

(A) Beginn: 10.04 Uhr

Präsidentin Friebe: Meine Damen und Herren! Ich eröffne unsere 147. Sitzung des Landtags von Nordrhein-Westfalen und darf Sie alle sehr herzlich begrüßen. Ich begrüße auch unsere Zuhörerinnen und Zuhörer auf der Tribüne sowie die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Presse, Rundfunk und Fernsehen.

Für die heutige Sitzung haben sich 19 Abgeordnete entschuldigt; ihre Namen werden in das Protokoll aufgenommen.

Unser Geburtstagskind sehe ich im Moment nicht.

Wir treten in die Beratung unserer heutigen Tagesordnung ein. Eine Aktuelle Stunde findet heute nicht statt, so daß ich gleich Tagesordnungspunkt 2 aufrufen kann:

Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs

(Regionalisierungsgesetz NW)

**(B) Gesetzentwurf
 der Landesregierung
 Drucksache 11/7847**

erste Lesung

Die Einbringung geschieht durch Herrn Minister Kniola für die Landesregierung. Ich erteile ihm das Wort.

Minister für Stadtentwicklung und Verkehr Kniola: Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Eine zentrale Anforderung an Verkehrspolitik ist die Gewährleistung von Mobilität. Vielfach stehen den Verkehrsbedürfnissen aber schutzwürdige Belange von Menschen und Umwelt entgegen. Verkehrspolitik muß diesen Konflikt verantwortlich auflösen. Nach allen Prognosen verzeichnen wir auch in Zukunft ein starkes Wachstum der Verkehrsleistungen.

Was können wir tun? Zunächst müssen wir die gedankliche Gleichsetzung von Mobilität mit Au-

tomobilität überwinden. Dauerhaft kann das Auto die gesellschaftlich notwendige Mobilität nicht mehr und insbesondere nicht allein gewährleisten. Wir werden bald einen Motorisierungsgrad von 500 Pkw auf 1 000 Einwohner in Nordrhein-Westfalen verzeichnen. Die Vorstellung, jederzeit und überall mit dem Auto von A bis B staufrei fahren zu können, wird sich auch mit weiterem Straßenbau nicht verwirklichen lassen. **(C)**

Automobilität fördert bereits heute einen hohen Preis: Unfälle mit Toten und Verletzten, Lärm und Abgase, Flächenverbrauch und Zerschneidung von Landschaft.

Die Landesregierung steuert einen anderen Kurs. Bereits 1992 haben wir das Programm "Trendwende zum Nahverkehr" entwickelt. Die Konzentration der Investitionsmittel auf den öffentlichen Personennahverkehr wird den proklamierten Vorrang zu einer tatsächlichen Vorfahrt von Bussen und Bahnen werden lassen. Der von der Landesregierung beschlossene Entwurf eines Landesregionalisierungsgesetzes ist ein weiterer wesentlicher Baustein in der Vorrangpolitik für den ÖPNV.

Zur Zeit befindet sich der gesamte ÖPNV in einer Umbruchsituation. EG-rechtliche Bestimmungen und die im Rahmen der Bahnstrukturreform erfolgte Änderung zahlreicher bundesrechtlicher Vorschriften schaffen neue Bedingungen für den öffentlichen Personennahverkehr. Das dem Landtag im Entwurf vorliegende Regionalisierungsgesetz füllt diesen neu gesetzten Rahmen aus. **(D)**

Wir haben uns dabei von einem Kerngedanken leiten lassen: Die Organisationsstrukturen des ÖPNV sollen einerseits klar und eindeutig festgelegt, andererseits soll den Aufgabenträgern bei geringer Regelungsdichte soviel eigene Gestaltungsfreiheit wie möglich belassen werden.

Regionalisierung bedeutet die Zusammenführung von Finanz- und Aufgabenverantwortung für den straßengebundenen ÖPNV und den Schienenpersonennahverkehr sowie ihre Übertragung auf die kommunale bzw. regionale Ebene. Die Landesregierung hat dieses Prinzip sehr ernst genommen. Das Landesregionalisierungsgesetz erweitert den Katalog der freiwilligen Selbstverwaltungsaufgaben von Kreisen und kreisfreien Städten. Nachdem diese bereits seit Jahrzehnten den eigenen ÖPNV in Erfüllung ihrer örtlichen Aufgaben wahr-

(Minister Kniola)

- (A) genommen haben, werden sie künftig im Rahmen der kommunalen Gemeinschaftsarbeit auch für den Schienenpersonennahverkehr verantwortlich sein.

Die erforderlichen bzw. gewünschten Leistungen werden künftig aus einem Guß und vor Ort, also mit allen Vorteilen der Bürgernähe, bestimmt werden. Die von verschiedenen Seiten geforderte gesetzliche Festlegung von Mindeststandards erfolgt allerdings nicht. Sie hätte nicht nur die genannten Vorzüge der Regionalisierungsidee wieder aufgehoben, die Vorgabe der Art und Weise der Aufgabenerfüllung hätte den ÖPNV zudem zur Pflichtaufgabe mit der Folge erheblicher steuerlicher Risiken gemacht.

Die den Gesetzentwurf bestimmende Maxime, so wenig bindende Vorschriften zu erlassen wie nötig und den Aufgabenträgern soviel Gestaltungsfreiraum wie möglich zu belassen, erfährt nur zwei wesentliche Ausnahmen: Die erste Ausnahme betrifft die schon eben erwähnte kommunale Zusammenarbeit der Kreise und kreisfreien Städte in Zweckverbänden. Die zweite Ausnahme stellt die nunmehr gesetzlich vorgesehene Pflicht des ÖPNV-Aufgabenträgers dar, einen Nahverkehrsplan zu erstellen.

- (B) Die vorgesehene Pflicht zur kommunalen Zusammenarbeit gilt hauptsächlich für den Bereich des Schienenpersonennahverkehrs und ist durch dessen regionalen Charakter bedingt. Eine dies unberücksichtigt lassende Planung, Organisation und Ausgestaltung sind hier nicht möglich. Gleiches gilt für den Gemeinschaftstarif: Er ist immer noch ein großer verkehrspolitischer Erfolg und soll auch künftig nicht gefährdet werden.

Die gesetzliche Konkretisierung der Kooperationsform ist meines Erachtens genauso notwendig wie die Festlegung der beiden Kooperationsaufgaben selbst. Der Zweckverband gewährleistet nicht nur eine institutionelle Zusammenarbeit, sondern kann als öffentlich-rechtliche Organisationseinheit uneingeschränkt Behördenfunktionen übernehmen. Er bietet sich deshalb für den Bereich des kommunal übergreifenden Schienenpersonennahverkehrs nicht nur als Aufgabenträger an, sondern zugleich als die nach der EG-Verordnung 1893/91 erforderliche zuständige Behörde.

Das breite Spektrum der rechtlich möglichen Zweckverbandskonstruktion erlaubt eine flexible,

den Erfordernissen der einzelnen Region entsprechende Struktur dieses Aufgabenträgers. Der Zweckverband kann je nach Wunsch mit weitergehenden verkehrlichen Aufgaben betraut werden. Er kann sich aber auch seinerseits zur Aufgabenerfüllung einer Managementgesellschaft bedienen.

Die zweite gesetzlich vorgesehene Pflicht betrifft die Planung: Kreise, kreisfreie Städte und Zweckverbände haben im Rahmen ihrer Zuständigkeiten Nahverkehrspläne zu erstellen, die alle fünf Jahre zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben sind. Gegenstand und Inhalt der Pläne ergeben sich aus ihrem Zweck, eine tragfähige, durchdachte und finanziell realistische Grundlage für die Organisation des ÖPNV zu schaffen. Die konkrete Ausprägung und die kommunal beziehungsweise regional zu setzenden Standards sind von den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten abhängig, die der Planungsträger selbst am besten festlegen kann.

Die bestehenden verkehrlichen Verflechtungen bedingen allerdings zum einen eine Abstimmung der Planungsträger untereinander und zum anderen eine Beachtung der Ziele der Raumordnung und der Landesplanung.

Regionalisierung bedeutet freilich nicht nur die Übertragung der Aufgabenverantwortung auf die kommunale beziehungsweise regionale Ebene, sondern der Organisationsverantwortung folgt die Finanzverantwortung. Dies bereitet den kommunalen Entscheidungsträgern vor dem Hintergrund der schwierigen finanziellen Lage der Gemeinden verständlicherweise Sorgen. Wir haben dazu in den letzten Tagen eine Zuschrift des Oberstadtdirektors Gelsenkirchen erhalten, die ich - ebenfalls in Form einer Zuschrift - beantworten werde. Nach meinem Dafürhalten gibt es aber keinen Grund zur Besorgnis:

Das Landesregionalisierungsgesetz führt die bewährte Investitionspolitik des Landes für den schon immer den Kommunen obliegenden ÖPNV fort und ergänzt diese um die allgemeine Förderung des Schienenpersonennahverkehrs durch Betriebskostenzuschüsse. Es stellt den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen nicht nur die durch Komplementärmittel ergänzten GVFG-Mittel zur Verfügung, sondern leitet sämtliche - ich betone das ausdrücklich: sämtliche! - Transfermittel weiter, die das Land vom Bund im Zuge der Bahn-

(C)

(D)

(Minister Kniola)

- (A) strukturreform erhält. Hierdurch wird den Aufgabenträgern die Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs ausdrücklich ermöglicht und das deutliche Absinken des Finanzrahmens des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes von 1997 an kompensiert.

Das Land Nordrhein-Westfalen wird den ÖPNV künftig mit etwa 2,5 Milliarden DM jährlich fördern. Die allein zur Schienenpersonennahverkehrsbetriebskostenfinanzierung jährlich zur Verfügung stehenden Mittel belaufen sich 1996 auf 1,151 Milliarden DM und wachsen bis 2001 auf 1,389 Milliarden DM an. Diese Mittel stellen nicht nur die bis einschließlich 1997 garantierten Betriebsleistungen der DB-AG sicher; die Anpassungs- und Revisionsklauseln, die wegen der ungewissen Kostenentwicklung auf Druck der Länder in das Bundesregionalisierungsgesetz aufgenommen wurden, werden über diesen Zeitraum hinaus die Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs gewährleisten.

- (B) Die die Infrastrukturmaßnahmen des ÖPNV und die Fahrzeugbeschaffung für die Eisenbahn umfassende Investitionsförderung beläuft sich auf jährlich etwa 1,1 Milliarden DM. Sie erfolgt auf der Grundlage der jährlich zu erstellenden Investitionsprogramme. Sie wird aus den GVFG-Mitteln und den komplementären Landesmitteln nach Maßgabe des Haushaltsplanes einerseits sowie aus den Transfermitteln andererseits refinanziert. Aus den Transfermitteln sollen auch die sonstigen Investitionsmaßnahmen des ÖPNV in Höhe von 200 Millionen DM jährlich finanziert werden.

Hierunter fällt insbesondere die Förderung der Vorhaltekosten der übrigen Fahrzeuge der öffentlichen und der privaten Verkehrsunternehmen. Daneben sind Zuwendungen zur Förderung von Maßnahmen möglich, durch die im Vergleich zum Fahrplan 1993/94 deutliche Verbesserungen des Verkehrsangebotes erreicht werden, für die Wiederinbetriebnahme von stillgelegten Strecken oder den Neubau von Schienenstrecken, denen das Land besondere Bedeutung beimißt; ich denke da zum Beispiel an die Anbindung des Flughafens Köln/Bonn.

Die zudem den Kreisen, kreisfreien Städten und Zweckverbänden zustehende jährliche Pauschale von 1 Million DM soll primär den organisatorischen Aufwand decken, der im Zusammenhang mit der Erstellung von Nahverkehrsplänen ent-

- (C) stehen wird. Die gesetzlichen Neuerungen gelten grundsätzlich auch für die bestehenden Verkehrsverbünde und ihre Mitglieder, für den VRR, den VRS und den AVV.

Einige besondere Regelungen sind aber natürlich angezeigt. Das Land steht zu den entsprechenden Zweckverbänden in einer vertraglichen Förderpflicht. Es ist für die Landesregierung eine Selbstverständlichkeit, unabhängig von den anstehenden Rechtsänderungen diese vertraglichen Pflichten weiter zu erfüllen, sofern die Partner ihrerseits zu den vorhandenen Vereinbarungen stehen. Die Übergangsregelung des Landesregionalisierungsgesetzes gewährleistet hier eine Besitzstandsgarantie und begründet zugunsten der Vertragspartner einen zusätzlichen Ausgleichsanspruch für den Fall, daß die gesetzlichen Leistungen die vertraglichen Verpflichtungen übersteigen.

Der Gesetzentwurf definiert die Rolle der staatlichen und kommunalen Verwaltungen sowie der Verkehrsunternehmen neu. Da sie den Status nahezu aller am öffentlichen Personennahverkehr beteiligten Ebenen berührt, erschien es mir notwendig, frühzeitig in einen offenen Dialog mit den vom Gesetz potentiell Betroffenen einzutreten. Der vorliegende Gesetzentwurf beruht auch auf dem Ergebnis der Auswertung der in diesem Rahmen gewonnenen Erkenntnisse. Er berücksichtigt die zahlreichen eingegangenen Anregungen der angehörten Fachinstitutionen.

Der Gesetzentwurf stellt meines Erachtens eine tragfähige Grundlage für die künftige Ordnung des öffentlichen Personennahverkehrs im Lande Nordrhein-Westfalen dar. Selbstverständlich bleibt er in Einzelfragen, die im Laufe der parlamentarischen Beratung eine Alternativregelung erfahren könnten, durchaus modifizierbar. Die Landesregierung ist hier für konstruktive Vorschläge weiterhin offen. Es ist durchaus denkbar, daß wir für einzelne Problembereiche, zum Beispiel das Verhältnis zwischen Zweckverbänden und ihren Mitgliedern, die Rolle der Verkehrsunternehmen im Rahmen der Nahverkehrsplanung, das Verhältnis zwischen Kreis und kreisangehörigen Gemeinden, noch andere Lösungen finden können.

Das Landesregionalisierungsgesetz trägt wesentlich zur Fortentwicklung des ÖPNV bei. Es sichert flexible Organisationsstrukturen und den Belangen

(Minister Kniola)

- (A) der Wirtschaftlichkeit entsprechende Finanzierungsmechanismen, die dem ÖPNV eine solide Grundlage verschaffen.

Ich bin mir bewußt, daß der vorliegende Entwurf angesichts seiner grundlegenden Bedeutung für den ÖPNV einer eingehenden Beratung bedarf.

Ich bitte das Hohe Haus auch um eine zügige Beratung. Ab dem 1. Januar 1996 tritt nicht nur die von mir bereits genannte EG-Verordnung 18/93 aus 91 in Kraft; von diesem Zeitpunkt an müssen auch die Leistungen des Schienenpersonennahverkehrs abgerufen werden. Die Kommunen haben sich im Hinblick darauf zu organisieren. Die Bildung der Zweckverbände insbesondere in den Regionen, die über keine Erfahrung mit dieser Kooperationsform verfügen, wird einen zeitlichen Vorlauf erfordern.

Die parlamentarische Behandlung des vorliegenden Gesetzentwurfs sollte sich hieran, auch im Interesse der betroffenen Städte und Gemeinden orientieren. - Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei der SPD)

- (B) Präsidentin Friebe: Ich danke dem Herrn Minister für die Einbringung des Gesetzentwurfs.

Ich eröffne die Beratung und erteile Herrn Abgeordneten Hunger für die Fraktion der SPD das Wort.

Abgeordneter Hunger¹⁾ (SPD): Frau Präsidentin! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Wir haben 1992 und 1993 wiederholt über die Reform der deutschen Eisenbahnen und damit im Zusammenhang über die Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs und die anstehende Neuorganisation des öffentlichen Personennahverkehrs insgesamt debattiert.

Nun ist die Bahnreform zum 1. Januar 1994 in Kraft getreten. Als Zeitpunkt für die Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs der deutschen Eisenbahnen wurde der 1. Januar 1996 festgelegt. Wir von der SPD-Fraktion haben uns seit längerem und intensiv damit beschäftigt, was auf Landesebene passieren muß, um diese Regionalisierung umzusetzen. Die Landesregierung hat dies auf ihrer Ebene, wie der Herr Minister soeben

mitgeteilt hat, wie es sich gehört, ebenfalls getan und bringt nun die Ergebnisse der Beratungen ein: den Entwurf eines Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV.

Wir werden uns in den nächsten Wochen intensiv mit dem Inhalt dieses Gesetzentwurfs zu beschäftigen haben und prüfen, ob die Regelungen mit dem übereinstimmen, was wir an Vorstellungen, auch als SPD-Fraktion, schon entwickelt haben. Außerdem werden wir prüfen und bewerten müssen, ob es zum Beispiel aufgrund der Anhörung des Verkehrsausschusses, die ja noch bevorsteht und die wir als SPD-Fraktion schon auf den Weg gebracht haben, noch Dinge gibt, die wir in das Gesetz einbringen müssen.

Wir sind deshalb für die Aussage des Verkehrsministers dankbar, daß es nach seiner Meinung noch Erkenntnisse geben kann, die eine Veränderung des Gesetzes zur Folge haben können.

Ich betone aber darüber hinaus: Die SPD-Fraktion hat sich in den langen Vorberatungen schon in einigen Bereichen eine ziemlich konkrete Meinung gebildet. Dazu gehörte die Definition des ÖPNV als freiwillige Aufgabe der Kommunen im Rahmen der Daseinsvorsorge und nicht als Pflichtaufgabe.

Die Aussage, daß das Land in keinem Falle, auch nicht für den Schienenpersonennahverkehr, eine Bestellerfunktion wahrnehmen soll. Denn die Schienenpersonennahverkehrsstrukturen in Bayern, wo zum Beispiel eine Landeseisenbahn ange-dacht wird, sind nach unserer Auffassung nicht mit den Verhältnissen in Nordrhein-Westfalen vergleichbar.

(Zuruf des Abgeordneter Hegemann [CDU])

Die haben nicht nur Berge, die haben auch nur zwei Städte mit über 300 000 Einwohnern. Deshalb kann man das mit den Verhältnissen in Nordrhein-Westfalen nicht so ohne weiteres vergleichen.

Daß die vom Bund auf die Länder verteilten Betriebskostenzuschüsse für den dann regionalisierten Schienenpersonennahverkehr in vollem Umfang als Betriebskostenzuschüsse für den Schienenpersonennahverkehr an die Aufgabenträger weitergegeben werden, ist auch ein Prinzip, das

(C)

(D)

(Hunger [SPD])

- (A) wir als SPD-Fraktion umsetzen wollen und auch umsetzen werden.

Das gilt auch für den Einsatz der darüber hinausgehenden Regionalisierungsmittel, die im übrigen ab 1997 zu einer Absenkung des GVFG führen werden, als Investitionsmittel, um den Ausbau der ÖPNV- und SPNV-Infrastruktur im Lande sicherzustellen.

Was den möglichst weitgehenden Verzicht auf die Festlegung von Standards angeht, folgen wir den Auffassungen, die der Minister eben in seinem Beitrag zum Ausdruck gebracht hat.

Schließlich legen wir selbstverständlich Wert auf die Sicherung der Landeskomplementärmittel zum GVFG, deren Notwendigkeit von Beginn an auch von Verbänden und Institutionen immer wieder betont worden ist und gefordert wird.

Die von uns im Anfangsstadium der Diskussion aufgeworfenen steuerlichen Fragen im Zusammenhang mit steuerlichem Querverbund, Körperschaftsteuer bei Querverbundunternehmen und Umsatzsteuer für ÖPNV- und SPNV-Leistungen sind zwischenzeitlich von der Finanzministerkonferenz zusammen mit dem Bundesfinanzminister beantwortet worden - ich füge hinzu: Gott sei Dank positiv für den öffentlichen Personennahverkehr.

Wir halten das Gesetz für einen wesentlichen Beitrag zur Stärkung der kommunalen Selbstverwaltung durch die eigenverantwortliche Gestaltung und Organisation des öffentlichen Personennahverkehrs vor Ort. Ich bin sehr zuversichtlich, meine Damen und Herren, daß die Gebietskörperschaften in unserem Land diese Herausforderung aufnehmen werden und auch bewältigen. Dies haben wir bereits im Zusammenhang mit der Bahndiskussion immer gefordert, und davon werden wir auch nicht abweichen.

Dabei werden wir selbstverständlich über Einzelbereiche wie zum Beispiel über die Möglichkeiten und Voraussetzungen der Selbstbestimmung oder Beteiligung von größeren kreisangehörigen Gemeinden reden müssen. Das sagen wir nicht nur, weil wir viel Post bekommen haben, unter anderem auch einen Brief aus Monheim. Das halten wir im Zusammenhang mit den Prinzipien der Stärkung der kommunalen Selbstverwaltung für notwendig und für richtig. Dies bemerken wir

auch in vielen Gesprächen, die wir vor Ort im Zusammenhang mit diesem Gesetzesvorhaben geführt haben. (C)

Wir wollen den Gesetzentwurf - und auch da sind wir uns mit der Landesregierung einig - jedenfalls zügig beraten und, wenn möglich, Anfang Februar im Plenum verabschieden, um den Gebietskörperschaften ausreichend Zeit zu geben, sich auf die neue Situation, auf die neuen Herausforderungen einzustellen.

Ich gehe davon aus, liebe Kolleginnen und Kollegen, daß dieses Gesetz nach weiteren Diskussionen in den Ausschüssen eine breite Mehrheit im Landtag finden wird. Denn eins ist klar: Den öffentlichen Personennahverkehr, seine Stärkung auch im ländlichen Raum und in den Ballungszentren sowieso, brauchen wir, wenn wir den Herausforderungen gerecht werden wollen, die uns im Bereich der Verkehrspolitik ins Haus stehen. - Danke schön

(Beifall bei der SPD)

Präsidentin Friebe: Ich danke Ihnen, Herr Abgeordneter. - Für die Fraktion der CDU erteile ich Herrn Abgeordneten Langen das Wort. (D)

Abgeordneter Langen^{*)} (CDU): Frau Präsidentin! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Die am 1. Januar 1994 von der Bundesregierung eingeleitete Bahnreform führt zu einer Übertragung verkehrlicher Aufgaben des Bundes im Nah- und Regionalverkehr der Deutschen Bahnen auf die Länder. Die Übertragung der Aufgaben und Finanzverantwortung, die sogenannte Regionalisierung, erfolgt zum 1. Januar 1996 und basiert auf der Vereinbarung zwischen dem Bund und den Ländern. Das bedeutet, daß neben der Übertragung der Aufgabenverantwortung auch die notwendigen Mittel durch einen Finanztransfer vom Bund auf die Länder sichergestellt werden.

Nun muß das Land Nordrhein-Westfalen Regelungen finden, die Planungs-, Entscheidungs- und Finanzierungsverantwortung für den Schienenpersonennahverkehr in regionale Kompetenz überführen. Der vorliegende Gesetzentwurf der Landesregierung soll diese Regelungen treffen und die Zuständigkeiten festlegen. Hier, Herr Minister Kniola, setzt auch mein erster Kritikpunkt ein.

(Langen [CDU])

- (A) Der vorliegende Gesetzentwurf ist in weiten Teilen nur ein Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs. Die Weiterentwicklung des sonstigen öffentlichen Personennahverkehrs wird in diesem Gesetz nicht gleichrangig geregelt. Man gewinnt vielmehr den Eindruck, daß sich das Land im Rahmen des Regionalisierungsgesetzes aus seinen bisherigen ordnungs- wie finanzpolitischen Verpflichtungen gegenüber dem ÖPNV herausstellen und in die Rolle eines Betrachters, allenfalls eines Schlichters schlüpfen.

Sie betonen immer wieder, daß dem Ausbau und der Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs aus umweltpolitischen, verkehrspolitischen, energiepolitischen und strukturpolitischen Gründen hohe Priorität zukommt. Das unterstützen wir ausdrücklich. Der vorliegende Gesetzentwurf regelt jedoch weitgehend nur den Finanztransfer vom Bund über das Land an die Kommunen. Ein Nahverkehrsgesetz hätte über diesen Finanztransfer hinaus deutlichere Aussagen zu den Mitteln machen müssen, die das Land aus eigenen Haushaltsmitteln für den öffentlichen Personennahverkehr tatsächlich zur Verfügung stellt.

- (B) An einigen Stellen im Gesetzentwurf vermissen wir Regelungen zur Mittelbereitstellung durch das Land Nordrhein-Westfalen. Mit diesem Gesetz bestreiten Sie Nahverkehrspolitik weitgehend aus Finanzmitteln des Bundes. Ich verweise beispielsweise auf § 10 Abs. 2; hier wäre eine deutliche Aussage zum Umfang von Komplementärmitteln angebracht.

Auch Ausgleichsleistungen wie etwa die Schülerfahrkosten werden im Gesetz nicht festgeschrieben. Die sonstigen nicht unerheblichen ÖPNV-Mittel des Landes müssen sinnvoll mit den Regionalisierungsmitteln zu einem stimmigen ÖPNV-Finanzkonzept verbunden werden.

Wir von der CDU-Fraktion hätten uns ein Nahverkehrsgesetz gewünscht, das deutlichere ordnungs- und finanzpolitische Aussagen zur Ausgestaltung des ÖPNV in Nordrhein-Westfalen trifft.

(Zuruf des Abgeordneten Hunger [SPD])

Ich möchte einige Fragen stellen und Anregungen geben.

Erstens. Wie genau soll der Vorrang des öffentlichen Personennahverkehrs aussehen? Wird dem ÖPNV in unseren Städten beim Ausbau und der Finanzierung Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt? Wie definiert man dann den Vorrang des öffentlichen Personennahverkehrs im ländlichen Raum? Wie ist der Satz zu verstehen, daß das Eisenbahnnetz als Grundnetz für eine leistungsfähige und bedarfsgerechte verkehrliche Erschließung zu erhalten sei? Muß es nicht vielmehr heißen, daß die Eisenbahn und sonstige Schienenverkehre als Grundangebot des öffentlichen Personennahverkehrs ausgestaltet werden müssen? Zwischen einem Netzangebot und einem Bedienungsangebot besteht doch ein wesentlicher Unterschied!

Der ÖPNV wird im wesentlichen auf der Grundlage des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und des Personenbeförderungsgesetzes abgewickelt. Die Verknüpfung mit diesen Gesetzen ist im Regionalisierungsgesetz, weil dieses kein ÖPNV-Gesetz sein soll, unvollständig. Folglich ist darin vom Nutzen der Neuregelung für den Fahrgast - den Kunden und den Bürger - nicht die Rede.

Zweitens. Wo findet man in diesem Gesetz eine Aussage über Vernetzungsmöglichkeiten mit dem Individualverkehr? Wir würden es gern sehen, daß das Element Umsteigen auf den ÖPNV in dem Gesetz berücksichtigt und herausgestellt wird. Im vorliegenden Gesetzentwurf ist so etwas nur in einem Nachsatz für die Verdichtungsgebiete vorgesehen.

Drittens. Der Bedienungsstandard ist nur in allgemeiner Form angerissen. Wir halten es für notwendig, daß der schienengebundene Verkehr, wo immer es geht, im bedarfsgerechten Taktverkehr angeboten wird und daß sich der ÖPNV auf diesen Schienenverkehr ausrichtet.

Darüber hinaus muß die zukünftige Ausgestaltung des ÖPNV neben der Abstimmung auf die Bedürfnisse der Bevölkerung in zunehmendem Maße dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit folgen. Hier wird man sicherlich neue Wege gehen müssen. Auch dieses sollte im Grundsatz deutlicher herausgestellt werden.

Viertens. Schließlich - das habe ich schon ausgeführt - kommt es uns darauf an, daß nicht nur die bekannten Finanzierungsquellen noch einmal zusammengefaßt und auf eine gesetzliche Grundla-

(C)

(D)

(Langen [CDU])

- (A) ge gestellt werden, sondern daß das Land Nordrhein-Westfalen weitergehende Aussagen zur Förderung des ÖPNV trifft. So werden Vorhaltekosten in Höhe von 200 Millionen DM aus Mitteln des Bundes bestritten. Weitergehende Aussagen über Landesmittel, wie sie in Bayern getroffen sind, fehlen.

Frau Präsidentin! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Sinn dieses Gesetzes ist, daß durch die Regionalisierung mehr Subsidiarität und damit mehr Bürger- und Kundennähe gewonnen werden. Wir kritisieren daher, daß Sie in dem Gesetz eine generelle Anordnung zur Bildung von Pflichtzweckverbänden festschreiben wollen. Wenn Sie die Verantwortlichkeit vor Ort haben wollen, Herr Minister - davon gehe ich aus -, dann ist es unnötig und bevormundend, den Regionen vorzuschreiben, welche Organisationsform einer Verkehrskooperation sie bilden sollen. Den Kreisen, Städten und Gemeinden muß die Möglichkeit eingeräumt werden, unter verschiedenen Organisationsformen zu wählen. Ich verweise zum Beispiel auf Ostwestfalen-Lippe, wo die Form der GmbH bevorzugt wird - im übrigen mit den Stimmen der dortigen SPD, Herr Kollege Hunger. Andere Bundesländer lassen die Form der Verkehrskooperation ebenfalls offen.

- (B) Darüber hinaus bemängeln wir, daß Sie die Kooperationsräume vorgeben wollen. Natürlich muß man die vorhandenen Kooperationsräume berücksichtigen. Wenn mit dieser Berücksichtigung aber gemeint ist, daß die in der Anlage aufgelisteten Kooperationsräume zwingend vorgeschrieben werden, so distanzieren wir uns hiervon ausdrücklich. Die Bildung von Kooperationsräumen ist Aufgabe der Kommunen. Hier können Sie, Herr Minister, fachliche Hilfestellung geben. Auf diese Anlage zum Gesetz sollten wir jedoch verzichten.

Weiterhin müssen wir feststellen, daß der ländliche Raum Gefahr läuft, bei der Mittelvergabe schlecht abzuschneiden. Bislang unterlassene Investitionen in Schienenverbindungen - und hier ist vor allen Dingen der ländliche Raum betroffen - werden durch die Gesetzesvorlage nicht genügend ausgeglichen.

Der Verkehrsausschuß hat sich bereits letzte Woche für den Einsatz der Bundesmittel für die sogenannten 20 %-Strecken im Rahmen des Schienenwegeausbaugesetzes für den Nahverkehr be-

sonders auch im ländlichen Raum eingesetzt. Dies allein reicht aber nicht aus. (C)

Auch dieses Gesetz muß sicherstellen, daß die zukünftige Verteilung von Zuwendungen für den Schienenpersonennahverkehr nicht nur nach den bisher erbrachten Betriebsleistungen berechnet wird, sondern bei ihr auch der besondere Entwicklungsbedarf im ländlichen Raum berücksichtigt wird. Dasselbe gilt für die Einführung von Kostensatzgruppen bei den Vorhaltekosten für Fahrzeuge.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, wenn Sie den vorliegenden Gesetzentwurf aufmerksam studieren, werden Sie feststellen, daß wir hier fehlen. Im dritten Abschnitt des Gesetzes wird die Verkehrsplanung des ÖPNV in Nordrhein-Westfalen geregelt. Der Landtag oder der Verkehrsausschuß finden in diesem Gesetz dann nicht mehr statt. Auch die Aufstellung der Investitionsprogramme erfolgt ohne jegliche Beteiligung des Landtags.

Herr Minister, ich weiß nicht, ob Sie diesen Punkt übersehen haben, aber ich halte es für wünschenswert, das Parlament bei einer Mittelverteilung von jährlich weit über 2 Milliarden DM in Nordrhein-Westfalen - Sie haben die Summe eben genannt - zu beteiligen. Ich denke, daß dies Ihre Zustimmung finden muß. Ich gehe davon aus, daß dies fraktionsübergreifend im Landtag so gesehen wird. (D)

Wir wünschen uns, daß die Zuständigkeitsregelung zur Bewilligung von Mitteln in § 15 anders aussieht. Die jetzige Regelung scheint mir mehr eine Bestandssicherung der vorhandenen Bürokratie zu sein. Ich halte es für besser, eine einheitliche Bewilligungsbehörde zu finden. Dies entspräche auch unserer Auffassung, den öffentlichen Personennahverkehr in seiner Gesamtheit zu betrachten und in Zukunft zu fördern. In diesen Zusammenhang gehört auch, daß die Mittelverteilung über Verwaltungsvorschriften und damit wieder am Parlament vorbei geregelt werden soll.

Ich halte es für wichtig, daß dieses Regionalisierungsgesetz im Landtag und bei den Betroffenen auf breite Zustimmung trifft. Lobenswert ist, daß der Mitteltransfer vom Bund über das Land an die Kommunen gewährleistet ist. Auch Sie, Herr Minister, müssen ein Interesse daran haben, daß es hier zu einem breiten Meinungskonsens kommt. Nicht zuletzt deshalb haben Sie ja auch Ihren Fra-

(Langen [CDU])

- (A) genkatalog verschickt. Wir werden daher in aller Ruhe die Anhörung am 25. November 1994 hier im Landtag zu diesem Gesetzentwurf abwarten und dann parlamentarisch im Verkehrsausschuß in die Beratungen eintreten.

Ich kann aber schon jetzt ankündigen, daß das Gesetz in der vorliegenden Form aus den von mir genannten Gründen nicht die Zustimmung der CDU erlangen wird. Ich denke mir aber, daß hierzu noch einiges auf den Weg gebracht werden kann.

Wir stimmen der Überweisung des Gesetzentwurfes an den Verkehrsausschuß zu. - Vielen Dank.

(Beifall bei der CDU)

Präsidentin Friebe: Vielen Dank, Herr Kollege. - Für die Fraktion der F.D.P. erteile ich der Abgeordneten Thomann-Stahl das Wort.

Abgeordnete Thomann-Stahl¹⁾ (F.D.P.): Frau Präsidentin! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Eine arbeitsteilige Wirtschaft ist auf ein funktionierendes Verkehrssystem angewiesen. Der Verkehr hat Anteil an der Wohlfahrtssteigerung. Er intensiviert den Warenaustausch und erhöht die Mobilität der Menschen.

(B)

Doch dafür zahlen wir einen hohen Preis; denn neben den wachsenden Kosten und den nicht mehr einzuschätzenden Umweltbelastungen droht ein Verkehrsinfarkt, den nur ein offensives marktwirtschaftliches Gesamtkonzept verhindern kann. Dies erfordert nicht zuletzt die ordnungspolitische Neuorientierung, ein integriertes Verkehrssystem zu schaffen und die investitions-, preis- und ordnungspolitischen Maßnahmen daran zu orientieren.

Hierzu gehören neben der Einbindung von Schiene und Wasser in die Transportketten auch die Entwicklung einer regionalen Verkehrspolitik, wozu vor allen Dingen ein integriertes Nahverkehrssystem zählen muß. Deshalb war es bei der Bahnreform konsequent, den Personennahverkehr zu regionalisieren.

Der uns vorliegende Gesetzentwurf zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs ist also letztlich die Konsequenz der

Bahnreform, in der die F.D.P. immer einen entscheidenden Schritt zu einem leistungsfähigen Gesamtverkehrssystem mit modernen Verkehrsträgern gesehen hat. Die damit verbundene Regionalisierung des Personennahverkehrs gibt uns die Chance, den ÖPNV zu stärken. Nur wenn nämlich die erforderlichen Maßnahmen auf der Ebene der Städte und Kommunen organisiert werden, ist ein leistungsfähiger öffentlicher Personennahverkehr möglich.

(C)

(Beifall bei der F.D.P.)

Wenn unsere Städte lebenswert und bewohnbar bleiben sollen, kann der Autoverkehr auf den städtischen Straßen nicht unbegrenzt wachsen. Dies setzt voraus, daß das System des öffentlichen Personennahverkehrs so ausgebaut wird, daß den Bürgern die gewünschte Mobilität gewährleistet wird. Wir brauchen den integrierten öffentlichen Personenverkehr vom Fernverkehr über den Regionalverkehr bis zum Nahverkehr nach dem Motto "Ein Fahrplan, ein Tarif, eine Fahrkarte".

Dabei sind die unterschiedlichen Anforderungen in den Ballungsgebieten und im ländlichen Raum zu berücksichtigen. Die Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs, das heißt die Zusammenfassung der Aufgaben- und Ausgabenverantwortung vor Ort, ist der richtige Weg. Nur auf diese Weise ist es möglich, endlich klare Zuständigkeiten für den öffentlichen Personennahverkehr zu schaffen und ihn damit wirtschaftlich optimal zu gestalten.

(D)

Regionalisierung setzt jedoch unabdingbar eine ausreichende, zweckgebundene und auf Dauer gesetzlich verankerte Finanzierung der Träger des Nahverkehrs voraus.

Die im Personenbeförderungsgesetz verankerte Monopolstellung öffentlicher Verkehrsbetriebe ist unseres Erachtens mit dem Ziel einer klaren Trennung von politischer Verantwortung und Betrieb aufzuheben.

Ein mögliches Instrument zum Abbau der hohen Defizite des ÖPNV ist die konsequente Privatisierung der Transportleistungsaufgabe. Dazu ist es erforderlich, eine strikte organisatorische Trennung zwischen der Bestellerfunktion und dem Angebot von Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr durchzuführen.

(Thomann-Stahl [F.D.P.])

- (A) Es wird Sie deshalb nicht erstaunen, daß die F.D.P. auch im Personennahverkehr die Privatisierung für unverzichtbar hält. Bei der Neuordnung des öffentlichen Personennahverkehrs ist, so meinen wir, ist privates Engagement zu bevorzugen, damit der ÖPNV attraktiver wird und bezahlbar bleibt.

Gerade im ländlichen Raum muß der öffentliche Verkehr verbessert werden, indem vor allem die Nutzung privater Verkehrsangebote und deren Verknüpfungen mit allen Leistungen der öffentlichen Anbieter verbessert werden - ob im Werkverkehr, im Schüler- oder im Linienverkehr.

Es kann heute nicht darum gehen, diesen Gesetzentwurf abschließend zu behandeln und zu bewerten. Um eine umfassende Beurteilung zu ermöglichen, haben wir die Anhörung der Experten angesetzt. Erst danach und nach der Auswertung der Expertenaussagen können wir zu einer ausgewogenen Beurteilung des uns vorliegenden Gesetzentwurfes gelangen.

Die F.D.P. hat zu dieser Anhörung vorrangig folgende Fragen eingebracht:

- (B)
- Halten Sie eine Revisionsklausel für das Landesgesetz analog der Bund-Länder-Vereinbarung für erforderlich oder für sinnvoll?
 - Welche Vorkehrungen müssen Bund und Länder in den nächsten Jahren treffen, um im Schienenverkehr die Entwicklung eines echten Marktes sicherzustellen?

Es ist ja zur Zeit völlig unbekannt, welche Forderungen beispielsweise die Eisenbahnunternehmen an die Kommunen stellen werden.

- Welche Mindestanforderungen sollen an den vorgesehenen Nahverkehrsplan gestellt werden?
- Welche im Gesetzentwurf vorgesehenen Anforderungen sind nach Ihrer Auffassung - nach Auffassung der Experten - überflüssig?

Uns erscheinen die Anforderungen an den Nahverkehrsplan zu weitgehend. Die Forderungen an die Gebietskörperschaften bzw. Zweckverbände sollten, da sie originäre Aufgaben der Verkehrsbetriebe sind, auch von diesen erfüllt werden. Im übrigen stellen wir uns natürlich auch die Frage,

- (C)
- ob es unbedingt Zweckverbände sein müssen oder ob es nicht andere gesellschaftsrechtliche Lösungen geben kann, die genauso effizient arbeiten. Und sollte man nicht den beteiligten Gebietskörperschaften die Möglichkeit geben, diese Organisationsform selbst zu wählen?

- Welche Möglichkeiten gibt es, den Aufgabenträgern langfristig - langfristig! - Planungs- und Finanzierungssicherheit zu gewähren?

Denn das sich abzeichnende Risiko der Finanzierung können die kommunalen Träger nicht allein tragen. Das Land muß in die finanzielle Mitverantwortung eintreten, und zwar in dem Sinne, daß das Land Zuwendungen leistet, durch deren Höhe ein angemessenes Leistungsangebot gesichert wird. Unseres Erachtens müssen die bislang für den öffentlichen Personennahverkehr aufgewendeten Finanzierungsmittel aus dem Landeshaushalt auch in Zukunft in vollem Umfange zur Verfügung stehen. Die Aufgabenträger können ihre Aufgaben nur dann erfüllen, wenn sie in die Lage versetzt werden, langfristig zu planen.

In dem Zusammenhang, Herr Minister, fand ich es doch sehr erschreckend, daß Sie in der letzten Verkehrsausschußsitzung nicht in der Lage waren, dem Ausschuß auf meine Frage hin zu erklären, wie Sie ab 1997 bereits im Bau befindliche Großprojekte landesseitig weiter finanzieren wollen. Der Verweis darauf, daß das Parlament noch ein Gesetz zu beschließen habe, reicht meines Erachtens nicht aus, weil ich bei jeder Investitionsentscheidung in jedem Unternehmen einen worst und einen best case annehmen und darauf alternative Finanzierungspläne aufbauen muß. Bei Investitionsprojekten, die Hunderte von Millionen DM Ausgaben bedeuten und zum Teil bis zum Jahre 2000 fertigzustellen sind, müssen Sie meines Erachtens Finanzierungspläne haben, die ab 1997 gelten. Sie haben im Verkehrsausschuß gesagt, Sie hätten keine Finanzierungspläne und wüßten nichts.

(Minister Kniola: Das ist falsch, was Sie sagen!)

- (D)
- Sie haben mir auf meine Bitte hin, mir jedenfalls einen zu einer Maßnahme vorzulegen, keinen präsentiert und erwidert, das könnten Sie nicht, weil

(Thomann-Stahl (F.D.P.))

- (A) das Gesetz nicht verabschiedet sei. Also haben Sie keinen.

(Minister Kniola: Doch, wir haben einen!)

- Dann legen Sie doch alternative Finanzierungspläne vor.

(Minister Kniola: Nein, das tue ich nicht!)

- Wie sollen wir dann beurteilen können, ob Sie in der Lage sind, die Komplementärmittel des Landes, die erforderlich sind, um die Investitionen weiterhin zu finanzieren, vom Land aus bereitzustellen? Das ist uns völlig unklar. Ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie vielleicht bei der nächsten Sitzung des Verkehrsausschusses darauf noch einmal eingehen könnten, wenn Sie es denn können.

(Minister Kniola: Ich will es nicht!)

- Aha, Sie wollen nicht. Wenn Sie nicht dazu in der Lage sind, Zahlen vorzulegen, und zwar über vom Land, vom Bund und von den Kommunen genehmigte Großprojekte, die 250 bis 300 Millionen DM kosten, dann empfinde ich das als ein absolutes Armutszeugnis dieser Landesregierung, nämlich sich zu weigern, dem Parlament mitzuteilen, wie sie solche Großprojekte finanzieren will.

(B)

(Zustimmung bei der F.D.P.)

Die nächste Frage, die wir an die Experten gestellt haben, lautet:

- Wie kann gewährleistet werden, daß auch kreisangehörige Gemeinden Einfluß auf die Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs nehmen können?

Abgesehen davon, daß der Gesetzentwurf die Politik der Bevorzugung der Ballungsgebiete fortsetzt, wird übersehen, daß im ländlichen Raum ein zunehmender Nachholbedarf besteht. Das ist zu korrigieren. Wir müssen gewährleisten, daß auch kreisangehörige Gemeinden Einfluß auf die Entwicklung nehmen können. Das ist nicht der Fall. § 4 Abs. 2 bis 4 gilt nicht für den Schienenpersonennahverkehr, und § 5 Abs. 3 bestimmt, daß der Zweckverband über den SPNV entscheidet. Die Notwendigkeit der Beteiligung der kreisangehörigen Gemeinden ist auch deshalb wichtig, weil sie für die Defizite haften, da Aufgaben und

Finanzierungsverantwortung in einer Hand liegen. Man wird ihnen dann auch die Möglichkeit der steuerlichen Verrechnung von Verlusten geben können, wiewohl ich da nicht so optimistisch bin wie Sie, Herr Kollege Hunger, was die Entwicklung und die Beurteilung der steuerlichen Verrechnung von Verlusten nach den neuen EG-Richtlinien angeht.

(C)

(Zuruf des Abgeordneten Hunger [SPD])

- Da können die Finanzminister lange entscheiden, wenn es vor dem EuGH nicht hilft. Der Finanzminister kann dann lange zu dem Ergebnis kommen!

(Erneut Zuruf des Abgeordneten Hunger [SPD])

- Herr Kollege Hunger, Sie haben sich mit dem Thema wirklich nicht richtig befaßt.

Hier wird der Wettbewerb zementiert und die Entwicklung eines freien Marktes nachhaltig behindert.

Präsidentin Friebe: Frau Kollegin, Sie müssen zum Schluß kommen; Ihre Redezeit ist zu Ende.

(D)

Abgeordnete Thomann-Stahl¹⁾ (F.D.P.): Wir wollen, wie gesagt, die stärkere Beteiligung der kreisfreien Städte, und wir gehen davon aus, daß das Einvernehmen der beteiligten Gemeinden beim Ortsverkehr erforderlich ist. Dies darf nicht vom Belieben des Kreises abhängen.

Die wesentliche Frage, über die Kollege Langen eben noch gesprochen hat, haben wir natürlich nicht gestellt. Die müssen wir als Abgeordnete selbst beantworten, nämlich: Bestehen wir darauf, daß im Gesetz festgehalten wird, daß das Parlament an den Entscheidungen beteiligt wird, oder verzichten wir darauf? Dann machten wir uns in dem Bereich für Investitionsentscheidungen von zweieinhalb Milliarden DM im Jahr überflüssig. - Ich danke Ihnen vielmals.

(Beifall bei der F.D.P.)

- (A) **Präsidentin Friebe:** Vielen Dank. - Für die GRÜNEN-Fraktion erteile ich das Wort der Frau Abgeordneten Nacken.

Abgeordnete Nacken (GRÜNE): Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Ich fand eine Passage in der Rede von Heinz Hunger sehr interessant, nämlich die Stelle, an der er sich bei der Landesregierung explizit bedankte, daß Minister Kniola die Güte hatte, einzuräumen, daß der Gesetzentwurf noch einmal verändert werden könnte. Das schien mir fast eine Art Majestätsbeleidigung gewesen zu sein, wenn hier die Mehrheitsfraktion, geschweige denn die Opposition, Änderungsanträge zu einem Gesetzentwurf der Landesregierung einbringt. - Vielen Dank, Herr Kollege.

(Beifall der Abgeordneten Thomann-Stahl [F.D.P.])

Recht haben Sie allerdings mit der Aussage, daß wir ein Regionalisierungsgesetz brauchen, um in Nordrhein-Westfalen die Weichen für einen weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs mit Bahnen und Bussen zu stellen. Es geht also um mehr als um die Umsetzung der Bahnregionalisierung auf Landesebene, um die Verteilung der Regionalisierungsmittel, Zuweisung von Zuständigkeiten und Festlegung von Kriterien für ein fahrgastfreundliches Angebot. Es geht nämlich auch darum, wie der öffentliche Personennahverkehr in den Städten und Gemeinden Nordrhein-Westfalens künftig geplant und koordiniert wird und welche Verantwortung das Land hierbei übernimmt.

- (B) Das hat Minister Kniola eben in einem für ihn ungewöhnlich deutlichem Votum für eine Mobilität auch ohne Auto klargestellt.

Die im Regionalisierungsgesetz zu regelnde Materie ist in ihrer Kompliziertheit letztlich nur für Fachleute zugänglich; das war, glaube ich, bei den Redebeiträgen eben klar ersichtlich - auch an der Reaktion der Kolleginnen und Kollegen, die nicht in diesem Fachausschuß sind. Um so wichtiger scheint mir an dieser Stelle, einmal auf die Erwartungen der Bürgerinnen und Bürger hinzuweisen.

Sie sind tatsächlich zum Umstieg auf den Umweltverbund bereit, aber sie wollen nicht täglich aufgefordert werden, mit Bus und Bahn zu fahren, um dann keine für sie akzeptablen Angebote vor-

zufinden. Sie wollen einfache Fahrpläne und Tarife, die ihnen das Warten auf Anschlüsse und die Benutzung von komplizierten Fahrplanbüchern und Tariftabellen ersparen. Niemand von ihnen wird Verständnis haben, wenn am Ende des Regionalisierungsprozesses kein deutlich attraktiveres Angebot auf den Nebenstrecken des Landes vorhanden sein wird, sondern sogar noch die Kommunen selbst zu Totengräbern des Schienenverkehrs werden.

(C)

Wir GRÜNEN werden das vorgelegte Regionalisierungsgesetz danach beurteilen, ob es die Chancen der Regionalisierung auch tatsächlich ausschöpft, und die Risiken, die vor allen Dingen in finanzieller Hinsicht für die Kommunen bestehen, begrenzt.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Vor fast zwei Jahren haben wir ein öffentliches Personennahverkehrsgesetz vorgelegt. Hierin haben wir grundlegende Anforderungen an den Bedienungsstandard und die Angebotsqualität formuliert. Leider hat die SPD-Landtagsfraktion damals auf Geheiß des Verkehrsministers die Diskussion über die Qualität des ÖPNV und die Anforderung an den öffentlichen Personennahverkehr der Zukunft verhindert. Heute findet sie natürlich unter erheblichem Zeitdruck statt.

(D)

Der Intention des vorgelegten Gesetzentwurfes stimmen wir in den wesentlichen Punkten zu. Was auch sonst gilt, wenn bis in die Formulierung hinein Gemeinsamkeiten mit unserem Gesetzentwurf von vor zwei Jahren bestehen: die Zusammenführung der Finanz- und Angebotsverantwortung, die Bildung von kommunalen Zweckverbänden, die Berücksichtigung der Interessen von Frauen bei der Angebotsgestaltung, die stärkere Ausrichtung von Fahrzeugen und Anlagen auf die Bedürfnisse von Mobilitätsbehinderten, die Notwendigkeit, das Schienennetz als Grundnetz zu erhalten, und sogar die Zuweisung eines Pauschalbetrages von 1 Million DM pro Aufgabenträger, um die Kosten für die Planungen des öffentlichen Personennahverkehrsmanagement zu erstatten. Das alles sind Punkte, die Konsens mit uns sind.

Aber der grundsätzliche Dissens zum Entwurf der Landesregierung liegt in der Frage der Finanzierung. Auf den ersten Blick scheinen die Millionen, die durch die Regionalisierung des Schienenverkehrs auf die kommunale Ebene zukommen, wie

(Nacken [GRÜNE])

- (A) ein warmer Regen zu sein. Doch ich denke, das dicke Ende kommt noch.

Der Eiertanz um die Definition der Aufgabe des Schienenpersonennahverkehrs als pflichtige oder freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe zeigt, wohin die Reise gehen soll. Wieder einmal soll aus meiner Sicht den Kommunen eine neue zusätzliche Aufgabe ohne ausreichende finanzielle Kompensation zugewiesen werden. Indem diese als freiwillig deklariert wird, werden Illusionen geschürt, daß die Kommunen zukünftig das Ob und das Wie selbst bestimmen könnten. Wenn ich aber in den Entwurf genau hineinschaue, dann wird schnell deutlich, daß sich hinter dem Etikett der Freiwilligkeit eine Fülle von pflichtigen Aufgabenbestandteilen versteckt.

Ich möchte nicht falsch verstanden werden: Die pflichtigen Aufgabenbestandteile, die ich meine - Bildung von Verkehrsverbünden, Aufstellung von Nahverkehrsplänen, Berücksichtigung der anerkannten Prinzipien eines vertakteten und attraktiven öffentlichen Personennahverkehrs - bestehen aus unserer Sicht natürlich zu Recht. Der Ehrlichkeit halber muß aber dann auch gesagt werden, daß es sich insgesamt um eine Pflichtaufgabe handelt, und die Konsequenz ist dann natürlich der verfassungsrechtlich gebotene Finanzausgleich durch das Land.

(B)

(Beifall bei den GRÜNEN)

Drei Voraussetzungen für eine derartige Aufgabenverlagerung bestehen daher aus unserer Sicht:

Erstens. Es darf nicht nur Pflichtverbände auf der einen Seite geben, sondern der Schienenpersonennahverkehr muß dann auch als eine Pflichtaufgabe definiert werden. Herr Kniola, Sie vermeiden diese Definition ja nicht aus steuerrechtlichen Risiken; dafür gibt es Wege, das wissen wir alle. Sie vermeiden sie, weil Sie keine eigenen Landesmittel für diese Aufgabe einsetzen, sondern sich darauf beschränken wollen, die Bundesmittel an die Kommunen weiterzuleiten.

Zweiter Punkt: Genau deshalb darf es auch keinen generellen Haushaltsvorbehalt im Regionalisierungsgesetz geben.

Dritter Punkt: Das Land muß für Aufgabenbereiche, die die Zuständigkeit eines Zweckverbandes

- übersteigen, als zuverlässiger Partner der Kommunen zur Verfügung stehen. (C)

Ansonsten werden nämlich einseitig Lasten auf die Kommunen verlagert, während sich das Land der Verantwortung entzieht und die Kommunen geradezu nötigt, zukünftig aktive Streckenstilllegungspolitik zumindest in ländlichen Bereichen zu betreiben, und die für den Erhalt und den Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs notwendigen Regionalisierungsmitteln dann für Busverkehre einsetzen wird.

Das haben die kommunalen Spitzenverbände und viele Städte erkannt, wenn sie in den letzten Wochen zunehmend auf Distanz zu diesem Gesetzesentwurf gegangen sind.

Denn allen Beteiligten ist bekannt, daß sich in den letzten Jahrzehnten ein erheblicher Investitionsstau aufgebaut hat. Für die Modernisierung der Schienenstrecken sind aber ausreichende Mittel nicht in Sicht. Da liegt sehr wohl Grund für Besorgnis bei den Kommunen, was Sie eben bestritten haben, Herr Minister. Die Kommunen werden zukünftig geradezu genötigt, aktive Streckenstilllegungspolitik gegen ihren Willen zu betreiben und die für den Erhalt und Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs notwendigen Mittel eben für den Busverkehr einzusetzen. (D)

Eine solche Stilllegungswelle auf den Nebenstrecken der Bahn mit dem Kostenargument werden die Bürgerinnen und Bürger Nordrhein-Westfalens aber nicht hinnehmen. Bürgerinitiativen und Kommunalpolitikerinnen und -politiker haben nicht zwanzig Jahre lang gegen diese Politik der Bundesbahn angekämpft, um sie jetzt durch die Kommunen exekutiert zu sehen. Dies wird auch in Zukunft nur gegen den erbitterten Widerstand der Betroffenen möglich sein.

Wir, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, werden in Zukunft unser bahnpolitisches Engagement verstärken, um eine derartige neue Streckenstilllegungswelle zu verhindern.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Wir sehen aber auch einen möglichen Kompromiß zwischen kommunaler Verantwortung und Verantwortlichkeit des Landes. Unser Vorschlag: Das Land übernimmt die Verantwortung für den Erhalt und den Ausbau des Fahrweges, während die

(Nacken [GRÜNE])

- (A) Zweckverbände für die Bestellung der Fahrleistung verantwortlich sind.

(Minister Kniola: Das geht doch gar nicht. Das ist Bundeseigentum!)

Da der Fahrweg nahezu die Hälfte der Kosten im Schienenverkehr verursacht, würden die Kommunen durch eine solche geteilte Verantwortung wirksam entlastet. Hinzu kämen Vorteile in mehrfacher Hinsicht, zum Beispiel käme das Land als großer Nachfrager von Trassen in den Genuß der Rabatte und könnte auch in politischer Hinsicht eine Marktmacht gegenüber der Bahn AG ausspielen. Oder das Land wäre in der Lage, Anmeldungen zum Schienenwegeausbaugesetz, Investitionsentscheidungen und Baukostenzuschüsse zielgenau dort einzusetzen, wo der größte finanzielle und verkehrliche Nutzen bei einer Modernisierung des Fahrweges erzielt wird.

Mit der von uns vorgeschlagenen Kompromißlösung, nach der die Verantwortung für den Fahrweg stärker beim Land angesiedelt wird, würde die einseitige Risikoverlagerung auf die kommunale Ebene verändert. Sollte die Landesregierung und die sie tragende Mehrheitsfraktion, die SPD, hierzu nicht bereit sein, kann eigentlich den kommunalen Spitzenverbänden nur empfohlen werden, die Kommunalisierung der Bestellverantwortung für den Schienenpersonennahverkehr grundsätzlich zurückzuweisen.

(B)

Die Alternative wäre dann die Aufgabenträgerschaft des Landes. Auch wenn der Verkehrsminister dies von Anfang an vehement zurückgewiesen hat, so ist doch unübersehbar, daß fast alle Bundesländer - Herr Kollege Hunger, es ist nicht nur Bayern, das in diese Richtung denkt -

(Abgeordneter Hunger [SPD]: Bisher denken die nur, sie zahlen nicht!)

- Das ist richtig. Wir sind ausnahmsweise einmal die ersten in der Bundesrepublik, die mit einem solchen Gesetz auf den Weg kommen. Aber alle anderen Länder denken in eine solche Richtung, mehr Kompetenz bei den Ländern zu belassen, teilweise mit sehr guten Argumenten. Das muß man doch mal sehen und auch überlegen, was das bedeutet.

In den Regionalisierungsgesetzen anderer Bundesländer wird den Kommunen bzw. Verkehrsverbän-

den zum Beispiel die Möglichkeit eingeräumt, dort, wo es verkehrlich wirklich sinnvoll ist, auf Antrag die Bestellfunktion für einzelne Strecken bzw. Teilnetze übertragen zu bekommen. (C)

Die vor uns liegende Anhörung wird hoffentlich trotz der Zeitnot noch Gelegenheit bieten, diese Punkte mit den Betroffenen zu erörtern. Meine Fraktion wird zu diesen gerade angesprochenen Punkten Änderungsanträge einbringen.

Ganz sicher werden wir aber einem Regionalisierungsgesetz nur dann zustimmen, wenn eine ökologisch und sozial orientierte Verkehrswende eingeläutet wird und in der Finanzierungs- und Verantwortungsfrage ein befriedigender Kompromiß zwischen Land und Kommunen gefunden wird.

Letzter Satz zum Vorschlag von Seiten der CDU und auch gerade von Frau Thomann-Stahl: Daß natürlich ein solch hohes Finanzvolumen nicht vorbei am Parlament durch Verordnung geregelt werden kann, halten wir für selbstverständlich, das werden wir unterstützen. - Ich danke Ihnen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Vizepräsident Dr. Klose: Meine Damen und Herren! Weitere Wortmeldungen stelle ich nicht fest. - Ich schließe hiermit die Beratung. (D)

Wir stimmen über die Überweisung des Gesetzentwurfes an den Verkehrsausschuß - federführend - und an den Haushalts- und Finanzausschuß sowie an den Ausschuß für Kommunalpolitik ab. Wer dem zustimmen möchte, den bitte ich um das Handzeichen. - Die Gegenprobe! - Stimmenthaltungen? - Dann ist das so beschlossen.

Ich rufe Punkt 3 der Tagesordnung auf:

Novellierung der Geschäftsordnung des Landtags NRW

Antrag
der Fraktion der CDU,
der Fraktion der F.D.P. und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 11/5000