

Koalitionsvertrag 2012 – 2017

Verantwortung für ein starkes NRW – Miteinander die Zukunft gestalten

- Zusatz -

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 REX
4463 wirtschaftlich und einheitlich gestaltet wird.

4464 Hierbei sollen auch Vorschläge zur Beseitigung der unübersichtlichen Tarifvielfalt im
4465 ÖPNV und für die Weiterentwicklung zu einem echten, landesweiten Verbundtarif
4466 sowie zur Verbesserung der Fahrgastreue entwickelt werden.
4467 Darüber hinaus wollen wir die barrierefreie und -arme Umgestaltung der Bus- und
4468 Straßenbahnhaltestellen erreichen und klimafreundliche Elektromobilität bei Bussen
4469 und Bahnen durch Innovationen in diesem Bereich fördern.

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.

4482 Für zukunftsfähigen und nachhaltigen Güterverkehr

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 schienenungleichen Bahnübergängen beim Bau des dritten Gleises
4498 auf der Betuwe-Strecke zwischen Emmerich und Oberhausen freizustellen.
4499
4500 Bei der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans setzen wir uns für eine
4501 weitere Verlagerung von Gütertransporten auf die Schiene ein. Das Schienennetz
4502 soll lärmarm ausgebaut werden, damit mehr Container auf der Schiene statt auf der
4503 Straße transportiert werden können.
4504
4505 Wir wollen die LKW-Maut weiter entwickeln und in einem ersten Schritt die Erhebung
4506 auf LKW ab 7,5t ausweiten. Die Kostenberechnung für die LKW-Maut muss
4507 umgehend an die heutigen Erkenntnisse der immensen Erhaltungsaufwendungen im
4508 Bereich der Autobahnen und ihrer Brücken angepasst werden, für deren Verschleiß
4509 die LKW-Belastung die Hauptursache ist. Mittelfristig auch die externen Kosten in die
4510 Berechnung der LKW-Mautsätze einfließen, weil nur so die großen
4511 Herausforderungen beim Ausbau der Schieneninfrastruktur finanzierbar sein werden.
4512
4513 Wir werden außerdem Initiativen der Kommunen unterstützen, den
4514 Mautausweichverkehr durch Einbeziehung betroffener Straßen in die Mauterhebung
4515 oder durch den Erlass von straßenverkehrsrechtlichen Fahrbeschränkungen
4516 zurückzudrängen. Die bundesseitigen Pläne zur Ausweitung der LKW-Maut auf
4517 nachgeordneten Straßen werden wir unterstützen. Den bundesweiten Modellversuch
4518 mit Riesen-LKW lehnen wir weiter ab.
4519
4520 Wir werden eine Binnenschifffahrtsinitiative starten. Im Güterverkehrs-konzept des
4521 Landes werden wir aufzeigen, wie die Binnenschifffahrt gestärkt und eine stärkere
4522 Verlagerung von Gütertransporten auf Binnenschiffe gelingen kann, damit die zu
4523 erwartenden Containerverkehrszuwächse nach dem Bau der „Maasflakte II“ in
4524 Rotterdam leistungsfähig und möglichst umweltverträglich bewältigt werden.
4525 Maßnahmen wie die Vertiefung der Fahrrinne des Rheins bis nach Köln, der Ausbau
4526 des Kanalnetzes für moderne Motorschiffe mit einer mehrlagigen Containerbeladung,
4527 die Optimierung der Zulassung, Verkehrssteuerung und Abgaben sowie ein
4528 abgestimmtes Ausbaukonzept für die Binnenhäfen in NRW stehen für uns im
4529 Vordergrund. Dazu gehört für uns auch deren Anbindung an das übergeordnete
4530 Straßen- und Schienennetz.
4531