

- Auszug -

Verantwortung für ein starkes NRW – Miteinander die Zukunft gestalten

# Koalitionsvertrag 2012 – 2017

NRWSPD – Bündnis 90/Die Grünen NRW

Anlage 5 zur Vorlage 05 - 15 1212/2014

# Inhaltsverzeichnis

I. Präambel.....	2
II. Bildung.....	8
III. Wirtschaft, Klimaschutz, Energie.....	33
IV. Umwelt, Landwirtschaft, Verbraucherschutz.....	62
V. Bauen, Wohnen, Verkehr .....	83
VI. Arbeit, Soziales, Integration, Inklusion.....	103
VII. Familie, Jugend, Generationen, Sport.....	118
VIII. Gesundheit, Pflege, Emanzipation.....	127
IX. Kommunen, Innen, Justiz.....	140
X. Kultur, Medien, Kirchen und Religionsgemeinschaften.....	158
XI. Europa, Eine-Welt.....	171
XII. Finanzen.....	179
XIII. Allgemeine Vereinbarungen.....	188

4438 Die vom Landtag beschlossene Abschaffung der Ungleichbehandlung im Schülerverkehr zu Lasten der Teilnehmer des 2. Bildungsweges (Schokoticket) wollen wir umsetzen.

#### 4442 Neue Finanzierungsgrundsätze für den ÖPNV

4443 Im Hinblick auf die Finanzierungsgrundlagen für Busse und Bahnen werden sich  
4444 kurz- und mittelfristig entscheidende Weichenstellungen ergeben. Für die Zukunft  
4445 eines guten Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) stellen der Erhalt und  
4446 Ausbau der Infrastruktur sowie der demografische Wandel mit seinen Folgen  
4447 insbesondere im ländlichen Raum große Herausforderungen dar, die ohne eine  
4448 bedarfsgerechte Finanzierung mit Regionalisierungs- und Entflechtungsmittel nicht  
4449 zu bewältigen sind. Hinzu kommt, dass die Deutsche Bahn die Trassen- und  
4450 Stationspreise in den letzten Jahren so drastisch erhöht hat, dass diese  
4451 Kostensteigerungen kaum noch aufzufangen sind. Hierzu werden wir gegenüber  
4452 dem Bund die Rücknahme der Kürzungen der Regionalisierungsmittel sowie  
4453 zumindest eine Dynamisierung in Höhe von 2,5 Prozent einfordern. Wir wollen  
4454 landesseitig unter Berücksichtigung der Kostensteigerungen bei Energie-, Personal-,  
4455 Trassen- und Stationspreisen eine tragfähige finanzielle Mindestausstattung  
4456 sicherstellen.

4457 Mit einem neuen ÖPNV-Gesetz werden wir die Finanzierung des ÖPNV in NRW  
4458 transparenter und effizienter aufstellen. Das schließt die bedarfsgerechte Verteilung  
4459 der Regionalisierungsmittel und die Verbesserung der Steuerungsmöglichkeiten des  
4460 Landes ein. Außerdem werden wir darauf achten, dass der Übergang zwischen den  
4461 einzelnen Verbundräumen mit einem Ticket möglich ist und die Ausschreibungen  
4462 verbundraumübergreifender Linien insbesondere in Vorbereitung auf den RX  
4463 wirtschaftlich und einheitlich gestaltet wird.

4464 Darüber hinaus wollen wir die barrierefreie und -arme Umgestaltung der Bus- und  
4465 Straßenbahnhaltestellen erreichen und klimafreundliche Elektromobilität bei Bussen  
4466 und Bahnen durch Innovationen in diesem Bereich fördern.  
4467 Hierbei sollen auch Vorschläge zur Beseitigung der unübersichtlichen Tarifvielfalt im  
4468 ÖPNV und für die Weiterentwicklung zu einem echten, landesweiten Verbundtarif  
4469 sowie zur Verbesserung der Fahrgastreue entwickelt werden.  
4470 Das Personenbeförderungsgesetz muss rechtssicher an die neue EU-Verordnung für  
4471 den ÖPNV angepasst werden. Das Land wird sich im Bundesrat für eine  
4472 europarechtskonforme und kommunalfreundliche Anpassung des Gesetzes  
4473 einsetzen. Wir erwarten vom Bund einen Gesetzesvorschlag, der den kommunalen  
4474 Gestaltungsanspruch im ÖPNV mit der unternehmerischen Initiative zur Erbringung  
4475 der Verkehrsleistung verbindet.

#### 4483 Für zukunftsfähigen und nachhaltigen Güterverkehr

4484

4485 Angesichts der Wachstumsprognosen für den Gütertransport auf der Straße droht  
4486 unser Land im Dauerstau zu ersticken. Insbesondere der Hinterlandverkehr durch die  
4487 Überseehäfen Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen stellt eine besondere  
4488 Herausforderung dar. Die Anwohnerinnen und Anwohner entlang unserer  
4489 Autobahnen und der Güterkorridore auf der Schiene sind vor diesem Hintergrund  
4490 besonderen Belastungen beim Lärm und bei Luftschadstoffen ausgesetzt. Beim Bau  
4491 der Betuwe-Linie werden wir darauf achten, dass der Bund und die DB AG ihre  
4492 Ankündigung wahr machen und ein Pilotprojekt für den Einsatz innovativer  
4493 Lärmschutztechnik umsetzen. Hierzu werden wir die Initiative für eine vertragliche  
4494 Zusage und Finanzierung ergreifen und auf eine Erhöhung der Lärmschutzmittel der  
4495 DB und den verstärkten Einsatz lärmarmer Bremsen und Güterwagons dringen. Wir  
4496 werden bei unserer Zusage bleiben, die Kommunen von ihrem Anteil der Kosten für  
4497 die Beseitigung von schienengleichen Bahnübergängen beim Bau des dritten Gleises  
4498 auf der Betuwe-Strecke zwischen Emmerich und Oberhausen freizustellen.  
4499 Bei der Fortschreibung des Bundesverkehrsweegeplans setzen wir uns für eine  
4500 weitere Verlagerung von Gütertransporten auf die Schiene ein. Das Schienennetz  
4501 soll lärmarm ausgebaut werden, damit mehr Container auf der Schiene statt auf der  
4502 Straße transportiert werden können.  
4503  
4504 Wir wollen die LKW-Maut weiter entwickeln und in einem ersten Schritt die Erhebung  
4505 auf LKW ab 7,5t ausweiten. Die Kostenberechnung für die LKW-Maut muss  
4506 umgehend an die heutigen Erkenntnisse der immensen Erhaltungsaufwendungen im  
4507 Bereich der Autobahnen und ihrer Brücken angepasst werden, für deren Verschleiß  
4508 die LKW-Belastung die Hauptursache ist. Mittelfristig auch die externen Kosten in die  
4509 Berechnung der LKW-Mautsätze einfließen, weil nur so die großen  
4510 Herausforderungen beim Ausbau der Schieneninfrastruktur finanzierbar sein werden.  
4511  
4512 Wir werden außerdem Initiativen der Kommunen unterstützen, den  
4513 Mautausweichverkehr durch Einbeziehung betroffener Straßen in die Mauterhebung  
4514 oder durch den Erlass von straßenverkehrsrechtlichen Fahrbeschränkungen  
4515 zurückzuführen. Die bundessseitigen Pläne zur Ausweitung der LKW-Maut auf  
4516 nachgeordneten Straßen werden wir unterstützen. Den bundesweiten Modellversuch  
4517 mit Riesen-LKW lehnen wir weiter ab.  
4518  
4519 Wir werden eine Binnenschiffahrtsinitiative starten. Im Güterverkehrskonzept des  
4520 Landes werden wir aufzeigen, wie die Binnenschiffahrt gestärkt und eine stärkere  
4521 Verlagerung von Gütertransporten auf Binnenschiffe gelingen kann, damit die zu  
4522 erwartenden Containerverkehrszuwächse nach dem Bau der „Maastraakte II“ in  
4523 Rotterdam leistungsfähig und möglichst umweltverträglich bewältigt werden.  
4524 Maßnahmen wie die Vertiefung der Fahrrinne des Rheins bis nach Köln, der Ausbau  
4525 des Kanalnetzes für moderne Motorschiffe mit einer mehrlagigen Containerladung,  
4526 die Optimierung der Zulassung, Verkehrssteuerung und Abgaben sowie ein  
4527 abgestimmtes Ausbaukonzept für die Binnenhäfen in NRW stehen für uns im  
4528 Vordergrund. Dazu gehört für uns auch deren Anbindung an das übergeordnete  
4529 Straßen- und Schienennetz.  
4530  
4531