

auch nicht in den CDU-geführten. Auf einen solchen Irrsinn kommt niemand.

Der eigentliche Beweggrund der CDU in dieser Diskussion ist, die Grundsicherung verhindern zu wollen. Das will ich einmal festmachen an der Äußerung ihres Kollegen Arentz, der leider heute erkrankt ist, in der Ausschusssitzung vom 13.11. Da sagte er nämlich, es sei zumindest problematisch, wenn ein Durchschnittsverdiener, der 28 Jahre den Durchschnittsbeitrag gezahlt habe, die gleiche Leistung bekäme, die er auch ohne eigene Anstrengung aus der Grundsicherung erhielte.

Damit wird doch alles klar: Die CDU möchte, dass dieser Personenkreis, der keine ausreichenden Rentenansprüche hat, zum Sozialamt gehen oder Leistungen von seinen Kindern erhalten muss, weiterhin alimentiert wird und weiterhin Almosen erhalten soll. Dem genau begegnet dieses Grundsicherungsgesetz, dass nämlich zukünftig diese alten Menschen eine Leistung aus einer Hand erhalten. Das ist ein wichtiger sozialpolitischer Fortschritt, den Sie eigentlich begrüßen müssten.

(Beifall bei SPD und GRÜNEN)

**Vizepräsident Jan Söffing:** Vielen Dank. - Für die FDP-Fraktion hat jetzt Kollege Brendel das Wort.

**Karl Peter Brendel (FDP):** Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Trotz dieses ganzen Nebels, der hier erzeugt worden ist, sollten wir doch einmal die Frage auf den Punkt bringen, um die es geht. Die Frage, um die wir hier noch streiten, lautet, ob wir im Ausführungsgesetz das Risiko einer falschen Prognose bei den Gemeinden lassen oder ob das Land für diese mögliche Fehleinschätzung der Prognose eine Bürgschaft übernimmt, wie das gerade formuliert worden ist. Das ist doch die zu treffende Entscheidung. Über etwas anderes reden wir hier doch nicht.

(Beifall bei FDP und CDU)

Möglicherweise wollen Sie hier Fronten aufbauen, die es überhaupt nicht gibt. Das mag ja vielleicht geeignet sein, vom Problem abzulenken. Im Ergebnis geht es aber nur um die oben gestellte Frage.

Frau Dreckmann hat für unsere Fraktion deutlich gemacht, dass wir dem Gesetz zustimmen, wenn die Frage, wer letztlich die Finanzverantwortung, das Risiko trägt, geklärt ist. Der Änderungsantrag der CDU ist geeignet, zu einem vernünftigen Ergebnis zu kommen. Ich kann deswegen nicht nachvollziehen, warum sie diesem Änderungsan-

trag nicht zustimmen, insbesondere dann nicht, wenn das Risiko nach ihrer festen Überzeugung gleich Null ist. Ich kann auch nicht erkennen, dass das Argument, andere machten das auch nicht, dazu führt, dass man den Antrag ablehnen muss. Wenn Sie in dieser Frage einen Konsens wollen, sollten Sie den Änderungsantrag der CDU akzeptieren. Wir jedenfalls werden dies tun. Dann ist auch klar, wer die Verantwortung für die Finanzen trägt. - Herzlichen Dank.

(Beifall bei FDP und CDU)

**Vizepräsident Jan Söffing:** Vielen Dank, Herr Brendel. - Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor, sodass wir damit zur Abstimmung kommen können, und zwar zunächst über den **Änderungsantrag** der Fraktion der CDU mit der **Drucksache 13/3363**. Wer dem zustimmen möchte, den bitte ich um das Handzeichen. - Wer stimmt dagegen? - Wer enthält sich? - Damit ist der Änderungsantrag Drucksache 13/3363 mit den Stimmen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen gegen die Stimmen CDU und FDP **abgelehnt**.

Wir kommen jetzt zur Abstimmung über den Gesetzentwurf Drucksache 13/3095. Der Ausschuss für Arbeit, Gesundheit, Soziales und Angelegenheiten der Vertriebenen und Flüchtlinge empfiehlt in seiner **Beschlussempfehlung** - das ist die **Drucksache 13/3271** -, den Gesetzentwurf der Landesregierung in der Fassung der Beschlüsse des Ausschusses anzunehmen. Wer dieser Empfehlung zustimmen möchte, den bitte ich um das Handzeichen. - Wer stimmt dagegen? - Wer enthält sich? - Damit ist die Beschlussempfehlung mit den Stimmen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen gegen die Stimmen von CDU und FDP **angenommen** und der Gesetzentwurf 13/3095 in zweiter Lesung verabschiedet.

Meine Damen und Herren, wir kommen jetzt zu

## 6 Gesetz zur Änderung des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV (Regionalisierungsgesetz NRW)

Gesetzentwurf  
der Landesregierung  
Drucksache 13/2706

Beschlussempfehlung und Bericht  
des Verkehrsausschusses  
Drucksache 13/3277

zweite Lesung

Für die SPD-Fraktion erhält der Kollege Wirth das Wort.

**Gerhard Wirth\*** (SPD): Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Gegen Ende der heutigen Tagesordnung behandeln wir ein Gesetz, das nach meiner Einschätzung das in dieser Legislaturperiode für den Bereich Verkehr wichtigste Gesetz ist. Deswegen möchte ich Ihnen auch nicht ersparen, einige Erläuterungen zur Gesetzesinitiative zu geben, die wir als SPD-Fraktion schon vor zwei Jahren eingeleitet haben, indem wir bereits in der damaligen Diskussion ein Eckpunktepapier verabschiedeten. Daraus resultierte ein von den Koalitionsfraktionen gemeinsam eingebrachter Antrag, der im Parlament beschlossen wurde und der die Grundlage für die Landesregierung bildete, um das Regionalisierungsgesetz zu entwickeln.

Nachdem wir den Gesetzentwurf der Landesregierung erhalten hatten, führte zunächst die SPD-Fraktion ein Expertengespräch durch; danach veranstaltete der Verkehrsausschuss eine sehr gut besuchte Anhörung. Bei diesen Veranstaltungen wurden von den Beteiligten eine ganze Reihe von Anregungen, aber auch von Kritikpunkten vorgetragen, die wir im weiteren Verfahren aufbereitet bzw. berücksichtigt haben. Daher bin ich der Meinung, dass wir nach dem Abschluss der Beratungen in der vergangenen Woche im Verkehrsausschuss heute hier ein Gesetz beraten, das für die Zukunft des SPNV und ÖPNV in Nordrhein-Westfalen hohen Stellenwert hat. Es schafft Klarheit darüber, wie SPNV und ÖPNV in den nächsten vier oder fünf Jahren in Nordrhein-Westfalen ablaufen werden.

Leider konnten wir bei diesen Beratungen nicht alle Belange der Interessenvertreter berücksichtigen - sie sind natürlich ganz unterschiedlich -, aber doch einen ganzen Teil davon umsetzen. Infolgedessen erkannten die Interessenvertreter an, dass wir uns deren Auffassung zu Eigen gemacht und deren Bedenken berücksichtigt hatten.

Ich greife einige Punkte auf, die uns sehr wichtig waren. Allerdings war ich in diesem Zusammenhang teilweise erstaunt darüber, dass von bestimmten Interessenvertretern Kritik an unserem Vorhaben und unseren Vorstellungen geäußert wurde.

In Bezug auf die jetzt vorgesehene Installierung einer Managementgesellschaft wurde in der Diskussion vor allem von vielen Vertretern der Zweckverbände dargestellt, dies komme überraschend, das wollten sie nicht und könnten sie nicht einsehen. Sie hätten etwas Ähnliches in der

lockeren Form eines Vereins bereits gegründet. Wir vertraten allerdings die Auffassung, dass diese Managementgesellschaft, der Zusammenschluss der neuen Zweckverbände und des Landes, also von insgesamt zehn Beteiligten, sinnvoll ist und dies nicht in Form eines Vereins, sondern in einer greifbaren Rechtsform, z. B. in Form einer GmbH, installiert werden soll.

Diese Managementgesellschaft war insofern nichts Neues, als sie ausweislich der Verordnung im Zusammenhang mit dem alten Regionalisierungsgesetz aus dem Jahr 1996 schon damals von der Landesregierung angedacht und angekündigt worden war. Wir haben also etwas Angekündigtes umgesetzt; das war richtig. Inzwischen haben nach weiteren Gesprächen auch die Zweckverbände geäußert, sie würden sich gerne an dieser Managementgesellschaft beteiligen. Wir haben die Befürchtung ausgeräumt, dass das Land diese Gesellschaft majorisieren solle; vielmehr stellen wir uns vor, dass das Land einer von zehn Gesellschaftern ist und 10 % Anteil oder wie viel auch immer hat, während die Managementgesellschaft den Rest selber regeln muss.

Im Bereich der ÖPNV-Finanzierung haben wir doch noch eine Änderung vorgenommen, weil aus den Reihen der Zweckverbände - so des AVV, also des Aachener Zweckverbandes, und des VRR, des im Ruhrgebiet ansässigen größten Zweckverbandes, für den bisher eine Sonderregelung bezüglich ÖPNV-Finanzierung galt - doch relativ starke Kritik an dieser Regelung geäußert wurde; das muss man hier offen bekennen. Ich habe heute auch erneut ein Schreiben von ver.di bekommen, das diese Problematik betrifft. Hierbei geht es um die Fahrzeugfinanzierung, einen relativ komplizierten Vorgang, der Insidern zwar bekannt ist, aber in der Öffentlichkeit nicht leicht darstellbar ist.

Diese Fahrzeugförderung war für die von mir genannten Zweckverbände so geregelt, dass dort eine Vorhaltekostenregelung möglich war. Die Landesmittel konnten also zu 50 % für die Fahrzeugförderung verwandt werden, während 50 % davon in der Bilanz des Unternehmens als Vorhaltekosten dargestellt werden konnten. Das führte natürlich zu Verschiebungen in den Bilanzen. Dies wurde zwar von den Unternehmen etwas bestritten, aber letzten Endes haben wir gesagt: Um eine einheitliche Richtung hier im Land zu bekommen - das war auch schon seit 1996 angekündigt; wir haben in diesem Bereich bereits die dritte Übergangsregelung -, muss die Fahrzeugförderung einheitlich geregelt werden.

Die Unternehmen waren in den letzten Wochen und Monaten sehr rege; die Verkehrspolitiker wissen das. Die Vertreter der Unternehmen haben fast täglich mit uns gesprochen. Wir haben jetzt eine verträgliche Lösung gefunden, indem wir die Fahrzeugförderung sozusagen in einem Gleitflug - dieses Wort ist heute in anderem Zusammenhang schon häufig benutzt worden - herunterfahren. Diese Lösung wird auch von den Unternehmen und Zweckverbänden akzeptiert. Wenn man so will, ist das die nunmehr vierte Übergangsregelung: Man belässt im nächsten Jahr noch einmal die Möglichkeit, 50 % der Fahrzeugförderung als Vorhaltekosten zu deklarieren und 50 % für die Fahrzeuge zu verwenden, also so zu verfahren, wie es die beiden genannten Zweckverbände im Moment auch tun.

**(Vorsitz: Vizepräsidentin Edith Müller)**

Dann wird ein so genannter Gleitflug bis 2006 stattfinden, sodass sie sich langsam aber sicher darauf vorbereiten können, dass am Ende dieses Prozesses 100 % der Mittel als Fahrzeugförderung und nicht mehr als Vorhaltekosten gelten.

Ich habe das deswegen so deutlich ausgeführt, weil das einer der wesentlichen Punkte der letzten Wochen war, er sehr viel Aufmerksamkeit in der Öffentlichkeit auf sich gezogen hat und viele Kolleginnen und Kollegen von ihren örtlichen Unternehmen dazu angesprochen worden sind.

Wo wir allerdings nicht zur hellen Freude mit diesem Gesetz beitragen können, ist die Höhe der Förderung. Im alten Gesetz - ich nenne jetzt DM-Beträge, weil sie sich auf die vergangenen Jahre beziehen - waren 200 Millionen DM für die ÖPNV-Förderung vorgesehen; in Wirklichkeit ausgegeben worden sind 300 Millionen DM und damit 100 Millionen DM mehr, als das gesetzliche Mindestmaß vorschreibt.

Das würden wir gerne auch heute noch so praktizieren, sind dazu jetzt allerdings leider nicht mehr Lage mit der Konsequenz, dass in dem neuen Gesetz 105 Millionen € veranschlagt sind und damit etwas mehr als der gesetzlich vorgeschriebene Mindestbedarf, der auch im alten Gesetz in dieser Höhe lag. Diese Absenkung beruht nicht etwa darauf, dass wir als Landespolitiker nicht mehr einstellen wollten, sondern schlicht auf der Tatsache, dass das Geld nicht ausreicht.

Denn der Anteil der Länder an den Regionalisierungsmitteln ergibt sich aus dem Bundesregionalisierungsgesetz. Die Verkehrspolitiker haben lange darauf gewartet, dass der Bund Klarheit schafft. Leider bekommen wir weniger als erwartet und erhofft. Diese etwa 80 Millionen € weniger

müssen natürlich irgendwo erwirtschaftet werden. Das heißt, wir können sie nicht ausgeben.

Betroffen davon ist u. a. die ÖPNV-Finanzierung. Wir lassen es hier bei der gesetzlichen Regelung bewenden, und das passt den Unternehmen zum Teil nicht. Mir und uns - das muss ich sagen - passt es auch nicht. Wir können einen Euro aber nur einmal ausgeben, und daher müssen wir uns mit den vorhandenen Möglichkeiten begnügen.

Des Weiteren wird mit dem Gesetzentwurf der Landesregierung eine Grundlage für den SPNV geschaffen. Die unterste Grenze der in Nordrhein-Westfalen zu fahrenden Zugkilometer wird befristet. Wir haben in den Erläuterungen dargestellt, dass wir als unteren Wert den ITF 2, nämlich die 98,8 Millionen Kilometer nehmen, die ab Sonntag, 15. Dezember, in Nordrhein-Westfalen gefahren werden. Wir haben damit einen dicken Schluck aus der Pulle genommen und die bisherigen 87 Millionen Zugkilometer um 11 Millionen Zugkilometer erhöht.

Das findet sich auch in der Finanzierung wieder, und deswegen haben wir nun mit diesem Gesetz endlich Klarheit darüber - allen Unkenrufen zum Trotz, die wahrscheinlich gleich wieder vonseiten der CDU und vielleicht anderen wiederholt werden -, dass in der Fläche im Land Nordrhein-Westfalen der SPNV nicht unter der Magnet-schwebetechnik leiden wird. Im Gegenteil: Wir haben mit der im Gesetz verankerten Grundlage von 98,8 Millionen Kilometern etwas draufgelegt.

Die wesentliche Ausweitung des ITF erfolgt im ländlichen Raum. Schauen Sie sich die neuen Fahrpläne an. Dankenswerterweise hat die Bundesbahn diese Woche einen Stand im Foyer aufgebaut, der Ihnen Gelegenheit bietet, sich zu informieren. Im ländlichen Raum und natürlich auch in den Ballungsräumen ist die Ausweitung der Verkehre von Stunden- auf Halbstundentakte erfolgt. Es ist schon ein Unterschied, ob zwischen Hagen und Düsseldorf im Stunden- oder Halbstundentakt gefahren wird.

Diese Verbesserung haben wir jetzt eingeführt. Das haben wir mit Landesgeldern geschafft, und zwar für die nächsten Jahre finanziert und mit eindeutiger Klarheit. Dies herauszustellen erscheint mir wichtig, damit endlich dieses Gezeiter auch vonseiten der CDU aufhört. Ich habe gerade heute einen Presseartikel zugesteckt bekommen,

(Antonius Rösenberg [CDU]: Zugesteckt?)

in dem der Kollege aus dem Siegerland, Volkmar Klein, mit den Worten zitiert wird: Ein Glück, dass

der Metrorapid nicht kommt. Denn wenn der Metrorapid kommt, dann fehlen uns im ländlichen Raum so und so viele Millionen Euro für unsere Busse und Bahnen. - Das ist alles kalter Kaffee und Kokolores, sage ich Ihnen. Mit diesem Gesetz legen wir eindeutig fest, wie viele Zugkilometer in Nordrhein-Westfalen gefahren werden.

Jetzt zum Metrorapid. Mit diesem Gesetz ermöglichen wir auch die Förderung der Magnetschwebetechnik. Weil wir nach dem alten Gesetz diese Magnetschwebetechnik nicht fördern konnten und wir sie nach 2006 anwenden wollen - was zumindest unsere Fraktion befürwortet und anvisiert -, muss die Finanzierung für den Metrorapid gesichert sein. Diese Finanzierung für die nächsten Jahre haben wir im Verkehrsausschuss vorgetragen.

**Vizepräsidentin Edith Müller:** Herr Wirth, Ihre Redezeit ist abgelaufen.

**Gerhard Wirth<sup>\*)</sup> (SPD):** Ja, das ist schlecht.

**Vizepräsidentin Edith Müller:** Bitte kommen Sie zum Schluss.

**Gerhard Wirth<sup>\*)</sup> (SPD):** Es ist ein so schönes Thema, Frau Präsidentin.

**Vizepräsidentin Edith Müller:** Ja, aber ich achte auf die Redezeit.

**Gerhard Wirth<sup>\*)</sup> (SPD):** Das ist Ihre Aufgabe, und ich will Sie da auch nicht einschränken. - Also, meine Damen und Herren: Der Metrorapid ab 2006 ist auch durch dieses Gesetz gesichert. Wir haben nun Klarheit. Ich bin froh, dass wir nach zweieinhalb Jahren Diskussion endlich dieses Gesetz auf die Schiene und auf die Straße bringen. - Herzlichen Dank.

**Vizepräsidentin Edith Müller:** Das war doch sehr gut abgeschlossen. Danke schön, Herr Wirth. - Für die Fraktion der CDU hat jetzt Herr Langen das Wort. Bitte schön.

**Günter Langen (CDU):** Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Knapp daneben ist auch daneben. Chancen vertan. Die CDU-Fraktion hatte gehofft, dass die längst fällige Novellierung des Regionalisierungsgesetzes auf der Grundlage der gemachten Erfahrungen der letzten Jahre zukunftsweisend für einen attraktiven öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen sein würde. Leider Fehlannahme.

Fehlannahme auch deshalb, weil Rot-Grün neben den notwendigen Änderungen darauf bedacht war, den Clement'schen Leuchtturm Metrorapid als wichtigen Bestandteil in das Gesetz mit einzubauen.

(Beifall bei der CDU)

Frau Präsidentin, meine Damen und Herren, wir debattieren heute über ein Gesetz, durch das die Organisation des öffentlichen Nahverkehrs in Nordrhein-Westfalen nicht unerheblich verändert wird. Dieses Gesetz beschäftigt sich mit Organisationsstrukturen, mit der öffentlichen Bezuschussung von Verkehrsdienstleistungen, aber auch mit einer Vielzahl von rechtlichen Rahmenbedingungen, die wir für die Abwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs für erforderlich halten.

Lassen Sie mich einen eher grundsätzlichen Gedanken zu dem vorliegenden Gesetzentwurf äußern: Das hier vorliegende Gesetz unterscheidet sich von seinem Vorgänger vor allem dadurch, dass es wieder stärker auf zentrale Entscheidungsstrukturen setzt. Herr Kollege Wirth hat eben versucht, dies zu begründen.

Am deutlichsten wird das darin, dass die Parlamentsmehrheit den Zweckverbänden in Nordrhein-Westfalen offenbar so wenig zutraut, dass ihr eine Steuerung der Verkehrsorganisation durch die Landesregierung notwendig erscheint. Dies kommt insbesondere bei der vorausgesetzten Organisationsstruktur einer Landesverkehrsgesellschaft zum Ausdruck. Das Land betreibt somit wieder einen Teil der Verstaatlichung des Nahverkehrs.

Die CDU fordert weniger Staat und mehr kommunale Selbstverwaltung und lehnt deshalb eine neue Managementgesellschaft unter Beteiligung des Landes kategorisch ab.

(Beifall bei der CDU)

Stattdessen sollte die bisherige erfolgreiche Zusammenarbeit der Zweckverbände weiter intensiviert werden. Die kommunale Entscheidungskompetenz darf nicht ausgehöhlt werden. Acht Zweckverbände haben sich bereits zur Agentur Nahverkehr NRW zusammengeschlossen. Diese Agentur kann zu einer beratenden und koordinierenden Managementgesellschaft umgewandelt werden.

Auf der Grundlage des Regionalisierungsgesetzes von 1995 sind in den letzten Jahren wesentliche Fortschritte in den Qualitätsstandards, aber auch in der Verkehrsleistung des Nahverkehrs Nordrhein-Westfalen erzielt worden. Das war unser aller politischer Wille, als wir dieses Gesetz seiner-

zeit beschlossen hatten. Insoweit gibt es bei aller Kritik im Einzelnen einen Konsens darüber, dass öffentlicher Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen auch in Zukunft auf einem hohen Qualitätsniveau gewährleistet werden muss.

Es ist jedoch nicht nachvollziehbar, weshalb das Gesetz an mehreren Stellen eine Gleichheit von Angeboten und Standards fordern soll. Eine solche Gleichheit wäre dann gerechtfertigt, wenn auch die Rahmenbedingungen in allen Teilen des Landes die gleichen wären. Tatsache ist jedoch, dass der ÖPNV im Ballungsraum an Rhein, Ruhr und Lippe eine völlig andere Funktion als im ländlichen Raum hat. In Ballungsräumen kann der öffentliche Personennahverkehr große Personengruppen bündeln und so ein wesentliches Rückgrat für den gesamten Verkehr bilden. In anderen Teilen des Landes besteht überhaupt nicht die Chance einer solchen Bündelung. Deshalb ist es wichtig, dass wir uns nicht für gleiche Standards, sondern für vergleichbare Standards einsetzen.

Um diese ohnehin schon anspruchsvollen Ziele verwirklichen zu können, müssen wir uns Notgedrungen von Prestigeobjekten verabschieden. Wir können nicht aus einem begrenzten Budget Risiken abdecken wollen, die wir bis heute gar nicht überschauen können.

Ich möchte nicht die Grundsatzdiskussion über Chancen und Risiken, Kosten und Nutzen des Metrorapids vertieft weiterführen. Deshalb beschränke ich mich an dieser Stelle auf folgende Bemerkungen:

Die CDU begrüßt diese neue Technik, weil der Transrapid große Strecken schnell überwinden kann. Hätte die rot-grüne Bundesregierung das Projekt nicht gestoppt, würde der Transrapid wie geplant heute schon zwischen Hamburg und Berlin fahren.

Wir lehnen jedoch die schnelle Straßenbahn ab, die anlässlich der Fußballweltmeisterschaft im Jahre 2006 - das ist eben wiederholt worden - die Fußballfans erstmals zwischen Dortmund und Düsseldorf transportieren soll. Warum? - Weil die Fußballweltmeisterschaft in Düsseldorf leider nicht stattfindet, weil der Metrorapid an Schalke vorbeifährt, weil der Metrorapid auf dieser Strecke lediglich vier Minuten schneller als der ICE ist, weil eine hinreichende verkehrliche Anbindung zu den Haltestellen fehlt, weil die erforderlichen Parkplätze fehlen, weil für eine mögliche Verlängerung der Metrorapidstrecke zu einer europäischen Transrapidstrecke die technischen Voraussetzungen fehlen, weil die Finanzierung nicht gesichert ist und weil diese schnelle Straßenbahn - das wurde

eben schon einmal angedeutet - zulasten des öffentlichen Personennahverkehrs speziell in den ländlichen Regionen gehen wird.

(Beifall bei der CDU - Edgar Moron [SPD]:  
Herr Kollege, zur Einweihung des Metrorapid werden wir Ihre Rede verteilen! Dann kann jeder nachlesen, was Sie für einen Blödsinn erzählt haben!)

- Herr Kollege Moron, ich schreie nicht so herum, wie Sie es bekanntermaßen heute Morgen getan haben, sondern ich versuche deutlich zu machen, warum wir zum einen Ja und zum anderen Nein sagen.

Im Rahmen unserer heutigen Beratungen weise ich darauf hin, dass es entgegen der Auffassung der Koalition falsch ist, den Metrorapid in den organisatorischen und finanziellen Rahmen des Landesregionalgesetzes aufzunehmen. Wenn man ihn denn für richtig hält, sollte man seine Sonderrolle dadurch würdigen, dass man ein Metrorapid-Finanzierungsgesetz auf den Weg bringt, in dem die Kosten für den Bau und den Betrieb einer solchen Strecke im Einzelnen geregelt werden. Der Koalition aber ist bewusst, wie groß die Schwierigkeiten einer transparenten Darstellung dieses Sachverhalts wären. Deshalb zieht sie heute leider den bequemeren Weg vor. Dieser Weg ist dem Nahverkehr in Nordrhein-Westfalen jedoch mit Sicherheit nicht dienlich.

Während alle unsere Änderungsanträge im Verkehrsausschuss von der Koalition abgelehnt worden sind

(Gerhard Wirth [SPD]: Das war auch gut so!  
- Zuruf von Manfred Hemmer [SPD])

- Herr Vorsitzender, das fand ja unter Ihrer Leitung statt -, haben wir uns sehr sinnvollen Vorschlägen nicht verschlossen. Als Beispiel nenne ich die Änderung in der Gesetzesbegründung zu § 11 Abs. 2, wo statt eines Mindestleistungsstandards des Jahres 2000 jetzt formuliert wird:

"Dieses Leistungsangebot bemisst sich nach dem Integralen Taktfahrplan Stufe 2 mit einem Leistungsumfang von 98,8 Millionen Zugkilometern."

(Gerhard Wirth [SPD]: Das war aber ein Antrag von uns!)

- Ja, wir haben ihn unterstützt; das habe ich doch gesagt.

(Gerhard Wirth [SPD]: Gut!)

- Ich komme gleich auf Sie zurück. - Außerdem werden aus Gründen der Planungssicherheit für

die Verkehrsunternehmen Vorhaltekosten für Fahrzeuge richtigerweise nur schrittweise abgeschafft.

Die Landtagsmehrheit hat sich ihrerseits nicht kompromissfähig gezeigt. Anträge, die auch und insbesondere auf Vorschläge der Sachverständigen bei der Anhörung zustande gekommen waren, wurden alle abgelehnt. Dabei hatte doch Minister Schwanhold bei der Einbringung dieses Gesetzes die Konsensfähigkeit des hohen Hauses angemahnt. Mit dem leider bekannten Demokratieverständnis der rot-grünen Koalition wurden alle unsere Anträge mit der Abstimmungsguillotine niedergemacht.

Einige Beispiele, wie fragwürdig dieses Verhalten ist:

In der Formulierung "den Belangen von Personen, die Kinder zu betreuen haben, Kindern ... ist ... Rechnung zu tragen" sollten aus unserer Sicht nach dem Wort "Kindern" die Worte "und mobilitätsbehinderten Personen" eingefügt werden. Ich denke, das ist nachvollziehbar. Das war von uns beantragt und ist abgelehnt worden.

Abgelehnt wurde auch unser Antrag zu § 7 - ÖPNV-Bedarfsplanung, ÖPNV-Ausbauplan. Dort wollten wir die Formulierung "nach Anhörung der Aufgabenträger" durch "im Benehmen mit den Aufgabenträgern" ersetzen. Abgelehnt.

Außerdem sollte das zuständige Ministerium aus dem Selbstverständnis dieses hohen Hauses heraus den Ausbauplan nicht nur "im Benehmen", sondern "im Einvernehmen" mit dem Verkehrsausschuss des Landtags erstellen.

(Beifall bei der CDU)

Abgelehnt.

Erlauben Sie mir zum Abschluss noch einen kurzen Hinweis auf das Sonderproblem der Beförderungstarife. Uns beschäftigen im Moment nicht nur die am 15. Dezember in Kraft tretenden Fernverkehrstarife der Bahn und der zukünftige NRW-Tarif im Nahverkehr. Uns beschäftigt auch immer wieder die Frage, nach welchen Kriterien bestimmte Bevölkerungsgruppen einen Anspruch auf reduzierte Beförderungsentgelte haben. Ich spreche hier von Freifahrtberechtigungen oder Schülertickets.

Bei näherem Hinsehen und jenseits aller Aufregtheiten des Alltags stellt man fest, dass sich die grundlegenden Fragen über Jahrhunderte nicht verändert haben. So enthält der "Sachsenspiegel" aus der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts bereits Regelungen dazu, wel-

che Bevölkerungsgruppen ein reduziertes Benutzungsgeld für Fähren und Brücken zu zahlen haben. Priester und Ritter sollten nach dem "Sachsenspiegel" von Fähr- und Brückengeldern sogar vollständig befreit sein. Dieses Privileg reizte aber offensichtlich die Begehrlichkeit Unterprivilegierter so sehr, dass kurze Zeit später bereits Regelungen eingeführt werden mussten, dass Personen, die sich als Priester, Mönch oder Nonne verkleideten, das vierfache Brücken- oder Fährgeld zu zahlen hatten.

(Zuruf von der SPD: Schwarzfahren!)

Die Gebührenhinterzieher waren offenbar genauso zahlreich und ideenreich wie diejenigen in den Bussen und Bahnen an Rhein und Ruhr. Das hat kürzlich dazu geführt, dass der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr das erhöhte Beförderungsentgelt für Schwarzfahrer eingeführt hat.

Zusammenfassend ist aus der Sicht der CDU-Fraktion zum vorliegenden Regionalisierungsgesetz Folgendes festzuhalten:

Der Metrorapid sollte durch zusätzliche S-Bahnverbindungen ersetzt werden.

Eine Managementgesellschaft unter Beteiligung des Landes ist nicht erforderlich.

Wir werden deshalb das tun, was Sie, liebe Kolleginnen und Kollegen der rot-grünen Fraktionen, im Verkehrsausschuss mit unseren Vorschlägen gemacht haben: Wir lehnen das Regionalisierungsgesetz ab. - Vielen Dank.

(Beifall bei der CDU - Manfred Hemmer  
[SPD]: Das wussten wir auch vorher schon!)

**Vizepräsidentin Edith Müller:** Vielen Dank, Herr Langen. - Für die Fraktion der FDP hat Herr Rasche das Wort.

**Christof Rasche (FDP):** Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Nachdem das Zwiegespräch zwischen den beiden Experten, Herrn Langen und Herrn Hemmer, beendet ist, melde ich mich zu Wort. Der Gesetzentwurf zum ÖPNV-Gesetz hat uns lange vorgelegen; wir haben ihn ausgiebig diskutiert, und er war auch überfällig.

Ein Kernpunkt dieses Gesetzes ist der Metrorapid. Es ist völlig folgerichtig: Wenn man den Metrorapid will, muss man ihn in dieses Gesetz aufnehmen. Die FDP spricht sich in diesem Punkt eindeutig für die Aufnahme des Metrorapid in dieses Gesetz aus. Die CDU - wir haben es gehört - ist dagegen. Deswegen ist es genauso folgerichtig, das Gesetz aus diesen Gründen abzulehnen. Be-

züglich des Metrorapid war die CDU jedoch lange schwankend.

(Widerspruch von Lothar Hegemann [CDU])

Ich habe den Eindruck, dass Günter Langen nun dagegen ist, weil der Metrorapid nicht in Medebach hält.

Aber es gibt nicht nur die CDU, sondern auch die Grünen. Auch die Grünen sind keine glühenden Befürworter des Metrorapid. Sie werden aber heute dem Gesetz zustimmen. Sie haben den Haushaltsansätzen von 35 Millionen € zugestimmt, und ich bin mir sicher, die Grünen werden auch Anfang des Jahres einer Ausweitung des Beschlusses vom 1. März zustimmen. So sind die Grünen eben.

Zum Gesetzentwurf im Einzelnen: Die FDP begrüßt ausdrücklich, dass nunmehr wieder Schienenersatzverkehre vorgesehen sind. Bereits vor knapp zwei Jahren hat die FDP eine solche Initiative gestartet, wurde aber von Rot-Grün abgeblockt. Schienenersatzverkehre sind verkehrspolitisch sinnvoll und ökonomisch richtig. Allerdings - das sagen wir auch ganz deutlich - sollten die Zweckverbände über den Einsatz von Schienenersatzverkehren entscheiden und auf keinen Fall das Ministerium.

Auch die weitere Einschränkung, dass die Schienenverkehre auf der entsprechenden Strecke nicht durch Schienenersatzverkehre beeinträchtigt werden dürfen, ist nicht akzeptabel. Die Anhörung hat deutlich gezeigt, dass dieser Satz im Extremfall sämtlichen Schienenersatzverkehr verhindern kann. Nein, so geht das nicht: Dieser Satz gehört gestrichen. Das einzige Ziel, meine Damen und Herren, muss die Schaffung eines verbesserten Angebotes - egal ob Schienenersatzverkehr oder Schiene - für den Nutzer sein.

(Beifall bei der FDP)

Ein viel diskutiertes Element ist die neu zu errichtende Management-Gesellschaft. Sie wird noch mehr Bürokratie bringen. Der FDP erscheint vielmehr die bestehende und freiwillig gegründete "Agentur Nahverkehr NRW" geeignet, die zugeordneten Aufgaben zu übernehmen. Wie zugeordnete Aufgaben aussehen, ist im Gesetzestext leider nicht oder nur ganz unkonkret beschrieben. Dort hätten wir uns weitere, wesentlich genauere Ausführungen gewünscht.

Wenn man mit der Management-Gesellschaft die Nachteile der Zersplitterung der Aufgabenträgerschaft des SPNV und des ÖPNV in Nordrhein-Westfalen überwinden will, müsste man anstatt an die Einführung einer neuen Bürokratieebene eher

an eine Zusammenführung der Zweckverbände denken und ihre Zahl reduzieren. Aber dazu, meine Damen und Herren, fehlt der Landesregierung offenbar der Mut.

Ein weiterer kritischer Punkt ist der angedachte Aufbau eines Fahrzeugpools. Entgegen weit verbreiteten Vorstellungen - auch in der Fachwelt - haben die meisten Eisenbahnunternehmen nur ein begrenztes Interesse an dem Einsatz von Fahrzeugpools. Vielmehr wollen gerade die kleineren Eisenbahnunternehmen einen möglichst großen Teil der Wertschöpfung selbst abdecken. Dazu gehört die Beschaffung, die Vorhaltung und die Wiederverwertung von Fahrzeugen. Außerdem hat die FDP erhebliche Zweifel, ob eine staatliche Gesellschaft günstiger Fahrzeuge einkaufen kann als ein selbstständiges Wirtschaftsunternehmen.

Unseres Erachtens wäre den Verkehrsunternehmen wesentlich mehr gedient, wenn die Landesregierung einheitliche Standards für Fahrzeuge vorgeben würde. Diese würden den Verkehrsunternehmen u. a. nach Auslaufen eines Verkehrsvertrages den Einsatz ihrer Fahrzeuge in anderen Regionen erleichtern.

Herr Langen hat Recht, wenn er sich über das Verfahren im Verkehrsausschuss beschwert. Ein Ziel - auch von Minister Horstmann - war es, nach Möglichkeit eine fraktionsübergreifende Zusammenarbeit zu suchen. CDU und FDP haben sinnvollen Änderungsanträgen der Koalition zugestimmt. Ebenso sinnvolle Anträge von CDU und FDP, denen man Ihrerseits im Einzelnen problemlos hätte zustimmen können, wurden von Ihnen aus Prinzip und ohne Begründung abgelehnt. So stellen wir uns zumindest keine übergreifende Zusammenarbeit vor.

(Zuruf von Günter Langen [CDU])

Meine Damen und Herren, im Gesetz sind durchaus positive Ansätze zu erkennen. Die FDP unterstützt die Aufnahme des Metrorapid in dieses Gesetz. Da die FDP aber insbesondere in den Bereichen - ich habe es geschildert - Managementgesellschaft, Fahrzeugpools und Schienenersatzverkehre eine andere Auffassung vertritt und nach wie vor die Finanzierung des ITF2 - und damit die finanzielle Belastung der Kommunen - unklar ist, werden wir dieses Gesetz ablehnen.

(Beifall bei der FDP)

**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! Dieses Gesetz ist in der Tat sehr gründlich vorbereitet und vielfach debattiert worden. Deshalb möchte ich mich auf den wesentlichen Gehalt der Änderungsanträge beschränken, die wir im Verkehrsausschuss zum Gesetzentwurf beschlossen haben.

Wir haben sehr oft über das gesprochen, was Sie gerade zum fünften Mal wiederholt haben:

(Dr. Bernhard Kasperek [SPD]: Ganz genau!)

Eckpunktepapier, Anhörung, erste Lesung, Verkehrsausschuss - öfter kann man nicht sagen, warum wir Ihre Anträge ablehnen. Ich werde mich heute in dem Zusammenhang sehr kurz fassen.

Ein Beispiel, Herr Langen: Wenn Sie an einer bestimmten Stelle das Wort Mobilitätsbehinderte vermissen, dann muss ich Ihnen sagen: Gerade die von uns beschlossenen Änderungsanträge nehmen an fünf Stellen des Gesetzes ganz konkret auf die Bedürfnisse von Mobilitätsbehinderten Bezug. Nach dem Gleichstellungsgesetz werden wir diese Gruppe ganz stark berücksichtigen.

(Christof Rasche [FDP]: Dann kann man dem Antrag doch auch zustimmen!)

- Es macht aber keinen Sinn, Wiederholungen ins Gesetz zu schreiben, die es nicht verbessern, sondern eher die Frage aufwerfen: Warum wiederholt man Dinge, die bereits im Absatz vorher geregelt sind?

(Zuruf von Günter Langen [CDU])

Zwei weitere wesentliche Punkte will ich ansprechen. Der zentrale Regelungsgehalt ist sicherlich die Option "Metrorapid". Er wird künftig mit dem Schienenpersonennahverkehr herkömmlicher Art gleichgestellt. Wichtig ist dabei das Ergebnis der Beratung des Gesetzentwurfs: Der Metrorapid wird gleichgestellt. Das heißt, er wird förderungstechnisch nicht besser, aber auch nicht schlechter gestellt. Der Gesetzentwurf der Landesregierung wies hier nach Einschätzung vieler Experten ein großes Einfalltor auf, möglicherweise die Mehrkosten des Metrorapid durch höhere Betriebskostenzuschüsse abzudecken.

Wir haben ganz klar formuliert: Die Betriebskostenzuschüsse für Magnetschwebbahnen werden entsprechend des landesweiten Durchschnittes der SPNV-Förderung ermittelt. Das heißt, es gibt nicht mehr und nicht weniger als für ganz normale andere Regionalbahnen oder Regionalexpressen.

Das ist besonders wichtig, weil zu befürchten steht, dass der Metrorapid sehr starken Kosten-

steigerungen unterliegt. Wir wissen bis heute noch nicht, was er wirklich kostet.

(Günter Langen [CDU]: Was?)

Wir sind auch sehr gespannt, was am 9. Januar an Finanzierungskonzepten präsentiert wird. Bis heute kennen wir keinen Investor, die Finanzierungslücke ist nach wie vor sehr groß.

Das Pro und Contra Metrorapid will ich heute nicht wiederholen, denn das gesamte Thema hat sich reduziert - darüber können wir hier im Parlament froh sein - auf die reine Finanzierung, die reine Risikoverteilung und die Suche nach Investoren.

Ich hoffe, Sie werden bis zum 9. Januar fündig. Denn spätestens im März wird über dieses Thema mit der Entscheidung des Bundesgesetzgebers über den Haushalt 2003 befunden.

Ganz besonders wichtig war für uns die Änderung, die wohl im Konsens aller Fraktionen beschlossen wurde, dass das Grundangebot künftiger Jahre nicht hinter das zurückfallen soll, was wir ab 15. Dezember dieses Jahres mit dem wirklich hervorragend gestalteten integralen Taktfahrplan 2003 als Grundlage für das Angebot haben. Wir wollen nicht das Angebot aus dem Jahre 2000 fortschreiben, sondern das, was jetzt fahrplantechnisch realisiert wird, soll als Mindeststandard für künftige Jahre gelten.

Inwieweit dieses Paket von 98 Millionen Zugkilometern in Nordrhein-Westfalen dann noch ausgeweitet werden kann, wird wesentlich nicht von dem abhängen, was im Gesetz steht, sondern davon, inwieweit wir eine gute Wettbewerbsstrategie und eine harte Verhandlungsstrategie zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen verfolgen. Wenn es nicht gelingt, besser zu verhandeln als beim integralen Taktfahrplan, der ja sehr teuer eingekauft worden ist, dann sehe ich den Spielraum für die im Jahr 2006 vorgesehenen zusätzlichen 10 Millionen Zugkilometer schwinden.

Insgesamt ist dieses Gesetz eine gute Grundlage und eine gute Voraussetzung, um die Qualität und das Angebot im öffentlichen Nahverkehr weiter zu steigern. Insoweit sehe ich zwischen allen Fraktionen ebenfalls einen Konsens. Ich gehe davon aus, dass es nach dem Inkrafttreten zu keinen Umsetzungsschwierigkeiten kommen wird. - Ich danke Ihnen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

**Vizepräsidentin Edith Müller:** Vielen Dank, Herr Eichenseher. - Für die Landesregierung hat jetzt Minister Dr. Horstmann das Wort.



**Dr. Axel Horstmann**, Minister für Verkehr, Energie und Landesplanung: Frau Präsidentin! Meine verehrten Kolleginnen und Kollegen! Ich glaube, dass Gerhard Wirth Recht hat. Wir haben es mit dem wichtigsten Gesetzgebungsvorhaben im Verkehrsbereich zu tun, das bisher in dieser Legislaturperiode angefangen worden ist und vollendet werden wird. Was Regionalisierungsgesetz Nordrhein-Westfalen hieß, ist jetzt sozusagen das Grundgesetz des öffentlichen Personennahverkehrs in Nordrhein-Westfalen, um es auf den Punkt zu bringen.

Ich denke, dass es eine überaus gute Grundlage dafür bildet, den Weg fortzusetzen, den Nordrhein-Westfalen in den letzten Jahren gegangen ist, nämlich konsequent eine ÖPNV-Vorrangpolitik zu verwirklichen. Dies haben wir mit bemerkenswerten Zuwächsen der Fahrgastzahlen entlohnt bekommen. Am 15. Dezember – also übermorgen – erreichen wir den Punkt, an der Spitze aller Bahnländer in Deutschland zu liegen. Ab kommenden Sonntag verfügt Nordrhein-Westfalen über das größte Schienenpersonennahverkehrsangebot aller Bundesländer in Deutschland. Wir haben damit das ungleich flächengrößere Bayern überholt.

Deshalb ist natürlich auch die Betriebskostenfinanzierung im ÖPNV ein wesentliches Thema und ein wesentlicher Regelungsinhalt dieses Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes. Wir stellen nicht mehr – wie zurzeit – auf das Fahrplanangebot von 1993/94 ab. Das haben wir längst hinter uns gelassen. Damals betrug das Betriebsvolumen noch 74 Millionen Zugkilometer. Meine Damen und Herren, wir erreichen mit dem Fahrplanwechsel am kommenden Sonntag 98,8 Millionen Zugkilometer. Dieses bedarfsgerechte Verkehrsangebot und der damit korrespondierende Finanzbedarf werden in Gestalt eines SPNV-Finanzierungsplans zukünftig festgestellt.

Die künftige Regelung der Betriebskosten im Schienenpersonennahverkehr beinhaltet eine Fülle neuer Elemente. Eine Grundentscheidung aber bleibt – das will ich ganz deutlich betonen –, Herr Kollege Langen, unangetastet, nämlich die Aufgabenträgerschaft der Zweckverbände in Nordrhein-Westfalen. Daran ändert auch die Management-Gesellschaft, auf die Sie immer wieder hinweisen, nichts.

Diese gemeinsam von den Zweckverbänden und dem Land getragene Einrichtung wird nicht der zehnte Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs in Nordrhein-Westfalen werden, sondern eine Dienstleistungseinrichtung für die

Zweckverbände sein. Es wird allerdings eine unter Beteiligung des Landes sein. Ihrem Versuch, das Land aus dieser Gemeinschaft auszuschließen, konnten wir nichts abgewinnen. Deshalb haben wir ihn auch zurückgewiesen.

Der Anwendungsbereich des Regionalisierungsgesetzes beschränkt sich zurzeit auf die traditionell im allgemeinen Eisenbahngesetz und Personenbeförderungsgesetz geregelten Verkehrsträger. Dazu gehören ausdrücklich nicht Magnetschwebbahnen. Deshalb implantieren wir mit diesem Gesetzentwurf den Metrorapid in unsere gesetzliche Situation in Nordrhein-Westfalen.

Wir machen damit das, was wir auch wollen: Wir stellen den Metrorapid mit allen anderen Nahverkehrsangeboten in Nordrhein-Westfalen gleich. Er hat zwar eine technische Alleinstellung, aber er hat keine verkehrswirtschaftliche Alleinstellung. Er ist ein Teil des Nahverkehrsangebotes.

Wenn die Entwicklung gut läuft, dann werden wir unser Verkehrsangebot von 98,8 Millionen Zugkilometer in der nächsten Legislaturperiode auf 106 Millionen Zugkilometer ausbauen. Der Metrorapid wird dazu dann einen Teil der zusätzlichen Verkehrsleistung beitragen.

Das belegt übrigens auch: Der Metrorapid wird nicht andere Nahverkehre substituieren, sondern er wird zusätzlich neben einem weiteren Ausbau von S-Bahnen und anderen Nahverkehrsmitteln in Nordrhein-Westfalen realisiert werden.

Im Übrigen gehören Sie, Herr Kollege Langen, zu denen, die noch immer wie selbstverständlich davon ausgehen, dass der Metrorapid ein Fernverkehrsmittel und kein Nahverkehrsmittel ist. All denen, die davon ausgehen, stelle ich folgende einfache Frage: Wie ist es eigentlich zu erklären, dass es nie zu einer Anwendung der Magnetschwebetechnik im Fernverkehr gekommen ist? Es muss doch auffallen, dass über Jahrzehnte hinweg jeder Versuch, die Magnetschwebetechnik im Fernverkehr einzusetzen, am zu geringen Fahrgastaufkommen gescheitert ist.

Wir haben in Nordrhein-Westfalen etwas gänzlich anderes vor. Wir wollen den Metrorapid im Nahverkehr einsetzen, und zwar nicht als Verlegenheitslösung, sondern weil wir der Meinung sind, dass er dort das bessere Anwendungsfeld vorfindet. Das gilt nicht nur in verkehrswirtschaftlicher Hinsicht, sondern auch in außenwirtschaftspolitischer Hinsicht; denn Metropolregionen wie das Rhein-Ruhr-Gebiet gibt es auf der Welt sehr viele. Somit gibt es sehr viele mögliche Anwendungsfälle für die Magnetschwebetechnik, die man nutzen könnte, wenn uns der Versuch gelingt, in Nord-

rhein-Westfalen die Ersten zu sein, die die Magnetschwebetechnik im Nahverkehr, nämlich in der Ballungsregion Rhein-Ruhr, einsetzen.

Dass Sie im Übrigen in diesem Zusammenhang eine transparente Finanzierung anmahnen, kann ich nicht verstehen. Was kann transparenter sein, Herr Kollege Langen, als in einem Gesetz klarzustellen, dass der Metrorapid als Nahverkehrsmittel so behandelt wird wie alle anderen Nahverkehrsmittel auch? Nichts ist transparenter als diese Regelung, Herr Kollege Langen. Deswegen ist diese Kritik überhaupt nicht zu verstehen.

(Beifall bei der SPD)

Zum Stichwort Fahrzeugförderung! Wir geben die bisher eigenständige Förderung von SPNV-Fahrzeugen auf. Sie wird zum Bestandteil der allgemeinen Schienenpersonennahverkehrsbetriebskostenförderung. Im Gegensatz hierzu bleibt die Förderung von Bussen und Straßenbahnen erhalten, aber sie erfährt eine Änderung, indem die bisher neben der Fahrzeugbeschaffungsförderung bestehende Möglichkeit der Fahrzeugvorhaltekostenförderung entfallen wird.

Die Absicht der Landesregierung, diese Einschränkung bereits ab dem 01.01.2003 in Kraft zu setzen, resultierte daraus, dass Übergangsregelungen abgelaufen waren. Sie hat Widerspruch erfahren. Das hat bekanntlich dazu geführt, die Empfehlung zu geben, die Fahrzeugvorhaltekostenförderung erst ab 2006 zu versagen. Das ist ein ordentlicher Kompromiss. Ich unterstütze die Absicht der Koalitionsfraktionen, diese Regelungsvariante jetzt unserem Vorschlag vorzuziehen, weil sie nicht nur eine weitere Übergangsregelung ist, sondern weil sie die Förderung von Jahr zu Jahr abschmilzt.

Gar nicht verstanden habe ich - Herr Kollege Langen, wenn ich Sie noch einmal persönlich ansprechen darf - die Kritik daran, es habe keine Bereitschaft gegeben, mobilitätsbehinderte Personen besonders in diesem Gesetz zu nennen. Ich habe manchmal den Eindruck, als sollten gerade bei diesem Regionalisierungsgesetz von der Opposition die Argumente krampfhaft herbeigesucht werden, warum man es ablehnen könnte.

(Beifall bei der SPD)

Darf ich Sie einmal darauf aufmerksam machen, Herr Kollege Langen, dass im § 2 Abs. 8 dieses Regionalisierungsgesetzes so, wie es heute schon besteht und an der Stelle auch nicht geändert wird, die besondere Berücksichtigung dieses Personenkreises bereits erwähnt worden ist. Das

hätte man mit etwas genauerer und intensiverer Lektüre des Gesetzestextes feststellen können.

Meine Damen und Herren, es sollte deutlich geworden sein, dass die neuen Regelungen, die wir als Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen präsentieren, eine gute Grundlage für die Fortentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs darstellen, dass Nordrhein-Westfalen damit seine Stellung als Bahnland Nummer 1 in Deutschland festigen wird. Ich begrüße die vom Verkehrsausschuss dazu getroffenen Beschlussempfehlungen ausdrücklich. - Ich bedanke mich herzlich für die Aufmerksamkeit.

(Beifall bei SPD und GRÜNEN)

**Vizepräsidentin Edith Müller:** Vielen Dank, Herr Minister Horstmann. - Meine Damen und Herren, weitere Wortmeldungen liegen nicht vor. Eine schriftliche Erklärung der Abgeordneten Thomann-Stahl nehme ich zu Protokoll (siehe Anlage).

Wir kommen zur Abstimmung über den Gesetzentwurf der Landesregierung. Der Verkehrsausschuss empfiehlt in seiner **Beschlussempfehlung Drucksache 13/3277**, den Gesetzentwurf der Landesregierung in der Fassung der Beschlüsse des Ausschusses anzunehmen. Wer stimmt dieser Empfehlung zu? - Wer stimmt dagegen? - Stimmenthaltungen? - Dann ist das mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Oppositionsfraktionen so **angenommen** und damit auch der Gesetzentwurf in Drucksache 13/2706 in zweiter Lesung verabschiedet.

Ich rufe auf:

## 7 17. Gesetz zur Änderung des Abgeordnetengesetzes

Gesetzentwurf  
der Fraktion der SPD,  
der Fraktion der CDU,  
der Fraktion der FDP und  
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Drucksache 13/3307

Beschlussempfehlung und Bericht  
des Hauptausschusses  
Drucksache 13/3322

zweite Lesung

Meine Damen und Herren, eine Debatte ist nicht vorgesehen. Wir kommen deshalb sofort zur Ab-