

Dass das gestern Abend so betont worden ist, zeigt, was die kommunalen Spitzenverbände und die Kommunen über fünf Jahre vermissen mussten.

(Zurufe von der CDU: Oh!)

Das haben wir nachgebessert. Das ist ein gutes GFG. Ich empfehle Ihnen, dem zuzustimmen. – Herzlichen Dank.

(Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

**Vizepräsident Dr. Gerhard Papke:** Vielen Dank, Herr Minister Jäger. – Weitere Wortmeldungen liegen mir nicht vor. Wir sind somit am Schluss der Beratung zu Tagesordnungspunkt 2.

Wir kommen nunmehr zur Abstimmung. Wir haben insgesamt sechs Abstimmungen vorzunehmen, meine Kolleginnen und Kollegen.

Ich lasse erstens abstimmen über das Gesetz zur Regelung der Zuweisungen des Landes Nordrhein-Westfalen an die Gemeinden und Gemeindeverbände im Haushaltsjahr 2012 Drucksache 16/302. Der Haushalts- und Finanzausschuss empfiehlt in der **Beschlussempfehlung Drucksache 16/1301**, den Gesetzentwurf der Landesregierung in der Fassung nach der zweiten Lesung mit den sich aus Drucksache 16/1301 ergebenden Änderungen anzunehmen. Ich darf fragen, wer dieser Beschlussempfehlung zustimmen möchte. – Wer ist gegen diese Beschlussempfehlung? – Wer möchte sich enthalten? – Damit ist die Beschlussempfehlung mit den Stimmen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen gegen die Stimmen von CDU, FDP und Piratenfraktion **angenommen** und das **Gemeindefinanzierungsgesetz in dritter Lesung verabschiedet**.

(Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

Wir kommen zweitens zur Abstimmung über das Haushaltsgesetz 2012 Drucksache 16/300. Der Haushalts- und Finanzausschuss empfiehlt in der **Beschlussempfehlung Drucksache 16/1300**, das Haushaltsgesetz 2012 in der Fassung nach der zweiten Lesung mit den sich aus Drucksache 16/1300 ergebenden Änderungen anzunehmen. Wer dieser Beschlussempfehlung folgen möchte, den darf ich um sein Handzeichen bitten. – Wer ist gegen diese Beschlussempfehlung? – Gibt es Enthaltungen? – Letzteres ist nicht der Fall. Damit ist die Beschlussempfehlung mit den Stimmen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen gegen die Stimmen von CDU, FDP und Piraten **angenommen** und das **Haushaltsgesetz 2012 in dritter Lesung verabschiedet**.

Wir kommen drittens zur Abstimmung über den **Entschließungsantrag** der Fraktion der CDU **Drucksache 16/1562**. Ich darf fragen, wer diesem Entschließungsantrag seine Zustimmung geben möchte. – Das ist die CDU-Fraktion. Wer stimmt gegen diesen Entschließungsantrag? – Das sind SPD und Bündnis 90/Die Grünen. – Wer enthält

sich? – Damit ist der Entschließungsantrag mit den Stimmen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen gegen die Stimmen der CDU bei Enthaltung von FDP und Piratenfraktion **abgelehnt**.

Wir kommen viertens zur Abstimmung über den **Entschließungsantrag** der Fraktion der FDP **Drucksache 16/1566**. Ich darf auch hier wiederum fragen, wer dem Entschließungsantrag zustimmen möchte. – Das ist die FDP-Fraktion. – Wer stimmt gegen den Entschließungsantrag? – Das sind die Fraktionen von SPD, Bündnis 90/Die Grünen und die Piratenfraktion. Wer enthält sich? – Die CDU-Fraktion. Damit ist der Entschließungsantrag der FDP mit dem festgestellten Ergebnis **abgelehnt**.

Wir kommen fünftens zur Abstimmung über das Gesetz zur Errichtung eines Fonds des Landes Nordrhein-Westfalen zur Umsetzung des Gesetzes zur Unterstützung der kommunalen Haushaltskonsolidierung im Rahmen des Stärkungspakts Stadtfinanzen (Stärkungspaktfondsgesetz) Drucksache 16/176. Der Ausschuss für Kommunalpolitik empfiehlt in der **Beschlussempfehlung Drucksache 16/1238**, den Gesetzentwurf in der Fassung nach der zweiten Lesung unverändert anzunehmen. Wer dieser Beschlussempfehlung folgen möchte, den darf ich um sein Handzeichen bitten. – Wer möchte gegen diese Beschlussempfehlung votieren? – Damit ist die Beschlussempfehlung mit den Stimmen von SPD, Bündnis 90/Die Grünen und FDP gegen die Stimmen von CDU und Piratenfraktion **angenommen** und das **Stärkungspaktfondsgesetz in dritter Lesung verabschiedet**.

Wir kommen sechstens zur Abstimmung über die Finanzplanung 2011 bis 2015 des Landes Nordrhein-Westfalen. Der Haushalts- und Finanzausschuss, meine Kolleginnen und Kollegen, empfiehlt in der **Beschlussempfehlung Drucksache 16/1221**, die Finanzplanung 2011 bis 2015 zur Kenntnis zu nehmen. Ich darf auch hier fragen, wer dieser Empfehlung zustimmen möchte. – Wer möchte dieser Empfehlung nicht zustimmen und sie ablehnen? – Gibt es Enthaltungen? – Damit ist die Beschlussempfehlung mit den Stimmen von SPD, Bündnis 90/Die Grünen gegen die Stimmen von CDU, FDP und Piratenfraktion **angenommen**.

Wir sind am Ende des Tagesordnungspunktes 2 angekommen. – Herzlichen Dank.

Wir treten ein in Tagesordnungspunkt

### 3 Ermittlung von Grundlagendaten zur transparenten Darlegung von Finanzierungsstrukturen im öffentlichen Nahverkehr im Vergleich zum individualmotorisierten Verkehr in NRW

Antrag  
der Fraktion der PIRATEN  
Drucksache 16/1258 – Neudruck

Ich eröffne die Beratung und erteile für die antragstellende Fraktion Herrn Kollegen Bayer das Wort.

(Anhaltende Unruhe)

– Meine Damen und Herren, ich darf alle die, die jetzt den Saal verlassen, bitten, das möglichst geräuschlos zu tun und auch Gespräche am Rande möglichst nach draußen zu verlagern, damit wir ohne Einschränkung den Ausführungen des Herrn Kollegen Bayer lauschen können. – Vielen Dank.

Herr Kollege, Sie haben das Wort.

**Oliver Bayer (PIRATEN):** Danke schön, Herr Präsident! – Bleiben Sie noch hier, ich mache da weiter, wo Herr Stein aufgehört hat. Das wird bestimmt spannend. Kommen Sie ruhig wieder rein!

(Beifall von den PIRATEN)

Liebe Kolleginnen und Kollegen! Liebe Zuschauer aller Welten! Wir haben in letzter Zeit – da knüpfe ich gleich an Herrn Stein an – viel über Transparenz gesprochen. Da sollten wir heute auch mal welche schaffen. Ich finde es gut, dass Sie alle von Transparenz sprechen und damit offen sind, Leitideen der Piraten zu folgen.

Vor allem im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs oder des öffentlichen Personenverkehrs überhaupt fehlt uns die Transparenz – uns Politikern, den Stadtplanern, allen Menschen in NRW, die sich für die Entwicklung des ÖPNV, des Verkehrs insgesamt interessieren und sich mit viel Engagement beteiligen wollen. Derzeit ist es nicht nur schwierig, spontan alle in NRW verfügbaren Einzeltickets zu verstehen; allen Akteuren fehlt die Übersicht, das System insgesamt zu erfassen.

Kosten-, Nutzungs-, Bedarfs- und Entwicklungsperspektiven: Es geht hier nicht um die Forderung nach mehr Geld. Natürlich fordere ich grundsätzlich wie alle Verkehrspolitiker die nötigen Mehrausgaben, um zumindest die vorhandene Infrastruktur zu erhalten, aber auch Investitionen in Busse und Straßenbahnen zu ermöglichen.

Nicht erst aus der kategorischen Ablehnung all unserer Haushaltsanträge schließe ich, dass wir mit mehr Geld für alles auch nicht weiterkommen. Dann allerdings sind wir in einer Situation, in der wir zusammen gänzlich neue Modelle und Finanzierungen ausprobieren sollten.

Hier im Plenum, im Ausschuss und in Diskussionsrunden habe ich schon öfter den Verkehrswandel erläutert, der auf uns zukommt, die Verkehrswende dargestellt, die wir frühzeitig in Angriff nehmen müssen. Protektionismus für die Straße und eine autozentrierte Verkehrsplanung vergangener Epochen sind überaltert.

Doch wir Piraten sind nicht in dieses Parlament gekommen, um fünf Jahre über die Versäumnisse der Vergangenheit zu schimpfen, bloß darauf hinzuwei-

sen, dass Planungen und Verfahren veraltet sind und der Landesregierung der Mut und der Bundesregierung die Weitsicht fehlt. – Nein, wir Piraten wollen wirkliche Veränderungen und gemeinsam mit Ihnen daran arbeiten. Wir möchten dabei auch auf früheren Ideen aufbauen.

2003 hatte sich der Bund – zu dem Zeitpunkt mit rot-grüner Regierung – mit den umweltpolitischen Handlungsempfehlungen für die Finanzierung des ÖPNV – in einem Forschungsbericht – dieser Thematik schon einmal angenommen. Damals gelangte man übrigens auch zu der Erkenntnis, was ein ticketloser ÖPNV bundesweit kosten würde, nämlich pro Kopf 15 DM monatlich. Das sind 7,67 €. Die Datenbasis stammt aus der Zeit der Jahrtausendwende und ist folglich veraltet. Sie muss also aktualisiert werden.

Doch warum wurde das Thema damals nicht weiterverfolgt? SPD, Grüne, die, die noch da sind – fragen Sie auch die, die gerade abwesend sind –: Wir finden, das muss man wieder aufgreifen. Wir sind sehr daran interessiert, die damals auf Bundes- und Länderebene erfassten Daten nun auf Landes- und Kommunalebene, also noch deutlich detaillierter und aussagekräftiger, zu aktualisieren, zu ergänzen und auszuwerten.

Wir wollen die Nutzungs- und Finanzierungsstruktur des öffentlichen Personenverkehrs in einer Weise durchleuchtet sehen, die es ermöglicht, Optimierungspotenziale zu finden, Synergieeffekte zu aktivieren und überflüssige Verwaltungsebenen abzubauen. Ja, wir wollen Steuergeld möglichst effektiv und effizient verwenden. Deshalb wollen wir zusätzlich Einsparpotenziale im Bereich des motorisierten Individualverkehrs aufdecken, wir wollen, dass das Geld für den Verkehr so effektiv wie möglich verwendet wird. Womöglich sind einfache transparente Systeme auch kostengünstiger.

Wir wollen der These nachgehen, dass der öffentliche Personenverkehr nicht nur sozial und ökologisch die bessere Verkehrsform, sondern auch in Abwägung der gesamtgesellschaftlichen Kosten zudem die ökonomisch weitaus sinnvollere Investition ist.

Im Bund wurde von Rot-Grün 2003 die Gelegenheit zur Innovation vertan. Heute haben wir sie auf Landesebene erneut. Ich nehme an, dass Ihr Angebot zur konstruktiven Zusammenarbeit ernst gemeint war. Ich nehme ebenso an, dass Sie für umwelt- und sozialpolitische Innovationen zu gewinnen sind.

Ich bitte Sie daher, dieses Anliegen gemeinsam im Ausschuss weiter zu behandeln und mit uns zu vertiefen. – Herzlichen Dank.

(Beifall von den PIRATEN)

**Vizepräsident Dr. Gerhard Papke:** Vielen Dank, Herr Abgeordneter. – Für die SPD-Fraktion spricht nun Herr Kollege Tüttenberg.

**Achim Tüttenberg (SPD):** Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Zunächst einmal finde ich es gut, dass sich die Piraten als neue Fraktion in diesem Hause der schwierigen Materie der Infrastrukturpolitik, der Verkehrspolitik zuwenden möchten. Sicherlich ist das schwere Kost. Das sehen Sie auch an der Zahl der sich für dieses Thema nicht unbedingt vorrangig interessierenden, abwesenden Mitglieder in diesem Hause zurzeit.

(Beifall von den PIRATEN)

Sie werden, wenn Sie sich diesem Thema zuwenden, auf eine Fülle von Informationen stoßen, die in verschiedener Weise erhoben werden, vorliegen, aufbereitet werden. Wir haben eine Struktur, die dezentral und regional beim ÖPNV organisiert wird.

Sie haben selber in Ihrem Antrag ausgeführt: Es gibt die Verkehrsverbünde, es gibt die Verkehrsunternehmen. Sie sind kommunal bestimmt. Dorthin entsenden die Kommunen ihre Vertreter. Sie werden auch kommunal kontrolliert. Insofern ist das durch die Zeilen schimmernde Misstrauen, dass das dort alles intransparent ablaufe, nicht zutreffend – anders, als es der Kollege Stein eben dargestellt hat. Es ist nicht kommunalfreundlich, das hier so durchschimmern zu lassen. Ich möchte deshalb ein erstes Fragezeichen daran machen.

Zum Zweiten geht es um den Straßenbau. Wir haben tatsächlich den Landesstraßenbau, der originär durch das Land finanziert wird. Wir haben den kommunalen Straßenbau, der auf der Basis des Entflechtungsgesetzes zwischen Bund und Ländern gefördert wird, wir haben den Bundesstraßenbau, der vom Landesbetrieb „Straßen NRW“ geplant wird – sicherlich auch eine Materie, der man sich mit großer Intensität zuwenden muss.

Deswegen stößt sicherlich der eine oder andere Kollege auch zeitlich an gewisse Grenzen. Für diesen Fall gibt es die Möglichkeit, wissenschaftliche Mitarbeiter bzw. den Wissenschaftlichen Dienst zu aktivieren.

Auch die statistischen Jahrbücher, die uns immer wieder ereilen, sind letztendlich nicht ausschließlich dafür da, dass man sie archiviert. Vielmehr enthalten sie umfangreiche Zahlenwerke, welche wieder aufbereitet, abgewogen und rückgekoppelt werden sollen. Insofern kann es nicht ausschließlich darum gehen, dass – und dazu stellen Sie Ihren Antrag – ein unabhängiges Expertengremium diese Arbeit machen soll. Man muss sich ein Stück weit selbst auf diesen Weg machen und die Analysearbeit, die Auswertungsarbeit und die Rückkopplungsarbeit vornehmen. Das ist die tägliche Arbeit, die eine Fraktion leistet, und dabei werden Sie auch auf

Konflikte stoßen. Das können wir Ihnen und das möchten wir auch uns selber nicht ersparen.

Insofern haben wir Bedenken, dass Sie dieses Thema in der Weise aufbereiten, wie Sie es hier formuliert haben, dass Sie nämlich zusätzlich zur Kommission, die sich mit der Zukunft des ÖPNV beschäftigt und Anfang 2013 ihre Ergebnisse vorlegen wird, ein weiteres Gremium einrichten wollen. Sie nennen es „Expertengremium“, welches dann eine Studie in Auftrag geben soll. Sie wollen also eine weitere administrative Ebene einziehen.

Ferner ist es aus meiner Sicht auch etwas unlogisch. Denn auf der einen Seite sagen Sie, dass die kommunalen Strukturen zu dezentral seien und dass diese landesweit gebündelt werden müssten. Auf der anderen Seite sprechen Sie die Bundesverkehrsinfrastruktur und sogar die Strukturförderungsmittel, die zum Teil auf der EU-Ebene laufen, an. Dann wäre es auch falsch, es auf Landesebene anzusiedeln. Sie müssten es dann konsequenterweise auf der Bundesebene ansiedeln.

Insofern möchte ich Ihren Antrag nicht per se dahingehend schlechtreden, dass Sie nicht das richtige Thema angesprochen haben. Man kann ihm aber auch nicht ohne Weiteres zustimmen. Denn Sie erheben zunächst einmal lediglich die Forderung, ein weiteres Gremium zu bilden, um eine Lösung zu finden, machen aber keine eigenen Vorschläge.

Deswegen sind wir bereit, den Antrag in den zuständigen Fachausschuss zu überweisen. Dort möchten wir Ihnen auch die Gelegenheit geben, anhand des Textes und der Daten, die bereits vorhanden sind und nicht neu erhoben und bewertet werden müssen, präzise darzulegen, worauf Sie beschlussmäßig konkret hinauslaufen. Vielleicht kann man sich noch einigen. Ich hoffe, dass es eine fruchtbare Debatte geben wird. Wenn Sie über die Forderung – dies sage ich schon heute im Voraus –, das auf eine dritte Ebene zu verlagern, nicht hinausgehen wollen, möchte ich bereits jetzt ein gewisses Maß an Skepsis äußern, ob wir auf einen gemeinsamen Nenner kommen. Aber lassen wir es darauf ankommen. Die Arbeit im Ausschuss kann diesbezüglich sehr erhellend wirken. – Herzlichen Dank.

(Beifall von den PIRATEN)

**Vizepräsident Dr. Gerhard Papke:** Vielen Dank, Herr Kollege Tüttenberg. – Für die CDU-Fraktion spricht nun Herr Kollege Moritz.

**Arne Moritz (CDU):** Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Liebe Gäste auf der Tribüne! Ich bin ehrlich gesagt überrascht von Ihrem Antrag, werte Kolleginnen und Kollegen von den Piraten. Denn Sie fordern in Ihrem Antrag, Daten und Studien, die es bereits gibt und die man in kürzester Zeit und mit wenig Aufwand im Internet finden kann, herbeizu-

führen. Ich habe in kurzer Zeit sechs Titelseiten ausgedruckt. Das heißt, uns fehlen nicht die Daten und Zahlen, sondern uns fehlen die Schlussfolgerungen. Also müssen die Zahlen zusammengeführt und in ein schlüssiges Gesamtkonzept gebracht werden – in ein Gesamtkonzept, welches die Antwort auf die Frage gibt, wie die Mobilität morgen aussieht.

Ich weiß, dass das Thema „Mobilität“ die Menschen im wahrsten Sinne des Wortes bewegt. Dies gilt vielleicht nicht gerade in dieser Minute hier im Plenum, aber draußen vor den Türen des Landtags. Diskussionen über das Thema „Mobilität“ werden sehr emotional geführt, wenn es um Straßen, Gleise, Wasserstraßen oder gar Flughäfen geht. Wir alle möchten zwar permanent mobil sein, aber wir akzeptieren nicht die Folgen dieser Mobilität.

(Jochen Ott [SPD]: So ist es!)

Heute will niemand mehr die ganze Landschaft zu betonieren, aber es will auch niemand im Stau stehen, und erst recht will niemand den Stau vor seiner Haustür haben.

Insofern verfolgt Ihr Antrag – abgesehen von einem tendenziösen Unterton – das richtige Ziel, aber Sie wählen den falschen Weg. Denn wir benötigen ein Gesamtkonzept, und das wiederum ist die Aufgabe der Landesregierung. Das heißt, wir benötigen kein Expertengremium, welches teure Gutachteraufträge erteilt. Ich persönlich gehe davon aus, dass das Verkehrsministerium genug eigenen Sachverstand hat, um ein Mobilitätskonzept für NRW zu entwickeln, in dem Individualverkehr und ÖPNV auf einen Nenner gebracht werden können.

In der Regel ist es auch so, dass Ministerposten und Staatssekretärsposten nach Kompetenz vergeben werden.

(Zuruf von der CDU: Aber nicht in dieser Regierung!)

– So sollte es zumindest sein.

Wir gehen davon aus, dass zumindest das Verkehrsministerium in der Lage ist, ein Konzept für ein mobiles NRW zu entwerfen.

(Jochen Ott [SPD]: Volle Kompetenz, Herr Groschek!)

Mit Ihrem Antrag würden wir die Erstellung eines solchen Mobilitätskonzeptes um Jahre zurückwerfen. Denn erfahrungsgemäß dauert es nicht nur wenige Wochen bis zur Fertigstellung eines solchen Gutachtens, sondern in der Folge muss dieses auch noch ausgewertet werden. Genau dann beginnt die Arbeit, mit der wir eigentlich schon jetzt beginnen können, nämlich die verschiedenen Gutachten und Zahlen in einem Gesamtkonzept zusammenzuführen.

(Zuruf von den PIRATEN: Nur zu!)

So viel Zeit, wie wir bis dahin vergeuden würden, haben die Menschen in Nordrhein-Westfalen nicht, und abgesehen von dem zeitlichen Kontext können wir uns auch die Kosten für ein solches neues Gutachten sparen. Denn, wie gesagt, die Zahlen liegen schon vor, und deswegen brauchen wir zeitnah ein Gesamtkonzept für die Zusammenführung der Verkehrsträger. Aus diesem Grund fordere ich jetzt insbesondere die Landesregierung auf, diese Zahlen zu einem Gesamtkonzept zusammenzuführen, die richtigen Schlussfolgerungen zu ziehen und dann im Sinne der Bürgerinnen von Nordrhein-Westfalen ideologiefrei zu handeln. – Danke schön.

(Beifall von der CDU)

**Vizepräsident Dr. Gerhard Papke:** Vielen Dank, Herr Abgeordneter. – Für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen spricht nun Herr Klocke.

**Arndt Klocke (GRÜNE):** Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Liebe Kolleginnen und Kollegen aus der Fraktion der Piraten, ich würde Ihnen durchaus zustimmen, dass beim Blick auf die Verkehrsplanung die Strukturen der jeweiligen Kostenträger, der verschiedenen Verkehrsverbünde, der Bund-Länder-Kommunen-Finanzierung etc. doch recht unüberschaubar sind.

Jetzt scheint mir Ihr Antrag so ein bisschen nach folgendem Muster gestrickt zu sein: Wenn man alle Zahlen, die man so hat, irgendwie zusammenführt, in eine große Wundermaschine oben hineinwirft und das so richtig durchknetet, dann kommt unten ein gutes Gesamtverkehrskonzept heraus. – Das finde ich überhaupt nicht zielführend, aber möglicherweise kommen wir in der Ausschussdebatte noch darauf, dass doch etwas anderes dahintersteckt und dass wir möglicherweise doch zueinander kommen.

Es gab hier zum Beispiel von 1996 bis 2000 die Enquetekommission „Zukunft der Mobilität“, zu der auch ein sehr ausführlicher Abschlussbericht erschienen ist, welcher das neue Konstrukt der integrierten Gesamtverkehrsplanung enthielt. Ob uns diese sozusagen in jedem Punkt weitergebracht hat, ob das eigentliche Ziel, das dahintersteckte, nämlich den Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsträger zu ermöglichen und zu fördern, letztlich erreicht worden ist, möchte ich infrage stellen.

Alle Zahlen und Daten liegen vor. Wir haben einen Wissenschaftlichen Dienst und wissenschaftliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die das entsprechend zusammenstellen können. Es geht immer auch um die Frage der Schlussfolgerungen, die man zieht. Wir befinden uns gerade in der Debatte um die Aufstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans und die Debatte um das ÖPNV-Gesetz. Dort wird konkret das, was wir an Zahlenmaterial

und Erkenntnissen haben, zu einer Gesamteinschätzung oder -abwägung einfließen.

Sie wünschen sich zum Beispiel eine Offenlegung der Zahlen der Verkehrsverbände. Das ist einerseits zwar wünschenswert, aber andererseits sind rechtlich gesehen nicht alle Betriebsergebnisse und Betriebszahlen veröffentlichbar. Die Nennung der Betriebsergebnisse war ein Grund, weshalb die Debatte um das ÖPNV-Gesetzes mehr Zeit in Anspruch genommen hat als eigentlich geplant. Wir haben nämlich die Daten aus den Unternehmen nicht bekommen, die wir eigentlich eher hätten haben wollen.

Durchaus stimme ich Ihrem Antrag grundsätzlich zu, dass Sie eine ehrliche Kostenbilanz beim motorisierten Individualverkehr, die gesellschaftlichen Folgekosten, die Kosten der Umwelt sowie Gesundheitskosten etc. haben wollen, sodass man darüber debattieren kann. Dabei handelt es sich aber lediglich um Einzelsegmente Ihres Antrags. Im Ausschuss müsste man noch einmal ausführlicher diskutieren.

Ich teile nicht die Einschätzung, die direkt auf der ersten Seite im ersten Satz auftaucht, dass die Verkehrssituation in den Städten und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen ausschließlich von der Zunahme des Autoverkehrs geprägt ist. Schaut man sich die Zahlen der Verkehrsverbände sowie den SPNV und die konkreten Nahverkehrsunternehmen an, so haben wir – zum Beispiel in Köln – eine deutliche Zunahme der Fahrgastzahlen in den letzten Jahren. Zum Glück ist das so. Also bewegt sich nicht nur im Autoverkehr etwas, sondern wir haben klare Zuwächse beim ÖPNV und beim SPNV. Auch das prägt das Land und bezieht sich auf Schritte, die in den letzten Jahren und Jahrzehnten gegangen worden sind. Damit meine ich zum Beispiel die Regionalisierung bei den Verkehrsunternehmen. Das, was wir schon vor fünf oder sogar zehn Jahren auf den Weg gebracht haben, greift hier in Form steigender Fahrgastzahlen.

Um es noch einmal zusammenzufassen: Ihren Ansatz würde ich nicht von der Hand weisen wollen. Darüber müssen wir im Ausschuss noch einmal genauer diskutieren. Die Frage stellt sich: Welche Form gibt man dem? Sie können sich natürlich als Fraktion überlegen, ob Sie für den Landtag als Antrag aus der Piratenfraktion heraus eine neue Enquetekommission beantragen, die Sie als das Gremium nutzen möchten, in dem Sie verschiedene Ansätze und Zahlenmaterial zusammenführen wollen.

Dass wir aber neben der ÖPNV-Zukunftskommission vonseiten der Landesregierung eine weitere Kommission einrichten, in der Zahlen- und Datenmaterial zusammengeführt werden, halte ich für nicht unbedingt sinnvoll. Die Frage stellt sich, ob man das vorhandene Datenmaterial nutzt, um sowohl im Ausschuss wie auch im Ministerium eine

vernünftige Verkehrsstrategie zu planen. Ich finde, dass uns genügend Zahlen vorliegen, die man für eine vernünftige Politik nur entsprechend verwenden und nutzen muss.

Oben stehen der Verkehrsträgermix und eine umweltfreundliche Verkehrsplanung. Wenn Sie auf dieser Schiene mit uns zusammen fahren wollen, befinden wir uns auf einer Linie und könnten das entsprechend unterstützen. – Danke für die Aufmerksamkeit.

(Beifall von den GRÜNEN – Vereinzelt Beifall von den PIRATEN)

**Vizepräsident Dr. Gerhard Papke:** Vielen Dank, Herr Kollege Klocke. – Für die FDP-Fraktion spricht nun Herr Abgeordneterkollege Rasche.

**Christof Rasche (FDP):** Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Wir befassen uns mit einem Antrag der Piraten, der sehr komplexe Fragen der Verkehrspolitik thematisiert. Herr Bayer, Sie haben eine konstruktive Diskussion im Ausschuss eingefordert. Die sagen wir Ihnen zu. Das ist doch selbstverständlich.

Trotzdem möchte ich sechs Aussagen von Ihnen ansprechen:

Erste Aussage: Im Alltag ist unsere Mobilität durch Staustandzeiten und Überfüllung der Verkehrsräume stark eingeschränkt. Die Wirtschaft verliert Zeit, Kapital und Entwicklungschancen. – Absolute Zustimmung.

Zweite Aussage: Sie fordern mehr Transparenz in den Finanzierungsstrukturen. – Mit Blick auf die Finanzierungsstrukturen im ÖPNV stimmen wir Ihnen zu. Das ist kompliziert. Dort kommt man nicht an alles heran. Aber ansonsten liegt ziemlich alles vor. Das gilt insbesondere für die Grundlagendaten. In diesem Teilaspekt würden wir Ihnen nicht zustimmen.

Dritter Punkt! Der Straßenverkehr deckt nur einen Bruchteil der durch ihn verursachten externen Kosten. – Darüber sollten wir im Ausschuss einmal diskutieren. Immerhin bringt die Straße dem Fiskus im Jahr rund 53 Milliarden € ein. Zudem sind unbestreitbare Nutzen vorhanden, die zu bewerten schwierig ist. Dass nur ein Bruchteil abgedeckt wird, ist, glaube ich, eine nicht statthafte Aussage.

Vierter Punkt! Der Straßenverkehr wird überproportional aus öffentlichen Mitteln gefördert. – Auch das sollten wir im Ausschuss noch einmal in Ruhe diskutieren. Wie sieht das auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene aus? – Im Verkehrshaushalt des Landes stehen 1,5 Milliarden € für den öffentlichen Personennahverkehr zur Verfügung. Das sind 71 % des gesamten Verkehrsbereichs. Angesichts dessen kann man doch nicht davon reden, dass die Straße überproportional gefördert wird. Es ist doch

eigentlich eher genau andersherum, meine Damen und Herren.

(Beifall von der FDP)

Fünfter Punkt! Sie wollen – wie alle anderen auch – möglichst viel Verkehr auf die Schiene verlagern. Das betrifft den bestehenden Verkehr und die extremen Verkehrszuwächse. Der Ehrlichkeit halber müssen wir auch sagen und feststellen: Um nur die Hälfte des zu erwartenden Zuwachses in Gänze auf die Schiene zu verlagern, müssten wir die Kapazität auf der Schiene verdoppeln.

Wir haben doch in der letzten Verkehrsausschusssitzung darüber diskutiert, wie schwierig es ist, Baurecht zu erlangen, wie lange die Planungsverfahren dauern. Das ist praktisch gar nicht machbar. Finanzierbar ist es auch nicht.

Sechster und letzter Punkt der Aufzählung! Sie fordern die fahrscheinlose Nutzung des ÖPNV, also einen kostenlosen ÖPNV im ganzen Land. Das mag im ersten Schritt für die Bürgerinnen und Bürger lukrativ wirken; aber dadurch erleiden wir Milliardenverluste. Wir hatten vorher schon von einem riesigen Investitionsstau geredet, der dadurch noch wesentlich vergrößert wird. Dieses Ziel der Piraten schadet dem ÖPNV, statt ihm zu helfen, meine Damen und Herren.

(Beifall von der FDP)

Abschließend: Um die Probleme des Landes im Bereich Verkehr zu lösen bedarf es einer ausgewogenen Politik für alle Verkehrsträger. Die Zeiten einer einseitigen Politik einer Fraktion – vielleicht für die Straße – oder einer anderen Fraktion – nur für die Schiene – sind längst vorbei. Wir brauchen eine konstruktive Politik für alle Verkehrsträger. Nur das hilft Nordrhein-Westfalen in diesem Bereich. – Herzlichen Dank.

(Beifall von der FDP)

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

**Michael Groschek,** Minister für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr: Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren Abgeordneten! Ich bemühe mich jetzt wirklich um Ideologiefreiheit. Ich finde, der Antrag ist gut gemeint, aber in seiner konkreten Ausrichtung eigentlich überflüssig. Gründe dafür wurden hier schon genannt. In der Ausschlussdiskussion wird das noch einmal sehr deutlich werden.

Die Verkehrspolitik in Nordrhein-Westfalen zeichnet sich gerade dadurch aus, dass sie versucht, Nachhaltigkeit in die Praxis umzusetzen – mit allen finanziellen Unzulänglichkeiten des Rahmens, in dem wir uns bewegen. Deshalb sind wir im Jahr 2012 als

Bundesland mit dem besten Nachhaltigkeitskonzept in der Verkehrspolitik ausgezeichnet worden.

(Beifall von Jochen Ott [SPD])

Zweite Anmerkung: Mobil sein, ohne Mobilitätsvehikel besitzen zu müssen – darüber sind sich die Landesregierung und Sie prinzipiell einig. Ich glaube auch: Sozialverträgliche Nutzbarkeit und möglichst umfassende Verfügbarkeit müssen die Prinzipien der Verkehrspolitik sein. Deshalb ist das langfristige Ziel, das Smartphone zum Zündschlüssel für Mobilität zu machen. Das geht in Etappen und wird noch eine relativ lange Wegstrecke sein, aber letztlich ist das das Ziel. Denn alles andere führt in eine verkehrspolitische Sackgasse.

Dritte Anmerkung dazu: Ich glaube nicht, dass das Prinzip „ÖPNV – wenn für lau, dann jau!“ richtig ist.

(Heiterkeit von den GRÜNEN)

Ich will das verdeutlichen: Wertschätzung für einen sicheren, pünktlichen und sauberen ÖPNV, der dicht vertaktet ist, also für einen hoch qualitativen ÖPNV, muss sich auch in einem Preis ausdrücken. Ich glaube nicht, dass der Nulltarif die richtige Tarifierung für einen solchen ÖPNV wäre.

(Beifall von den PIRATEN, Jochen Ott [SPD] und Arndt Klocke [GRÜNE])

Aber wir werden erleben, welche Hinweise uns die ÖPNV-Zukunftskommission geben wird. Darüber können wir ab Jahresbeginn diskutieren.

Mit Blick auf die Daten ist darauf hingewiesen worden, dass diese eher im Überfluss vorhanden sind, als dass ein Datenmangel besteht. Allerdings mangelt es an Geld. Dieser Mangel ist ganz eklatant und beträgt hochgerechnet für die gesamte Bundesrepublik Deutschland 7,5 Milliarden € pro Jahr. Das ist das strukturelle Defizit bei der Finanzierung unserer Verkehre auf den unterschiedlichen Verkehrsträgern.

Dazu gibt es die sogenannte Daehre-Kommission, die den Ländern und dem Bundesverkehrsminister zuarbeitet. Sie wird im Dezember einen Zwischenbericht übergeben, der allerdings einen Mangel an Transparenz haben wird. Darin wird zunächst wieder abgewogen und nach politischen Proportionen gewichtet.

Deshalb ist mein großer Appell: Lassen Sie uns gemeinsam dafür sorgen, dass der nordrhein-westfälische Landtag als erster Dr. Daehre in den Verkehrsausschuss einlädt und zu seinen Ergebnissen befragt. Denn dann wird deutlich, welche strukturellen Überlegungen die Kommission hat.

Dann fällt uns gemeinsam die Entscheidung leichter, was von diesem gutachterlichen Blick den Spindoktoren der Parteien bei der Bundestagswahlkampfkampagnenplanung zum Opfer fällt, auf Deutsch gesagt: Lassen Sie uns dafür Sorge tragen, dass für die Zukunft des öffentlichen, schie-

nengebundenen und individuellen Verkehrs auch im Bundestagswahljahr die Verkehrspolitiker und nicht die Spindoktoren zuständig bleiben.

Es wäre ein guter Auftakt, Dr. Daehre im Januar einzuladen, um mit ihm zu diskutieren. Dann hätten wir gemeinsam verhindert, dass einige Türen bis Ende September zugeschlagen werden, weil man nicht bereit sein könnte, sich unangenehmen Fragen zu stellen. – So weit meine Einlassung.

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

**Vizepräsident Dr. Gerhard Papke:** Vielen Dank, Herr Minister. – Weitere Wortmeldungen zu diesem Tagesordnungspunkt liegen mir nicht vor. Wir sind damit am Ende der Beratung.

Wir kommen zur Abstimmung. Der Ältestenrat empfiehlt die **Überweisung** des **Antrags Drucksache 16/1258 – Neudruck** – an den **Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr**. Die abschließende Beratung und Abstimmung soll dort in öffentlicher Sitzung erfolgen. Ich darf fragen, wer dieser Überweisungsempfehlung zustimmen möchte. – Gibt es Gegenstimmen? – Enthaltungen? – Beides ist nicht der Fall. Damit ist diese Überweisungsempfehlung einstimmig angenommen.

Wir kommen nun zu:

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

Gesetzentwurf  
der Landesregierung  
Drucksache 16/57

Änderungsantrag  
der Fraktion der CDU  
Drucksache 16/1563

Beschlussempfehlung und Bericht  
des Ausschusses  
für Bauen, Wohnen,  
Stadtentwicklung und Verkehr  
Drucksache 16/1482

zweite Lesung

Ich eröffne die Beratung und erteile als erstem Redner Herrn Kollegen Becker von der SPD-Fraktion das Wort. Bitte, Herr Kollege.

**Andreas Becker** (SPD): Vielen Dank. – Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Lassen Sie mich gleich zu Beginn festhalten: Wir debattieren nun über ein gutes Gesetz.

(Beifall von Jochen Ott [SPD])

Die SPD-Fraktion wird ihm unter Berücksichtigung der Beschlussempfehlung des Ausschusses für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr gern zustimmen.

Das ist ein gutes Gesetz für die mehr als 2,1 Milliarden Fahrgäste jährlich auf den rund 100 Millionen Zugkilometern im Schienenpersonennahverkehr in unserem Land, denn es sichert die Finanzierung dieses Angebots durch eine Anhebung der SPNV-Pauschale auf den neuen Mindestbetrag von 858 Millionen €.

Die konkrete Höhe und Verteilung auf die drei Aufgabenträger wird dabei zukünftig durch eine Rechtsverordnung erfolgen, die kurzfristige Reaktionen auf unterjährige Bedarfsveränderungen ermöglicht. Auch das ist gut. Noch besser ist allerdings, dass wir im Rahmen des Beratungsverfahrens gemeinsam zu der Auffassung gekommen sind, dass diese Verordnung durch die Landesregierung nicht nur im Benehmen, sondern im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags erlassen werden muss.

(Beifall von der SPD)

Leider korrespondiert die Erhöhung der ÖPNV-Pauschale mit einer Absenkung der pauschalierten Investitionsförderung um 30 Millionen €. Wir hätten uns da etwas anderes gewünscht, aber es stehen immerhin noch 120 Millionen €, die ebenfalls neu geschlüsselt werden, zur Verfügung, und der Höchstfördersatz wird von 85 % auf 90 % erhöht, um die Realisierung von Infrastrukturprojekten in finanzschwachen Regionen zu ermöglichen.

Wir wissen, dass das Fahrplanangebot, das seit 1996 um mehr als 30 % ausgeweitet worden ist, mit einem Schienennetz auskommen muss, das Lücken, Engpässe und Schwachstellen hat. Ich denke zum Beispiel an die Bahnknoten in Dortmund oder Köln.

Die Region zwischen Rhein und Ruhr als größter europäischer Ballungsraum braucht ein leistungsfähiges, schnelles schienegebundenes Verkehrsangebot für den Personenverkehr. Deshalb bin ich froh, dass wir dafür mit dem Rhein-Ruhr-Express ein zentrales Infrastrukturprojekt verbindlich auf die Schiene gesetzt haben.

**(Vorsitz: Vizepräsident Daniel Dünkel)**

Zwei weitere Regelungen des ÖPNV-Änderungsgesetzes sind von besonderer Wichtigkeit für die Menschen im Land. Zum einen werden die sogenannten Bedarfsverkehre wie zum Beispiel die Taxibusse in die ÖPNV-Pauschale einbezogen. Das ist vor dem Hintergrund des demografischen Wandels in den Kommunen von besonderer Bedeutung, insbesondere auch für den ländlichen Raum.