

Vizepräsident Rainer Schmeltzer: Vielen Dank, Frau Ministerin. – Weitere Wortmeldungen liegen mir nicht vor. Wir sind somit am Schluss der Aussprache und kommen zur Abstimmung.

Der Haushalts- und Finanzausschuss empfiehlt in Drucksache 18/6834, den Gesetzentwurf Drucksache 18/5467 unverändert anzunehmen. Wir kommen somit zur Abstimmung über den Gesetzentwurf selbst und nicht über die Beschlussempfehlung. Wer stimmt dem Gesetzentwurf zu? – Das sind die Fraktionen von Bündnis 90/Die Grünen und CDU. Wer stimmt dagegen? – Das sind die Fraktionen von SPD, FDP und AfD. Wer enthält sich? – Niemand. Damit ist der **Gesetzentwurf Drucksache 18/5467 angenommen** und verabschiedet.

Wir kommen zu:

4 Altschuldenlösung endlich auf den Weg bringen – Kommunen aus der Schuldenfalle retten

Antrag

Der Fraktion der SPD
Drucksache 18/1690

Beschlussempfehlung
des Ausschusses
für Heimat und Kommunales
Drucksache 18/6187

Alle fünf im Landtag vertretenen Fraktionen haben sich zwischenzeitlich darauf verständigt, diesen Antrag auf die Plenartagesordnung für den 13., 14. oder 15. Dezember 2023 zu setzen.

Daher kommen wir unmittelbar zu:

5 Vermögensabschöpfung ist das zentrale Instrument zur Bekämpfung von Clankriminalität – Justizminister Limbach muss endlich handeln.

Antrag

der Fraktion der FDP
Drucksache 18/6762

Alle fünf im Landtag vertretenen Fraktionen haben sich zwischenzeitlich darauf verständigt, dass die Reden zu diesem Tagesordnungspunkt zu Protokoll gegeben werden (*siehe Anlage 1*).

Wir kommen daher unmittelbar zur Abstimmung. Der Ältestenrat empfiehlt die Überweisung des Antrags Drucksache 18/6762 ...

(Unruhe)

– Es ist etwas unruhig hier. Wir könnten jetzt zügig fertig werden. – Der Ältestenrat empfiehlt die Überweisung des Antrags Drucksache 18/6762 an den Rechtsausschuss – federführend – sowie an den

Innenausschuss. Die abschließende Beratung und Abstimmung sollen im federführenden Ausschuss in öffentlicher Sitzung erfolgen. Wer stimmt der Überweisungsempfehlung zu? – Das sind die Fraktionen von SPD, Bündnis 90/Die Grünen, CDU, FDP und AfD. Wer stimmt dagegen? – Niemand. Wer enthält sich? – Niemand. Damit ist diese **Überweisungsempfehlung angenommen**.

Wir kommen zu:

6 Neuntes Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 18/5803

Beschlussempfehlung
des Verkehrsausschusses
Drucksache 18/6584

zweite Lesung

Die Reden zu diesem Tagesordnungspunkt sollen zu Protokoll gegeben werden (*siehe Anlage 2*).

Somit kommen wir zur Abstimmung. Der Verkehrsausschuss empfiehlt in Drucksache 18/6584, den Gesetzentwurf Drucksache 18/5803 unverändert anzunehmen. Wir kommen somit zur Abstimmung über den ...

(Unruhe)

– Herr Kollege Brockes, ich würde gerne hier weitermachen. Wir können das zügig noch bis halb eins schaffen.

(Beifall von der CDU und den GRÜNEN)

Der Verkehrsausschuss empfiehlt in Drucksache 18/6584, den Gesetzentwurf

(Unruhe)

– von mir aus können wir auch bis eins machen – Drucksache 18/5803 unverändert anzunehmen. Wir kommen somit zur Abstimmung über den Gesetzentwurf selbst und nicht über die Beschlussempfehlung. Wer stimmt dem Gesetzentwurf zu? – Das sind die Fraktionen von SPD, Bündnis 90/Die Grünen, CDU und FDP. Wer stimmt dagegen? – Das ist die Fraktion der AfD. Wer enthält sich? – Niemand. Damit ist der **Gesetzentwurf Drucksache 18/5803 angenommen und verabschiedet**.

Ich rufe auf:

Anlage 2

Zu TOP 6 – „Neuntes Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen“ – zu Protokoll gegebene Reden

Oliver Krischer, Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr:

Das Deutschlandticket ist – und bleibt hoffentlich – ein großer Erfolg. Die Einführung des Deutschlandtickets hat aber auch Auswirkungen auf das bisherige Tarif- und Finanzierungsgefüge des öffentlichen Personennahverkehrs. Aus diesem Grund hat die Landesregierung den vorliegenden Gesetzentwurf zur Änderung des ÖPNVG eingebracht um einige notwendige Änderungen vorzunehmen.

So sind die bislang ausgegebenen Zeitfahrausweise im Ausbildungsverkehr teurer als das Deutschlandticket. Daher hat die Landesregierung gemeinsam mit den Branchen- und den kommunalen Spitzenverbänden ein Modell erarbeitet, das Schülerinnen und Schülern einen vergünstigten Zugang zum Deutschlandticket ermöglicht. Das bedeutet aber auch, dass die bisherigen Fahrausweise des Ausbildungsverkehrs nicht mehr verkauft werden. Die Ausbildungsverkehr-Pauschale des Landes wird für die Unternehmen anhand der Fahrgeldeinnahmen im Ausbildungsverkehr bestimmt. Dafür müssen die Preise der verkauften Tickets um mehr als 20 Prozent reduziert sein. Daher sollen die Regelungen zur Ausbildungsverkehr-Pauschale für eine Übergangszeit so angepasst werden, dass den Verkehrsunternehmen auch weiterhin das bisher zur Verfügung gestellte Geld ausgezahlt wird. Ansonsten würde bei den Verkehrsunternehmen eine Ausgleichslücke in der Höhe der bisher gezahlten Ausbildungsverkehr-Pauschale entstehen.

Daneben sehen die Regelungen für die Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs in Nordrhein-Westfalen eine Hinwirkungspflicht auf Gemeinschaftstarife vor, nicht jedoch in Bezug auf das Deutschlandticket. Um einen effektiven Anreiz zur Anwendung des Deutschlandtickets zu schaffen und die teilweise vorgetragenen Bedenken, sich nicht an bundesweiten Tarifen beteiligen zu dürfen, auszuräumen, werden daher die Regelungen zu den Hinwirkungspflichten der Zweckverbände um eine Hinwirkungspflicht auf bundesweite Tarife ergänzt.

Daneben bestanden weitere Handlungserfordernisse. Zum einen aus der Aufnahme des Grunderneuerungstatbestands und der Förderung von Barrierefreiheitsmaßnahmen in das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Bundes (GVFG) im Rahmen der letzten Novelle im Jahr 2020: Die

Novellierung des GVFG vor beinahe drei Jahren hat zu einem Widerspruch in den Regelungen des ÖPNVG NRW zur Bedarfsplanpflicht im Zusammenhang mit Maßnahmen der Grunderneuerung und der Modernisierung von Bahnhöfen und Umsteigeanlagen geführt. Dieser Widerspruch wird bislang nur durch die Auslegung des gesetzgeberischen Willens aufgelöst. Der Widerspruch wird mit dem vorliegenden Gesetzentwurf dergestalt beseitigt, dass eine Bedarfsplanpflicht für derartige Maßnahmen auch dann nicht besteht, wenn sie aus Mitteln des GVFG-Bundesprogramms gefördert werden.

Zum anderen wird in § 12 Absatz 6 klargestellt, dass die Zweckverbände auch zurück erhaltene Mittel für 18 weitere Monate verwenden können. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass die Mittel wie vorgesehen regional eingesetzt werden. Die bisherige Formulierung war insofern auslegungsbedürftig.

Ich freue mich, dass diese von uns gesehen Notwendigkeiten zur Änderung des ÖPNVG auch vom zuständigen Verkehrsausschuss geteilt wurden und dieser daher den Gesetzentwurf einstimmig angenommen hat.

Daniel Scheen-Pauls (CDU):

„Wenn man mit einer Sache angefangen hat, muss man auch weitermachen“, so ein Sprichwort. Auch der Bund sollte sich genau dieses Sprichwort noch einmal durch den Kopf gehen lassen: Er hat zwar das 9-Euro-Ticket eingeführt, tut aber derzeit so gut wie nichts, damit aus diesem ein verlässliches Modell und damit Ticket für die Zukunft wird.

Derzeit herrscht durch diese nicht – oder wenn überhaupt nur bedingt – vorhandene Nachschusspflicht des Bundes eine große Verunsicherung bei den Verkehrsträgern und den Bürgern. Das bundesweit gültige Deutschlandticket zu einem attraktiven Preis führt zu erheblichen Verwerfungen im Tarif- und Finanzierungsgefüge des öffentlichen Personennahverkehrs. Auch die bislang ausgegebenen Zeitfahrausweise im Ausbildungsverkehr sind davon betroffen, denn diese übersteigen den Preis des Deutschlandtickets teilweise erheblich. Die Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs werden deshalb absehbar kurzfristig durch das Deutschlandticket abgelöst. Daneben sieht die Einführung des Deutschlandtickets erforderliche Änderungen des ÖPNVG NRW vor – auch diese gehen wir nun an.

Hinzu kommt, dass durch die Aufnahme des Grunderneuerungsbestands in das Gemeindeverordnungsrecht (GVFG) durch die letzte Novelle 2020 eine Diskrepanz entstanden ist, die bisher nur durch juristische Auslegung aufgelöst wurde

und nun verbindlich geregelt wird. Es ist gut, dass diese juristische Lücke nun in mehrfacher Hinsicht geschlossen wird.

Die Finanzierungsstruktur des Deutschlandtickets begründet eine notwendige Übergangszeit, in der die Differenz der Einnahmen aus den Ticketpreisen des Jahres 2019 hochgerechnet auf das Jahr 2023 bzw. die Folgejahre bis 2025 und den Einnahmen aus dem Deutschlandticket als Ausgleich für die Aufgabenträger herangezogen wird. Die Regelungen zur Ausbildungsverkehr-Pauschale für eine Übergangszeit werden daher so angepasst, dass den Verkehrsunternehmen auch weiterhin das bisher zur Verfügung gestellte Geld ausgezahlt wird, damit keine Ausgleichslücke in der Höhe der bisher gezahlten Ausbildungsverkehr-Pauschale entsteht.

Die Regelungen zu den Hinwirkungspflichten der Zweckverbände sollen um eine Hinwirkungspflicht auf bundesweite Tarife ergänzt werden, um einen weiteren Anreiz zur Anwendung des Deutschlandtickets zu schaffen.

Der aktuell leider noch bestehende Widerspruch bzgl. der Bedarfsplanpflicht im Zusammenhang mit Maßnahmen der Grunderneuerung und der Barrierefreiheit nach dem GVFG soll zukünftig durch die Klarstellung, dass Bedarfsplanpflicht für derartige Maßnahmen auch dann nicht besteht, wenn sie aus Mitteln des GVFG-Bundesprogramms gefördert werden, aufgelöst werden.

Das Land sieht sich auch hier in der Verantwortung, für die notwendige Verlässlichkeit im Personennahverkehr zu sorgen. Dem werden wir gerecht.

Carsten Löcker (SPD):

Wie auch bereits in der Debatte im Verkehrsausschuss vom 18.10.2023 halten wir die Konkretisierung der Bedarfsplanpflicht für angemessen und wir befürworten den Wegfall des Aspekts der Schülerfahrkosten. Allerdings stelle sich nach wie vor die Frage, ob sich der betriebene Aufwand rechtfertigen lasse, da die Grundproblematik bestehen bleibt und weiterhin über die für die Austarierung des Gesetzes so wichtige Ausfinanzierung debattiert wird, die hinsichtlich der gemeinwirtschaftlichen Verkehre einer Anpassung bedarf.

In diesem Zusammenhang nimmt Nordrhein-Westfalen natürlich eine entscheidende Rolle ein, weshalb wir zukünftig auf die notwendigen Vereinbarungen mit den zuständigen Akteuren hoffen. Im Klartext heißt das: Es steht erneut eine Gesetzesänderung an, um die Verkehrsunternehmen in die Lage zu versetzen, im SPNV bzw. ÖPNV die erforderlichen Leistungen erbringen zu können.

Wir von der SPD haben dem Gesetzentwurf im Verkehrsausschuss zugestimmt.

Laura Postma (GRÜNE):

Das Deutschlandticket ist eine Revolution im Tarifsystem des Öffentlichen Nahverkehrs und ein Quantensprung für die Verkehrswende. Und es wird von den Fahrgästen erfolgreich angenommen – das zeigen die mehr als 11 Millionen verkauften Tickets, davon fast die Hälfte Neukundinnen und -kunden, die nun den Öffentlichen Nahverkehr nutzen. Das ist nicht nur gut für die Verkehrswende sondern auch für das Klima.

Ich bin sehr froh, dass es Verkehrsminister Oliver Krischer gelungen ist, das Deutschlandticket auch als neuen Standard für die Schülerverkehre in NRW zu etablieren. Damit ist einfache und klimafreundliche Mobilität auch für junge Menschen möglich. Bisher beteiligen sich rund 300 der 420 Schulträger in NRW an dem neuen Modell, bei einigen steht eine Entscheidung noch aus. Damit kommt die überwiegende Mehrzahl der Schülerinnen und Schüler in NRW in den Genuss eines deutschlandweit gültigen Tickets, das für nicht-Freifahrtberechtigte nur 29 Euro im Monat kostet. Dies ist nicht nur ein großer Gewinn für die Kinder und Jugendlichen und ihre Familien, sondern belässt auch die vorhandenen Mittel für die Schülerbeförderung im System der ÖPNV-Finanzierung.

Mit der hier vorliegenden 9. Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen wird die erforderliche Anpassung der Ausbildungsverkehr-Pauschale für eine Übergangszeit bis zur Evaluation 2025 vollzogen, damit den Verkehrsunternehmen auch weiterhin das bisher zur Verfügung stehende Geld ausgezahlt wird. Des Weiteren werden mit dieser Gesetzesänderung die Hinwirkungspflicht der ÖPNV-Zweckverbände auf bundesweite Tarife ergänzt sowie einige Klarstellungen vorgenommen.

Dies ist insgesamt sehr zu begrüßen und wir stimmen dem Gesetz gerne zu.

Klaus Esser (AfD):

Als wir das vorliegende Gesetz zuletzt am 18. Oktober im Verkehrsausschuss debattiert haben, stimmten auch wir von der AfD diesem Vorhaben zu.

Doch seit der Zäsur des Haushaltsurteils aus Karlsruhe vor zwei Wochen hat sich die finanzielle Situation drastisch verschlechtert. Der Bund muss völlig unerwartet jetzt dutzende Milliarden Euro einsparen. Sehr wahrscheinlich werden hiervon auch Finanzausgaben des Bundes an die Länder betroffen sein. Vor diesem Hintergrund können wir dem

vorliegenden Gesetzesvorschlag nicht mehr in Gänze zustimmen.

Wir lehnten das Deutschlandticket bereits vor der Haushaltskrise ab. Hierfür sprechen drei wesentliche Gründe. Erstens ist das Deutschlandticket unfair. Denn die Landbevölkerung, die in der Regel keinen brauchbaren ÖPNV-Zugang hat, wird genauso zur Finanzierung des Tickets herangezogen wie die Stadtbevölkerung.

Zweitens wird der ÖPNV durch das Deutschlandticket nicht aufgewertet, sondern abgewertet. Zum einen, weil durch das Ticket mehr Nachfrage in ein bereits völlig überlastetes Verkehrssystem gepresst wird. Zum anderen, weil kein zusätzliches Geld in Form von Investitionen in Personal oder Infrastruktur fließt, sondern weil es lediglich eine Nutzungssubvention darstellt.

Drittens sind die Ausgaben für das Deutschlandticket nicht ordentlich durchgerechnet, weshalb in Zukunft mit gigantischen Kostenexplosionen zu rechnen ist. Bereits für 2023 und 2024 rechnete das Land NRW mit Zusatzkosten in Höhe von jeweils 560 Mio. Euro. Und eine Finanzbedarfsermittlung durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr vom Herbst dieses Jahres rechnet mit weiteren unkalkulierbaren Kostenexplosionen von aktuell insgesamt 11 Mrd. Euro pro Jahr auf bis zu 31 Mrd. Euro pro Jahr.

Die organisatorischen, kosmetischen und juristischen Änderungen an Nordrhein-Westfalens Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr wären akzeptabel gewesen. Doch inzwischen befürchten wir gigantische Zusatzkosten für NRW und neuerdings zusätzlich einen gewaltigen Entzug von Bundesfinanzmitteln, möglicherweise in Milliardenhöhe. Vor dem Hintergrund dieser neuen Rechtslage und dem damit verbundenen Haushaltsloch müssen wir deshalb heute ein klares Veto einlegen.

Wir begrüßen die Idee eines deutschlandweit einheitlichen Tarifes, fordern dafür aber eine kostendeckende Preisstrategie. Nach unseren Berechnungen müsste der Preis für das Deutschlandticket hierfür zwischen 150 und 200 Euro liegen. Nur so lassen sich notwendige Investitionen in Fahrzeuge, Gleisanlagen und Personal langfristig finanzieren, um einen pünktlichen, sicheren und zuverlässigen ÖPNV für alle garantieren – auch im ländlichen Raum.

Wir fordern Sie daher auf, dass Gesetz doch noch zu stoppen und sich auf Bundesebene für die Abschaffung eines aus Steuermitteln subventionierten Deutschlandtickets einzusetzen.

Die AfD stimmt für eine solide Finanzierung des Nahverkehrs und daher gegen diesen Antrag.

