenden Systems mit neuen Ideen bringen? Auch dazu haben wir ein Gutachten erstellen lassen.

Beim E-Ticket soll ein deutlich vereinfachtes Tarifsystem zur Anwendung kommen. Wir empfehlen auch die Gewährleistung des Erwerbs von Prepaid-E-Tickets ohne Registrierung; doch auch darüber hinaus muss der Datenschutz beim E-Ticketing aber gewährleistet sein. Wir wollen außerdem das direkte Buchen von Bedarfsverkehren und flexiblen Angeboten via Internet auch mobil ermöglichen.

Digitalisierung ist aber nicht allein gleichbedeutend mit dem E-Ticketing. Ein besonderes Augenmerk verdient die Digitalisierung als Geschäftsmodell. Der ÖPNV hat in Deutschland bereits jetzt zehn Milliarden Nutzer jährlich. Er ist ein Schlüsselmarkt beim Aufbau neuer digitaler Geschäftsmodelle. Dieser Bereich ist noch nicht einmal ansatzweise erschlossen – darin liegt noch großes Potenzial.

In kaum einem anderen Bereich fallen mehr Daten an. Das birgt Gefahren, aber auch Chancen. Verkehrsunternehmen und -verbände sollen im öffentlichen Auftrag die Chance nutzen und nutzen dürfen, neue Geschäftsmodelle zu entwickeln. Es wäre schön, wenn das sozusagen die öffentliche Hand macht und wir nicht plötzlich von außen überrascht werden. Open Data und offene Schnittstellen spielen dabei auch eine sehr wichtige und entscheidende Rolle.

Außerdem wollen wir, dass NRW die Chancen autonomer, fahrerloser Fahrzeuge und neuer Antriebstechnologien nutzt.

Abschließend empfehlen wir dem Verkehrsausschuss des Landtages, regelmäßig, mindestens aber alle zwei Jahre nach Beginn der anstehenden Legislaturperiode über den Stand der Umsetzung des Berichts der Enquetekommission zu unterrichten.

Mit diesen Leitsätzen, Handlungsempfehlungen und dem Bericht haben wir die Grundlage und die Empfehlungen für eine zukunftsfähige und vorausschauende Verkehrspolitik erarbeitet. Diese ist sowohl dringend gefordert als auch machbar, denn wir haben Handlungsempfehlungen zurechtgelegt, mit denen jede Fraktion und jede Regierung etwas anfangen kann.

Schauen Sie dabei nicht nur auf die Essenz, die Handlungsempfehlungen, sondern blättern Sie durch den Bericht! Wir haben uns mit Instrumenten beschäftigt, die nicht zur Alltagspolitik des Parlaments gehören. Die Analysen und Ergebnisse können sich sehen lassen, sie gehen weit über das hinaus, was in der üblichen parlamentarischen Arbeit im Landtag für den ÖPNV erreicht wird – wir haben uns ja auch zwei Jahre damit beschäftigt.

Ich danke dafür den rund 100 Sachverständigen, die in Sitzungen, durch Vorträge, Stellungnahmen und Gutachten sowie während unseres Aufenthalts in Tallinn bei der Erarbeitung dieses Berichts geholfen haben.

(Allgemeiner Beifall)

Ein besonderer Dank gilt den dauerhaften Sachverständigen und Kommissionsmitgliedern Professor Dr. Tobias Bernecker, Benedikt Hauser, Gisela Nacken, Jörg Niemann und Dr. Klaus Vorgang, die uns über die 28 Sitzungen intensiv begleitet haben. Ihnen ist es zu verdanken, dass wir das fachlich hohe Niveau der Enquetekommission auch in den Debatten der Sitzungen dauerhaft ganz oben halten konnten.

(Allgemeiner Beifall)

Frau Nacken, Herr Dr. Vorgang, zumindest Sie habe ich schon gesehen. Ich freue mich, dass Sie die Plenardebatte heute live hier verfolgen.

(Allgemeiner Beifall)

Ebenfalls hier im Saal sind die wissenschaftlichen Referentinnen Dr. Friederike Maus und Sabrina Baur – sie ist seit Sommer 2016 im Team –, die uns vom Landtag aus nicht nur unterstützt, sondern durch alle fachlichen Ebenen und auch Täler geleitet haben. Vielen Dank, dass Sie mit uns dieses Projekt gestemmt haben!

(Allgemeiner Beifall)

Für die Kraft und den Antrieb dieses Projekts möchte ich mich herzlich bei allen Referentinnen und Referenten der Fraktionen bedanken, die mit sehr großem Einsatz erarbeitet und festgehalten haben, was Sie in den Kapiteln des Berichts lesen können. Die ganze Zeit und überall dabei waren Stefan Bouillon, Michèle Eichhorn, Evelyn Hepp, Daniel Schleiser und Gregor Waluga. Das sind die Expertinnen und Experten, die nun jedes Detail zur Finanzierung des Nahverkehrs in NRW kennen.

(Allgemeiner Beifall)

Mein besonderes Dankeschön für die hervorragende, immer perfekte und zuverlässige Organisation geht an Annette Kowol und das gesamte Kommissionssekretariat mit Gisela Lange, Lena Dietel, Lisa Marie Tiedtke, Julia Lovenfosse, Patricia Giraldo und Mirjam Hufschmidt. Ihnen möchte ich auch noch einmal herzlich für die Organisation danken.

(Allgemeiner Beifall)

Ich möchte nicht ständig Superlative gebrauchen, aber was soll man machen? Das Team war halt wirklich gut, es war klasse.

Zum Enqueteteam: Zu dem Enqueteteam, das so wunderbar zusammengearbeitet und für den Nahverkehr in NRW Informationen und politische Positionen zusammengetragen, analysiert und bewertet hat, gehören vorneweg die zwölf Abgeordneten unter den Kommissionsmitgliedern, darunter mein Stellvertreter Carsten Löcker und die Sprecher der weiteren Fraktionen Henning Rehbaum, Rolf Beu und Thomas Nüchel. Ich habe sehr gerne mit Ihnen zusammengearbeitet. Das haben wir sehr gut gemacht. Auch Ihnen meinen ganz herzlichen Dank!

Alle 17 Mitglieder der Kommission sind tief in die Themenbereiche eingestiegen und haben sehr konstruktiv am Fortschritt der Enquetekommission gearbeitet. Die Handlungsempfehlungen der Enquetekommission sollen weit über den Bericht hinaus Wirkung entfalten. Wir freuen uns daher auf das Feedback und das Engagement der Ministerien, der Verkehrsunternehmen, der Aufgabenträger, der Politik insgesamt und aller Interessierten. Sorgen Sie mit Mut und Beharrlichkeit dafür, dass wir in NRW die Mobilität aller Menschen auf Dauer gewährleisten können! Das sage ich nicht nur einfach so, das meine ich ernst.

In der nächsten Legislaturperiode werden entscheidende Weichen gestellt. Daher wende ich mich zum Schluss persönlich an alle Abgeordneten im Plenum: Es kommt nun darauf an, wie und mit welchem Ehrgeiz die Erkenntnisse und Empfehlungen in der nächsten Legislaturperiode umgesetzt werden. Bitte unterstützen Sie Ihre Verkehrspolitiker! – Vielen Dank.

(Allgemeiner Beifall)

Vizepräsident Eckhard Uhlenberg: Vielen Dank, Herr Kollege Bayer. Auch ich möchte mich bei Ihnen für den Vorsitz in dieser Enquetekommission herzlich bedanken. Sie haben sich bei den Abgeordneten, den Sachverständigen, bei vielen, die erfolgreich daran mitgewirkt haben, bei den Mitarbeiterinnen der Landtagsverwaltung bedankt. Auch Ihnen herzlichen Dank für die vielen Sitzungen und die verantwortliche Arbeit!

(Allgemeiner Beifall)

Verehrte Kolleginnen und Kollegen, ich eröffne die Aussprache und erteile als erstem Redner dem Kollegen Löcker von der SPD-Fraktion das Wort.

Carsten Löcker (SPD): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Herzlichen Dank für die Worterteilung. Mit dem durch die Enquetekommission IV vorgelegten 330-seitigen Bericht über die Zukunft des ÖPNV in Nordrhein-Westfalen werden zahlreiche Handlungsempfehlungen vorgelegt. Nach ausgiebigen Diskussionen in der Kommission kann nun ein in großen Teilen konsensual abgestimmter Bericht durch den Landtag zur Kenntnis genommen werden.

Mein Dank gilt allen Beteiligten – das ist eine Selbstverständlichkeit –, den Sachverständigen, die bereits namentlich erwähnt worden sind, den Assistentinnen und Assistenten und natürlich auch den Kolleginnen und Kollegen der Fraktionen. Die zwei Jahre waren eine intensive Zeit, aber es war auch eine gute Zeit.

Meine Damen und Herren! Die Handlungsfelder waren relativ schnell formuliert. Angebot, Digitalisierung, Finanzierung sowie Struktur und Organisation waren die vier Überschriften. Diese spiegeln im Wesentlichen die Herausforderungen, die wir in Nordrhein-Westfalen haben, wider, was die Weiterentwicklung des ÖPNV angeht, und zwar – das muss betont werden – sowohl in den Ballungsgebieten wie auch im ländlichen Raum. Es gibt eine Reihe von wichtigen Herausforderungen. Diese zu bewältigen, heißt eben auch, große Einigkeit in den grundsätzlichen Zielen zu haben, aber auch Prioritäten bezüglich Geschwindigkeiten und Zielsetzungen zu haben.

Ein leistungsfähiges ÖPNV-Angebot ist ein zentraler Baustein, die Mobilität und die Lebensqualität in der Stadt und auf dem Land zukünftig weiter zu erhöhen und zugleich das Klima zu schützen. Der ÖPNV gewährleistet die Mobilität aller Bürgerinnen und Bürger und ermöglicht auf diese Weise soziale Teilhabe. Auch die Wirtschaft profitiert von einem leistungsfähigen Nahverkehr, Beschäftigte, ortsansässige Betriebe, damit die Menschen zuverlässig zur Arbeit kommen können, ohne dass die Unternehmen hohe Kosten für zusätzlichen Parkplatzbau haben, Handel und Gewerbe – die Kunden direkt vor der Tür –, Stationen, Haltestellen. Alles wird gleichzeitig zuverlässig

und mit großer Sicherheit vermittelt und angeboten. Das ist eine Leistung, die für unser Land besonders wichtig ist.

Meine Damen und Herren, das Mobilitätsverhalten wandelt sich. Ich füge hinzu: Die autogerechte Stadt kommt nicht. Insbesondere in den Großstädten und Ballungsräumen lässt sich nämlich ein Trend feststellen: Gerade junge Menschen kombinieren immer öfter verschiedene Verkehrsmittel und besitzen oftmals überhaupt kein Auto mehr. Mehr Menschen fahren Fahrrad, Bus und Bahn. Auf das eigene Auto wird verzichtet. Lieber wird ein Auto gemietet, um eine Mobilitätskette zu bilden. Dieses Angebot trifft insbesondere in Großstädten auf große Resonanz. Die Fahrgastzahlen steigen ständig. Das ist in diesen Tagen öffentlich geworden.

Ein echter Mangel – das gehört ausdrücklich zur Analyse dazu –: Der Stadtbahnverkehr in den großen Metropolen fährt an vielen Stellen in unserem Land bereits auf der letzten Felge. Das darf man sicher so formulieren. Die Verkehrsunternehmen insbesondere im Ballungsraum werden täglich an ihre Leistungsgrenzen geführt.

Zur gleichen Zeit – das ist der zweite Teil der Entwicklung – schrumpft der ÖPNV in der Fläche. In vielen ländlichen Räumen verschärfen der Bevölkerungsrückgang und die Konzentration von Schulen, Verwaltung und Einkaufsmöglichkeiten ungünstige Ausgangsbedingungen. Oft besteht der Nahverkehr im ländlichen Raum nur noch aus einem Rumpfangebot sogenannter Schülerverkehre – ein unattraktives Restangebot.

Die Analyse ist also gemacht.

Was tun? – Das war in den zwei Jahren eine wichtige Frage, die im Mittelpunkt stand. Wir von der Regierungskoalition sagen deutlich: Mobilitätsgarantie muss in Zukunft durch ein Angebot aus einem Guss beantwortet werden. Die Betonung liegt auf „aus einem Guss“. Nur durch ein gutes Angebot für Stadt und Land können wir leistungsfähige Strukturen aufrechterhalten.

Dies bedeutet für die Städte folgende Herausforderung: Wir brauchen natürlich ein Gutachten für die Stadtbahnen und auch eine ganz klare Ansage, dass die Erneuerungsinvestitionen valide finanziert werden müssen. Da sehen wir die Verantwortung ganz klar bei Bund und Land, einen entsprechenden Finanzierungsplan aufzulegen. Beide müssen hier helfen, weil es auch um Milliardeninvestitionen in den nächsten Jahren gehen wird. Dafür brauchen wir ein spezielles Förderprogramm, um auch die Barrierefreiheit zu gewährleisten. Das ist keine finanzielle Kleinigkeit, meine Damen und Herren.

Wer die Klimaschutzziele des Landes erreichen will, der muss auch die Anschaffung von Elektrobussen durch ein gesondertes Programm fördern. Das will

das Land tun. Wer meint, man könnte mit Diesel die Busflotten der Zukunft betreiben, der irrt aus meiner Sicht, insbesondere was die Ballungsräume angeht. Da muss etwas passieren.

Wenn man die Herausforderungen für die Ballungsräume beschreibt, dann muss man natürlich auch eine Antwort finden, wie eine gute Mobilitätskette für den ländlichen Raum aussehen kann. Dort gibt es Fehlentwicklungen. Bislang fehlt eine Definition für das Mindestangebot im ländlichen Raum. Was sind die Standards?

Es soll ja auch um gleichwertige Lebensverhältnisse im ländlichen Raum und in der Stadt gehen. Wenn das die wichtigste Aufgabe ist, ist dies sicher auch in der nächsten Legislaturperiode näher zu beleuchten. Wir brauchen unkonventionelle Wege, um im ländlichen Raum entsprechende Angebote zu ermöglichen.

Ein erster Schritt ist bereits im ÖPNVG gemacht worden. Das Land erkennt an, wenn man Mobilitätsketten über Land machen will, muss man selbst bereit sein, eine entsprechende Finanzierung auszuloben. Das ist gemacht worden. Wir reden über Regiobuslinien. Es gilt noch darüber zu sprechen, was das im Detail bedeutet. Aber klar muss sein, dass der ländliche Raum auch eine entsprechende Anbindung braucht.

Und es geht auch darum, die Bürgerbusinitiativen stärker zu unterstützen, nicht nur finanziell. Rechtliche Probleme, die es hier und da gibt, müssen gelöst werden, damit wir die Bürgerbusinitiativen besser fördern können.

Der Dreiklang besteht darin, dass der schienengebundene Ausbau da, wo es sich lohnt und wo es die Strukturen hergeben, stattfindet. Da es im ländlichen Raum unterschiedliche Strukturen gibt, ist das keine Blaupause für alles, sondern eher die Frage: Wo ist es sinnvoll?

Wir glauben auch, dass sich das Land in Zukunft, wenn es um die Sicherung von Standards geht, nicht nur als Durchlauferhitzer für die Weitergabe von Bundesmitteln hergeben darf, sondern auch einen Beitrag leisten und die Initiative ergreifen muss, wie die flächendeckende Versorgung im ländlichen Raum laufen soll. Da gibt es eine Verantwortung auf Landesebene, die wir auch teilen.

Meine Damen und Herren, wer Mobilität aus einem Guss will – wir wollen das –, der muss natürlich auch der Entflechtung des landesweiten Tarifdschungels Priorität einräumen – ein Paradethema für viele, die jeden Tag unterwegs sind. Nur so kann der städtische und ländliche Raum zukünftig erfolgreich vernetzt werden. Das hört sich ein bisschen sperrig an.

Wenn ich über die Tariflandschaft schaue, fällt mir ein Gedicht ein: Ich weiß nicht, was soll es bedeuten,

dass ich so begriffsstutzig bin. Ich studiere die Ticketauswahl der Verkehrsverbünde und sehe selten einen Sinn darin. – Ein Märchen aus längst vergangenen Zeiten? Sicher nicht – es ist eher das Tarifchinesisch, was uns nicht aus dem Sinn geht. Neben dem Studium des Fahrplans muss man sich immer noch durch den dichten Tarifdschungel schlagen.

Wir sagen ganz klar: Wir müssen für die Zukunft mehr Digitalisierung wagen. Das heißt nichts anderes als: Wir sehen das Land in der besonderen Verantwortung, sich in diesem Zusammenhang als Koordinator zu verwenden und die Aktivitäten der Zweckverbände ein Stück weiter zusammenzuführen.

Deshalb meine ich auch, das Beispiel des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg in der letzten Woche im Zusammenhang mit dem Kurzstreckenticket war ein Beweis dafür, dass es nicht gut läuft und dass wir weitere Anstrengungen brauchen, damit am Ende klar ist: Wir wollen mit einem klaren Standardtarif Bus und Bahn vereinfachen. Jeder muss entscheiden können: Eine Karte für alles, ob Ballungsraum, ob ländlicher Raum, für das ganze Land, ob Zugfahren, Räder ausleihen, ob Bus oder Taxi bezahlen – mit einfachen und preislich attraktiven Angeboten lassen sich mehr Menschen in die Busse und Bahnen locken.

(Beifall von der SPD und Rolf Beu [GRÜNE])

Das zu kombinieren und Reiseketten zu bilden, ist an vielen Stellen schon gelebte Praxis. Wir müssen diesen Trend beschleunigen.

Im Kern bedeutet dies: Selbst wenn regionale Tarifsysteme zunächst weiterbestehen bleiben, wofür man sicher hier und da gute Gründe findet, muss klar sein, dass die Hemmnisse abgebaut werden. Die Zukunft liegt in der Einführung kilometerbasierter Tarife – davon bin ich fest überzeugt – für das ganze Land. Durch die zunehmende Digitalisierung gibt es die Gelegenheit, mit dem Smartphone und mit Apps entsprechende Entwicklungen einzuleiten. Das Smartphone ist der Treiber für dieses Thema.

Wir glauben auch, dass der normale Ticketerwerb – wegen mir auch rabattierte Ticketarten wie Azubi-Tickets, über die wir jetzt diskutieren – über das elektronische Ticketverfahren überhaupt kein Problem ist. Wir müssen das Tarifwirrwarr auflösen. Potenzielle Kunden müssen einen barrierefreien Zugang haben. Ich füge hinzu: Es wird auch Zeit, da Geschwindigkeit aufzunehmen. Sonst verschlafen wir die Entwicklung, blickt man auf andere Länder.

Was für die Kunden gut ist – Stichwort: Digitalisierung –, ist auch für die Unternehmen gut; davon bin ich fest überzeugt. Denn mit der fortschreitenden Digitalisierung kann auch eine neue Antwort auf eine transparentere Finanzierung im ÖPNV gefunden werden.

Neben unseren Vorschlägen, über neue eigene Finanzierungsquellen für die Kommunen nachzudenken – hierzu hat die Kommission entsprechende Vorschläge eingebracht, auf die Herr Bayer gerade hingewiesen hat –, muss die heutige sogenannte Spaghettifinanzierung, wie Sie sie genannt haben, durch ein besseres, bedarfsgerechteres und transparenteres Finanzierungssystem ersetzt werden. Selbst Fachleute blicken oftmals bei den Finanzierungsströmen nicht mehr durch.

Bund und Länder sowie Städte und Landkreise, die sogenannten Aufgabenträger, die den Nahverkehr bestellen, speisen sich unübersichtlich aus einer Vielzahl von Quellen. Gut, dass wir sie haben; der ÖPNV ist eh schlecht ausfinanziert. Wir brauchen aber eine Idee, wie wir zukünftig mit entsprechenden Innovationen eine bessere Transparenz und eine Verstärkung der Mittel für diese wichtige Aufgabe für ein gutes Leben in der Stadt und auf dem Land bekommen.

Es gilt, darüber noch zu diskutieren und Überlegungen anzustellen. Wir meinen, dass in Stadt und Land eine Debatte über Nutznießerfinanzierung aufgenommen werden muss: Wer muss sich in Zukunft an der Mobilität in der Stadt und auf dem Land, von der viele profitieren, beteiligen? Wir müssen darüber sprechen, wie wir es gemeinsam mit den Kommunen hinbekommen, dass die Mittel für den zukünftigen Ausbau auch zur Verfügung gestellt werden können.

Meine Damen und Herren, eine letzte Bemerkung zum Thema „Organisationsstruktur im ÖPNV“. Sie hat zumindest – so hat es einmal ein Kollege in einer Debatte ausgedrückt – helfenden Charakter, so viel darf man sicher sagen, auch für die Angebotsausweitung.

Wir wollen mit unserem Exkurs, den wir in dieser Gruppe eingebracht haben, mehr anlassbezogene Zusammenarbeit organisieren. Wir verstehen unseren Exkurs als Einladung, sicher besser zu vernetzen, die Akteure besser zusammenzubringen. Manche wollen diesen Vorstoß – das sage ich hier ganz klar und exponiert – als Abkehr von dem jetzigen Zweckverbandsystem werten. Wir nicht, meine Damen und Herren, damit das klar ist.

Dennoch ist es völlig selbstverständlich, dass wir Veränderungen brauchen. Wir werden darauf bestehen, sie umzusetzen – gerne auch im System. Wir sehen zusätzlichen Anpassungsbedarf für eine stärkere Abstimmung der jeweiligen Standards mit den Zweckverbänden. Wir sehen zusätzlichen Verbesserungsbedarf für mehr Beteiligungsrechte des Verkehrsausschusses im Landtag, der zu diesem Thema nicht nur das Geld zur Verfügung stellen sollte, sondern auch wichtige eigene Beiträge leisten kann.

(Beifall von Jochen Ott [SPD])

Es liegt doch auf der Hand, meine Damen und Herren: Im ÖPNVG sind neue Fördertatbestände dazugekommen. Diese zielgenau zu steuern und eine Investitionsoffensive einzuleiten, ist ursächliche Aufgabe derjenigen, die hier im Verkehrsausschuss und im Landtag tätig sind. Diese Verantwortung wollen wir übernehmen.

(Beifall von Jochen Ott [SPD])

Abschließend möchte ich eine persönliche Bemerkung hinzufügen, wenn mir das gestattet ist. Wer glaubt, dass wir in Nordrhein-Westfalen auf Dauer mit der heutigen Anzahl von Verkehrsunternehmen – das betrifft vor allen Dingen das Rhein-Ruhr-Gebiet – die großen Herausforderungen im Zusammenhang mit mehr ÖPNV bewerkstelligen können, der muss schon verdammt gute Argumente haben. Wenn wir die „Spaghetti-Finanzierung“ auflösen können, dann – davon bin ich dann überzeugt – gibt es auch mehr Platz für effizientere Unternehmensstrukturen. – Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

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

Vizepräsident Eckhard Uhlenberg: Vielen Dank. – Für die CDU-Fraktion spricht der Kollege Rehbaum.

Henning Rehbaum (CDU): Sehr geehrter Herr Präsident! Sehr geehrte Damen und Herren! Ich freue mich, dass wir uns heute die Zeit nehmen, über dieses wichtige Thema ÖPNV und über die Arbeit der Enquetekommission zu sprechen.

Wir als ÖPNVler neigen schnell dazu, in eine gewisse Fachsprache zu verfallen und uns mit Details zu beschäftigen, und dann reiben sich Außenstehende verwundert die Augen. Ich werde versuchen, in meiner hoffentlich nur zehnmütigen Rede dieses Thema in möglichst einfacher Sprache darzustellen, und bin gespannt, ob mir das gelingt.

Zunächst einmal meinen herzlichen Dank an vor allem Herrn Bayer für die Leitung des Ausschusses, aber auch an – die Namen wurden genannt – Frau Kowol, Frau Baur, Frau Dr. Maus, an die Sachverständigen, die angehörten Experten, die Referenten und natürlich an die Kollegen der anderen Fraktionen.

Wir haben gute fachliche und tiefeschürfende Diskussionen geführt. Das zeichnet eine Enquetekommission aus. Das Wesen einer Enquetekommission ist letztlich das Konsensuale. Die Gemeinsamkeiten stehen im Vordergrund. Das war auch diesmal so. Allerdings gibt es auch ein paar Themen, bei denen wir nicht immer einer Meinung waren; auch das gehört dazu. Wir haben unsere Sondervoten eingebracht; sie sind im Bericht vernünftig dargestellt.

Ich möchte den heutigen Tag nutzen, um einige Themen anzusprechen, die uns als CDU-Fraktion besonders bewegen. Zum einen oder anderen Thema wurde schon etwas von meinen Vorrednern gesagt. Ich möchte es trotzdem nicht versäumen, über den Nahverkehr in unseren Städten zu sprechen.

Wir haben dort in den letzten Jahren beobachten können, dass viel gute Arbeit geleistet worden ist. Eine Menge ist verbessert worden. Man bemüht sich um ein gutes, hochwertiges, leistungsfähiges Angebot. Dennoch gibt es im städtischen Nahverkehr Sorgenkinder, nämlich die U-Bahnen, die Straßenbahnen und die Stadtbahnen.

Dort findet sich eine beklagenswerte Situation. Die Fahrzeuge sind in die Jahre gekommen; die Strecken, die Tunnel und die Stationen ebenso. Es geht um Sicherheit. Es geht um Brandschutz. Wir sprechen von einem Sanierungsstau in Höhe von – wenn man dem VDV folgt – etwa 3 Milliarden €. Allein Duisburg hat einen Sanierungsstau von 550 Millionen €. Dort muss dringend etwas passieren.

Wenn es an dieser Stelle gestattet ist, möchte ich gerne eine politische Bemerkung machen. Man fragt sich, welcher Teufel die regierungstragenden Fraktionen 2012/2013 geritten hat, die Mittel für Stadtbahnen zu kürzen. Bis zum heutigen Tag wurden dem System 150 Millionen € entzogen. Das hätte nicht sein dürfen!

(Beifall von Josef Hovenjürgen [CDU])

Wir brauchen in unseren Großstädten leistungsfähigen, sicheren, barrierefreien und attraktiven Nahverkehr. Auch das muss gesagt werden: Moderne Straßenbahnen, Haltestellen und Stationen sind nicht nur Selbstzweck, sondern sie sind auch eine Visitenkarte für eine Großstadt. Daher sind wir der Meinung: Es ist fünf vor zwölf – wir brauchen sehr bald ein knackiges Programm für die nachholende Sanierung unserer Stadtbahnen.

Doch nicht nur in der Stadt, sondern auch im ländlichen Raum sind Aufgaben zu bewältigen. Während wir in den städtischen Räumen im ÖPNV hauptsächlich über die Bewältigung von Pendlerströmen und Pendlermassen sprechen, geht es im ländlichen Raum, in der Region, eher um die Sicherstellung eines Grundangebotes. Der demografische Wandel spielt uns da nicht in die Karten.

In vielen ländlichen Regionen – nicht in allen, muss man sagen – stellen wir einen Bevölkerungsschrumpfung und einen Schülerrückgang fest. In vielen Städten hingegen – auch nicht in allen – haben wir ein enormes Wachstum zu verzeichnen. Das verschärft die Probleme umso mehr.

Diese ungleiche Entwicklung hat schwerwiegende Folgen. Die Mietpreisexplosion in vielen Großstädten bereitet uns wirklich Sorge bereitet, und sie stellt

auch aus sozialer Sicht ein großes Problem dar. Auf dem Land besteht ebenso ein soziales Problem, nämlich dass wir in manchen Dörfern kaum noch eine Infrastrukturen aufrechterhalten können – seien es Kindergärten, Schulen oder Einzelhandelsangebote. Die Entwicklung schreit förmlich danach, einen attraktiveren Nahverkehr zwischen den Boomstädten und dem ländlichen Raum zu schaffen.

(Vereinzelt Beifall von der CDU)

Auf dem Lande ist im ÖPNV in den letzten Jahren viel erreicht worden. Ich möchte meine Rede heute auch dazu nutzen, um den Tausenden Beschäftigten zu danken – den Fahrern, den Zugbegleitern, den Sicherheitsleuten, den ehrenamtlichen Busfahrern –, die tagtäglich für unsere Mobilität auf der Straße sind. Herzlichen Dank.

(Beifall von allen Fraktion)

Ich selber habe als Busfahrer gearbeitet und weiß, dass der Respekt der Fahrgäste gerade in den Großstädten oft zu wünschen übrig lässt. Seinen Frust am Busfahrer auszulassen, ist für manchen Fahrgast offenbar ganz normal. Ich sage ganz ausdrücklich: Ja, der Kunde ist König, aber er sollte sich auch wie ein Kaiser benehmen.

(Vereinzelt Beifall von der CDU)

Ich möchte auch dem Werkstattpersonal, den Verwaltungen, den kreativen Köpfen im Nahverkehr, den Verbänden, den Unternehmen, den Unternehmern, den Aufsichtsräten und den Fahrgastbeiräten danken. Sie alle helfen mit, dass wir einen guten Nahverkehr in Nordrhein-Westfalen vorhalten können.

Wie gesagt, es ist schon viel passiert, in den Stadt-Umland-Beziehungen kann aber noch vieles besser werden. In erster Linie schauen wir uns dort den SPNV, den Schienennahverkehr, an. Auch im Jahr 2017 sind Verspätungen, verpasste Umstiege und Zugausfälle noch immer an der Tagesordnung. Das muss sehr viel besser werden.

Die CDU ist für eine konsequente Verknüpfung der Verkehrsträger: von Bus, Stadtbahnen, Nahverkehrsbahnen und von Fernverkehr. Dazu braucht es eine bessere Reserve in den Fahrplänen, aber auch in den Fuhrparks. Außerdem braucht es mehr Puffer bei den Fahrzeiten und einen bedarfsgerechten Ausbau von Engpässen im Netz. Bestes Beispiel ist die Bahnstrecke Münster–Lünen, die dringend zweigleisig ausgebaut werden muss,

(Beifall von der CDU und der FDP – Vereinzelt Beifall von den GRÜNEN)

um den RRX dann auch wirklich bis in den westfälisch-lippischen Raum hineinführen zu können.

Benötigt werden auch andere Regelungen für den Verspätungsfall. Die Frage, welcher Zug im Ver-

spätungsfall warten muss und welcher Zug überholen darf, ist nicht zufriedenstellend geregelt. Das darf nicht automatisch immer nur der Fernverkehr sein; auch ein Nahverkehrszug kann sinnvollweise mal Vorfahrt bekommen. Das muss anders geregelt werden.

(Beifall von der CDU)

Ein wichtiger Begriff in diesem Zusammenhang ist der sogenannte Deutschland-Takt; das ist eine bundesweite Initiative, die sich im Grunde am Schweizer Modell orientiert. Dort hat man Busse und Bahnen insgesamt deutlich besser vernetzt. Daran können wir uns auch in Nordrhein-Westfalen ein Vorbild nehmen.

Im ländlichen Raum geht es um die Schaffung und vor allem um die Aufrechterhaltung eines Grundangebots. Es gibt Landesteile, in denen wir keinen Schienenverkehr haben, weil es keine Schieneninfrastruktur gibt. Dort erfüllt schon heute der Schnellbus – in manchen Fällen auch der Regionalbus – eine echte Schienenfunktion. Der Schnellbus ist sozusagen die Regionalbahn auf Gummirädern. Deswegen ist es auch wichtig, den Schnellbus zuverlässig, und zwar unabhängig von der Haushaltslage des Aufgabenträgers, zu finanzieren. Wir sind deshalb absolut der Meinung, dass der Schnellbus durch Landesmittel – und zwar durch Regionalisierungsmittel, also durch die Schienenverkehrsmittel – finanziert werden muss.

Die derzeitige Regelung, auch im neuen ÖPNV-Gesetz, die eine Option vorsieht, den Schnellbus mit Schienenverkehrsmitteln zu finanzieren, reicht nicht. Wir brauchen für den Schnellbus vielmehr eine zweckgebundene Finanzierung aus Schienenverkehrsmitteln.

Wichtig ist auch, dass die Bürgerbusvereine besser ausgestattet werden. Für jeden Bürgerbusverein werden 1.000 € extra benötigt. Das fordern wir schon seit drei Jahren, doch noch immer ist nichts passiert. Das ist schade. Die Bürgerbusvereine sind wirklich enttäuscht von der Landespolitik.

(Beifall von der CDU – Jochen Ott [SPD]: Das stimmt doch gar nicht! – Minister Michael Groschek: Nein, das Gegenteil ist der Fall!)

Ein wichtiger Beitrag zur Stärkung der Infrastruktur in den kleinen Orten können Mobilstationen sein, wo eine Zusammenführung der letzten Einzelhandelsversorgungsangebote erfolgt sowie der Poststationen, des Bankautomaten, der Tankstelle und der Haltestelle. Dort kann man neue Dorfzentren entstehen lassen. Das sollten wir fördern.

Ein kleines Zwischenfazit. Die CDU will einen leistungsfähigen Stadtverkehr und ein attraktives Grundangebot auf dem Land. Dazu benötigen wir eine optimale Verknüpfung aller Verkehrsträger, vom Fahrrad über den Pkw bis hin zu Bus und Bahn sowie zum

Fernverkehr und auch zum Fernbus. Das muss systematisch angegangen werden. Das beste Mittel gegen explodierende Mieten sind der beschleunigte Neubau von Wohnungen sowie ein attraktiver Nahverkehr ins Umland.

Es geht hier also um Angebotsqualität, es geht aber auch um das Thema Barrierefreiheit, und zwar im körperlichen Sinne. Im Nahverkehr muss da noch viel getan werden. Noch immer gibt es zahlreiche Haltestellen, die keinen ebenerdigen Einstieg möglich machen. Ebenso wichtig ist die Beseitigung von Hemmnissen beim Fahrscheinkauf. Für die Fahrgäste muss es so einfach wie möglich sein, einen Fahrschein zu erwerben.

Derzeit gibt es drei Verbundräume im Land: Westfalen-Lippe, das Ruhrgebiet und das Rheinland. Diese Dreiteilung im Tarifwesen ist sinnvoll. In den drei unterschiedlichen Landesteilen kann man auf unterschiedliche Bedürfnisse und auf unterschiedliche regionale Besonderheiten eingehen. Das Entscheidende ist, dass der Fahrgast die Grenzen dieser Verbundräume überschreiten kann, ohne Probleme zu bekommen. Was wir nicht brauchen, ist daher ein großer NRW-weiter Landestarif, sondern vielmehr eine NRW-weite Benutzeroberfläche, womit es an jedem Ort des Landes möglich ist, ganz einfach einen Fahrschein zu erwerben.

Soweit ich weiß, gibt es niemanden, der mit dem Nahverkehr von Bad Salzuflen bis nach Aachen fahren würde, aber es gibt Tausende von Menschen, die vom Ruhrgebiet ins Münsterland pendeln, von Aachen nach Düsseldorf, von Bielefeld nach Hamm usw.

(Jochen Ott [SPD]: Das hat Herr Löcker doch eben erklärt!)

Entscheidend ist, dass für solche Fälle der einfache Übertritt der Tarifgrenzen möglich wird und der Fahrgast komfortabel reisen kann.

Der letzte Themenbereich ist die Finanzierung. Jeder weiß – wir sind uns in der Enquetekommission darin sehr einig gewesen –, dass guter ÖPNV Geld kostet. Dazu benötigen wir die Fahrgeldeinnahmen, aber wir benötigen auch die öffentliche Hand, die dann einspringt, wenn irgendwelche Linien nicht kostendeckend arbeiten können.

ÖPNV ist Daseinsvorsorge. Wir sind froh und dankbar, dass der Bund die Regionalisierungsmittel für den Schienenverkehr deutlich aufgestockt hat und so die Verhandlungsfehler aus der Ära Rau weitestgehend ausgegült werden können.

Eine klare Absage erteilen wir als CDU neueren Finanzierungsinstrumenten wie dem kostenlosen Nahverkehr für jedermann, Vermietertickets, Arbeitgeberzwangsabgaben, Anliegerzwangsabgaben und dergleichen. Das sind sozialistische Träumereien,

die die Mieten in die Höhe treiben und Arbeitsplätze teuer machen.

(Beifall von der CDU – Minister Michael Groschek: Oh! – Jochen Ott [SPD]: Was hat das denn mit Sozialismus zu tun?)

Dem Land geht es wohl noch nicht schlecht genug. Eine ÖPNV-Zwangsabgabe auf Wohnungen und Arbeitsplätze ist zutiefst unsozial und wird von der CDU abgelehnt.

Wir brauchen in der Stadt eine vernünftige, leistungsfähige Versorgung mit Nahverkehr und für das Land die Sicherstellung mit einem Grundangebot von Nahverkehr. Außerdem benötigen wir eine vernünftige Verknüpfung und Zuverlässigkeit zwischen den Verkehrsträgern sowie einen kinderleichten Fahrschein-kauf.

Wir wollen einen angemessenen Preis für eine gute Leistung. Wir als CDU wollen keinen ÖPNV für lau, sondern modernen, leistungsfähigen, pünktlichen, vernetzten und rundum attraktiven Nahverkehr mit modernen Bussen, komfortablen Bahnen und barrierefreien Stationen, mit einem verständlichen Fahrscheinsystem und mit Respekt und Anerkennung für die Arbeit von Fahr- und Begleitpersonal.

Zum guten Schluss möchte ich eine Empfehlung an alle Fraktionen hier im Hause richten: ÖPNV, Bus und Bahn, darf kein ideologisches Spielfeld werden.

Wir müssen weiterhin für pragmatische Lösungen, für gute Infrastruktur und für ein gutes Angebot kämpfen. Und wir müssen dafür sorgen, dass alle Verkehrsträger zusammenspielen können. Die CDU ist für gute Politik für Bus, Bahn und Fahrrad.

(Jochen Ott [SPD]: Bravo!)

Sie ist aber auch für eine gute Politik für die Menschen, die auf den Pkw angewiesen sind. – Herzlichen Dank.

(Beifall von der CDU)

Präsidentin Carina Gödecke: Vielen Dank, Herr Kollege Rehbaum. – Für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen spricht Herr Kollege Beu.

Rolf Beu (GRÜNE): Sehr geehrte Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Die Enquetekommission IV des Landtags NRW legt heute ihren Abschlussbericht vor. Wir haben uns zwei Jahre lang mit den Finanzierungsoptionen des öffentlichen Personenverkehrs in Nordrhein-Westfalen im Kontext des gesellschaftlichen und technischen Wandels befasst. So lautete auch der offizielle Titel der Kommission, und das war auch deren Arbeitsfeld.

Wir Grüne sehen am Ende dieses Prozesses viel Einigkeit. Alle Fraktionen bestätigen die hohe Bedeutung des öffentlichen Personenverkehrs für die Gesellschaft. Sie alle möchten ein besseres Angebot und mehr Service. Die Kommission hat viele sinnvolle Vorschläge für den Weg dorthin diskutiert.

Unter anderem wurde Folgendes – ich führe jetzt beispielhaft nur einige praktische Möglichkeiten auf – diskutiert und angeregt: erstens die überjährigen Fonds zur Finanzierung der Infrastruktur, zweitens ein Lebenszyklusmodell der Infrastrukturfinanzierung, drittens die Entwicklung eines qualifizierten Regionalnetzes und viertens das Schaffen von leicht verständlichen und wiedererkennbaren Standards für Mobilstationen.

Alle Handlungsempfehlungen müssen jetzt weiter konkretisiert werden und in die Umsetzung gehen. Mit dem ÖPNV-Gesetz haben SPD und Grüne bereits vorab erste Sonderförderungen zur Verfügung gestellt, zum Beispiel für die Reaktivierung von stillgelegten Schienenstrecken oder auch – vielleicht hat Herr Rehbaum das übersehen – für die nachholende Sanierung von Stadtbahnstrecken. Diese ist im ÖPNV-Gesetz, das wir im Dezember vorigen Jahres beschlossen haben, bereits Teil der Sonderförderung. In diesem Zusammenhang erwähne ich aber auch die Elektrifizierung bisheriger Dieselstrecken, damit die bereits grundsätzlich umweltfreundliche Bahn einen noch höheren Beitrag zum Erreichen der Klimaschutzziele leisten kann.

Unser aller Aufgabe ist und bleibt die Herstellung der Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Mitbürgerinnen und Mitbürger. Der Bundesgesetzgeber hat dies im Personenbeförderungsgesetz bereits für das Jahr 2022 vorgegeben. Bis dahin sollen die Maßnahmen realisiert werden. Viele unserer Kommunen im Lande sind da im zeitlichen Verzug. Wir als Land NRW leisten dort Hilfe.

Wir Grüne wollen, dass mehr Menschen Bus und Bahn nutzen. Dazu ist ein Ausbau der Infrastruktur unverzichtbar. Hierzu benötigt der ÖPNV jedoch weitaus mehr Finanzmittel, als bisher zur Verfügung standen. Neben den Fahrgästen und dem Land müssen sich auch der Bund sowie die Kommunen verstärkt um ihre Aufgaben kümmern und ihrer Verantwortung nachkommen.

Dies gilt auch für diejenigen die einen sogenannten Drittnutzen haben: Handel und Gewerbe, Arbeitgeber und Immobilienbesitzer profitieren von guten ÖPNV-Anbindungen. Dass eine finanzielle Beteiligung dieser Gruppen möglich ist, ohne dass Arbeitsplätze gefährdet werden und ohne dass die Mieten explodieren, beweist Frankreich mit der Abgabe „Versement Transport“. Auch in Deutschland ist so etwas möglich. Schon heute gibt es einzelne Fälle, wo sich Privatunternehmen auf freiwilliger Basis an der Finanzierung des ÖPNV beteiligen.

Wichtig ist uns Grünen aber vor allem, dass die Benutzung des ÖPNV einfacher gestaltet wird. Dazu gehören eine transparente Tarifgestaltung, die landesweite Angleichung von Apps und Infrastrukturvorgaben sowie die Ausrichtung des Angebots der Verkehrsunternehmen an den Bedürfnissen der Fahrgäste.

Um dieses „Fahrziel Zukunft“ zu erreichen, haben wir Grüne den Mut, die Frage zu stellen: Ist die jetzige Zersplitterung des ÖPNV in NRW mit diversen kleinsten, kleinen und großen kommunalen Verkehrsunternehmen, mit Städten und Kreisen als gesetzlichen Aufgabenträgern, mit neun – und nicht, wie Herr Rehbaum sagte, drei – Tarifverkehrsverbänden sowie mit drei Aufgabenträgerverbänden für den SPNV der bestmögliche Weg? Oder führt er in eine Sackgasse?

Bedarf es nicht einer intelligenten, übergeordneten Steuerung der Arbeit der Zweckverbände – sei es in der Form einer Landesverkehrsgesellschaft oder etwas Ähnlichem? Weil das so ist, findet sich im Wahlprogramm meiner Partei die Forderung wieder, dass die Interessen der Fahrgäste im Mittelpunkt stehen müssen und dass sich die Strukturen an diesen ausrichten haben.

(Beifall von den GRÜNEN)

Andere zucken vor dieser Systemfrage zurück. Allen Defiziten zum Trotz möchten sie unverrückbar am alten System unreformiert festhalten. An diesem Punkt waren wir uns in der Kommission uneinig. Ich will hier auch feststellen, dass nach zwei Jahren Diskussionen nicht nur hier Differenzen zwischen den Fraktionen verblieben.

Diesen punktuellen Differenzen zum Trotz beurteilen wir Grüne die Ergebnisse der Enquetekommission als Erfolg für den ÖPNV und als Erfolg für Nordrhein-Westfalen. Deshalb haben die Fraktionen von SPD und Grünen einen Entschließungsantrag eingebracht. Alle zwei Jahre soll die Landesregierung dem Parlament nun über die Umsetzung der formulierten Ziele der Enquetekommission berichten. So bewahren wir den Erfolg der gemeinsamen Diskussionen und schaffen den nötigen politischen Druck sowie die nötige Dynamik, um beim ÖPNV am Ball zu bleiben.

Die vorzeigbaren Ergebnisse sind das Resultat der ausführlichen fachlichen Diskussion in der Enquetekommission. Für die offene, stets zielführende Diskussion bedanke ich mich ausdrücklich bei den Kolleginnen und Kollegen der anderen Fraktionen und beim Kommissionsvorsitzenden.

Last but not least haben neben den Sachverständigen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Landtagsverwaltung und der Fraktionen ein großes Stück zum Erfolg beigetragen. Ohne ihr Wirken im Hinter-

grund wäre die Arbeit der Kommission nicht so gelungen. Darum geht an sie mein ganz herzlicher Dank für ihre wertvolle Unterstützung.

Und ich sage nochmals: Viel Erfolg in der Zukunft für den ÖPNV in diesem unserem Land.

(Beifall von den GRÜNEN und der SPD)

Präsidentin Carina Gödecke: Vielen Dank, Herr Kollege Beu. – Für die FDP-Fraktion spricht jetzt Herr Kollege Nückel.

Thomas Nückel (FDP): Sehr geehrte Frau Präsidentin! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ob man schon jetzt feststellen kann, dass diese Enquetekommission ein Erfolg ist, weiß ich nicht. Ich glaube, das werden wir erst in zehn bis 15 Jahren beurteilen können. Vielleicht wird auch manches, was dann aus dem Bericht umgesetzt wird, gar nicht so als Erfolg gewertet werden.

Es muss etwas verändert werden – da sind sich alle einig – bei der Suche nach dem Wind, der die Segel für den ÖPNV straffen soll. Trotz des Rekordjahres 2016 für Busse und Bahn – das war ja heute eine Meldung – ist klar, dass die Regel, dass allein die steigende Flut die Boote flott macht, eine ist, die vielleicht im Wattenmeer gilt, aber sicher nicht in tropfenden U-Bahn-Tunneln.

Es muss sich also – darüber sind sich alle Beteiligten – etwas ändern. In der Enquetekommission war es manchmal ein bisschen so wie bei Radio Eriwan: Im Prinzip ja – aber. Herr Beu hat das gerade ebenfalls unterstrichen: Natürlich haben wir nicht alles im Konsens beschlossen.

Die eine oder andere Fraktion wäre meines Erachtens über die eine oder andere Handlungsempfehlung, die abgelehnt wurde, vielleicht doch glücklich gewesen, weil das möglicherweise zum Erfolg der Enquete geführt hätte. Aber so ist das nun einmal, auch in einer Enquetekommission gibt es politische Mehrheiten.

Trotzdem geht mein Dank an den Ausschussvorsitzenden, der auch in manchen strubbeligen Situationen das Schiff gut gesteuert hat. Mein besonderer Dank geht an die Mitarbeiter im Ausschussesekretariat; denn die Abgeordneten waren ja manchmal ein wenig störrisch, vor allen Dingen wenn es um Terminfindungen ging. Das war manchmal doch etwas problematisch; aber das ist unser Alltag.

(Beifall von Rolf Beu [GRÜNE] und Henning Rehbaum [CDU])

Millionen Pendlerinnen und Pendler sind jeden Tag auf einen funktionierenden Nahverkehr angewiesen, aber auch der Freizeitverkehr – abends ins Theater oder am Wochenende zum Sport oder in die Natur –

spielt eine immer größere Rolle. Dabei steigen natürlich auch die Mobilitätsansprüche der Nutzer. Das Angebot, das Nordrhein-Westfalen im Nahverkehr demgegenüber bietet, ist – freundlich formuliert – verbesserungswürdig.

Die Infrastruktur – das können wir übereinstimmend feststellen – ist an vielen Stellen marode. Viele Fahrzeuge sind in die Jahre gekommen, und man sieht es ihnen auch an. NRW zeichnet sich durch eine Vielzahl, ich will nicht sagen: „undurchsichtiger“, aber immerhin unübersichtliche Tarife aus. Der ländliche Raum fühlt sich oft abgehängt. Auch im Ballungsraum von Rhein und Ruhr sieht es manchmal mau aus, in den Außenanlagen oder auf den Fahrplänen, wenn man für nach 22 Uhr eine Verbindung sucht.

Vieles, was meine Kollegen hier gerade angeführt haben, ist richtig, was die grundsätzlichen Forderungen, aber auch die Analyse angeht, in vielen Fällen jedoch nicht, was die Schlussfolgerungen betrifft. Bei aller Übereinstimmung in Fragen zur Multimodalität, zur Digitalisierung, zu den Schnellbussen im ländlichen Raum usw. erfüllt der Bericht sicherlich einen gewissen Anspruch.

Mit Blick auf die Finanzierungsoptionen der Zukunft ist wohl ein wenig Enttäuschung angebracht. In diesem Punkt unterscheidet sich die FDP-Fraktion grundsätzlich von den anderen Fraktionen. Wir wollen keine Experimente mit Zwangstickets, Drittnutzerfinanzierung und Ähnlichem, weil das alles zum größten Teil praktisch kaum oder gar nicht umsetzbar ist. Das Ganze ist eine gewaltige Abzocke zulasten der Steuerzahlerinnen und Steuerzahler im Lande. Zwangsbeglückung – Sie werden mir diese Formulierung nachsehen – und Zwangsverpflichtungen entsprechen nicht gerade dem Bild des mündigen Bürgers. Nach Ansicht der FDP müssen wir da deutlich die rote Karte zeigen und solchen Diskussionen entgegenwirken.

Die Forderungen nach Drittnutzerfinanzierungen sollen Immobilienbesitzer, möglichst auch Unternehmer melken – egal ob sie selbst, ihre Mieter oder Beschäftigten den ÖPNV nutzen oder nicht. Das können wir nicht akzeptieren. Dieses Konstrukt wurde bei den Anhörungen nicht nur juristisch ziemlich auseinandergenommen, sodass manche Forderungen nicht einmal mehr Schatten werfen.

Weil es eine Illusion ist, zu glauben, dass diese Instrumente an sich den ÖPNV verbessern würden, müssen wir uns alle um die Tatsache kümmern, dass die jetzige Finanzierungsverfassung im ÖPNV ein wenig als Fass ohne Boden angesehen werden kann. Eine grundlegende Verbesserung – da sind wir uns in der Analyse, so meine ich, wieder alle einig – wird man nur dann erreichen, wenn man das – Kollege Löcker sagte es – Finanzierungssystem mit Stichworten wie „Spaghetti-Diagramm“ analysiert

und charakterisiert und dann auch mit allen Konsequenzen beseitigt. Intransparenz und Kostenverschleierung sind heute leider prägend für den Umgang mit Milliarden von Steuergeldern. Hier gilt anzusetzen.

Wir Liberalen fordern eine Neuordnung des Systems mit klaren und einfachen Finanzierungstatbeständen. Wir fordern durchgängig Transparenz, Kostentransparenz, aber auch die Durchsetzung von Marktmechanismen an einigen Stellen sowie Wettbewerb.

(Beifall von der FDP)

Deshalb sah es die FDP als ihren zentralen Beitrag zur Arbeit der Enquetekommission an, das Finanzierungsgutachten initiiert und den umfassenden Beratungsprozess auch befruchtet zu haben.

Das Ergebnis kann sich sehen lassen: Es ist ein neuartiges, wie ich finde, schlüssiges Finanzierungssystem. Es hat in der Szene, in der Branche, auch schon positive Resonanz und viel Anklang gefunden. Wir verdanken dies der Auswahl unseres Gutachters; der Kollege Bayer hat ihn gerade auch schon genannt: Frank M. Schmid. Mit ihm hatten wir einen profunden Kenner und republikweit bekannten Finanzierungsexperten gewinnen können. Seine langjährige Erfahrung in der Daehre- und in den beiden Bodewig-Kommissionen kamen der Arbeit der Kommission unmittelbar zugute. Das Ergebnis ist ein neues Konzept zur Neuordnung der ÖPNV-Finanzierung.

Wir Liberale fordern die Umsetzung des kompletten, nur im Ganzen schlüssigen Finanzierungskonzepts. Alles andere würde nur Stückwerk bleiben. So sehr wir es begrüßen, dass etliche Teile des Konzepts auch die Zustimmung der Kommission erhalten haben, so müssen wir allerdings kritisieren, dass die politische Mehrheit der Kommission den entscheidenden Schritt und die entscheidenden Handlungsempfehlungen für eine erfolgreiche Umsetzung nicht mitgetragen haben – so ist das eben mit politischen Mehrheiten – und ein komplettes, in sich geschlossenes System nicht so ganz sichtbar ist, was Mechanismen und auch Wettbewerb angeht.

Dass unser Konzept mitunter – und das ist vielleicht das Problem – auch Druck auf manche Verkehrsbetriebe zur Folge hat, ist klar und notwendig. Mir scheint es aber so zu sein, dass es manchmal rote und schwarze Kirchtürme im Land gibt, die sich als Bremsklötze für eine grundlegende Reform der Finanzierung sehen.

Kurz gefasst: Wir haben in der Kommission versucht, unsere Positionen und Argumente in zwei umfassenden Sondervoten in dem Bericht darzulegen. Wir wollen – das als Fazit im Interesse der Fahrgäste und Steuerzahler – eben keine neuartige Abgaben, sondern eine grundlegende Reform der bestehenden Missstände. Dazu kann die Lektüre des Berichts vielleicht beitragen. Die Handlungsempfehlungen tun es

nicht in konsequenter Art und Weise. Aber ich bin auch da voller Zuversicht. Die Zukunft wird es zeigen. – Vielen Dank.

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

Präsidentin Carina Gödecke: Vielen Dank, Herr Kollege Nückel. – Für die Piraten spricht Herr Kollege Bayer.

Oliver Bayer (PIRATEN): Sehr geehrte Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Verehrte Fahrgäste! Sie, die Fahrgäste, nutzen Bus und Bahn, weil Sie den öffentlichen Nahverkehr nutzen können und dieser auf Ihren Pendlerwegen gut funktioniert. Sie sind also schon ein bisschen privilegiert.

Dennoch sind Sie vor allem von den Warte- und Umsteigezeiten sowie von den Verspätungen genervt. Sie hätten gern einen besser ausgebauten und attraktiveren Nahverkehr.

Gleich als Zweites nervt sie der Tarifschunzel, obwohl sie die Tarife zumindest teilweise verstanden und nicht gleich aufgegeben haben wie viele Menschen im Land, die den Dschunzel nicht durchblicken und aufgaben, weil sie keine Schwarzfahrer sein wollen. Das wären potenzielle Fahrgäste.

Der Tarifschunzel ist kein freiwilliges Abenteuerland. In dem Dschunzel bringt es nichts, zu schreien: Ich bin Fahrgast, holt mich hier raus! – Oder?

(Heiterkeit und Beifall von den PIRATEN)

Die Wünsche der Fahrgäste, die Hürden zur Nutzung von Bus und Bahn sowie der Tarifschunzel waren nicht die einzigen Gründe, warum wir Piraten im Sommer 2014 die Enquetekommission beantragt haben. Wir wussten, welche Erwartungen in Zukunft an den ÖPNV gerichtet werden und welche politischen Ziele mit einem Ausbau des ÖPNV verknüpft sind. Eine Verdopplung des ÖPNV-Angebots ist nötig – allein schon, um die Klimaschutzziele zu erfüllen.

Wir wollten ganz speziell den Schwerpunkt auf die Finanzierung der Zukunft von Bus und Bahn legen, um endlich den Wünschen, Erwartungen und berechtigten Zielen das Totschlagargument der Unfinanzierbarkeit zu nehmen. Das ist uns gelungen.

Wer den Bericht liest, erhält einen Gesamtüberblick, naheliegende Verbesserungsvorschläge und große neue Ideen für innovative Finanzierungsinstrumente – mehr als 161 Ideen, die meist absolut unterstützenswert sind.

Es freut mich besonders, dass wir dabei „Bus und Bahn fahrscheinfrei“ mit dem Finanzierungsmodell Bürgerticket auf Herz und Nieren geprüft haben. Die Diskussionen darum waren lang und tiefgründig. So

wurde das Bürgerticket als einzige Finanzierungsoption im gesamten Bericht sogar einer juristischen Bewertung unterzogen.

Das Fazit ist: „Bus und Bahn fahrscheinfrei“ ist machbar. Das Land hat die Befugnis, dieses Modell rechtlich sauber einzuführen. Damit hat die Politik jetzt ein Instrument an der Hand, das dabei hilft, die Wünsche der Fahrgäste, die Erwartungen und politischen Ziele zu erfüllen und die Finanzierungsprobleme zu lösen. Es ist geeignet, den ÖPNV in eine Zukunft unter veränderten Bedingungen zu führen.

Wichtig dafür ist allerdings, dass es Kommunen gesetzlich ermöglicht wird, dieses und andere innovative Finanzierungsinstrumente auszuprobieren und zu nutzen. Das kann das Land machen. Dass das auf kommunaler Ebene umsetzbar ist, hat meine Fraktion auch außerhalb der Enquetekommission untersucht. Die Umsetzungsstudie für die Praxis stellt meine Fraktion nächsten Montag vor.

Der Tarifschunzel muss ganz weg. Er muss nicht gelichtet, sondern gerodet werden. Denn obwohl die Bürgerinnen und Bürger den ÖPNV bereits zu zwei Dritteln selbst finanzieren, haben sie Eintrittsverbot. Sie dürfen den Nahverkehr erst nach einer Tarif- und Vertriebstortur nutzen.

Wir von der Piratenfraktion finden es unfair, dass die Bürgerinnen und Bürger bereits jetzt schon mit ihren Steuern für den Nahverkehr zahlen, ihn aber gar nicht sofort nutzen dürfen. „Bus und Bahn fahrscheinfrei“ hingegen ist gerecht und smart – smartgerecht.

(Beifall von den PIRATEN)

Das intelligenteste Finanzierungsmodell ist das Bürgerticket. Wenn alle einen geringen Pflichtbeitrag leisten, kann jeder „Bus und Bahn fahrscheinfrei“ nutzen.

(Zuruf von Dr. Joachim Paul [PIRATEN])

Das ist keine Spinnerei, sondern das rechtlich und logistisch umsetzbare Mobilitätskonzept der Zukunft.

Das haben wir in unserem Sondervotum vertieft. Hierin erläutern wir ergänzend zum Bericht – in dem, wie gesagt, auch schon eine Menge steht – die Chance, die Rechtslage und die Finanzierungssystematik. Wir wollen damit auch den ÖPNV massiv ausbauen, wie es der Klimaschutzplan und die Kommission der Landesregierung seit Jahren – allerdings erfolglos – empfehlen.

Es geht uns dabei auch um verbindliche Zielwerte und Vorgaben, um die Definition einer ÖPNV-Grundversorgung und um den öffentlichen Nahverkehr als kommunale Pflichtaufgabe, für die natürlich das Land finanziell einstehen muss.

Raus aus der Abwärtsspirale, rein in die Aufwärtsspirale! Ein besseres, attraktiveres Angebot bringt auch

mehr Fahrgäste. Pro Fahrgast werden Bus und Bahn billiger. Jeder vom Auto auf den ÖPNV Umsteigende spart der Gesellschaft direkt und indirekt sehr viel Geld.

Einen besonders starken Anstieg der Nachfrage als Initialzündung erwarten wir vom fahrscheinfreien Nahverkehr. Er schafft den Abbau der Hürden für Neueinsteiger: einfach einsteigen und losfahren.

In unserem Sondervotum haben wir auch den Themen „autonome Fahrzeuge“ und „Elektromobilität“ mehr Raum gegeben. Hierbei bleiben die anderen Fraktionen unserer Ansicht nach zu vage, zu beliebig und zu mutlos. Dabei ist das Thema jetzt schon zu dringend, um es nicht aufzugreifen.

An anderer Stelle müssen wir euphorische Erwartungen ein wenig bremsen. Das E-Ticketing, das Rot und Grün als Allheilmittel verkaufen, löst nicht automatisch alle Probleme, im Gegenteil: In Hessen steht das kilometergenaue E-Ticketing für Kundenabzocke, weil es den ÖPNV doppelt so teuer macht und kompliziert ist. In Berlin haben wir den Daten-Super-GAU erlebt.

Ein zusätzlicher Kilometertarif für das E-Ticketing verkompliziert sogar den Tarifdschungel. Das ist doch klar, denn ein zusätzlicher Tarif macht es weder einfacher noch billiger. Den Fahrgästen würde dann zwar ganz bequem Geld abgebucht, nachvollziehen können sie dadurch die Tarife aber nicht.

Ich ziehe das Fazit aus unserer intensiven Befassung. Im E-Ticket finden wir die Lösung auf die Fragen der Enquetekommission nicht. Die Chancen der digitalen Revolution liegen im ÖPNV anderswo. E-Ticketing ist nur „Weiter so“ in digital und passt damit gut ins Portfolio der die Regierung tragenden Fraktionen.

Abgesehen vom RRX und Verhandlungen im Bund um Regionalisierungsmittel ist in dieser Legislaturperiode auf Regierungsebene nicht viel in Sachen ÖPNV passiert. Die Politik der reinen Lippenbekenntnisse habe ich schon oft kritisiert; das muss ich an dieser Stelle nicht wiederholen.

Die CDU interessierte sich immerhin für Fernverkehrszüge im Nahverkehr und hat hierzu einen Antrag eingebracht. Ansonsten haben wir Piraten fast allein den öffentlichen Nahverkehr immer wieder ins Parlament gebracht – nicht nur in unser Wahlprogramm.

(Zuruf von Henning Rehbaum [CDU])

Wir mussten die Enquetekommission beantragen, damit die anderen Fraktionen nicht im Abgasdunst der Autolobby und des „Weiter so“ einer autozentrierten Politik einschlafen.

Das ist jetzt nicht einfach nur eine Reaktion auf eben. Vielmehr geht die Kritik ganz generell an SPD, CDU,

Grüne und FDP hier im Landtag, aber auch im Bundestag und in den Regierungen.

Der Job der Piraten als Wecker und Lobbyisten für die Verkehrswende ist allerdings noch nicht beendet. Unsere Unbefangenheit, unser Mut und unser politischer Wille, die Verkehrspolitik auch zu ändern, sind im Parlament in den nächsten fünf Jahren enorm wichtig ...

Präsidentin Carina Gödecke: Die Redezeit.

Oliver Bayer (PIRATEN): ... und werden die Gesellschaft und das Land erheblich weiterbringen. Wir brauchen mehr Lebensqualität und besseren Verkehr. Ich sage an dieser Stelle: Keinen Fahrgast zurücklassen! – Vielen Dank.

(Beifall von den PIRATEN)

Präsidentin Carina Gödecke: Vielen Dank, Herr Kollege Bayer. – Für die SPD-Fraktion spricht jetzt Herr Kollege Schlömer.

Dirk Schlömer (SPD): Danke. – Sehr geehrte Frau Präsidentin! Meine sehr geehrten Kolleginnen und Kollegen! Verehrte Gäste auf den Rängen! Die Arbeit in der Enquetekommission hat sehr viel Spaß gemacht. Die Diskussionen in den einzelnen Sitzungen waren auch von sehr viel Sachverstand geleitet. Aus diesem Grunde geht noch einmal mein herzlicher Dank an alle diejenigen, die dort mitgewirkt haben.

Bei der Verfassung des Berichtes stellte sich allerdings heraus, dass durch die Definition verschiedener Sondervoten einiges von dem, was vorher so gut gelaufen ist und sich so gut angelassen hat, doch wieder in Vergessenheit geraten ist. Einiges davon konnten wir in den Reden von Herrn Rehbaum und Herrn Nückel hier leider auch hören.

Zum Thema „Finanzierung“ ist Folgendes zu sagen: Herr Rehbaum hat ja dargestellt, dass wir in den kommenden Jahren einen hohen Investitionsaufwand haben werden. Im Gegensatz zur CDU hat sich die SPD-Fraktion aber auch mit der Frage beschäftigt, wie wir das denn finanzieren können. Wenn wir eine Enquetekommission haben, in der wir zwei Jahre lang die einzelnen Aspekte des Nahverkehrs betrachten, ist es meines Erachtens in der Tat notwendig und sinnvoll, auch einmal über den Tellerand hinauszuschauen und zu überlegen, wie wir etwas finanzieren können.

Ja, Herr Nückel, Ihr Gutachter hat ein entsprechendes Gutachten gefertigt. Darin wurde allerdings nur ein Teilaspekt der ganzen Sachlage dargelegt.

(Vereinzelt Beifall von der SPD)

Nach meinem Dafürhalten reicht es nicht aus, sich auf ÖPP-Modelle zu fokussieren. Zwar lässt sich das möglicherweise für das eine oder andere Infrastrukturprojekt ausprobieren. In verschiedenen Fällen ist das aber auch schon geschehen. Leider Gottes waren das keine Erfolgsmodelle. Eine Nutznießerfinanzierung, wie sie von SPD und Grünen vorgestellt worden ist, ist hingegen in anderen Staaten schon erfolgreich ausprobiert worden.

Ich muss mich leider etwas kürzer fassen. Es gäbe da noch viel zu sagen. – Der Tarifdschungel in Nordrhein-Westfalen muss auf jeden Fall nutzerfreundlicher strukturiert werden. Da ist es auch notwendig, alte Grenzen zu überspringen und zu schauen, ...

Präsidentin Carina Gödecke: Die Redezeit.

Dirk Schlömer (SPD): ... wie wir das in die Zukunft führen können.

Wir brauchen einen leistungsstarken, qualitativ guten, pünktlichen und – das wurde noch nicht erwähnt – sicheren ÖPNV und SPNV für die Nutzer und für die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer.

Präsidentin Carina Gödecke: Die Redezeit!

Dirk Schlömer (SPD): Letzter Satz: Nach unserem Dafürhalten ist das ÖPNV-Gesetz, das wir vorgestellt haben, ein sehr guter Start in die Zukunft des Nahverkehrs. Da haben Sie auch unrecht, Herr Rehbaum: Die Bürgerbusvereine sind mit dem, was wir jetzt angepackt haben, zufrieden. Wir machen da auch noch weiter.

Präsidentin Carina Gödecke: Ich höre die vielen Kommata.

Dirk Schlömer (SPD): Es gibt mehr Geld für die Finanzierung und auch für umweltfreundliche Techniken, die dann sicherlich noch weiter ausgebaut werden müssen. – Herzlichen Dank.

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

Präsidentin Carina Gödecke: Vielen Dank, Herr Schlömer. – Jetzt hat Herr Kollege Rehbaum um das Wort gebeten. Offiziell hat er noch 14 Sekunden; das weiß er.

(Jochen Ott [SPD]: 14 Sekunden? – Henning Rehbaum [CDU]: Ich muss auch eine Minute zusätzlich kriegen!)

– Ja, genauso viele Kommata im letzten Satz; keine Sorge.

Henning Rehbaum (CDU): Um in aller Kürze auf meinen Vorredner einzugehen: Ja, wir brauchen eine vernünftige Finanzierung des ÖPNV. Aber diese Nutznießerfinanzierungen sind wirklich auf der einen Seite ein Tropfen auf den heißen Stein und auf der anderen Seite eine unsoziale Angelegenheit. Mieter-tickets machen Wohnungen teurer,

(Jochen Ott [SPD]: Das stimmt doch gar nicht!)

Arbeitgebertickets machen Arbeitsplätze teurer,

(Carsten Löcker [SPD]: Das ist doch dummes Zeug!)

und Anliegerabgaben machen nur Ärger und bringen nichts.

(Jochen Ott [SPD]: Was ist mit der Stellplatzabgabe?)

Wir brauchen eine vernünftige Finanzierung staatlicherseits und auskömmliche Fahrscheintarife. – Vielen Dank.

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

Präsidentin Carina Gödecke: Vielen Dank, Herr Kollege Rehbaum. – Liebe Kolleginnen und Kollegen, weitere Wortmeldungen liegen nicht vor.

(Fortgesetzt Zurufe und Gegenrufe)

Deshalb schließe ich an dieser Stelle die Aussprache – zumindest das, was wir hier oben an Aussprache schließen können – und stelle fest, dass der Landtag den **Abschlussbericht der Enquete-kommission IV Drucksache 16/13950 zur Kenntnis genommen** hat.

Wir kommen jetzt noch zur **Abstimmung** über den Entschließungsantrag von SPD und Bündnis 90/Die Grünen Drucksache 16/14077. Wer diesem Entschließungsantrag zustimmen möchte, den bitte ich um das Handzeichen. – Das sind SPD und Bündnis 90/Die Grünen. Wer stimmt dagegen? – Die FDP. Demzufolge enthalten sich? – Die CDU-Fraktion und die Fraktion der Piraten sowie der fraktionslose Abgeordnete Schwerd. Damit ist der **Entschließungsantrag Drucksache 16/14077** von SPD und Bündnis 90/Die Grünen mit dem festgestellten Abstimmungsergebnis **angenommen**.

Ich darf im Namen des Parlamentes allen Mitgliedern der Enquetekommission sowie allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern noch einmal für ihre engagierte und umfangreiche Arbeit danken.

(Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

Ich bin sicher, dass Sie mit Ihrem Bericht einen bedeutsamen Beitrag für zukünftige Entscheidungen

geliefert haben. – Mit diesen letzten Bemerkungen schließe ich den Tagesordnungspunkt 6.

Ich rufe auf:

7 Digitale Mobilität: 5G-Testfeld für Nordrhein-Westfalen

Antrag
der Fraktion der SPD und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 16/13995

Entschließungsantrag
der Fraktion der CDU
Drucksache 16/14093

Ich eröffne die Aussprache. Als erster Redner hat für die SPD-Fraktion Herr Kollege Vogt das Wort.

Alexander Vogt (SPD): Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Der digitale Wandel betrifft fast alle Bereiche unseres Lebens. Technologische Veränderungen schreiten immer schneller weiter fort.

Die Aufgabe von uns als Politik ist es, diesen Wandel positiv zu begleiten und dafür zu sorgen, dass Menschen in unserem Land davon profitieren. Dabei entwickeln sich Fragestellungen der digitalen Teilhabe zu zentralen Fragen von Gerechtigkeit. Und es geht auch um technische Zugänge zum Netz, um notwendige Kenntnisse, um sich als Bürgerinnen und Bürger im digitalen Zeitalter gut beteiligen zu können.

Genau zum Thema „Zugang und digitale Infrastruktur“ haben wir hier diesen Antrag eingebracht. Digitale Infrastruktur ist gerade für ein Land wie Nordrhein-Westfalen, das Wirtschafts- und Industriestandort ist, ein besonders wichtiger Punkt. Unser Wirtschaftsminister Garrelt Duin hat im August letzten Jahres eine Gigabit-Strategie für Nordrhein-Westfalen vorgestellt, die man als Basis für einen zukunftsweisenden Ausbau der digitalen Infrastruktur in unserem Land sehen kann.

Diese Strategie, die vorgestellt wurde, ist einmalig. Wir haben in keinem anderen Bundesland eine Strategie dieser Art und zu diesem Zeitpunkt. In einem ersten Schritt sollen rund eine halbe Milliarde € investiert werden bis ins Jahr 2018, um flächendeckend 50 Mbit/s Geschwindigkeit im Netz zu erreichen. Dabei geht es insbesondere darum, Versorgungslücken zu schließen, den ländlichen Raum mit in den Blick zu nehmen, Schulen ans Netz zu bekommen und auch Gewerbegebiete mit einer Glasfaseranbindung auszustatten.

Die Landesregierung unterstützt Kommunen mit Mitteln für Projekte vor Ort.

Und es wird eine zweite Stufe geben. Diese zweite Stufe hat das Ziel, bis 2026 flächendeckend ein

Glasfasernetz in NRW auszurollen. Das ist ein echtes Infrastrukturziel. Damit sind wir auf einem guten Weg. Wir können hier immer wieder daran erinnern, dass das alles Initiativen sind, die wichtig sind.

Wir müssen dabei auch sehen – von der Opposition wird oft kritisiert, dass das alles noch nicht reichen würde –: Nordrhein-Westfalen ist das bestausgebaute Flächenland in ganz Deutschland. Wir liegen vor Bayern, wir liegen vor Hessen, auch wenn das von einigen Oppositionsparteien manchmal vergessen wird.

Der Glasfaserausbau ist sozusagen die Grundversorgung auch für neue Mobilfunkstandards. Wir sprechen hier von 5G. Warum ist es wichtig, einen neuen Mobilfunkstandard zu erzeugen? Weil die Notwendigkeit, hohe Datenraten auch mobil verfügbar zu haben, immer weiter steigen wird. Jetzt haben wir 4G, LTE. Das war schon ein großer Schritt bei den Übertragungsgeschwindigkeiten. Aber wenn wir 5G fördern, dann haben wir laut Kompetenzzentrum für öffentliche IT wesentliche Verbesserungen.

Dazu gehört die Reduzierung der Verzögerungszeiten um den Faktor 5, die Senkung des Energieverbrauchs um den Faktor 10, die Steigerung der Datenrate um den Faktor 100 und die Erhöhung des Datenvolumens pro Fläche sogar um den Faktor 1.000. Wir können damit Spitzendatenraten von über 10 Gbit/s erzielen.

5G ist damit ein weiterer Baustein in der Strategie der Landesregierung. Es ist auch die Grundlage für neue Geschäftsmodelle im Bereich Mobilität, Logistik, Energie und auch Medienverbreitung. Nordrhein-Westfalen bietet sich förmlich an als ein Teststandort für diesen neuen Standard: Wir sind einwohnerstärkstes Bundesland; wir haben vielfältige Regionen; wir haben eine ganz breite Forschungslandschaft in diesem Bereich, die gerade auch das Thema Digitalisierung in den Blick nimmt.

Deswegen wollen wir mit unserem Antrag erreichen, dass sich die Landesregierung dafür einsetzt, gemeinsam mit der nordrhein-westfälischen Telekommunikationswirtschaft, gemeinsam mit Partnern aus der Forschungslandschaft, Testfelder für 5G zu implementieren und dabei das Thema IT-Sicherheit mit in den Blick zu nehmen. Das ist unser Ziel mit diesem Antrag.

Wir sollten alle gemeinsam daran arbeiten, dass Nordrhein-Westfalen weiterhin führendes Land in diesem Bereich der Digitalisierung bleibt. Deswegen werben wir um Zustimmung. – Vielen Dank.

(Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

Präsidentin Carina Gödecke: Vielen Dank, Herr Kollege Vogt. – Für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen spricht Herr Kollege Bolte.