

(Vizepräsident Jan Söffing)

(A) Wir kommen zu:

8 Gesetz zur Änderung des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV (Regionalisierungsgesetz NW)

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 13/2706

erste Lesung

Zur Einbringung des Gesetzentwurfs erteile ich Herrn Minister Schwanhold das Wort.

Ernst Schwanhold, Minister für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr: Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Seit Verabschiedung des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Schienen-Personennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV in Nordrhein-Westfalen am 7. März 1995 sind Entwicklungen eingetreten, die eine Novellierung dieses Gesetzes erforderlich machen.

(B)

So haben beispielsweise die Praxis für die Bestellung von Zusatzleistungen für den Integralen Taktfahrplan ITF oder Probleme durch entfallene Interregioverbindungen sowie Schwierigkeiten bei der Tarifharmonisierung gezeigt, dass insbesondere Koordination und Organisation im Aufgabenträgerbereich zu verbessern sind. Ich will an dieser Stelle aber durchaus hinzufügen, dass die Aufgabenträger erheblichen Anteil daran haben, dass der öffentliche Personennahverkehr in diesem Land so erfolgreich ist. Es geht hier nicht um eine Kritik. Es geht hier ausschließlich darum, das Gesetz anzupassen.

Darüber hinaus brauchen wir ein neues System der SPNV-Betriebskostenfinanzierung. Grundlage der Betriebskostenfinanzierung ist derzeit der Fahrplan 1993/94, also ein fast zehn Jahre alter Fahrplan mit einem Leistungsangebot von 74 Millionen Zugkilometern. Das ist zu ersetzen, und dafür brauchen wir praxisgerechte Lösungen und Lösungsansätze. Das so genannte Verzehrmodell, mit dem seit 1998 bei der Deutschen Bahn AG die Mehrleistungen von rund

13 Millionen Zugkilometern für den Integralen Taktfahrplan über die Fahrzeugförderung eingekauft wurden, läuft im nächsten Jahr aus. (C)

Am 16. November des vergangenen Jahres hat der Landtag die Landesregierung aufgefordert, einen Gesetzentwurf zur Novellierung des Landesregionalisierungsgesetzes vorzulegen. Das Wirtschafts- und Verkehrsministerium hat einen Referentenentwurf erarbeitet, der die vom Landtag beschlossenen Eckpunkte aufgreift. Mittlerweile sind die Verbände angehört und Stellungnahmen ausgewertet worden. Das Kabinett hat den vorliegenden Gesetzentwurf am 4. Juni 2002 beschlossen.

Wir werden im Ausschuss reichlich Gelegenheit haben, die Einzelheiten der Reform zu diskutieren. Ich möchte deshalb heute nur einige Punkte nennen, die mir besonders wichtig sind und von denen wir auch innerhalb der Anhörungen den Eindruck gewonnen haben, dass sie konsensfähig sind, jedenfalls nach längeren Diskussionsprozessen.

Wie bereits gesagt, ist das Herzstück der Gesetzesnovellierung die neue SPNV-Betriebskostenregelung. Künftig soll ein bedarfsgerechtes SPNV-Volumen gefördert werden. Deshalb sieht der Gesetzentwurf einen SPNV-Finanzierungsplan vor. Damit kann in Zukunft ohne aufwendige Gesetzesänderung eine bedarfsgerechte und aktuelle Betriebskostenfinanzierung sichergestellt werden. Dies zwingt uns zu Geschwindigkeit. Dies gibt auch Möglichkeiten, schneller zu reagieren. Dieses neue Instrument soll die Finanzierung des SPNV sicherstellen. (D)

Die kommunale Planungshoheit der ÖPNV-Ausgestaltung bleibt davon unangetastet. Dementsprechend können die Zweckverbände als Aufgabenträger des SPNV grundsätzlich auch vom SPNV-Finanzierungsplan abweichende Leistungen bestellen. Ich sage das so deutlich, weil das eine wesentliche Sorge der Institutionen im Anhörungsverfahren war. Dies ist nicht eingeschränkt.

Das neue System der SPNV-Betriebskostenfinanzierung erhöht außerdem die Flexibilität des Einsatzes der Bundestransfermittel. Die bislang ausschließlich der Infrastrukturförderung vorbehaltenen Finanzmittel gemäß § 8 Abs. 2 Bundesregionalisierungsgesetz können künftig auch zur Ausweitung des SPNV-Angebots eingesetzt werden.

(Minister Ernst Schwanhold)

- (A) Die europarechtlich nicht unbedenkliche direkte Förderung der SPNV-Fahrzeuge soll entfallen. Dies ist Reflex auf europäisches Recht.

Wir wollen außerdem die Voraussetzungen dafür schaffen, dass Betriebsleistungen auch von Magnetschwebbahnen erbracht werden können, also Aufnahme der Magnetschwebetechnologie in das SPNV-Gesetz. Es wäre ja ein Unding, die Magnetbahn bloß deshalb von der Förderung auszuschließen, weil sie eine andere Trag-, Führ- oder Antriebstechnik besitzt. Auch insoweit besteht Konsens.

Der SPNV-Finanzierungsplan wird im Übrigen künftig auch die Betriebskostenfinanzierung von Reaktivierungsstrecken enthalten, wenn diese nach Überprüfung der Effizienz in das Grundangebot des Landes einbezogen werden. Die Überprüfung der Effizienz ist deshalb notwendig, weil wir Fahrgäste und nicht Luft durch das Land fahren wollen. Damit fällt der oft kritisierte Ausschluss von Betriebskosten- und Infrastrukturförderung weg.

- (B) Letztlich: Die Landesregierung strebt die Gründung einer gemeinsamen Managementgesellschaft unter Beteiligung des Landes an. Ich bin mir sicher, dass eine solche zentrale beratende und koordinierende Institution die kommunalen Aufgabenträger erheblich unterstützen und die Zusammenarbeit verbessern kann. Das muss nicht zwangsläufig so sein. Unser Ziel ist es, diese Zusammenarbeit zu fördern und nicht ein Instrumentarium zu haben, um darin herumzuregieren. Die anwachsenden Aufgaben, zum Beispiel überregionale Verkehre, regionale Infrastruktur-Betreibung usw., werden von den Zweckverbänden isoliert nicht bewältigt werden können.

Um Missverständnisse von vornherein auszuschließen, sei mir an dieser Stelle ausdrücklich ein Hinweis erlaubt: Die gemeinsame Management-Gesellschaft soll nicht der zehnte SPNV - Aufgabenträger neben oder gar über den bereits existierenden neuen Zweckverbänden sein. Die Management-Gesellschaft soll lediglich die Zweckverbände beraten und koordinieren. Dabei können Aufgaben delegiert werden. Das Geld muss den Aufgaben folgen und nicht umgekehrt. Das ist der Punkt, der uns dabei vorschwebt.

(Vorsitz: Vizepräsidentin Edith Müller)

- (C) Mit dem Gesetzentwurf soll zudem der Einsatz der Bundesregionalisierungsmittel im Bereich der Infrastrukturförderung flexibler gestaltet werden. Die bislang strikt an die GVFG-Vorgaben knüpfenden Modalitäten der Förderung werden erweitert. Hierdurch soll insbesondere auch die Förderung von Modernisierungsmaßnahmen und nicht nur von Neubau und Ausbau ermöglicht werden.

Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen, der vorliegende Gesetzentwurf ist, wie ich glaube, ein wichtiger Beitrag, um umweltschonende Mobilität zu sichern. Wir erfüllen mit der Novellierung unseres Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr einen wichtigen Punkt der Koalitionsvereinbarung und setzen adäquate Beschlüsse des Landtags um. Ich hoffe auf eine konstruktive und fruchtbare Diskussion im Verkehrsausschuss.

Ich möchte uns abschließend eine Fragestellung mit auf den Weg geben, die wir zu beraten haben: An welcher Stelle wird eigentlich welches Angebot den Bedürfnissen der Fahrgäste am besten gerecht? Zu welcher Zeit eines Tages müssen wir die Flexibilitäten so erhöhen, dass wir sowohl unter Umweltaspekten als auch unter Betriebsbedürfnis-Aspekten wie auch Kostenminimierungsaspekten zu einem effizienten Einsatz der Mittel kommen? Auch hier wird durch eine leichte Öffnung im Gesetz Flexibilität vorgesehen.

Ich freue mich auf die anregenden Diskussionen hier im Hause und insbesondere auch auf die Anregungen, die vonseiten der Verbände und anderer Sachkundiger eingebracht werden. - Herzlichen Dank für die Geduld.

(Beifall bei der SPD)

Vizepräsidentin Edith Müller: Vielen Dank, Herr Minister. - Für die SPD hat jetzt Kollege Wirth das Wort. Bitte schön.

Gerhard Wirth (SPD): Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Was lange währt, wird endlich gut. Bereits in der Koalitionsvereinbarung zwischen SPD und Bündnis 90/Die Grünen haben sich die regierungstragenden Parteien auf die Novellierung des Landesregionalisierungsgesetzes geeinigt.

(Gerhard Wirth [SPD])

- (A) Auf der Basis des Eckpunktepapieres der SPD-Landtagsfraktion zur Weiterentwicklung und Stärkung des Nahverkehrs vom 28. Mai 2001 wurden die Ziele der Novellierung des Landesregionalisierungsgesetzes durch den Antrag der Koalitionsfraktionen vom 3. September 2001 durch den Landtag beschlossen. Kernelemente dieser Novellierung sind, den öffentlichen Nahverkehr im Zuge der Liberalisierung der EU wettbewerbsfähig zu machen, die Kundenorientierung und Benutzerfreundlichkeit des ÖPNV weiter zu stärken und den Anwendungsbereich des Regionalisierungsgesetzes NW auf die Magnetschwebetechnik zu erweitern.

Über das Regionalisierungsgesetz werden im Jahre 2002 etwa 1 Milliarde DM Regionalisierungsmittel des Bundes verteilt. Nun hat die Landesregierung nach langer Bearbeitungszeit den Koalitionsantrag "Neue Kundenorientierung durch Weiterentwicklung und Stärkung des ÖPNV" umgesetzt und in den Landtag das gewünschte Novellierungsgesetz eingebracht. Vorausgegangen war - das entschuldigt die zeitliche Verzögerung der Landesregierung - die Novellierung des Bundesregionalisierungsgesetzes durch den Bundestag und den Bundesrat.

- (B) Das Bundesregionalisierungsgesetz regelt insbesondere den finanziellen Rahmen für die ÖPNV-Leistungen an die Länder. Konkret heißt das, dass die Länder 6,745 Milliarden Euro im Jahre 2002 an Regionalisierungsmitteln erhalten und sich dieser Betrag ab 2003 bis zum Jahre 2007 jährlich um 1,5 % steigert.

Im Jahre 2008 soll die Höhe der Mittel und die Verteilung auf die Länder überprüft werden. Darüber hinaus verzichtet der Bund auf die Rückforderungen der im Jahre 2001 zu viel gezahlten Mittel in Höhe von rund 344 Millionen Euro. Damit besteht endlich Klarheit und Planungssicherheit für die weiteren ÖPNV-Maßnahmen der Länder und vor allen Dingen auch in Nordrhein-Westfalen.

Das neue ÖPNV-Gesetz für Nordrhein-Westfalen regelt insbesondere, nach welchen Kriterien diese Mittel künftig in Nordrhein-Westfalen verteilt werden. Durch die Novellierung des ÖPNV-Gesetzes NW wird künftig aber auch der Metrorapid zu einem integralen Bestandteil der Reform und zu einem Baustein für unseren Nah- und Regionalverkehr in Nordrhein-Westfalen.

Durch diese zweite Reformstufe wollen wir ein integriertes Gesamtverkehrsangebot aus Fern- und Nahverkehr schaffen. Dabei basieren die Planungen unter anderem auf der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Köln-Rhein-Main zum kommenden Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2002. Diese bringt Reisezeitgewinne von bis zu 60 Minuten, die wir in Nordrhein-Westfalen gerne weitergeben möchten. (C)

Seit der Einführung des integralen Taktverkehrs erhöht sich die Zahl der jährlichen Zugkilometer von 74 auf aktuell 87 Millionen Zugkilometer und wird bei der Einführung des ITF 2, nämlich im Dezember dieses Jahres, bei 98 Millionen Zugkilometern liegen. Im Jahre 2006 wird dieses Angebot in Nordrhein-Westfalen durch den Metrorapid um weitere 6 Millionen Zug-Kilometer erhöht.

Mit dem ITF 2 und dem Metrorapid wird das SPNV-Angebot insgesamt in allen Regionen Nordrhein-Westfalens deutlich verbessert. Damit ist Nordrhein-Westfalen auch weiterhin das Bahmland Nr. 1 in Deutschland.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Wir verfolgen die Strategie eines kontinuierlich zunehmenden attraktiven Angebotes. Diese Strategie zeigt sehr gute Erfolge. Immer mehr Menschen entscheiden sich für das Angebot auf der Schiene. Rund 1,2 Milliarden Fahrgäste nutzen im Jahresdurchschnitt die öffentlichen Verkehrsmittel in Nordrhein-Westfalen - und dies mit steigender Tendenz. (D)

Das zeigt, dass die Erweiterung der Leistungsangebote im Schienenpersonennahverkehr der richtige Schritt in die richtige Richtung ist. Wir wollen aber nicht nur warme Luft durch unser Land fahren lassen, sondern wollen das Leistungsangebot optimal an die Bedürfnisse anpassen. Dies geschieht künftig durch den Schienenpersonennahverkehrsplan, der das SPNV-Grundangebot nach regionalen und überregionalen Kriterien festlegt.

Die Einzelheiten der Betriebskostenfinanzierung werden ebenfalls darin bestimmt. Hierbei wirkt die neu zu gründende SPNV-Managementgesellschaft unter anderem mit. Durch die Errichtung einer SPNV-Managementgesellschaft wird die Verhandlungsposition der Zweckverbände gegenüber der DB AG, die Koordination der Zweckverbände untereinander bei den überregionalen Auf-

(Gerhard Wirth [SPD])

- (A) gaben und die Koordination mit den Nachbarländern verbessert. Aber die SPNV-Managementgesellschaft kann auch einen Fahrzeugpool bilden.

Eine weitere zentrale Aufgabe der Managementgesellschaft ist die Vereinheitlichung der Tariflandschaft in Nordrhein-Westfalen. Nicht zuletzt sollen in dieser Managementgesellschaft die notwendigen Ressourcen vorgehalten werden, die für Wettbewerbsqualität und Vertragsmanagement die Richtschnur geben werden.

Das Land gewährt den Zweckverbänden, die sich in der Managementgesellschaft zusammengeschlossen haben, eine jährliche Zuwendung in Höhe von 12 Millionen Euro, also 3 Millionen Euro mehr als nach dem bisher geltenden Regionalisierungsgesetz in Nordrhein-Westfalen.

Auch nach der geltenden Rechtslage hatten die Zweckverbände die Möglichkeit, eine vom Land gewünschte gemeinsame Kooperationsform zu finden. Diese Chance blieb leider jahrelang ungenutzt, sodass der Gesetzgeber mit dem Novellierungsgesetz nunmehr diese Managementgesellschaft errichtet.

- (B) Die am 16. Mai 2002 von acht Zweckverbänden in Nordrhein-Westfalen gegründete "Agentur Nahverkehr Nordrhein-Westfalen" kommt wesentlich zu spät und ersetzt nicht die nunmehr vorgesehene Managementgesellschaft.

Zuletzt möchte ich darauf hinweisen, dass mit der Novellierung des ÖPNV-Gesetzes die Förderbedingungen zur Reaktivierung vorhandener Trassen nachhaltig verbessert werden. In dem bisherigen gültigen Ausschlussstatbestand, wonach gleichzeitig Betriebskosten und Infrastrukturkosten nicht förderfähig waren, wird dieses jetzt geändert, und damit werden die Bedingungen für Reaktivierungen verbessert.

Der bereits vom Verkehrsausschuss des Landtags beschlossenen Expertenanhörung, die wir im September durchführen werden, und der weiteren parlamentarischen Beratung in den Ausschüssen und später im Landtag sehe ich mit froher Erwartung entgegen und hoffe, dass wir in diesem Fall ein Gesetz verabschieden, das der Landtag möglicherweise einstimmig beschließt. - Herzlichen Dank.

(Beifall bei der SPD)

- (C) Vizepräsidentin Edith Müller: Vielen Dank, Herr Wirth. - Für die Fraktion der CDU hat jetzt Herr Wächter das Wort.

Gerhard Wächter (CDU): Frau Präsidentin! Meine sehr verehrten Kolleginnen und Kollegen! Endlich, nach vielen Verzögerungen, liegt der Gesetzentwurf der Landesregierung zur Novellierung des Regionalisierungsgesetzes vor. Es scheint ein gewaltiger Kraftakt gewesen zu sein, Herr Minister, wenn man das ganze Prozedere ein wenig Revue passieren lässt.

Für die CDU-Fraktion möchte ich zunächst festhalten, dass wir - das ist nicht neu - einen leistungsfähigen und kundenorientierten öffentlichen Personennahverkehr unter Berücksichtigung eines effizienten Einsatzes der zur Verfügung stehenden Finanzmittel unterstützen. Deshalb begrüßen wir die Absicht der Landesregierung, die in den vergangenen Jahren mit dem Regionalisierungsgesetz gemachten Erfahrungen auszuwerten und die Rahmenbedingungen für einen attraktiven ÖPNV zu optimieren.

Der vorliegende Gesetzentwurf stimmt nahezu vollständig mit dem zuvor zur Diskussion gestellten Referentenentwurf überein. Im Zuge der Anhörung seitens der Landesregierung hat es verschiedene Stellungnahmen, allerdings auch mit deutlicher Kritik, gegeben. Diese Kritik teilen wir zumindest in Teilbereichen. Der Gesetzentwurf sieht die Einordnung des Metrorapid in den Schienenpersonennahverkehr vor. Damit wird der Metrorapid dem traditionellen SPNV gleichgestellt.

Wir lehnen dieses Vorgehen ab, weil wir eine Schwächung des herkömmlichen SPNV befürchten müssen.

(Beifall bei der CDU)

Dass diese Befürchtung begründet ist, zeigt ein Blick in Ihre eigenen Papiere, Herr Minister Schwanhold.

(Minister Ernst Schwanhold: Ja?)

Der integrale Taktverkehr sieht die Stufe 2 für den 15. Dezember 2002, dem Fahrplanwechsel der Deutschen Bahn AG, vor. Sie, Herr Minister Schwanhold, kündigen mit dem ITF 2 ein Leistungsangebot im Schienenpersonennahverkehr von 98 Millionen Zugkilometern an, eine Zunahme von

(D)

(Gerhard Wächter [CDU])

(A) rund 11 Millionen Zugkilometern gegenüber dem Stand von 2000.

In dem nun vorgelegten Gesetzentwurf ist zu lesen - ich zitiere § 11 Absatz 2 -:

"Das bedarfsgerechte SPNV-Angebot je Kooperationsraum darf die im Jahre 2000 erbrachten SPNV-Betriebsleistungen nicht unterschreiten."

In den schriftlichen Stellungnahmen, z. B. der Zweckverbände, sind Sie auf diesen Stolperstein bereits hingewiesen worden. Die Festschreibung eines Status quo, der heute schon längst überholt ist, führt jedoch dazu, dass etliche Leistungen, die die Zweckverbände bei den Schienenverkehrsbetreibern bestellen, gesetzlich nicht durch das Land garantiert werden.

Die Aufgabenträger dürfen aber von Ihnen verlässliche Finanzierungsregelungen erwarten, die für die gesamten Laufzeiten und das komplette Bestellvolumen von Verkehrsverträgen gelten. Das muss im Gesetz sichergestellt werden.

Wir müssen derzeit davon ausgehen, dass der Metrorapid zulasten des traditionellen SPNV gehen wird. Mittelkürzungen durch die Hintertür werden wir nicht unsere Zustimmung geben können.

(B)

Herr Minister Schwanhold, wir erwarten von Ihnen belastbare Finanzierungszusagen für den Nahverkehr in unserem Land.

(Beifall bei der CDU)

Ein weiterer Punkt ist die Gründung einer Managementgesellschaft durch die Zweckverbände und das Land Nordrhein-Westfalen. Das Land versucht durch einen entsprechenden Passus im Gesetzentwurf Einfluss in die Abläufe und die Positionierung der Zweckverbände zu gewinnen. Natürlich muss es einen funktionierenden Austausch und eine vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen den Verbänden und dem Land geben. Die von den Zweckverbänden als bisher erfolgreich bezeichnete Zusammenarbeit wird - das ist ihr eigener Anspruch - weiter intensiviert. Nicht zuletzt aus diesem Grunde haben sich bereits acht Zweckverbände zu einem Verein namens "Agentur Nahverkehr" zusammengeschlossen.

Hier wurde kein Wasserkopf geschaffen. Hier wurde keine neue Aufgabenträgerebene institu-

tionalisiert. Dieser Verein hat eine beratende und koordinierende Funktion. Wir unterstützen dies. Wir favorisieren schlanke Strukturen, transparente Entscheidungsprozesse sowie einen effizienten Personaleinsatz und lehnen zunehmende Bürokratisierung mit schwerfälligen Entscheidungsabläufen ab. Zusammen mit den Zweckverbänden treten wir vehement dafür ein, dass die kommunale Entscheidungskompetenz nicht ausgehöhlt wird. (C)

Der ÖPVN und der SPNV müssen eine kommunale Selbstverwaltungsangelegenheit bleiben.

(Minister Ernst Schwanhold: In Bayern ist das nicht so!)

Herr Minister Schwanhold, es gibt keinen Hinweis darauf, inwieweit sich das Land Nordrhein-Westfalen an einer solchen Managementgesellschaft beteiligen will.

(Minister Ernst Schwanhold: In Bayern gibt es das überhaupt nicht!)

- Wir brauchen nicht darüber zu reden, ob es das in Bayern gibt. Ich will eine klare Antwort auf meine Frage haben: Verstehen Sie sich als Land, als Minister, als Landesregierung als ein Teil von acht, oder werden Sie in einer solchen Managementgesellschaft Wert darauf legen, dort durch entsprechende Anteile eine dominante Rolle zu spielen? Diese Frage ist noch völlig ungeklärt. Ich denke, darüber müssen wir noch intensiv sprechen. (D)

Verehrte Kolleginnen und Kollegen, als letzten Punkt möchte ich hier und heute den Fahrzeugpool ansprechen. Die Landesregierung schreibt in ihrem Gesetzentwurf, dass eine Aufgabe der soeben erwähnten Managementgesellschaft die Beschaffung und Vorhaltung von Fahrzeugen des SPNV sein kann.

(Minister Ernst Schwanhold: Kann!)

- Ich betone: kann. Die Landesregierung erhofft sich dadurch einen wesentlichen Beitrag zur Stärkung des Wettbewerbs der Schienenverkehrsanbieter. Wettbewerb auf der Schiene - den wollen auch wir. Wir hoffen, dass er gelingen wird. Er wird die Effizienz der Leistungserstellung steigern und die Qualität des Angebotes verbessern.

Die Idee eines von den Aufgabenträgern bereitstellenden Fahrzeugpools wirft allerdings einige wichtige Fragen auf. Probleme ergeben sich nicht

(Gerhard Wächter [CDU])

- (A) zuletzt in der praktischen Umsetzung. Wer finanziert und bewirtschaftet den Fahrzeugpool? Wer finanziert und betreibt die beispielsweise zur Wartung der Fahrzeuge notwendige Infrastruktur? Für uns ist fraglich, ob die Vorhaltung, die Wartung etc. von Fahrzeugmaterial Aufgaben der Aufgabenträger bzw. eines Zusammenschlusses der Zweckverbände sein können.

An dieser Stelle möchte ich darauf hinweisen, dass es in Europa bereits Leasinggesellschaften gibt, die gute Angebote machen. Eine solche Gesellschaft wäre hier eine ordnungspolitisch durchaus interessante Alternative.

Meine Damen und Herren, diese und andere Punkte werden wir in der Anhörung und in anderen Sitzungen des Verkehrsausschusses ausgiebig diskutieren, wobei wir insbesondere die berechtigten Einwände der betroffenen Verbände, der Institutionen und vor allen Dingen auch der Unternehmen sehr ernst nehmen und berücksichtigen werden. Wir sind zu einer intensiven Mitarbeit bereit. Ich denke, es wird auch zu einem vernünftigen Ergebnis kommen. - Ich danke Ihnen.

(Beifall bei der CDU)

- (B) **Vizepräsidentin Edith Müller:** Vielen Dank, Herr Wächter. - Für die Fraktion der FDP hat jetzt Herr Rasche das Wort.

Christof Rasche (FDP): Frau Präsidentin! Meine lieben Kolleginnen und Kollegen! Der seit langem angekündigte Entwurf eines neuen Regionalisierungsgesetzes liegt nun endlich vor. Ob der von der Landesregierung vorgelegte Gesetzentwurf für einen bedarfsgerechten ÖPNV ausreicht, werden die öffentlichen Anhörungen und Stellungnahmen, vor allem aber die gründlichen Beratungen im Verkehrsausschuss zeigen. Dennoch möchte ich zum vorliegenden ÖPNV-Gesetzentwurf bereits heute einige Fragen stellen und Anmerkungen machen.

Mithilfe dieses Gesetzes sollen - Herr Wächter hat es angesprochen - erhebliche Regionalisierungsmittel für den Metrorapid ermöglicht werden - das ist neu -, die damit anderen Bereichen nicht mehr zur Verfügung stehen können. Dieser Schritt ist bemerkenswert - wir unterstützen ihn -, besonders bemerkenswert deswegen, da wir täglich, noch gestern, das offene und versteckte Bemü-

- hen der Grünen erleben, den Metrorapid zu verhindern. (C)

In Nordrhein-Westfalen gibt es neun Zweckverbände, die Aufgabenträger für Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV sind. Wie wir alle wissen, war die Zusammenarbeit zwischen dem Land und den Zweckverbänden und vor allem die Zusammenarbeit der Zweckverbände untereinander bisher keineswegs konfliktfrei. Offensichtlich soll nun auch aus diesem Grund eine zusätzliche Institution in Form einer gemeinsamen Managementgesellschaft eingeführt werden, die aus dem Land und den Zweckverbänden gebildet wird. Sie soll nun die Planung, die Organisation und die Ausgestaltung übernehmen.

Ich suche bisher aber vergeblich eine genaue Kompetenzregelung und Kompetenzabgrenzung. Diese klare Kompetenzregelung erfolgt offensichtlich durch den Schienenpersonennahverkehrsplan, den wir im Herbst parallel beraten werden. Unser Ziel ist eine effektive und günstige Arbeit der Verbände. Zwecksverbandsübergreifende Angebote zwingen zu einer vernünftigen Zusammenarbeit.

- Darüber hinaus soll die neue Gesellschaft auch einen Fahrzeugpool einrichten, was nicht von vornherein schlecht sein muss. Nähere Regelungen hierzu - Herr Wächter hat es gesagt - bleibt der Gesetzentwurf aber schuldig. (D)

Die Mittel können außerdem auch für die Förderung von Schienenersatzverkehren verwendet werden. Mit sinnvoll eingesetzten Schienenersatzverkehren können wir sehr viel Geld sparen, ohne das Angebot und den Standard zu verschlechtern. Deshalb sollte hier den Zweckverbänden die Entscheidungskompetenz übertragen werden. Die Grünen sollten ihre Blockade aufgeben und auf ihre Forderung nach Zustimmung des Landes in diesem Punkt verzichten, die dieser Gesetzentwurf noch enthält. - Der Minister selbst sprach eben noch von einem effizienten und wirtschaftlichen Einsatz der Mittel. Ich glaube, das war auch auf diesen Punkt bezogen. Deswegen bin ich besonders gespannt auf die Anhörung der Verbände und auf die Diskussion im Verkehrsausschuss.

Insgesamt ist die FDP gespannt auf die Anhörung und wird sich natürlich effektiv und aktiv an der Beratung im Ausschuss beteiligen. - Danke schön.

(Beifall bei der FDP)

(A) **Vizepräsidentin Edith Müller:** Vielen Dank, Herr Rasche. - Für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen hat jetzt Herr Eichenseher das Wort.

Peter Eichenseher (GRÜNE): Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Erfreulich ist, wenn es wenigstens in einem Punkt Konsens gibt. Dieser heißt: Es ist notwendig, das Regionalisierungsgesetz, das seit fünf Jahren unverändert ist, zu novellieren.

Der vorliegende Gesetzentwurf orientiert sich weitgehend an dem Entschließungsantrag, den der Landtag im September letzten Jahres verabschiedet hat. Notwendig ist diese Novellierung, weil wir Rahmenbedingungen für mehr Wettbewerb schaffen müssen. Das muss EU-konform sein, dabei gibt es ganz zwingende Erfordernisse. Ich will nicht alle Aspekte, die gerade schon genannt wurden, noch einmal ansprechen, sondern nur zwei oder drei herausheben.

Aus unserer Sicht ist mit dem neuen Gesetz ein ganz entscheidender Fortschritt für die Bahn in der Fläche zu erzielen, indem künftig die reaktivierten Strecken gleichgestellt werden mit heute schon betriebenen Strecken. Sie werden dann eine investive Förderung und eine Betriebskostenförderung vom Land bekommen. Allerdings ein Satz dazu: Wir wollen nicht eine Überförderung, also eine Bevorzugung der reaktivierten Strecken, sondern das Ziel muss sein, die Kosten zu senken. Das heißt, nicht ein Standardsatz von 7,50 Euro ist angesagt, sondern die nicht gedeckten Betriebskosten können allenfalls bezuschusst, aber nicht übermäßig gefördert werden.

Die Gleichstellung des Metrorapid mit dem Schienenpersonennahverkehr ist doch eine Selbstverständlichkeit. Es kommt aus unserer Sicht nicht darauf an, wie ein Zug angetrieben wird. Sondern es kommt darauf an, dass wir eine Gleichstellung dieser Technologien herstellen. Wichtig ist - das ist mit dem Gesetzentwurf auch erfüllt -, dass es keine Besserstellung einer Technologie geben darf. Das heißt, der Metrorapid wird die gleichen Förderbedingungen bekommen, die gleichen Betriebskostenzuschüsse wie der Regionalexpress. Damit ist eine ganz wichtige Forderung unsererseits umgesetzt.

Die Fahrzeugförderung wird künftig nicht mehr unternehmensbezogen gewährt, sondern sie wird künftig im Bestellerentgelt enthalten sein. Auch das ist ein wichtiges Erfordernis, das im Grunde

von der EU kommt. Fahrzeugförderungen sind Beihilfen. Aus unserer Sicht ist es notwendig - darüber müssen wir in dem weiteren Verfahren noch sprechen -, dass die bisher in großem Umfang geflossene Fahrzeugförderung an die DB AG nicht zu einem stetigen Wettbewerbsvorteil in den künftigen Jahren führen kann. Denn künftig wird es sicherlich mehrere Ausschreibungen geben, bei denen die DB AG durch ihre junge Fahrzeugflotte, die vom Land gefördert wurde, einen Wettbewerbsvorteil hat. Das heißt, wir stellen uns vor, dass bei künftigen Ausschreibungen ein Korrekturfaktor für das eingeführt wird, was die DB AG bisher gefördert bekommen hat. Das ist ein kompliziertes Thema, das wir im Ausschuss weiter vertiefen wollen.

Ich will noch auf zwei Änderungsnotwendigkeiten hinweisen. Wir halten es für notwendig, dass bei Planung und Ausgestaltung der Nahverkehrspläne, konkreter ÖPNV-Projekte die Behindertenverbände einbezogen werden, nicht um das Verfahren sozusagen bürokratisch anzureichern, sondern weil diese Behindertenverbände inzwischen eine sehr hohe ÖPNV-Kompetenz besitzen und weil das Ziel deckungsgleich ist: Das Land und die Behindertenverbände wollen, dass das Optimum herausgeholt wird, was die Gestaltung für Mobilitätsbehinderte angeht. Das werden wir als Änderungsantrag einbringen.

Ich glaube auch, dass das gerade von mehreren Seiten angesprochene Bezugsjahr 2000 das falsche Bezugsjahr ist. Wir bekommen im Dezember dieses Jahres eine massive Ausweitung des Angebotes. Darüber freuen wir uns alle. Wir haben sehr viel dafür getan, dass der ITF 2 kommt. Ich stelle mir vor, dass das künftige Angebot bzw. das Mindestmaß, das im Gesetz nicht unterschritten werden darf, dann dieser Status Ende 2002 ist.

Es ist natürlich notwendig, dass wir das Datum 01.01.2003 einhalten. Deswegen hoffe ich, dass wir die Anhörung und das weitere gesetzgeberische Verfahren sehr schnell abschließen können. Denn am 01.01.2003 muss dieses Gesetz in Kraft treten, da wir sonst gegenüber der EU weit im Rückstand sind, was die Wettbewerbsgestaltung angeht.

Ich freue mich ebenfalls auf das weitere Verfahren und hoffe, dass wir eine konstruktive Diskussion führen. - Danke.

(Beifall bei den GRÜNEN)

(C)

(D)

(A) **Vizepräsidentin Edith Müller:** Vielen Dank, Herr Eichenseher. - Für die Fraktion der FDP hat jetzt Herr Brockes das Wort. - Nicht mehr? - Okay, vielen Dank. - Meine Damen und Herren, damit sind wir am Ende der Beratungen.

Wir kommen zur Abstimmung. Der Ältestenrat empfiehlt die Überweisung des Gesetzentwurfs Drucksache 13/2706 an den Verkehrsausschuss federführend -, an den Ausschuss für Wirtschaft, Mittelstand und Technologie und an den Ausschuss für Kommunalpolitik sowie an den Haushalts- und Finanzausschuss. Wer stimmt der Überweisung zu? - Wer stimmt dagegen? - Wer enthält sich? - Dann ist das einstimmig angenommen.

Ich rufe auf:

**9 Gesetz über das Friedhofs- und Bestattungswesen
(Bestattungsgesetz - BestG NRW)**

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 13/2728

(B) erste Lesung

Zur Einbringung des Gesetzentwurfs erteile ich dem Justizminister das Wort. Bitte schön, Herr Dieckmann.

Jochen Dieckmann, Justizminister: Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! In Vertretung der zurzeit verhinderten Kollegin Fischer bringe ich für die Landesregierung den Ihnen vorliegenden Gesetzentwurf ein. Die tragenden Erwägungen und die Überlegungen der Landesregierung dazu entnehmen Sie bitte der Unterlage, die Ihnen vorliegt. - Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Allgemeiner Beifall)

Vizepräsidentin Edith Müller: Sehr herzlichen Dank, Herr Minister, für Ihren Beitrag. - Ich rufe als ersten Redner für die Fraktion der SPD Herrn Vöge auf. Bitte schön.

Horst Vöge (SPD): Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen! Ich kann natürlich den Justizminister nicht toppen. (C)

Seit 70 Jahren hat sich in diesem Bereich nichts verändert. Unsere Gesellschaft hat sich verändert. Es gibt insgesamt acht Punkte, über die wir diskutieren wollen. Wir werden in der späteren Diskussion nicht dogmatisch an das Thema herangehen.

Wir wissen, es gibt unterschiedliche Interessen, von der Ethik, von Fragen des Totenkults bis hin zu privaten und industriellen Interessen.

Wir werden mit den einzelnen Interessenten Gespräche führen. Ich denke, es wird eine sehr gute Diskussion, in die wir seitens der SPD-Fraktion offen hineingehen. - Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei der SPD)

Vizepräsidentin Edith Müller: Vielen Dank, Herr Vöge. - Für die Fraktion der CDU hat jetzt Herr Post das Wort.

Norbert Post (CDU): Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Es ist richtig, was der Justizminister sagte: Wir hatten lange Jahre sehr widersprüchliche und zum Teil sehr alte Verordnungen. Es war dringend nötig, erstmalig ein Gesetz einzubringen. (D)

(Zuruf)

Frau Fischer, es wäre schön gewesen, wenn Sie das getan hätten. Aber wir werden ja noch zur Diskussion kommen. Das holen wir alles nach.

Frau Fischer, als Ziele nennen sie in Ihrem Entwurf, die Totenwürde zu achten, Gesundheitsgefahren abzuwenden und Kriminalitätsbekämpfung zu regeln. Das sind vorrangig pragmatische Ziele, die sicherlich auch in ein solches Gesetz gehören. Allerdings geht es bei einem solchen Gesetz auch darum, eine bestimmte Grundeinstellung zu dokumentieren.

Die Grundlage für ein Bestattungsgesetz muss unseres Erachtens etwas über die pragmatischen