

(Vizepräsident Schmidt)

- (A) nicht der Fall. Damit ist der Wahlvorschlag einstimmig angenommen.

Ich rufe Punkt 7 der Tagesordnung auf:

Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz NW)

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 11/7847

Beschlußempfehlung und Bericht
des Verkehrsausschusses
Drucksache 11/8433

zweite Lesung

Ich verweise auf den Entschließungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Drucksache 11/8472.

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

(B)

Abgeordneter Hunger (SPD): Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Wir haben uns im Verkehrsausschuß des Landtags und in den Fraktionsgremien seit nunmehr fast einem Jahr mit der Umsetzung der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs und der EG-Verordnung 1893/91 befaßt.

Mit der Meinungsbildung über den Inhalt eines solchen Gesetzes haben wir uns bereits im Vorfeld des Gesetzentwurfes der Landesregierung, der im Oktober 1994 eingebracht wurde, beschäftigt. Dies war möglich, weil der Verkehrsminister dieses Landes die Rahmenbedingungen hierfür in einem breit angelegten und offenen Anhörungsverfahren hat erarbeiten lassen.

Der Gesetzentwurf ist von uns in einigen Punkten geändert bzw. ergänzt worden. Diese Einzelpunkte können Sie aus der Beschlußempfehlung des Verkehrsausschusses, die Ihnen mit der Drucksache 11/8433 vorliegt, ersehen. Lassen Sie mich

einige Bemerkungen zu den Gründen machen, aus denen wir diesen Gesetzentwurf mit den vorgesehenen Änderungen hier und heute in dieser Form beschließen möchten.

(C)

Erstens: Wir sind, wie gesagt, in der Pflicht, die Regionalisierung des SPNV nach der Bahnstrukturreform und nach der EG-Verordnung 1893/91 mit der Notwendigkeit der Definition von Bestellern von ÖPNV-Leistungen zum 01.01.1996 umzusetzen.

Wir haben uns dazu entschlossen, Aufgabenträgerschaft und Bestellerfunktion für den SPNV und für den ÖPNV so zu definieren, daß die Verantwortlichkeiten möglichst nahe vor Ort angesiedelt werden. Dies bedeutet für uns, daß Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr die Kreise und kreisfreien Städte sein sollen. Den Kreis dieser Aufgabenträger haben wir allerdings ergänzt um mittlere und größere kreisangehörige Gemeinden, die ein eigenes ÖPNV-Unternehmen betreiben oder an einem solchen beteiligt sind. Hintergrund dieser Regelung ist, daß wir einige kreisangehörige Städte, die heute bereits mit einem eigenen Unternehmen ihren ÖPNV organisieren und durchführen, nicht mit der Regionalisierung schlechter stellen wollen als bisher.

Da es sich beim Schienenpersonennahverkehr um in der Regel überregionale Verkehre handelt, die meist mehrere Städte und Kreise berühren, haben wir als Aufgabenträger für diesen SPNV die vorgesehene Regelung unterstützt, die zur Folge hat, daß für den SPNV kommunale Zweckverbände gegründet werden sollen. Die an dieser Stelle von verschiedener Seite - unter anderem vom Städte-tag NRW - aufgestellte Forderung, die Form der Kooperation freizustellen, mußten wir nach reiflicher Überlegung ablehnen. Nach der EG-Verordnung muß nämlich die Bestellerfunktion bzw. die Aufgabenträgerschaft von einer Behörde wahrgenommen werden. Daraus folgt nach unserer Auffassung zwingend, daß die Bildung von Zweckverbänden stattfinden muß, um die Behördeneigenschaft zu gewährleisten. Eine privat rechtlich organisierte Kooperation, wie z. B. eine GmbH, kann eine solche Behördenfunktion, die öffentlich-rechtlich ist, nicht wahrnehmen.

(D)

Ich muß an dieser Stelle ausdrücklich darauf hinweisen, daß wir im Facharbeitskreis, aber auch in der gesamten Fraktion, diese Frage wirklich erörtert haben. Der juristische Sachverstand hat uns

(Hunger [SPD])

- (A) letztendlich dahin geführt, uns auf die Behördenfunktion, wie ich das eben schon gesagt habe, festzulegen.

Die weiteren Änderungen und Ergänzungen haben wir bis auf zwei, die sich auf die Finanzen beziehen und auf die ich später eingehe, vorgenommen, um die Beteiligungsrechte von kreisangehörigen oder zweckverbandsangehörigen Gemeinden zu stärken und um eine ausreichende Beteiligung des Parlaments sicherzustellen.

Zweitens: Bezüglich der verschiedenen Aspekte der Finanzierung von SPNV und ÖPNV sind die vielfältigsten Forderungen an den Gesetzgeber gestellt worden. Wir sind der Meinung, daß wir mit den Regelungen, wie sie jetzt im Gesetz stehen, alles uns Mögliche im Hinblick auf die Finanzierung getan haben.

Die Betriebskostenzuschüsse, die der Bund als Ausgleich für die Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs auf die Länder verteilt, werden in Nordrhein-Westfalen in vollem Umfang - ich wiederhole ausdrücklich: in vollem Umfang! - an die Aufgabenträger weitergeleitet. Soweit ich es nachvollziehen kann, ist das in den anderen Bundesländern bisher in dieser Form und in dieser Konsequenz nicht vorgesehen.

- (B) Die Deutsche Bahn AG hat bis zum 31. Dezember 1997 garantiert, daß für die Betriebskostenzuschüsse in dieser Höhe das jetzt bestehende Fahrplanangebot 1993/1994 aufrechterhalten wird. Zum 1. Januar 1998 findet dann eine Überprüfung dieser Zuschüsse beziehungsweise der Kosten des Schienenpersonennahverkehrs statt. Die Weiterleitung der vollen Beträge an die Aufgabenträger gilt danach selbstverständlich auch für aufgrund der Revisionsklausel eventuell erhöhte Beiträge. Dies möchte ich hier in aller Form deutlich unterstreichen.

Damit ist die jüngst wieder geäußerte Forderung zum Beispiel des Städtetages von uns und durch den Gesetzgeber, wenn wir hier heute zur Verabschiedung kommen, erfüllt.

Bei der Finanzierung der Infrastruktur haben wir erreicht, daß wir nicht hinter den Status quo, also den jetzigen Status, zurückfallen. Bis zum 31. Dezember 1996 beträgt die Gesamtsumme der GVFG-Fördermittel des Bundes noch 6,28 Milliarden DM. Der entsprechende Anteil des

Landes Nordrhein-Westfalen an diesen Mitteln wird, wie in den vergangenen Jahren, zur Förderung der Infrastruktur des ÖPNV eingesetzt. Zwar werden ab dem 1. Januar 1997 nur noch GVFG-Bundesmittel von insgesamt 3,28 Milliarden DM auf die Länder verteilt. Im Gegensatz zu dieser Absenkung des Plafonds werden aber die Regionalisierungsmittel des Bundes gemäß § 8 Abs. 2 des Bundesregionalisierungsgesetzes um insgesamt 3 Milliarden DM erhöht. Wir sind der Auffassung, daß der Anteil des Landes Nordrhein-Westfalen an diesen Mitteln bis auf einen geringen Anteil, der zur Zahlung der Aufwandspauschale nach § 14 unseres Regionalisierungsgesetzes herangezogen werden soll, ausschließlich für Investitionen in den ÖPNV und SPNV eingesetzt werden soll. Die Fördersätze sollten wir nicht, wie vom Städtetag gefordert, ins Gesetz schreiben, sondern vor dem Hintergrund der Erfahrungen wie bisher von Jahr zu Jahr festsetzen.

Den von verschiedener Seite erhobenen Vorwurf, mit dem Regionalisierungsgesetz würden auf die Kommunen zusätzliche Aufgaben zukommen, die mit einem erhöhten Finanzrisiko verbunden seien, möchte ich an dieser Stelle nochmals deutlich zurückweisen. Denn mit der vollen Weiterleitung der Betriebskostenzuschüsse für den SPNV ist, wie bereits gesagt, das DB-Angebot des Fahrplans 1993/1994 aus unserer Sicht absolut gesichert. Hier kommen folglich weitere Finanzverantwortlichkeiten auf die Kommunen beziehungsweise ihre Zweckverbände ausdrücklich nicht zu.

Im Bereich der ÖPNV-Finanzierung setzen wir konsequent das System fort, das auch bisher gegolten hat. Wir finanzieren die Investitionen in die Infrastruktur und die Fahrzeuge weiterhin mit den bisher geltenden Fördersätzen, d. h. bis zu 90 %. Die ÖPNV-Betriebskosten, die für den öffentlichen Personennahverkehr entstehen, den die kommunalen Aufgabenträger in ihren Bereichen für notwendig erachten und deshalb bestellen, müssen wie bisher von den Aufgabenträgern selbst getragen werden. Einen Einstieg in die Finanzierung von Betriebskosten für den öffentlichen Personennahverkehr durch das Land kann es mit uns nicht geben. Das haben wir auch in den Einzelberatungen sowie bei Anhörungen und Gesprächen immer wieder deutlich gemacht. Es muß dabei bleiben, daß Aufgabenverantwortung und Finanzverantwortung für den öffentlichen Personennahverkehr bei den kommunalen Aufgabenträgern liegen und das Land zwar die Infrastrukturinvestitionen,

(Hunger [SPD])

(A) nicht aber die Betriebskosten bezuschußt. Die Zahlungen des Landes als quasi Betriebskostenzuschüsse müssen sich weiterhin auf die Ausgleichszahlungen nach § 45 a des Personenbeförderungsgesetzes und nach § 59 Abs. 3 des Schwerbehindertengesetzes beschränken. Darüber hinaus stehen keine Finanzvolumen im Haushalt unseres Landes zur Verfügung.

Bezüglich der Investitionsförderung für den kommunalen ÖPNV bedeutet das Regionalisierungsgesetz NW - das ist ganz wichtig -, daß die Beträge nach einem Haushalts-Ist von rund 1 Milliarde DM 1994 über das Haushalts-Soll 1995 von 1,014 Milliarden DM nach der mittelfristigen Finanzplanung auf 1,036 Milliarden DM 1997 und 1998 steigen werden. Das heißt, das, was im Rahmen dieser Diskussion immer wieder an Kritik vorgebracht worden ist, mit diesem Gesetz fänden Benachteiligungen im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs statt, kann ich nicht erkennen.

Ich denke, meine sehr geehrten Damen und Herren, daß dies eindrucksvoll beweist, daß der Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs in Nordrhein-Westfalen nach wie vor ein gewisser Vorrang eingeräumt wird. In den vorgenannten Zahlen ist noch nicht die jeweils 1 Million DM enthalten, die als Pauschale an die Aufgabenträger gemäß § 14 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes Nordrhein-Westfalen gezahlt werden soll. Diese Mittel - das muß klar und deutlich gesagt werden - müssen allerdings zu Lasten der Investitionszuschüsse gehen, da wir keine weitere Finanzquelle sehen. Wenn der Städtetag oder die CDU-Fraktion in diesem Hause eine solche weiß, bitte ich recht herzlich um Mitteilung; dann können wir uns darüber in Ruhe unterhalten.

Wir haben bei der GVFG-Förderung im Gegensatz zum Gesetzentwurf der Landesregierung eine wesentliche Veränderung vorgenommen, auch um die Planungssicherheit für die Kommunen zu erhöhen: Wir haben in § 12 Abs. 1 des Regionalisierungsgesetzes, den sogenannten Haushaltsvorbehalt, eine Formulierung eingefügt, die sicherstellt, daß Landesmittel nach dem GVFG zumindest so lange in den Haushalt eingestellt werden, als entsprechende Bundesmittel bereitgestellt werden. Das ist bisher ein einmaliger Vorgang. Er erfreut den Finanzminister sicherlich nicht, aber wir meinen, diese Planungssicherheit müßten wir

bei diesem Gesetz den Zweckverbänden und den Kreisen und kreisfreien Städten geben. (C)

Wenn der Städtetag unsere Anträge im Ausschuß abgewartet hätte, hätte er sich seine nochmalige schriftliche Forderung, die uns gestern erreicht hat, sparen können. Weitere Finanzierungstatbestände, wie sie zum Beispiel die CDU gefordert hat, die Mehrkosten von über 50 Millionen DM zu Lasten des Landeshaushalts verursachen würden, konnten von uns nicht mitgetragen werden, weil kein realistischer Deckungsvorschlag gemacht werden konnte.

Ich möchte noch einige allgemeine Bemerkungen zu unseren Grundsatzpositionen und Grundsatzentscheidungen machen, die unter anderem auch Begründung für die Ablehnung von Einzelanträgen der Oppositionsfraktionen sind.

Wir wollen, wie bereits gesagt, die kommunale Selbstverwaltung stärken; ich habe auch in den Ausschußberatungen immer wieder darauf hingewiesen. Wir haben deshalb die kommunalen Gebietskörperschaften beziehungsweise Zweckverbände zu Aufgabenträgern bestimmt, und wir haben deshalb darauf verzichtet, daß für irgendeinen Bereich des Schienenpersonennahverkehrs oder des öffentlichen Personennahverkehrs eine Aufgabenträgerschaft beim Land definiert wird. Wir haben in Übereinstimmung mit den kommunalen Spitzenverbänden den ÖPNV nicht als Pflichtaufgabe, sondern als kommunale Selbstverwaltungsaufgabe definiert. (D)

Wir wollen es den kommunalen Gebietskörperschaften weitgehend überlassen, Standards im ÖPNV selbst festzulegen, und haben im Regionalisierungsgesetz weitgehend auf die Festschreibung von Standards verzichtet. Wir in Nordrhein-Westfalen werden die Regionalisierungsmittel des Bundes in vollem Umfang an die Aufgabenträger weiterleiten.

Wir sind froh, daß wir dieses Gesetz im Februar 1995 verabschieden können. Wir möchten nämlich den betroffenen Gebietskörperschaften ausreichend Zeit lassen, die Voraussetzungen dafür zu schaffen, daß die Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs und die Umsetzung der EG-Verordnung zum 1. Januar 1996 stattfinden können.

(Hunger [SPD])

- (A) Zum Schluß noch zwei Bemerkungen zu den jüngsten Schreiben des Städtetages! - Meine sehr geehrten Damen und Herren, ich bitte um Entschuldigung, daß ich meine Redezeit vielleicht etwas überziehe.

Vizepräsident Schmidt: Das war nicht so verabredet, Herr Kollege. Ich bitte Sie, zum Ende zu kommen.

Abgeordneter Hunger (SPD): Zum einen sind zweieinhalb von vier Forderungen, die die Finanzen betreffen, überflüssig, da sie durch unsere Anträge gegenstandslos geworden sind. Die Restforderung nach der Höhe der Landes-GVFG-Mittel auf dem Niveau von 1995 können wir nicht erfüllen, da man auch hier keine Quelle nennen kann, aus der das Geld kommen soll.

Zu der Forderung, die Pauschale gemäß § 14 Regionalisierungsgesetz unseres Landes nicht zu Lasten der Investitionen gehen zu lassen, habe ich schon etwas gesagt.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, wir verabschieden heute eines der wichtigsten Gesetze im Bereich der Verkehrspolitik, nicht nur im Lande, sondern auch im Bund. Ich hoffe, daß die sich daraus ergebenden Aufgaben in einem großen Konsens im Interesse derjenigen, die Schienenpersonennahverkehr und öffentlichen Personennahverkehr betreiben müssen, erfüllt werden können. Wir stimmen diesem Gesetzentwurf zu.
- Herzlichen Dank!

(Beifall bei der SPD)

Vizepräsident Schmidt: Vielen Dank, Kollege Hunger. - Für die CDU-Fraktion spricht der Abgeordnete Langen.

Abgeordneter Langen (CDU): Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Am 9. Februar 1995, also letzte Woche, ist das Regionalisierungsgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen im Verkehrsausschuß des Landtags abschließend beraten worden. Heute wird der Landtag dieses Gesetz verabschieden. Damit ist

Nordrhein-Westfalen das erste Bundesland mit einer entsprechenden gesetzlichen Regelung.

(Beifall bei der SPD)

- Richtig, das ist aus der Sicht des Landes und seiner Kreise, Städte und Gemeinden zu begrüßen. Nun herrscht in den Regionen Sicherheit darüber, wie der Schienenpersonennahverkehr und der Finanztransfer vom Bund über das Land an die Kommunen gestaltet werden.

Weiter ist zu begrüßen, daß in diesem Gesetz deutlich wird, daß die Transfermittel des Bundes für den Schienenpersonennahverkehr auch tatsächlich in den Regionen ankommen.

Unsere Zustimmung findet auch die Tatsache, daß Aufgabenträger für die Schiene und den sonstigen ÖPNV die Kreise und kreisfreien Städte sowie die großen und mittleren kreisangehörigen Städte sein sollen. Ich habe das bereits am 11. November an dieser Stelle gefordert und freue mich, daß der CDU-Fraktion hier Gehör geschenkt worden ist.

Damit, meine Damen und Herren von der SPD-Fraktion, hört meine Freude jedoch auf;

(Zurufe von der SPD)

denn die CDU hat weitergehende Regelungen in diesem Gesetz gefordert. Ich verweise auf unsere Änderungsanträge in der Vorlage 11/3617, die nicht nur die Zukunftssicherung des Schienenpersonennahverkehrs, sondern auch Finanzierungssicherheit für Straßenbahnen und Omnibusse, also den sonstigen ÖPNV, gewährleistet hätten. Der einzige, der sich jetzt zusätzlich freuen darf, ist der Finanzminister des Landes.

(Minister Schleißer: Warum denn das? Ihr plündert das Land aus!)

Er wird zukünftig Investitionsmittel des Landes für den öffentlichen Personennahverkehr in Höhe von 150 Millionen DM zurückhalten können und kann darauf verweisen, daß der Bund ja schließlich Regionalisierungsmittel gibt, mit denen man finanzieren könne.

Landesminister Kniola und die SPD-Landtagsfraktion haben es augenscheinlich nicht geschafft, die Mittel für den ÖPNV, die bereits heute vom Land

(Langen [CDU])

- (A) für Investitionen gewährt werden, in ihrer vollen Höhe zu erhalten. Dies, meine Damen und Herren, ist ein klarer Rückschritt für den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen. Sie, Herr Minister Kniola, werden nicht müde zu betonen, daß dem Ausbau und der Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs aus umweltpolitischen, verkehrspolitischen, energiepolitischen und strukturpolitischen Gründen hohe Priorität zukommt. Das sehen auch wir so. Gerade deshalb hätten wir gern diese 150 Millionen DM für das Land weiterhin festgeschrieben.

(Zustimmung des Abgeordneten Wächter [CDU])

Jetzt ist es weg, das schöne Geld für den ÖPNV.

Wir in Nordrhein-Westfalen erleben: Verkehrspolitik findet in diesem Land fast nur noch mit Bundesgeld statt. Die Verkehrspolitik des Landes wird weitgehend vom Finanzminister gestaltet.

(Widerspruch des Ministers Schleußer)

10 % weniger für den dringend notwendigen Ausbau der Landesstraßen und für Ortsumgehungen, Straßenunterhaltung und Straßeninstandsetzungen, 15 Millionen DM weniger für die Ausgleichsleistungen des Schülerverkehrs beim öffentlichen Personennahverkehr, 1 Million DM weniger für die Verkehrssicherheit und jetzt - möglicherweise, Herr Minister - 150 Millionen DM pro Jahr weniger für Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr.

Das, meine Damen und Herren, kann kein Verkehrspolitiker, aber auch kein Umweltfreund in Nordrhein-Westfalen wollen. Wer den Umstieg vom Auto auf Busse und Bahnen will, der muß für Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr sorgen.

Sinn dieses Gesetzes war auch - auch darauf hinzuweisen wird der Minister nicht müde -, daß mehr Subsidiarität und damit Bürger- und Kundennähe gewonnen werden. Sie aber halten starr an der Bildung von Pflichtzweckverbänden fest; Herr Kollege Hunger hat es eben zu begründen versucht. Wille der Städte und Gemeinden war es jedoch, daß die Rechtsform und die räumliche Abgrenzung der Verkehrskooperationen nicht vom Land, sondern von den Aufgabenträgern als den originär Zuständigen zu regeln ist. Es gibt bis heu-

te keinen vernünftigen Grund dafür, die Rechtsform der auf kommunaler Ebene installierten Verkehrskooperationen in einem Landesgesetz vorzuschreiben. (C)

(Abgeordneter Hunger [SPD]: Das wissen Sie besser!)

Diese Rechtsform - Herr Kollege Hunger - hätte man ohne Schaden offenlassen können. Auch hier sind Sie uns nicht gefolgt.

(Abgeordneter Hunger [SPD]: Das konnten wir nicht!)

Das ist schlichtweg Bevormundung.

Ein weiterer entscheidender Faktor ist für uns die Beteiligung des Landtags. Hier haben Sie, verehrte Kolleginnen und Kollegen der SPD-Fraktion, uns einen Bärendienst erwiesen. Daß der Verkehrsminister den Landtag als Kontrollinstanz in seinem Gesetzentwurf nicht vorsieht, ist aus der Sicht eines Verkehrsministeriums noch zu verstehen; daß sich die SPD-Landtagsfraktion jedoch nicht fähig - oder nicht willens - zeigt, Kontrollfunktion auszuüben, ist für mich alarmierend.

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

Man stelle sich vor: Zukünftig kann die Landesregierung Pflichtzweckverbände anordnen, ohne den Landtag oder den Verkehrsausschuß zu hören.

(Abgeordneter Jaax [SPD]: Im Einvernehmen!)

Man stelle sich vor: Der ÖPNV-Bedarfsplan wird nicht vom Landtag verabschiedet, denn es ist nur das Einvernehmen im Verkehrsausschuß herzustellen.

(Abgeordneter Jaax [SPD]: Und was ist das?)

Meine Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen von der SPD-Fraktion, ich erinnere Sie daran, daß der Landesstraßenbedarfsplan als Gesetz vom Landtag verabschiedet wird und daß man auf Bundesebene darauf gedrängt hat, daß neben dem Bundesfernstraßenausbaugesetz ein Bundesschienenwegeausbaugesetz geschaffen

(Langen [CDU])

- (A) wird, um die Gleichbehandlung von Straße und Schiene zu erreichen. Die SPD-Fraktion im Bund will es, die in Nordrhein-Westfalen offensichtlich nicht. Da wird man auch nicht überrascht sein, daß der ÖPNV-Ausbauplan gar nicht mehr auf die Zustimmung der Volksvertreter treffen muß. Das Verkehrsministerium braucht nur noch das Benehmen mit dem Verkehrsausschuß herbeizuführen.

(Abgeordnete Thomann-Stahl [F.D.P.]: Das ändern wir!)

- In Ordnung, Frau Kollegin.

Weiterhin darf nicht verwundern, daß die künftige Verteilung von Regionalisierungsmitteln - und das sind in Nordrhein-Westfalen ab 1997 rund 2 Milliarden DM - ohne eine Eingriffsmöglichkeit des Landtags auf das Land erfolgt. Hier, meine Damen und Herren, hat die CDU-Fraktion vorgesehen, daß ein Finanzierungsplan aufgestellt wird und das Einvernehmen des Verkehrsausschusses einzuholen ist. Die SPD-Fraktion wollte keinen Finanzierungsplan, sondern lediglich das Benehmen mit dem Verkehrsausschuß. Diesen feinen, aber entscheidenden Unterschied brauche ich Ihnen, meine lieben Kolleginnen und Kollegen, ja nicht zu erklären.

- (B) Wir haben weiterhin gefordert, daß die Belange des ländlichen Raums besser berücksichtigt werden. Wir haben vorgeschlagen, daß der ÖPNV gleichwertig in allen Landesteilen auszubauen ist. Die Landesregierung und auch die SPD-Fraktion haben eine Formulierung bevorzugt, die die Vorteile für die Ballungsräume zementiert.

(Abgeordneter Hunger [SPD]: Wo steht das denn?)

Unterlassene Investitionen in ländlichen Schienenverbindungen werden in Zukunft auch nicht ausgeglichen.

Noch eine weitere für die Zukunft sehr wichtige Regelung fehlt nach unserer Meinung im Regionalisierungsgesetz. Wer hat eigentlich einen Vorteil davon, die bisherigen Betriebssysteme der DB im Nahverkehr oder durch moderne Schienenbus-Betriebssysteme abzulösen? Es besteht für die Aufgabenträger keinerlei Anreiz dazu, Schienenersatzverkehre zur Verbesserung des Verkehrsangebots einzuführen. Wir haben gefordert, daß bei der Umstellung auf Schienenersatzverkehre

eingesparte Mittel den Aufgabenträgern verbleiben, um eine weitere Verbesserung des ÖPNV zu erreichen.

Gestern abend hat sich die CDU in Velbert mit einer Bürgerinitiative getroffen, die auf der Strecke der künftigen S 9 in Wuppertal über Velbert nach Essen und weiter nach Haltern ein alternatives Betriebssystem mit Schienenbussen einsetzen will.

(Vereinzelt Lachen bei der SPD)

Die Vorteile liegen auf der Hand: Es müssen weniger Investitionen in die Strecke getätigt werden, der Bahnbetrieb ist flexibler zu gestalten, und insgesamt dürfte der Betrieb auf der Strecke kostengünstiger ausfallen. Doch der im Jahre 1993 vom Land Nordrhein-Westfalen und der Deutschen Bundesbahn unterzeichnete S-9-Vertrag läßt hier keinen Spielraum.

(Minister Kniola: Und dem Bundesverkehrsminister abgestimmt!)

- Ist ja in Ordnung, Herr Minister. Das ist nur eine Feststellung, keine Wertung. Zur Wertung komme ich ja noch.

Er läßt aber deshalb keinen Spielraum, weil für keine Seite, weder die Bundesbahn noch das Land noch die kommunalen Aufgabenträger, ein Vorteil dabei herauspringt, jetzt eben auf ein moderneres Betriebssystem umzusteigen.

Die Verlagerung der Verantwortung auf die regionale Ebene sollte jedoch den regionalen Entscheidungsträgern die Möglichkeit lassen, bedienungstechnisch bessere und betrieblich kostengünstigere Lösungen umzusetzen.

Wir bemängeln eindeutig, daß im vorliegenden Gesetzentwurf weder für die DB AG noch für die Aufgabenträger ein Anreiz besteht, die bisherige Betriebsstruktur des Schienenpersonennahverkehrs der DB auf benutzerfreundlichere und kostengünstigere Systeme umzustellen. Also läßt man es beim alten.

Was uns nach wie vor fehlt und was auch nicht aufgenommen worden ist, ist ein klares Bekenntnis zur Vernetzung der Verkehrsträger, also die Förderung von benutzerfreundlichen Aus- und

(Langen [CDU])

- (A) Umsteigeanlagen. Ich denke an Park and Ride, an Bike and Ride usw.

Auch wurde bei diesem Gesetzgebungsverfahren völlig die Förderung des Güterfernverkehrs bei den nichtbundeseigenen Eisenbahnen übersehen. Anfangs erwähnte ich es bereits: Die Verkehrspolitiker der SPD haben 150 Millionen DM Landes-GVFG-Mittel kampfflos an den Finanzminister zurückgegeben. Wir haben gefordert, daß diese frei werdenden Komplementärmittel zumindest teilweise zur Förderung des Güterverkehrs auf der Schiene einzusetzen seien. Dies, Herr Minister, finden Sie in § 10 Abs. 4 unseres Gesetzesentwurfs.

Wir wollen eine gesetzliche Regelung für den Güterverkehr. Auch der Entschließungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom heutigen Tage macht dieses Defizit deutlich. Im Gegensatz zu BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN wollen wir aber nicht durch die Hintertür eine Aufgabenträgerschaft auf Landesebene - ich verweise hier auf den angeforderten landesweiten Nahverkehrsplan von Ihnen, verehrte Kollegin -, so daß wir verständlicherweise vor diesem Hintergrund gezwungen sind, Ihren Entschließungsantrag abzulehnen.

- (B) Frau Präsidentin, meine sehr verehrten Damen und Herren! Aufgrund dieser aus unserer Sicht gravierenden Mängel kann und wird die CDU-Landtagsfraktion diesem Gesetzesentwurf nicht zustimmen.

Liebe Kolleginnen und Kollegen der SPD-Landtagsfraktion, Herr Verkehrsminister! Hier ist die Chance vertan worden, aus einem Gesetzesentwurf, der die Note "befriedigend" bis "befriedigend minus" verdient, ein Gesetz zu machen, das die Note "gut" bis "sehr gut" bekommen könnte.

Weil die CDU keine Politik des Mittelmaßes betreiben möchte,

(Beifall bei der CDU - Lachen bei der SPD)

weil sie ein gut ausgebautes Verkehrssystem höher bewertet als einen zufriedenen Finanzminister, wird sie der vorliegenden Beschlußempfehlung auf Annahme des Gesetzesentwurfs mit den von der SPD gewünschten Änderungen eben nicht zustimmen. - Vielen Dank.

(Beifall bei der CDU)

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

(C)

Abgeordnete Thomann-Stahl (F.D.P.)*: Frau Präsidentin! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Der uns vorliegende Gesetzesentwurf zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs ist ja letztlich die Konsequenz der Bahnreform, die die F.D.P. immer als einen entscheidenden Schritt zu einem leistungsfähigen Gesamtverkehrssystem mit modernen Verkehrsträgern erachtet hat. Die daraus folgende oder damit verbundene Regionalisierung des Personennahverkehrs gibt uns die Chance, den ÖPNV zu stärken. Denn nur wenn die erforderlichen Maßnahmen auf der Ebene der Städte und Kommunen organisiert werden, ist ein leistungsfähiger öffentlicher Personennahverkehr möglich.

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 ausgebaut wird, und zwar so, daß die vom Bürger gewünschte Mobilität erhalten bleibt und gewahrt wird. Wir brauchen den integrierten öffentlichen Personennahverkehr vom Fernverkehr über den Regionalverkehr zum Nahverkehr - nach dem Motto: ein Fahrplan, ein Tarif, eine Fahrkarte.

(D)

Dabei sind natürlich die unterschiedlichen Anforderungen in den Ballungsgebieten und im ländlichen Raum zu berücksichtigen. Die Regionalisierung des ÖPNV, 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 ÖPNV zu schaffen und ihn wirtschaftlich optimal zu gestalten.

Meine Damen und Herren, deswegen hätten wir uns gewünscht, daß wir diesen Gesetzesentwurf hier im Landtag möglichst einvernehmlich verabschieden können. Wir waren kompromißbereit. Wir waren in allen Punkten gesprächsbereit. Man kann viele Dinge - ich nenne beispielsweise den Zweckverband - von zwei Seiten betrachten und sicherlich für die eine oder andere Lösung gute Gründe finden. Man hätte sich auf eine Lösung, einen Kompromiß und einen Gesetzesentwurf einigen können. Das möchte ich für die Fraktion der

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

- (A) F.D.P. behaupten. Ich gehe davon aus, daß auch die CDU und bestimmt auch die GRÜNEN kompromißbereit waren und versucht hätten, Gespräche erfolgreich zum Ende zu führen.

Aber, was wurde uns gesagt? Ich habe das schon einmal angesprochen. Nachdem der Gesetzentwurf eingebracht wurde, wurde mir ganz kühl vom neuen verkehrspolitischen Sprecher der SPD-Fraktion erklärt: Darum brauchen Sie sich nicht zu kümmern, das machen wir alles allein. Das war das erste: Das machen wir alles allein. - Das macht ihr jetzt auch allein, natürlich.

(Abgeordneter Hunger [SPD]: Da frage ich mich, mit wem Sie gesprochen haben, mit mir nicht!)

- Herr Hunger, Sie haben genau das erklärt: Das machen wir allein.

Dann kam ein Sachverständiger zu uns, der vorher bei Ihnen war - die sind ja überall in den Fraktionen herumgerannt -, und hat versucht, Ihre Änderungsvorschläge einzubringen. Er sah ziemlich erschüttert aus und sagte: Jetzt bin ich schon seit über 30 Jahren in der SPD. Ich bildete mir immer ein, ich sei ein ordentlicher Genosse. Aber jetzt war ich in der Verkehrsarbeitsgruppe der SPD, und da haben die mir gesagt, ich sollte meine Änderungsvorschläge einreichen. Die Jungs im Ministerium - unsere Jungs im Ministerium -, die regeln das schon. - So kam er zu uns.

(B)

(Abgeordneter Hunger [SPD]: Das ist aber ein komischer Sachverständiger gewesen!)

- Ein Genosse, Herr Kollege Hunger, von Ihnen, nicht von uns.

(Abgeordneter Hunger [SPD]: Erzählen Sie keine Märchen! Kommen Sie zur Sache!)

Sie haben doch alles abgelehnt. Der Kollege Langen hat eben doch noch einmal darauf hingewiesen. Er hat doch gesagt, wir wollten die parlamentarische Beteiligung an den weiteren Dingen, die mit dem Gesetzentwurf verbunden sind, ob das Finanzierungspläne sind, usw. Das haben Sie doch alles abgelehnt. Sie haben gesagt: Einvernehmen brauchen wir nicht, Benehmen reicht. Es reicht, wenn sie es uns vorlegen.

Das reicht Ihnen - von parlamentarischer Kontrolle, von Selbstverständnis eines Parlaments, eines Abgeordneten keine Spur, aber noch nicht einmal die Spur einer Spur.

(Beifall bei CDU und F.D.P. - Abgeordneter Tschoeitsch [F.D.P.]: So sind sie eben!)

Was haben Sie denn jetzt mit Ihrer arroganten und pampigen Haltung erreicht? Unser gemeinsames Problem im Land Nordrhein-Westfalen - sage ich einmal, jetzt fange ich auch schon so an - ist doch, daß, wenn die Aufgaben- und Finanzverantwortung vor Ort verlagert wird, wir dafür sorgen müssen, daß diejenigen, die die Aufgaben in Zukunft zu übernehmen haben, die Aufgabenträger, in die Lage versetzt sein werden, als ordentliche Verhandlungspartner am Markt aufzutreten. Das sehe ich als unser gemeinsames Problem an.

Wir haben ja bei der Verabschiedung von Herrn Hilker den Vortrag von Herrn Professor Aberle gehört, Herr Minister. Er hat natürlich darauf hingewiesen, daß man auch mit der Regierungskommission Bahn einige Dinge falsch gewichtet hat, aber die Sachen müssen wir eben heute und in den nächsten Jahren auszuräumen versuchen. Weiterhin hat er nachdrücklich gesagt, daß es in den nächsten Jahren entscheidend darauf ankommen wird, wie der Einkauf vor Ort gestaltet wird - nämlich der Einkauf von Nahverkehrsleistungen - und wie wir sicherstellen können, daß bei einem Anbieter, der im klassischen Sinne Monopolist ist, nämlich der Deutschen Bahn AG, die nach allen Regeln der Kunst und des Wettbewerbsrechts eine marktbeherrschende Stellung innehat, die Leute vor Ort darauf vorbereitet werden, als Partner am Markt aufzutreten, die in der Lage sind, den von uns allen gewünschten Wettbewerb auch zu realisieren, damit wir es überhaupt schaffen, einen Markt in diesem Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs, insbesondere des Schienenpersonennahverkehrs, zu bilden.

Das ist doch unser gemeinsames Problem. Dieses gemeinsame Problem hätten wir meines Erachtens auch gemeinsam lösen können - nicht lösen können, aber wir hätten gemeinsam Ansätze finden können, es zu lösen. Gerade deshalb wäre es doch wichtig gewesen, hier im Landtag Einvernehmen zu erzielen. Ich erinnere nur an unsere Luftverkehrskonzeption. In wie vielen Dingen ist es uns - auch dem Verkehrsminister - gelungen,

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

(A) dort Erfolge zu erzielen, weil drei Fraktionen des Landtags einvernehmlich und ohne von der Stelle zu rücken immer dahinterstanden.

(Abgeordneter Hunger [SPD]: Das wollten Sie doch gar nicht!)

- Ach, hören Sie doch auf! Herr Hunger, wissen Sie was? Sie sozialistisches Rumpelstilzchen!

(Allgemeine Heiterkeit)

Bevor Sie hier etwas dazwischenplappern, sollten Sie erst einmal nachdenken!

Präsidentin Friebe: Frau Thomann-Stahl, das war eine Beleidigung, die ich rüge.

Abgeordnete Thomann-Stahl (F.D.P.):*): Frau Präsidentin! Ich nehme das zurück, Herr Hunger.

(B) Ich würde einmal vermuten, daß, was die eigentliche Problemlösung angeht, Verkehrsminister und SPD-Fraktion durchaus unterschiedlicher Meinung sein könnten. Der Verkehrsminister hat immer gesagt: Wir wollen Konkurrenz zulassen, Wettbewerb ermöglichen. Er hat gesagt: Nur dann können wir das Überleben des ÖPNV sichern, wenn wir hier einen Markt schaffen. Das ist eine Position, mit der wir hundertprozentig übereinstimmen.

Aber was haben Sie als SPD denn getan? Als ich beantragt habe, bei der Aufstellung der Nahverkehrspläne müßten alle Unternehmen gleiche Marktchancen haben, da haben Sie diesen Passus abgelehnt. Sie haben statt dessen einen Zusatzantrag eingebracht, der die Ungleichbehandlung von privaten und öffentlichen Unternehmen bestehenlassen soll. Das ist doch Ihre Zielsetzung! Der Kollege Wolf hat es mir auch deutlich gesagt: Wir wollen euren Antrag nicht; wir haben andere Vorstellungen.

Kann ja sein: andere Vorstellungen - vielleicht die Vorstellung, daß trotz Europa und trotz Regionalisierung der Bahn alles so weiterläuft wie bisher. Aber darin täuschen Sie sich! Es wird nicht so weiterlaufen. Es wird sich alles in diesem ÖPNV-Bereich ändern.

(C) Man kann auch nicht dadurch, daß man Probleme als nicht existent definiert, daran vorbeigehen, daß sie trotzdem vorhanden sind. Also: Das Gesetz wird verändert werden. Der Kollege Langen hat schon gesagt, in welche Richtung es verändert werden muß; das kann ich mir sparen.

Ich kann nur sagen: Ich bedaure es wirklich, daß die SPD-Fraktion - das sage ich ausdrücklich: die SPD-Fraktion; denn ich habe von vielen die Signale bekommen, daß dem Verkehrsminister an einer einvernehmlichen Lösung gelegen wäre - keine Zusammenarbeit ermöglichen wollte, darauf keinen Wert legte und von vornherein keinen Kompromiß eingehen wollte. Das tut mir sehr leid. - Ich danke Ihnen.

(Beifall bei F.D.P. und CDU)

Präsidentin Friebe: Für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN erteile ich der Frau Abgeordneten Nacken das Wort.

(D) Abgeordnete Nacken (GRÜNE): Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Ich gebe Frau Thomann-Stahl recht: Ich denke, wir hätten zu einer gemeinsamen Beschlußlage kommen können. Jeder hätte sich von einem Teil seiner puristischen Vorstellungen lösen müssen. Auch wir hätten das getan. Ich denke, die CDU hätte sich in Fragen des Verkehrsverbundes etwas bewegen müssen. Aber das wäre wohl durchaus möglich gewesen; da gebe ich Ihnen recht.

Ich finde auch die Bemerkung von Heinz Hunger gerade, uns zu sagen "Wenn ihr entsprechende Finanzquellen anbietet, dann könnten wir natürlich darüber diskutieren", lächerlich. Das wissen Sie genau! Alles, was wir an Deckungsvorschlägen anbieten - das haben Sie kurz danach in Ihrem Redebeitrag gesagt -, ist aus Ihrer Sicht kein Deckungsvorschlag. Ihr Finanzgerüst ist ganz starr; Ihre Vorstellungen sind ganz starr. Sie haben bisher die Mehrheit dazu. Nutzen Sie sie nur weiter so; wir werden sehen, was dabei herauskommt.

Wir, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, haben immer gesagt: Für uns bergen die Bahnreform und die Bahnregionalisierung Chancen wie Risiken. Wir haben immer der Bahnregionalisierung im Grundsatz zugestimmt, weil wir darin die einzige Chan-

(Nacken [GRÜNE])

- (A) ce sahen, beim Schienenverkehr in die Offensive zu kommen. Der Schienenverkehr im ländlichen Raum steht für uns dabei im Mittelpunkt.

Zur Zeit dominieren allerdings die Risiken. Da nützt es auch nichts, daß wir jetzt in einem Punkt den Forderungen des Städtetages entgegengekommen sind. Das finde ich gut, daß Sie sich in dem Punkt wenigstens bewegt haben; aber die Risiken bestehen in vielen Punkten weiterhin.

Die Existenz der Schiene wird nämlich massiv in Frage gestellt. Viele Kreise und kreisfreie Städte haben gerade in den letzten Monaten "blaue Briefe" von der Bahn AG bekommen, in denen die Stilllegung von Strecken des Güterverkehrs angekündigt wird. Sie werden sagen: Das hat mit diesem Gesetz nichts zu tun. Es hat etwas mit diesem Gesetz zu tun.

(Minister Kniola: Mit diesem nicht!)

- Es steht im Zusammenhang mit diesem Gesetz, Herr Kniola; ich werde noch darauf kommen.

Im Personennahverkehr gilt für alle an der Bahnregionalisierung Beteiligten anscheinend der Status quo der Fahrplanperiode 1993/94 schon als Optimum. Das haben Sie auch gerade wieder dargestellt, Herr Hunger. Von einer Aufbruchstimmung "pro Bahn" ist bei Bund und Bahn AG, leider auch bei der Landesregierung, aus meiner Sicht wenig zu spüren.

Die Bundesregierung macht keine neue Verkehrspolitik, wie sie Voraussetzung wäre, um der Bahn im Personen- und Güterverkehr zur umweltpolitisch notwendigen Renaissance zu verhelfen. Die Fahrwegkosten, einer der Hauptgründe für die Chancenungleichheit zwischen Straßenverkehr und Schienenverkehr, führen nach wie vor zu einer Ungleichbehandlung beider Verkehrsträger. Von einer staatlichen Fahrwegverantwortung kann keine Rede sein, solange die Vorgabe gilt, daß die Trassenpreise einen kostendeckenden Betrieb der Infrastruktur ermöglichen müssen.

Die Geschäftspolitik der Bahn AG erweckt den Eindruck, daß auch die Eisenbahner selber nicht mehr an ihre Zukunft glauben.

Das Trassenpreissystem, das den potentiellen Bestellern von zusätzlichen Verkehren präsentiert wurde - Herr Hunger, darum geht es doch, wenn

wir von Offensive sprechen, und nicht um den Status quo, der im ländlichen Raum doch wirklich jämmerlich ist, wie er sich heute darstellt -, ist ein

Abschreckungssystem. So wird man eine bessere Auslastung der Schienenwege nicht erreichen!

Marktwirtschaftliches Denken nach innen und nach außen scheint bei der Bahn AG immer noch ein Fremdwort zu sein. Die Erkenntnis, daß es dem Dienstleistungsunternehmen Bahn darum gehen muß, einen größeren Nutzen für die Fahrgäste und Kunden zu erreichen, hat sich dort immer noch nicht herumgesprochen.

Gleichzeitig scheint man die Gemeinwohlorientierung neuerdings vollständig über Bord werfen zu wollen. Die in letzter Zeit bekanntgewordenen Planungen, auf das Angebot des Interregio-System in Zukunft eventuell vollständig verzichten zu wollen, haben mit Vernunft, mit sozialer und strukturpolitischer Verantwortung überhaupt nichts mehr zu tun.

Ein Szenario, bei dem die Länder oder Kommunen für die Bestellungen von Leistungen des heutigen Interregio-Verkehrs verantwortlich werden, scheint gar nicht mehr ausgeschlossen. Die öffentliche Orientierung des nach wie vor hundertprozentig staatlichen Unternehmens scheint man ausschließlich den Kreisen und kreisfreien Städten aufbürden zu wollen.

Die kommunalen Spitzenverbände haben also recht, wenn sie immer wieder auf die prekäre finanzielle Situation hinweisen. Wir unterstützen deshalb die nach wie vor weitergehenden Forderungen aus dem kommunalen Raum, daß die Finanzierung des Schienenverkehrs dauerhaft sichergestellt werden muß.

In einer solchen Situation hätte das Land aus unserer Sicht die Aufgabe und Verantwortung, alles zu tun, um die Risiken aufzufangen. Doch wir stellen fest: Davon kann keine Rede sein! Das Landesregionalisierungsgesetz enthält keine neuen Akzente. Schritte zu einer Gesamtverkehrsplanung wie zum Beispiel durch einen integralen Takt wurden nicht getan. Die Landesregierung will sich allen Ernstes auf die Rolle eines Geldverteilers beschränken.

Wir haben durch Änderungsanträge deutlich gemacht, wie wir uns ein Regionalisierungsgesetz

(Nacken [GRÜNE])

(A) vorstellen würden. Leider haben wir uns in keinem essentiellen Punkt durchsetzen können. Den Grund dafür habe ich eben schon ausgeführt: Es gibt keine Verhandlungsbereitschaft in diesen Punkten, von denen ich einmal die wichtigsten nenne:

Erstens. Verankerung des öffentlichen Personenverkehrs als pflichtige Selbstverwaltungsaufgabe der Kommunen. Ich weiß, daß es darüber juristische Differenzen zwischen Landesregierung und uns gibt, ob das machbar ist. Das wäre zwar eine Gratwanderung gewesen, aber man hätte durchaus eine Lösung finden können.

Zweitens. Für die Nutzer und Nutzerinnen bleibt auch zukünftig die Rolle des Bittstellers. Ganz ausdrücklich haben in diesem Fall alle Fraktionen im Verkehrsausschuß davor gewarnt, einen möglichen Rechtsanspruch für Mobilitätsbehinderte auf Beförderung zu schaffen. Die Mitwirkung der Nutzer und vor allem der Nutzerinnen mit ihren frauenspezifischen Mobilitätsbedürfnissen in den Verkehrsverbänden ist nicht gesetzlich verankert. Unserer Meinung nach hätte man hier eine Bestimmung verankern können, die immer noch viel Raum für die Ausgestaltung vor Ort gelassen hätte.

(B) Drittens. Der meiner Ansicht nach größte Fehler dieses Gesetzes ist die Stilllegungsprämie, die ab dem 1.1.1998 an die Aufgabenträger gezahlt wird, die sich vom Schienenpersonennahverkehr verabschieden wollen. Schienenersatzverkehre brauchen keine Subventionen. Der Bus ist in keinem Fall Ersatz für eine gut ausgebaute und vom Straßenverkehr unabhängige Bahnverbindung. In Nordrhein-Westfalen ist das Streckennetz mittlerweile auf das unbedingt erhaltenswerte Grundnetz zusammengeschrumpft. Die Möglichkeit, Regionalisierungsmittel für Busverkehre einsetzen zu können, ist ein falsches Signal und führt zu Fehlsteuerungen.

Daß das im Land so ankommt, habe ich bei Veranstaltungen in den letzten Tagen feststellen müssen. Es ist keinesfalls so, als wäre das nur eine Möglichkeit, nachdem man viele Entscheidungsschlaufen durchlaufen hätte.

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN werden mit allen Mitteln dafür kämpfen, daß die Regionalisierungsmittel nicht zweckentfremdet werden. Eine Politik der Verkehrswende in diesem Land braucht mehr

Angebote auf der Schiene, im Personen- wie im Güterverkehr. (C)

Viertens. Herr Kollege Langen hat es bereits gesagt: In Bonn hat die SPD als Opposition für ein Schienenwegeausbaugesetz plädiert, sich also nicht auf einen Ausbauplan beschränkt. Aber hier im Land, wo sie die Mehrheit hat, läßt sie uns als Opposition mit dieser Forderung vor die Wand laufen. Ich halte das - um es sanft auszudrücken - für ein sehr widersprüchliches Verhalten.

Ein Land, in dem viele Arbeitsplätze in der Stahlindustrie und im Fahrzeugbau auf dem Spiel stehen, muß aus unserer Sicht ein massives Eigeninteresse daran haben, daß der Schienenverkehr eine positive Entwicklung nimmt. Hier ist ein großer Nachholbedarf an Investitionen.

Damit die Regionalisierung des Personen- und Güterverkehrs doch noch eine Chance in Nordrhein-Westfalen bekommt, haben wir dazu einen Entschließungsantrag eingebracht. Wir fordern hierin, daß die Landesregierung begleitend zur Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs eine aktive Eisenbahnpolitik entwickelt, die sich vor allem auf die Koordination und Wahrnehmung überregionaler Aufgaben konzentriert. Heute las ich im Pressespiegel der Landesregierung, daß diese Problematik im Siegen-Wittgensteiner Raum bereits auftritt. Damit ist das kein Gespenst, was wir für die Zukunft an die Wand malen. Das Problem existiert schon. (D)

Außerdem sollen nicht nur Fragen des Personenschienennahverkehrs, sondern auch Fragen des regionalen Schienengüterverkehrs und der Schieneninfrastruktur behandelt werden. In dem Punkt gebe ich Herrn Kniola recht: Das gehört nicht in dieses Gesetz hinein, weil die Mittel dafür nicht vorgesehen sind. Aber wir haben im Land diese Aufgabe. Darum versuchen wir über ein Entschließungsgesetz diese Aufgabe noch als Landesaufgabe weiterhin zu definieren.

Weil das Ministerium mit diesen Aufgaben überfordert wäre, schlagen wir hierfür die Gründung einer Eisenbahnentwicklungsgesellschaft vor. Gesellschafter sollten das Land und die Verkehrsverbände sowie gegebenenfalls die Landschaftsverbände sein. Außerdem soll die Landesregierung einen Infrastrukturleitplan entwickeln, der das gesamte Schienennetz in Nordrhein-Westfalen

(Nacken [GRÜNE])

- (A) unabhängig davon umfaßt, wer aktuell für die einzelnen Strecken verantwortlich ist.

Diese Punkte sind für uns besonders wichtig, weil - erstens - die regionalen Schienennetze teilweise schlecht ausgelastet sind. Sie stellen jedoch unter ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten eine wichtige Option für die zukünftige Mobilitäts- und Standortsicherung sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr dar. Es muß daher ein Ziel der Regionalisierung sein, bei unbefriedigend genutzten Schienenstrecken darauf hinzuwirken, daß alle technischen, organisatorischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrsangebots und damit zur Steigerung des dadurch erreichbaren Verkehrsaufkommens ausgeschöpft werden.

Es ist uns - zweitens - wichtig, daß die kommunalen Aufgabenträger, die - von Ausnahmen abgesehen - bisher keine Erfahrungen mit dem Management von Eisenbahnstrecken haben, sowohl hinsichtlich der Bestellerfunktion gegenüber der Bahn AG und anderen Bahnunternehmen als auch bei der Übernahme von Bahnstrecken in kommunale Trägerschaft Unterstützung bekommen. Sie sind dabei auf Koordinations- und Unterstützungsfunktionen des Landes angewiesen.

- (B) Aufgrund fehlender Ausführungsverordnungen des Bundes und eines nur als vorläufig anzusehenden Trassenpreissystems des Geschäftsbereichs Netz der Bahn AG sind - drittens - gute Voraussetzungen für zufriedenstellende Vertragsgestaltungen zwischen kommunalen Aufgabenträgern und der DB AG bisher nicht gegeben.

Bisher fehlen - viertens - verlässliche Planungsgrundlagen und finanzielle Anreize für kommunale Aufgabenträger, nicht bundeseigene Eisenbahnen und sonstige interessierte Unternehmen, sich an Investitionen in die Schieneninfrastruktur oder die vollständige Übernahme von Strecken zum Erhalt und Ausbau des Schienennetzes zu beteiligen.

Ich hoffe immer noch darauf, daß Sie den hier aufgezeigten Handlungsbedarf auch sehen und unserem Entschließungsantrag zustimmen. Es geht nicht um die von Herrn Kniola so gefürchtete Landeseisenbahn, sondern es geht um eine aktive Eisenbahnpolitik für die Nutzer und Nutzerinnen und zugunsten des ländlichen Raumes. Ich denke, das wäre eine vordringliche Landesaufgabe. Stim-

men Sie unserem Entschließungsantrag zu! - Ich danke Ihnen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Präsidentin Friebe: Vielen Dank, Frau Kollegin. - Für die Landesregierung erteile ich dem Minister für Stadtentwicklung und Verkehr, Herrn Kniola, das Wort.

Minister für Stadtentwicklung und Verkehr Kniola: Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Ich möchte eine Eingangsbemerkung machen: Herr Kollege Langen hat darauf hingewiesen, daß wir der erste Landtag sind, der die Bahnstrukturreform in dem Teil der Regionalisierung umsetzt. Eingangs will ich sehr klar und deutlich sagen: Aus Sicht der Landesregierung und besonders des zuständigen Ministers bedanke ich mich sehr herzlich bei allen Ausschußmitgliedern für die faire, offene und sachkundige Beratung.

Wir sind am Ende in vielen Punkten nicht zu einer Gemeinsamkeit gekommen, aber ich darf feststellen, daß wir in weiten Teilen in den Grundzügen durchaus einvernehmliche Überzeugungen hatten. Für die Zukunft gilt - das wird ein weiter andauernder Diskussionsprozeß sein -: Wir müssen alle gemeinsam Erfahrungen damit sammeln, wir müssen auch die Erfahrungen der künftigen Aufgabenträger neu gewichten. Diesen guten Diskussionsprozeß sollten wir künftig fortsetzen. Ich stehe dazu - vielleicht ist das auch eine Bemerkung in anderem Zusammenhang - gerne zur Verfügung.

Das zweite, was ich sagen möchte: Meine Damen und Herren, wir machen etwas, was Kerngedanke der Eisenbahn-Neuordnung ist, nämlich regionalisieren, Aufgaben- und Ausgabenverantwortung nicht nur für den Schienenpersonennahverkehr, sondern für den ÖPNV insgesamt in einer Hand. Für mich ist das ein ganz, ganz wichtiger Punkt. Nicht ohne Grund hat der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesverkehrsministerium in einer Vorlage beim Verkehrsausschuß des Bundestages das Land Nordrhein-Westfalen wegen dieser konsequenten Umsetzung des Regionalisierungsgedankens ausdrücklich gelobt.

Ich weiß, daß wir damit nicht nur in der Logik des Systems sind, sondern daß wir damit auch den

(Minister Kniola)

(A) Kommunen eine hohe Verantwortung zumuten - nicht eine Last, das will ich ganz klar und deutlich sagen. Grundgedanke des gesamten Gesetzes ist ja, daß mit dieser Übertragung der Aufgaben keine zusätzlichen Lasten verbunden sind, sondern daß diese Übernahme des Schienenpersonennahverkehrs für die Kommunen, für die neuen Aufgabenträger aufwandsneutral ist, sofern es sich um das existierende Fahrplanangebot handelt. Das ist für mich ein ganz wichtiger Gedanke. Insofern geht auch ein Teil der Kritik des Städtetages fehl, weil er dies nicht sieht und auch die Revisionsnotwendigkeit, die ja im Bundesgesetz enthalten ist, nicht anerkennt. Wir bekennen uns zu diesem wichtigen Grundsatz ausdrücklich.

Aber kommunale Verantwortung heißt dann auch wirklich, daß man sich vor Ort den Problemen stellt, daß man sich der Fragestellungen annimmt, die sich aus den Problemstellungen, die wir heute schon haben, ergeben: nicht nur Gemeinschaftstarif, sondern zum Beispiel auch Übergangstarif zwischen unterschiedlichen Verkehrsaufgabenträgern. Es kann nicht so sein, daß wir hier vom Land her über die Kommunen überstülpend etwas anordnen, sondern die ganz herzliche Bitte an die Gemeinden ist: Stellen Sie sich dieser Verantwortung! Wir wollen gerne beraten, wir wollen gerne moderieren, aber letztendlich ist es Ihre kommunale Verantwortung.

(B) Meine Damen und Herren, ich höre mit großem Interesse, wie draußen argumentiert wird, wie gerade in den Kommunen von den Ratsvertreterinnen und Ratsvertretern gesagt wird: Wir wollen mehr ÖPNV. - Dazu will ich Ihnen einmal - ich habe dem Verkehrsausschuß das ja mit der Vorlage 11/2905 auch zugeleitet - einige Beispiele nennen, wie die Pro-Kopf-Aufwendungen in den Gemeinden aussehen.

Wenn ich Defizit ausgleich plus Investitionsaufwendungen der jeweiligen Gebietskörperschaften miteinander vergleiche, dann ist es so, daß Bielefeld 114,80 DM pro Einwohner für den ÖPNV aufwendet, der Kreis Höxter - einschließlich aller kreisangehörigen Gemeinden - aber ganze 70 Pfennig. Damit Sie nicht denken, das sei eine Folge der Stadtbahnen oder der schienenengebundenen Systeme, nenne ich Ihnen weitere Beispiele: Die Stadt Münster wendet pro Kopf 60,40 DM Jahresbetrag auf, der benachbarte Kreis Coesfeld, vergleichbare Topographie, 6,50 DM. Oder ein anderes Beispiel: Hagen, wiederum Bus- und kei-

ne Schienensysteme, wendet 108,20 DM pro Einwohner auf, der Kreis Olpe, in der Topographie durchaus vergleichbar, 1,10 DM. (C)

Sie sehen, es gibt ganz erhebliche Unterschiede in der Wahrnehmung der jeweiligen regionalen Verantwortung. Eines ist hier ganz wichtig: Wir dürfen nicht so tun, als könnten wir akzeptieren, daß Forderung auf Forderung getürmt wird, gerade aus den Regionen heraus, sondern wir müssen ganz klar und deutlich sagen: Wer etwas haben will, der muß auch bereit sein, die damit verbundenen Lasten zu übernehmen.

Präsidentin Friebe: Herr Minister!

Minister für Stadtentwicklung und Verkehr Kniola: Entschuldigen Sie, den Satz noch zu Ende! - Ich meine nicht Lasten, die aus der Übertragung des Schienenpersonennahverkehrs entstehen - die müssen aufwandsneutral sein -, aber Lasten aus dem Angebot, das eine Kommune für ihre Bürger selber haben will, sei es als Rufbus, als Anrufsammeltaxi, als Stadtbus oder sonstiges, beliebiges System.

Präsidentin Friebe: Herr Minister, gestatten Sie jetzt eine Zwischenfrage der Frau Abgeordneten Thomann-Stahl? (D)

(Minister Kniola: Ja, gerne.)

Bitte schön, Frau Thomann-Stahl.

Abgeordnete Thomann-Stahl (F.D.P.): Herr Minister, würden Sie mir erklären, warum es das Ziel des öffentlichen Personennahverkehrs und der Kommunalpolitiker sein soll, das Defizit pro Kopf möglichst hoch zu halten?

Minister für Stadtentwicklung und Verkehr Kniola: Das habe ich nicht gesagt. Ich habe nur gesagt: Wer die Forderung erhebt, daß es entsprechende Angebote für den Bürger gibt, der muß auch bereit sein, diese Angebote zu bezahlen. Sonst ist das eine Forderung, die sich an einen Dritten wenden, und das ist ja leicht. Sie kennen aber die Regelung des Bürgerlichen Gesetzbuches, daß Verträge zu Lasten Dritter unwirksam sind. Das

(Minister Kniola)

- (A) ist das, was ich zum Ausdruck bringen wollte, verehrte Frau Kollegin.

Ich will etwas zur Frage des Zweckverbandes sagen, weil es hier offensichtlich eine Reihe von Irritationen gibt. Es ist unstrittig - und da darf ich mich noch einmal auf den Parlamentarischen Staatssekretär Nitsch im Bundesverkehrsministerium beziehen -, daß es eine politische Organisationsebene zur Bestellung des SPNV geben muß. Ob diese nun Zweckverband heißt oder wie auch immer, ist relativ unerheblich. Es muß eine Organisationsebene sein, in der die politischen Gebietskörperschaften repräsentiert sind. Wir wollen mit dem, was wir in § 5 geregelt haben, ausdrücklich nicht, daß ein großer Zweckverbandsapparat entsteht.

Selbstverständlich kann sich diese politische Ebene einer Management GmbH zur Erledigung ihrer Aufgaben bedienen. Das ist doch die Entscheidung, die vor Ort getroffen werden kann. Nur bitte ich, auch im Interesse der Verantwortung, die die Kommunalpolitik übernehmen soll, es bei dieser kommunalen Verantwortung auf der regionalen Ebene zu belassen. Alles andere würde etwas sein, was nicht in Übereinstimmung mit den existierenden rechtlichen Vorstellungen steht.

- (B) Wenn hier der Wunsch besteht, daß die Zweckverbandsräume anders zugeschnitten werden, kann ich nur darauf hinweisen: Das ist doch ausdrücklich die Ermächtigung des § 5: Meine Damen und Herren in den Gemeinden, in den Räten: Nutzen Sie die Chancen des Zeitraums bis 30.09.! Entscheiden Sie vor Ort, wie Sie Ihre Kooperationsräume zusammengesetzt haben wollen!

Wir haben nur ein einziges Interesse - darauf müssen wir achten -, daß es nicht wieder einen Kreis Euskirchen gibt, der irgendwo zwischen die Maschinen fällt und nicht angeschlossen ist. Wir müssen als Land dafür sorgen, daß jede Region, jeder Kreis und jede kreisfreie Stadt wirklich einem Zweckverband angehören. Das ist unsere Aufgabe. Deswegen die Vorschrift in § 5, also: regionaler Zuschnitt durchaus gestaltbar.

Präsidentin Friebe: Herr Minister, gestatten Sie eine Zwischenfrage von Herrn Abgeordneten Moritz?

(Minister Kniola: Ja, bitte!)

Bitte schön, Herr Abgeordneter.

Abgeordneter Moritz (SPD): Herr Minister, Sie haben gerade von der kommunalen Zusammenarbeit gesprochen. Sie haben von Kooperationsräumen gesprochen. Ist Ihnen auch bekannt, daß wir in Grenzregionen unseres Landes, beispielsweise in der Region Siegen, die, wie Sie wissen, im Drei-Länder-Eck - Hessen, Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen - liegt, große Probleme mit der Regionalisierung haben, weil überall, wie in der Presse berichtet wird, Prellböcke an den Landesgrenzen errichtet werden und weil etwa der Rhein-Main-Verkehrsverbund auch heute schon ohne Rücksicht auf grenzüberschreitende Verflechtungen und ohne Rücksicht auf Absprachen mit Nordrhein-Westfalen seine Fahrplangestaltung vornimmt und Zugverbindungen beispielsweise von Dillenburg nach Siegen ersatzlos streicht?

Was können wir gegen diese Prellböcke tun, Herr Minister?

Minister für Stadtentwicklung und Verkehr Kniola: Zunächst einmal kann ich sagen, daß wir in unserem Gesetz ausdrücklich auch die grenzüberschreitende Zusammenarbeit der jeweiligen regionalen Verantwortlichen fordern und auch fördern. Wir haben gesagt: Wir werden notfalls, wenn das vor Ort nicht erreicht wird, uns als Land in diese grenzüberschreitende Diskussion einschalten.

Man muß auch wissen: Da gibt es keine Sprachbarriere. So schlimm ist es zwischen Dillenburg und Wittgenstein nicht. Hier kann man durchaus miteinander verhandeln.

Nur, was die Pressemeldung, auf die Sie sich offensichtlich beziehen, angeht, kann ich nur sagen: Sie ist in einem wesentlichen Teil falsch, nämlich bei der Angabe des Datums. Wir haben als Land Nordrhein-Westfalen selbstverständlich bis zum

(Minister Kniola)

(A) 31.12.1997 die jetzigen Fahrplanangebote bei der DB bestellt. Insofern sind diese Prellböcke gar nicht möglich, von denen da gesprochen wird, sondern die DB ist aufgrund eines existierenden Vertrages verpflichtet, das gegenwärtige Fahrplanangebot weiter zu fahren. Danach wird es allerdings Aufgabe auch der interkommunalen Zusammenarbeit sein, grenzüberschreitend vernünftige Verkehrsregelungen zu machen.

Meine Damen und Herren, lassen Sie mich noch etwas ansprechen, den Nahverkehrsplan.

Präsidentin Friebe: Herr Minister!

Minister für Stadtentwicklung und Verkehr Kniola: Frau Präsidentin, ich würde gerne im Zusammenhang vortragen, weil sich schon wieder einige gemeldet haben.

Meine Damen und Herren, zum Nahverkehrsplan. Auch hier möchte ich etwas sagen, um einem Mißverständnis vorzubeugen. Ich bin sehr dankbar, daß das auch im Ausschuß ausdrücklich angesprochen worden ist. Einige kommunale Verwaltungen haben die Illusion, als wenn sie jetzt mit der Million, die sie erhalten, bei den jeweiligen Oberkreisdirektoren oder Oberstadtdirektoren große Planungsbürokratien in der jeweiligen Gemeindeverwaltung errichten sollen.

Das ist ausdrücklich nicht gemeint. Selbstverständlich soll man sich des Sachverständes der vorhandenen Nahverkehrsunternehmen, aber meinetwegen auch wissenschaftlicher Institute bedienen. Dafür ist dieses Geld gedacht. Das Geld, das dafür nicht aufgewendet wird, kann man auch - das steht so ausdrücklich im Gesetz - zur weiteren Förderung des ÖPNV einsetzen.

Ich würde mir sehr wünschen, daß wenig Geld für große Planungsbürokratien und viel Geld für zusätzliche ÖPNV-Angebote ausgegeben wird. Das wäre ganz in meinem Sinne.

Meine Damen und Herren! Jetzt ist mehrfach die drohende Ausdünnung des Schienenpersonennahverkehrs im ländlichen Raum angesprochen worden - Herr Langen, ich weiß nicht, ob es Ihnen aufgefallen ist: interessanterweise mit einem deutlichen Unterschied zwischen Frau Nacken und Ihnen. Frau Nacken hat beklagt, daß wir den

Schienenersatzverkehr subventionieren. Sie haben das ausdrücklich in Abrede gestellt. (C)

Ich muß sagen: Frau Nacken hat in der Gesetzesinterpretation recht, denn es ist tatsächlich so, daß dann, wenn der Bus an der Stelle des Zuges fährt und damit eine Verbesserung des Nahverkehrsangebotes verbunden ist, die Regionalisierungsmittel, also die Betriebskostenzuschüsse, erhalten bleiben. Das heißt, die Gemeinde ist möglicherweise in der Lage, falls der Bus wesentlich preiswerter sein sollte, statt des zweimal am Tag fahrenden Zuges achtmal am Tag einen Bus fahren zu lassen. Es kann ja sein. Ich weiß es nicht.

Ich sage nur sehr nachdrücklich: Ich will das nicht von hier aus, von Düsseldorf aus verbieten, sondern das muß vor Ort entschieden werden. Wie können wir - welche Bürokratie auch immer - entscheiden, was vor Ort, in Medebach oder sonstwo, richtig ist? Das kann ich nicht. Das kann niemand ernsthaft sagen, sondern das muß wirklich die Aufgabe der kommunal Verantwortlichen sein.

Dabei gibt es, was die Schienenverkehre angeht, einen ganz wichtigen Punkt: Der Streit, ob es ein Gesetz gibt oder ob das Einvernehmen, das heißt die Zustimmung des Ausschusses, gegeben sein muß, ist eine Frage der Größe des Gremiums, aber nicht eine Frage des Prinzips parlamentarischer Mitwirkung. Das will ich an dieser Stelle ausdrücklich sagen. (D)

Das, was mich am meisten stört, ist, daß wir im Moment auf Bundesebene zwar eine gesetzliche Pflicht haben, einen Ausbauplan für die Schiene vorzulegen, daß sich der Bund aber seit anderthalb Jahren weigert, diese gesetzliche Pflicht auszufüllen und daß in diesem Bundesgesetz ein wichtiger Sachverhalt enthalten ist - wir haben im Ausschuß mehrfach darüber gesprochen -: 20 % der Ausbaumittel für den Schienenverkehr sind für den Schienenpersonennahverkehr vorzusehen. Dieses hat in Abstimmung mit den Ländern zu erfolgen.

Ich darf hier noch einmal ganz nachdrücklich sagen: Wir werden darauf achten, daß diese Bestimmung des Bundesgesetzes eingehalten wird. Ich weiß, daß wir in dem Punkt gar nicht auseinander sind, sondern da liegt der Konflikt zwischen Bund und Land. Das muß man klar und deutlich sagen. Wir werden uns auch über diese Strecken, die wir

(Minister Kniola)

- (A) gegenüber dem Bund anmelden, wie wir es bereits in einer Verkehrsausschußsitzung getan haben, mit Ihnen verständigen. Ich bin ganz sicher, daß das nicht zu Komplikationen führt.

Ich will noch etwas anderes sagen, weil Frau Nacken es hier angesprochen hat und so tut, als wenn wir kein Angebot machen würden. Für mich ist ganz wichtig, daß die Hauptverantwortung für den Fahrweg beim Bund liegt. In dem Zusammenhang muß ich noch einmal auf das hinweisen, was Kollegin Thomann-Stahl hier gesagt hat. Die Äußerungen von Professor Abele bezogen sich im wesentlichen auf den Monopolist Netzanbieter. Und das war genau der Punkt, der im Bundestag strittig war: Bleibt das Netz eine bundeseigene Einrichtung, oder wird es Bestandteil der AG? Da haben Sie sich, Frau Kollegin Thomann-Stahl, letztendlich mit Ihren Leuten durchgesetzt, daß es Bestandteil der AG wird und insofern nicht mehr eine öffentliche Sache ist, sondern ein Bestandteil der privatwirtschaftlichen AG. Dann darf man sich hinterher nicht darüber beklagen, wenn es böse Folgewirkungen gibt.

(Zuruf der Abgeordneten Thomann-Stahl
(F.D.P.))

- (B) Das ist doch die Logik, die hinter der Entscheidung mit all den Wirkungen in bezug auf Trassenpreise usw. steckt.

Eines will ich hier klar sagen: Wir haben es am Beispiel Dürener Kreisbahn durchgezogen, und wir werden es gern auch an anderen Stellen machen. Zur Zeit bietet die Bahn Gemeinden Strecken an und sagt: Bitte, ihr könnt Strecken übernehmen, zum Teil Güterverkehrsstrecken, die mit schwachem Verkehr belegt sind, zum Preise von 1 DM. Die 1 DM werden wir nicht subventionieren; da bitte ich um Verständnis. Aber wir sagen noch einmal ganz ausdrücklich: Wenn kommunaler Schienenpersonennahverkehr eingerichtet wird, stehen wir zu unseren Angeboten, die wir in Düren einmal - allerdings etwas modellhaft - mit höheren Fördersätzen durchgesetzt haben.

Ich habe das für die Region, Herr Bürgermeister Hardt - so darf ich einmal sagen -, Neuss-Düsseldorf-Mettmann sehr nachdrücklich gesagt: Gibt es Schienenpersonennahverkehr in kommunaler Verantwortung auf ehemaligen DB-Strecken, stehen wir zu unserer Investitionsförderung. Ganz klar, ganz deutlich! Das ist unser

Angebot, und es bleiben die existierenden Betriebskostenzuschüsse bestehen. Ich glaube, das ist ein Anreiz, Frau Kollegin Nacken. Und mich wundert ein bißchen, daß Sie unsere Kommunen in dem Bereich so kleinreden und so tun, als hätten sie keine Erfahrung.

Wir haben in Nordrhein-Westfalen - Sie haben ausdrücklich gesagt, sie hätten weder beim Bestellen noch beim Betreiben Erfahrung; so steht es in Ihrem Entschließungsantrag - beim Bestellen heute - VRR, VRS bestellen selbstverständlich die Bahnleistung; das sind zwei Drittel des gesamten

Nahverkehrsaufkommen des Landes - breiteste Erfahrung.

Zweitens haben wir gerade in den ländlichen Regionen - WLE, Extertalbahn usw. - Erfahrungen mit eigenen Nahverkehrsunternehmen auf der Schiene gemacht.

Drittens haben wir mit 190 Millionen Jahrestonnen auf nicht bundeseigenen Eisenbahnen, von denen ein ganz erheblicher Teil im kommunalen Eigentum ist, auch Erfahrung. Es bedarf Ihres Entschließungsantrages nicht.

Meine Damen und Herren! Ich danke, daß wir insgesamt heute ein Gesetz verabschieden, auf das die Städte und Gemeinden dringlich warten. Sie wollen umsetzen. Sie wollen die öffentliche, die kommunale Verantwortung übernehmen. Sie wollen endlich Klarheit. Ich kann nur sagen: Wir werden sie dabei auch weiterhin mit großem finanziellen Engagement unterstützen.

(Beifall bei der SPD)

Präsidentin Friebe: Vielen Dank, Herr Minister. - Meine Damen und Herren, weitere Wortmeldungen liegen nicht vor. Ich schließe die Beratung.

Wir kommen zur Abstimmung. Der Verkehrsausschuß empfiehlt in seiner Beschlussempfehlung Drucksache 11/8433, den Gesetzentwurf in der vom Ausschuß beschlossenen Fassung anzunehmen. Wer der Beschlussempfehlung folgen möchte, den bitte ich um das Handzeichen. - Fraktion der SPD. Wer ist dagegen? - CDU, F.D.P. und GRÜNE. Enthält sich jemand der Stimme? - Ich

(Präsidentin Friebe)

(A) darf feststellen, der Gesetzentwurf ist damit in zweiter Lesung verabschiedet.

Wir stimmen abschließend über den Entschließungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Drucksache 11/8472 ab. Wer dem zustimmen möchte, den bitte ich um das Handzeichen. - Fraktion DIE GRÜNEN. Wer ist dagegen? - SPD, CDU und F.D.P. Enthält sich jemand der Stimme? - Ich stelle fest, der Entschließungsantrag ist mit großer Mehrheit abgelehnt.

Ich rufe Tagesordnungspunkt 8 auf:

Besserer Verkehrsfluß durch die Einführung von zusätzlichen Sonderspuren

Antrag
der Fraktion der CDU
Drucksache 11/7713

Beschlußempfehlung und Bericht
des Verkehrsausschusses
Drucksache 11/8434

(B) Ich eröffne die Beratung und erteile Herrn Abgeordneten Weber für die Fraktion der SPD das Wort.

Abgeordneter Weber (SPD): Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Am 22. September hat die CDU einen Antrag eingebracht, und sie bezog sich dabei auf ihren Antrag vom 14.10.1992, der damals mit den Stimmen der CDU, der SPD und der F.D.P. angenommen wurde. Sie hat ihren neuen Antrag vom 22. September damit begründet, daß die Landesregierung bis heute nicht tätig geworden sei. Und Herr Kollege Hardt hat umfangreiche Begründungen angeführt, die er sich weitestgehend aus den Vereinigten Staaten geholt hat.

Ich habe hier für meine Fraktion eine kurze Erklärung an dem späten Abend abgegeben und hatte dafür plädiert, gemeinsam diesen Antrag zu überweisen, mit der Begründung, daß doch der Verkehrsausschuß den verkehrspolitischen Sachverstand hat und sich damit beschäftigen sollte. Daraufhin habe ich von Ihnen, Frau Präsidentin,

eine kleine Rüge bekommen. Sie sagten damals, wir alle hier hätten Sachverstand. Das stimmt auch. So genommen will ich das nicht wiederholen. (C)

(Abgeordneter van Schewick [CDU]: Das hat sie jetzt aber nicht gehört!)

Der Ausschuß hatte zweimal beraten, hat auch sehr einvernehmlich beraten. Wir hatten den Minister gebeten, doch seine Argumente schriftlich darzulegen. Das hat er auch getan. Er hat sehr ausführlich dargelegt, was bisher durchgeführt wurde und was nicht geht. Er hat auch sehr klar zum Ausdruck gebracht, daß der Bundesminister für Verkehr sich mit Schreiben vom 13. Dezember 1993 gegen die Umwandlung des Standstreifens auf Autobahnen in einen Sonderfahrstreifen ausgesprochen hatte. Das war der eigentliche Knackpunkt für uns. Und so haben wir uns dann gemeinsam verständigt, daß wir für heute eine Beschlußempfehlung vorlegen wollten, die zwar Ihnen allen vorliegt, die aber die Gäste auf der Tribüne nicht kennen.

In dieser Beschlußempfehlung steht:

Der Antrag der Fraktion der CDU - Drucksache 11/7713 - wird im Hinblick auf die Absicht der Landesregierung, sich dafür einzusetzen, zur Verbesserung der Verkehrsabläufe auf besonders staugefährdeten Autobahnstreckenabschnitten eine temporäre Freigabe von Standstreifen zu einem allgemeinen dritten Fahrstreifen mit Hilfe moderner Verkehrstelematik - kombinierter Verkehrsraubeobachtung mittels automatischer Bildverarbeitung und Fahrstreifensignalisierung - zu erreichen, für erledigt erklärt. (D)

Aus diesem Grunde waren wir der Meinung, dem Wunsch ist entsprochen worden, die wesentlichen Punkte konnten wir damit erledigen, und wir können damit auch den CDU-Antrag als erledigt betrachten, so daß wir hier wieder, wie ich angekündigt habe, gemeinsam im Ausschuß beraten haben und eine gemeinsame Lösung finden konnten. - Schönen Dank.

(Beifall bei der SPD - Vorsitz: Vizepräsident Dr. Klose - Abgeordneter Dr. Vesper [GRÜNE]: Fliegender Wechsel!)