(Minister Kniola)

- (A) Zweitens. Würden wir dem Begehren der CDU folgen, hätte dies erhebliche Auswirkungen auf den Verwaltungsaufwand. Es müßte von jedem Unionsbürger, der sich um ein Mandat bewirbt, eine Erklärung darüber verlangt werden, daß er in seinem Heimatstaat das passive Wahlrecht infolge einer richterlichen Entscheidung nicht verloren hat.

(Zuruf des Oliver Wittke [CDU])

- Toll, Herr Wittke, ich hätte beinahe Wuttke gesagt, aber es fällt mir ein: Der spielt ja Fußball.

Ich muß noch einmal auf das eingehen, was Herr Paus hier gerade gesagt hat. Wir bleiben bei dem Bild Mafia, Sizilien. Wenn ich mir vorstelle, ein Mafioso wäre hier derjenige, welcher der Betroffene ist. Wir wollen doch ernsthaft niemandem erklären, daß der nicht in der Lage wäre, von sich aus eine Erklärung abzugeben. Das tut er selbstverständlich. Diese Erklärung ist doch völlig ohne Bedeutung, wenn - das ist doch der eigentliche Verwaltungsaufwand - ...

Vizepräsidentin Dr. Katrin Grüber: Herr Minister!

(B)

Franz-Josef Kniola, Innenminister: ... sie nicht anschließend auch überprüft wird. Nur dadurch macht die ganze Geschichte Sinn und Zweck. Für solche Nachforschungen im Heimatstaat würde zwischen dem spätesten Termin für die Einreichung eines Wahlvorschlags und der Zulassungsentscheidung des Wahlausschusses nur Frist von neun Tagen verbleiben. Ich glaube, da kann man nicht mehr sachgerecht zu einer Aufklärung kommen.

Vizepräsidentin Dr. Katrin Grüber: Herr Minister, ich wollte Sie fragen, ob Sie eine Zwischenfrage des Abgeordneten Wittke zulassen.

Franz-Josef Kniola, Innenminister: Ja, bittet!

(Oliver Wittke [CDU]: Jetzt will ich nicht mehr!)

Noch ein Wort zum allgemeinen Ausländerwahlrecht, das hier schon angesprochen worden ist.

Wir sind als Landesregierung und Koalitionsparteien einhellig der Auffassung, daß wir dieses allgemeine kommunale Wahlrecht für unsere ausländischen Mitbürgerinnen und Mitbürger weiterhin fordern müssen. Die Landesregierung bedauert es, daß auch nach der Gewährung des Kommunalwahlrechts der Unionsbürger mehr als zwei Drittel der hier lebenden Ausländer immer noch vom Wahlrecht ausgeschlossen sind. (C)

Das allgemeine kommunale Wahlrecht für alle Ausländer bleibt ein politisches Ziel der Landesregierung. Gegenwärtig fehlen allerdings für eine Verwirklichung die verfassungsrechtlichen Voraussetzungen. Die Landesregierung wird weiterhin auf eine Änderung der verfassungsrechtlichen Bestimmungen hinwirken. Ich weiß mich dabei auch mit den Koalitionsfraktionen einig. - Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei SPD und GRÜNEN)

Vizepräsidentin Dr. Katrin Grüber: Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor. Ich schließe die Beratung.

Wir kommen zur **Abstimmung**. Der Ausschuß für Innere Verwaltung empfiehlt in seiner Beschlussempfehlung, den **Gesetzentwurf Drucksache 12/453** unverändert anzunehmen. Wer dieser Beschlussempfehlung zustimmen möchte, den bitte ich um das Handzeichen. - Gegenstimmen bitte! - Enthaltungen? - Damit ist der Gesetzentwurf in zweiter Lesung einstimmig **verabschiedet**. (D)

Wir kommen zu **Punkt 7** der Tagesordnung:

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

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 12/422

erste Lesung

Der Gesetzentwurf wird durch den Minister für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr, Herrn Clement, eingebracht.

(A) **Wolfgang Clement**, Minister für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr: Frau Präsidentin! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Sie erinnern sich, daß Nordrhein-Westfalen das erste Land war, das ein Gesetz für den öffentlichen Personennahverkehr beschlossen hat, und zwar unter Berücksichtigung der Vorgaben, die von Bundesseite dazu nach langwierigen Verhandlungen gemacht worden waren und die die Aufgabenübertragung für den Schienenpersonennahverkehr vom Bund auf die Länder vorsahen. Dieses nordrhein-westfälische Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs ist insbesondere wegen seiner klaren Regelung zur Finanzierung auf viel Zustimmung und auch viel Anerkennung gestoßen. Ich darf das sagen, weil ich zum damaligen Zeitpunkt dafür ja nicht verantwortlich war.

Wir schlagen nunmehr die Novellierung dieses Gesetzes in zwei Bereichen vor.

Zum einen möchten wir - dies entspricht auch einer gemeinsamen Absicht der Koalitionsparteien - die Förderung von Schienenersatzverkehren bei der Förderung aus dem Regionalisierungsgesetz ausschließen. Deshalb wollen wir den Förderatbestand der Schienenersatzverkehre ersatzlos streichen, um zu erreichen, daß die Mittel, die hier nach dem Regionalisierungsgesetz vorgesehen sind, in Zukunft uneingeschränkt für den Schienenpersonennahverkehr gebunden werden.

(B) Ich denke, daß dieser Vorschlag jedenfalls einsichtig ist und daß wir hier die Konzentration der Mittel auf den Schienenverkehr vorsehen möchten.

Die zweite Gesetzesänderung ist eigentlich mehr technischer Natur. Sie betrifft den Bereich der Finanzierung der Betriebsleistungen der öffentlichen Eisenbahnen. Zwischenzeitlich hat sich herausgestellt - das ist ja in der Diskussion um die große Bahnreform nicht in allen Aspekten kalkulierbar gewesen -, daß die dem Land zugewiesenen Transfermittel nach § 8 Abs. 1 des Bundesregionalisierungsgesetzes für die Sicherstellung der Betriebsleistungen durch die Deutsche Bahn AG weitestgehend aufgezehrt werden.

Das bedeutet, daß die für die Dürener Kreisbahn benötigten Betriebskostenzuschüsse nicht völlig aus diesen Mitteln nach § 8 Abs. 1 befriedigt werden können. Wir schlagen jetzt vor, daß die erforderlichen Betriebskostenzuschüsse für die Dürener Kreisbahn für die Jahre 1996 und 1997

aus Mitteln nach § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes bereitgestellt werden. Das ist gesetzestechnisch erforderlich. Wir bitten hier um Zustimmung. (C)

Ab dem 1. Januar 1998 wird die gesamte Höhe der Förderung des Schienenpersonennahverkehrs durch Betriebskostenzuschüsse ausschließlich wiederum aus Mitteln nach § 8 Abs. 1 gesichert. Grund hierfür ist die Revisionsregelung in dem Regionalisierungsgesetz des Bundes. Danach wird zum 31.12.1997 geprüft, ob die festgelegten Beträge ausreichen, um 1998 bis 2000 Verkehrsleistungen im Schienenpersonenverkehr im gleichen Umfang vereinbaren zu können, wie sie nach dem Fahrplan der DB 1993 und 1994 erbracht worden sind. Zu diesem Zeitpunkt geht dann die Finanzverantwortung für den Schienenpersonenverkehr - "Nahverkehr" heißt es jeweils - vollständig auf die Aufgabenträger über. Der Gesamtbetrag der Zuschüsse soll dann allein aus einem Finanzierungsstock gespeist werden, was ersichtlich auch vernünftig ist.

Ich bitte um Verständnis insbesondere für diese zweite aus unserer Sicht notwendige Korrektur, die eine rein finanztechnische ist. Ich bitte auch um politische Unterstützung für den Willen, der in dem ersten Vorschlag zum Ausdruck kommt, nämlich den absoluten Vorrang des Schienenpersonennahverkehrs vor Busverkehren zu normieren, und bitte zu diesem Gesetzesvorschlag, zu dieser Gesetzesänderung um Ihre Zustimmung. - Schönen Dank. (D)

(Beifall bei der SPD)

Vizepräsidentin Dr. Katrin Grüber: Für die SPD-Fraktion erteile ich Herrn Kollegen Jansen das Wort.

Hermann Jansen (SPD): Frau Präsidentin! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Wir haben nach langen Diskussionen und Beratungen über die Strukturreform der deutschen Eisenbahnen und die damit verbundene Regionalisierung des SPNV am 25. Januar 1995 das Landesregionalisierungsgesetz für Nordrhein-Westfalen verabschiedet. Wesentliches Ziel dieses Gesetzes ist es, die planerische und finanzielle Verantwortung für den ÖPNV und den Schienenpersonennahverkehr auf der örtlichen Ebene zu bündeln.

(Jansen [SPD])

- (A) In diesem Regionalisierungsgesetz ist in § 11 Abs. 2 vorgesehen, daß die Gelder, die in Anlehnung der Betriebskostenzuschüsse des Bundes an die ehemalige Deutsche Bundesbahn für den SPNV nach § 8 Abs. 1 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes geleistet werden, bis zum 31.12.1997 für die Schienenverkehre gebunden sind.

Ab dem 01.01.1998 ist nach der noch geltenden Fassung des Regionalisierungsgesetzes NW auch die Förderung von Schienenersatzverkehren möglich, wenn damit Verbesserungen des Verkehrsangebotes erreicht werden.

Die SPD-Fraktion hat im Rahmen ihrer Verkehrspolitik seit langem eine Vorrangpolitik für die Schiene vertreten und hat dies bei den verschiedensten Gelegenheiten zum Ausdruck gebracht, so zum Beispiel bei der Aufstellung des Landesentwicklungsplanes Nordrhein-Westfalen. Wir wollen auch künftig an unserem Ziel festhalten, die Bürgerinnen und Bürger dazu zu bewegen, vermehrt auf den ÖPNV und den SPNV umzusteigen. Voraussetzung hierfür ist aber eine höhere Attraktivität des SPNV. Das wiederum setzt die Sicherung von Schienenstrecken, auf denen diese Verkehre stattfinden, voraus.

- (B) Die Bemühungen in diese Richtung würden zumindest beeinträchtigt, wenn man künftig zulassen würde, daß mit Geldern, die für die Schiene bestimmt sind und waren, auch Schienenersatzverkehre gefördert werden können. Um den jetzt geltenden Zustand zu ändern, wurde bei den Verhandlungen über die Regierungsbildung Mitte dieses Jahres vereinbart, Paragraph 11 des Regionalisierungsgesetzes Nordrhein-Westfalen entsprechend zu verändern. Wir sind der Landesregierung dankbar, daß sie einen entsprechenden Gesetzentwurf vorgelegt hat und werden diesen im Verkehrsausschuß intensiv beraten. Wir stimmen der Überweisung zu. Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei der SPD)

Vizepräsidentin Dr. Katrin Grüber: Für die CDU-Fraktion erteile ich Herrn Kollegen Langen das Wort.

Günter Langen (CDU): Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Zwei Jahre nach Gründung

der Deutschen Bahn AG wird ein weiterer wichtiger Schritt im Rahmen der Bahnreform vollzogen. Vom 1. Januar 1996 an geht die Aufgaben- und Ausgabenverantwortung für den Schienenpersonennahverkehr der Bahn vom Bund auf die Länder über. Wir in Nordrhein-Westfalen haben zu diesem Zweck im Frühjahr 1995 ein Regionalisierungsgesetz verabschiedet, das der Idee nach die Verlagerung der Zuständigkeit für die Ausgestaltung des Schienenpersonennahverkehrs und des öffentlichen Personennahverkehrs auf die politisch Verantwortlichen vor Ort festlegt. Der Bund wird das Land und das Land wiederum die Kommunen mit den entsprechenden nicht unerheblichen finanziellen Mitteln ausstatten. Ziel dieser - so darf ich hier wohl mit Zustimmung aller sagen - im Verkehrsbereich einzigartigen Gesetzesänderungen war es aber nicht primär, Kompetenzen zu verlagern, sondern durch die Kompetenz vor Ort mehr Wettbewerb in den Schienenpersonennahverkehr und den öffentlichen Personennahverkehr zu bringen. (C)

Nunmehr liegt dieser Gesetzentwurf vor. Man muß sich fragen: Was bleibt von der Idee der Regionalisierung noch in der Realität? Das Regionalisierungsgesetz des Bundes spricht in Paragraph 7 davon, daß die ab 1996 fließenden Regionalisierungsmittel insbesondere zur Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs dienen sollen. Dieses "insbesondere" ist so zu interpretieren - das geht ausdrücklich aus der Beschlußlage zum Regionalisierungsgesetz hervor -, daß damit nicht gemeint ist, daß das Angebot der DB im Schienenpersonennahverkehr auf Ewigkeit hinsichtlich der Qualität und des Angebotes zementiert ist. (D)

Vielmehr muß es in Zukunft Wettbewerb geben. Wir dürfen nicht in alte Zeiten zurückfallen, in denen die Fragen der Kundenwünsche und der Kosten im öffentlichen Personennahverkehr keine Bedeutung besaßen. Wer alle Regionalisierungsmittel in den Schienenpersonennahverkehr geben will, der verhindert den notwendigen Wettbewerb und wird damit eine dringend benötigte Effizienzsteigerung bei den Schienenverkehren blockieren.

Meine Damen und Herren von den GRÜNEN, Sie haben im Koalitionsvertrag festgeklopft, daß Sie die Förderung von Schienenersatzverkehren aus dem Regionalisierungsgesetz herausnehmen werden. Ich unterstelle Ihnen, daß Sie es gut gemeint haben. Aber mit dem jetzigen Gesetzentwurf schütten Sie das Kind mit dem Bade aus.

(Langen [CDU])

(A) Es kann nicht sein und das können Sie doch auch nicht wollen, daß wir in Schienenpersonennahverkehrsstrecken investieren, die es nicht mehr wert sind. Wir müssen sorgfältig analysieren, welches erreichbare Personenaufkommen wir haben, welche notwendigen Investitionen wir tätigen müssen und wie hoch die zukünftigen Betriebskosten sind. Hier will ich ein großes Rufzeichen machen.

Wir müssen in Zukunft noch mehr darauf achten, welche Leistungen wir im öffentlichen Personennahverkehr durch den Einsatz von Finanzmitteln bekommen. Dabei muß der Bus eine Alternative sein, da sonst der ländliche Raum völlig abgehängt wird.

Die CDU wird an Ihrer Seite sein, wenn es darum geht, Bahnstrecken zu erhalten und zu ertüchtigen, deren Betrieb eine Zukunft hat. Die CDU wird aber nicht an Ihrer Seite sein, wenn Sie kostenfressende Bahnverkehre erhalten wollen, deren Bedienungsstandard und deren Bedienungsqualität auf andere Weise für den Nutzer viel besser zu erbringen sind.

(B) Wir haben daher bei der Aufstellung des Gesetzes beantragt, daß Schienenersatzverkehre nur dann zugelassen werden, wenn eine Verbesserung des Verkehrsangebotes bewirkt wird und die eingesparten Mittel bei den Aufgabenträgern verbleiben mit der Maßgabe, sie zur weiteren Verbesserung, also zur zusätzlichen Förderung, des öffentlichen Personennahverkehrs zu verwenden.

Dies halten wir für eine kundenfreundliche Regelung. Da wir diesen Punkt des Regionalisierungsgesetzes für einen zentralen Punkt halten und die Verkehrsverbände und Unternehmen im Vorfeld gegen diesen Gesetzentwurf sind, kündigen wir hier schon an, daß wir eine Anhörung im Landtag beantragen werden. Schönen Dank.

(Beifall bei der CDU)

Vizepräsidentin Dr. Katrin Grüber: Für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN erteile ich dem Kollegen Eichenseher das Wort.

Peter Eichenseher (GRÜNE): Sehr geehrte Frau Präsidentin! Sehr geehrte Damen und Herren! Mit der Änderung des § 11 des Regionalisierungsgesetzes erfolgt eine kleine, aber sehr wichtige

Kurskorrektur auf dem Weg zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs. Wir sind uns mit der SPD darin einig, daß die Eisenbahn für eine leistungsfähige und umweltfreundliche Verkehrsinfrastruktur von besonderer Bedeutung ist. (C)

(Beifall bei den GRÜNEN)

Sie ist nicht nur das Rückgrat des Nahverkehrs und soll in dieser Funktion in den Regionen des Landes erhalten bleiben, sondern sie ist auch von großer Bedeutung für den Wirtschaftsverkehr. Deshalb müssen die Finanzmittel, die zur Aufrechterhaltung des Leistungsangebotes des Fahrplanjahres 1993/94 zur Verfügung stehen, dauerhaft für die Zwecke des Schienenpersonennahverkehrs erhalten werden.

Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf wird die bestehende Möglichkeit gestrichen, daß die kommunalen Aufgabenträger nach dem 31.12.1997 die Fördermittel des Schienenpersonennahverkehrs für Schienenersatzverkehre - also Busverkehre - einsetzen können.

Wir halten diese Gesetzesänderung für dringend erforderlich, weil nur dadurch sichergestellt werden kann, daß der Schienenpersonennahverkehr langfristig Vorrang erhält und Vorrang behält, und ein weiterer Rückzug der Bahn aus der Fläche gestoppt wird. (D)

Schon vor einigen Monaten war in manchen Kreisen im Lande NRW von Plänen zu hören, ab 1998 den Schienenverkehr auf Nebenstrecken einzustellen und durch Busverkehre zu ersetzen. Die Regionalisierungsmittel, die für die Aufrechterhaltung des Schienenangebots bereitstehen, wären somit zur Defizitabdeckung von Buslinien zweckentfremdet worden. Diesem Abbau des Schienenpersonennahverkehrs wird durch die schnelle Gesetzesänderung ein Riegel vorgeschoben.

Da bei der Bestellung von Zugleistungen immer auch der Fahrweg in Form der Trassengebühr bezahlt werden muß, ist der Zug systembedingt teurer als der Bus. Der Erhalt des Schienengrundnetzes in Nordrhein-Westfalen ist aber nur dann möglich, wenn insgesamt die sogenannten Transfermittel auch der Schiene zugute kommen.

Natürlich wird diese Korrektur des Regionalisierungsgesetzes auf die Kritik der Busverkehrsgesellschaften und - wie ich heute mit Erstaunen feststelle - der CDU stoßen. Die Busverkehrsgesellschaften hatten gehofft, aber 1998 einen Teil

(Eichenseher [GRÜNE])

(A) der Regionalisierungsmittel für die Einrichtung von Buslinien verwenden zu können.

Aus der Diskussion, die wir dazu seit Monaten führen, will ich nur drei Argumente herausgreifen:

Die Busverkehre werden in Nordrhein-Westfalen auch künftig über die Fahrzeugförderung unterstützt. Es besteht keine Veranlassung, die Abbestellung von Zügen- und Schienenverkehrsleistungen auch noch durch einen finanziellen Sonderbonus zu belohnen. Dem Argument, der Bus sei billiger als die Schiene und damit eventuell förderungswürdiger, ist zu entgegnen, daß die kurzfristige Abbestellung von Schienenverkehr keine Perspektive für die notwendige Verkehrswende sein kann, sondern nur die drastische Kostensenkung für den Betrieb des SPNV aussichtsreich ist. Die heutige, zugegebenermaßen sehr unbefriedigende Kostensituation hat eine lange Vorgeschichte. Mit der Privatisierung der DB-AG wurde in der Kostenentwicklung zwar ein Wendepunkt gesetzt, der die Bahn zwingt, wirtschaftlicher zu arbeiten; mit der Umstrukturierung der Bundesbahn in ein privates Monopolunternehmen aber ist es natürlich nicht getan. Die Bahn braucht Konkurrenz. Darin stimme ich Ihnen ausdrücklich zu. Sie braucht aber Konkurrenz auf der Schiene.

(B) Wenn Sie ermöglichen, daß Schienenstrecken stillgelegt und Busse als Schienenersatzverkehr eingesetzt werden, wird diese Konkurrenz nicht mehr ermöglicht, gibt es auf der Schiene keine Konkurrenz zur Bahn.

Die bekannten Beispiele innovativen Schienenpersonennahverkehrs - wir haben einige besucht: zum Beispiel in Karlsruhe, in Düren oder im Vogtland - zeigen, daß es möglich ist, bei höherer Angebotsqualität Schienenpersonennahverkehr deutlich unter dem Kostenniveau der DB-AG zu realisieren.

Deswegen plädieren auch wir BÜNDNIS-GRÜNEN für eine Konkurrenz zur Bahn. Für diese neue Situation die Rahmenbedingungen zu schaffen, ist unsere Aufgabe. Dazu gehört eine klare Funktionszuweisung zwischen den Verkehrsträgern. Außerdem gehören auch die Spielräume für kommunale und private Unternehmen dazu, Schienenpersonennahverkehr auf Nebenstrecken zu übernehmen.

Nur so wird es uns gelingen, die unbestreitbaren Systemvorteile der Bahn im Land Nordrhein-Westfalen zu erhalten und auszubauen. (C)

(Beifall bei den GRÜNEN - Minister Wolfgang Clement: Das stimmt!)

Vizepräsidentin Dr. Katrin Grüber: Gibt es weitere Wortmeldungen? - Das ist nicht der Fall. Ich schließe die Beratung.

Wir kommen zur **Abstimmung:** Der Gesetzentwurf der Landesregierung **Drucksache 12/422** soll an den **Verkehrsausschuß überwiesen** werden. Wer dem zustimmen möchte, den bitte ich um das Handzeichen. - Gegenstimmen? - Enthaltungen? - Damit ist einstimmig so beschlossen.

Wir kommen zu

8 Versorgungsleistungen drohen den Landeshaushalt zu sprengen - die Landesregierung muß tätig werden!

Antrag
der Fraktion der CDU
Drucksache 12/421

(D)

Dieser Antrag soll auf Wunsch der CDU-Fraktion nicht heute, sondern erst nach Vorlage der Beschlussempfehlung des Ausschusses debattiert werden. Die CDU-Fraktion schlägt daher vor, den **Antrag an den Haushalts- und Finanzausschuß** - federführend - und an den **Ausschuß für Verwaltungsstrukturereform** - mitberatend - sowie an den **Ausschuß für Innere Verwaltung** zu überweisen.

Wer dem zustimmen möchte, den bitte ich um das Handzeichen. - Gegenstimmen? - Enthaltungen? - Das ist einstimmig so beschlossen.

Ich rufe auf:

9 Beschlüsse zu Petitionen

Übersicht 12/7