

(Vizepräsidentin Dr. Grüber)

- (A) das Handzeichen. - Gibt es Gegenstimmen? - Enthaltungen? - Das ist nicht der Fall. Damit ist einstimmig so **beschlossen**.

Ich rufe auf:

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

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 12/422

Beschlußempfehlung und Bericht
des Verkehrsausschusses
Drucksache 12/1019.

zweite Lesung

Ich **eröffne** die **Beratung** und erteile für die SPD-Fraktion dem Kollegen Weber das Wort.

- (B) **Günter Weber (SPD):** Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Das geltende Regionalisierungsgesetz haben wir im Januar 1995 verabschiedet. Es ist am 1. Januar 1996 in Kraft getreten. Nun hat die Landesregierung im November 1995 einen Gesetzentwurf eingebracht. Dankenswerterweise hat sie uns damit ein wenig Arbeit abgenommen, denn sonst hätten wir, die Regierungsfractionen, diesen Antrag eingebracht, zumindest was die Änderung des § 11 angeht.

Sozialdemokraten haben sich in den letzten Jahren immer für eine Bevorzugung der Schiene vor der Straße eingesetzt. Dieser Wille ist bei den verschiedensten Gelegenheiten zum Ausdruck gekommen. Unter anderem zeigt er sich im Landesentwicklungsplan NRW und den entsprechenden Gesetzen. Hätten wir § 11 des Regionalisierungsgesetzes so gelassen, wie er ist, wäre dies dem Erhalt und der Bevorzugung der Schiene, wie wir sie wollen, nicht förderlich gewesen. Wir hatten Sorge, daß nach dem 31. Dezember 1997 im Land Strecken stillgelegt werden und die Personennahverkehr auf Busse verlagert werden würden. Dann könnten nämlich die Betriebskostenzuschüsse, die jetzt nur für den regionalisierten SPNV gezahlt werden, auch für die sogenannten Schienenersatzverkehre geleistet werden.

- (C) Mit der Gesetzesänderung schließen wir die Betriebskostenzuschüsse für Busverkehre aus, auch wenn sie anstelle einer Schienenverbindung eingerichtet werden. Ich weise ausdrücklich darauf hin, daß Zuschüsse zu den Betriebskosten betroffen sind. Die sonstige, im Regionalisierungsgesetz geregelte Investitionsförderung zum Beispiel bei der Beschaffung von Fahrzeugen ist von der Gesetzesänderung nicht betroffen.

Ich weiß, daß hier immer wieder auf die Anhörung hingewiesen wird, die der Verkehrsausschuß durchgeführt hat. Dort habe es eine überwiegende Mehrheit gegen die Änderung des § 11 des Regionalisierungsgesetzes gegeben. Aus meiner Sicht haben die Teilnehmer an der Anhörung jeweils unter strikter Beachtung ihres eigenen Interesses, was durchaus legitim ist, positiv oder negativ zu dieser Änderung Stellung genommen.

Für uns haben sich aber keine unabweisbaren neuen Fakten ergeben, die zwingend zu einer Änderung der übergeordneten politischen Auffassung bei uns führen müßten.

Wir stimmen also dem Gesetzentwurf zu und werden in zwei Jahren sehen, ob wir unserem Ziel, dem Erhalt der Schienenpersonennahverkehrsstrecken, nähergekommen sind.

(D) Der vorübergehenden, bis zum 31. Dezember 1997 befristeten und durch die tatsächlichen Gegebenheiten auf die Dürener Kreisbahn beschränkten Inanspruchnahme der Investitionsmittel für die Leistung von SPNV-Betriebskostenzuschüssen stimmen wir ebenfalls zu. Sie begeistert uns zwar aus sachlichen Gründen nicht, weil wir lieber Investitionen in den öffentlichen Personennahverkehr bzw. in den Schienenpersonennahverkehr fördern möchten. Das Problem der für eine gleichberechtigte Förderung der Dürener Kreisbahn nicht ausreichenden Transfermittel läßt wohl keine andere Lösung zu. - Ich danke für die Aufmerksamkeit.

(Beifall bei der SPD)

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

Günter Langen (CDU): Frau Präsidentin! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Herr Kollege

(Langen [CDU])

- (A) Weber hat zu Recht darauf hingewiesen, daß dieses Haus im Frühjahr 1995 das Regionalisierungsgesetz Nordrhein-Westfalen verabschiedet hat. Es ist am 1. Januar 1996 in Kraft getreten. Das Regionalisierungsgesetz ist auf breiter Basis erarbeitet und nach ausführlichen Beratungen und in Abstimmung mit den künftigen Aufgabenträgern - Kreisen und kreisfreien Städten - beschlossen worden. Alles in allem haben wir ein sehr kommunalfreundliches Gesetz verabschiedet. Nicht zuletzt deswegen ist das Regionalisierungsgesetz auf eine breite Zustimmung gestoßen.

Heute, nach nur einem halben Jahr seit Inkrafttreten des Gesetzes, soll es nach dem Willen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN so geändert werden, daß es aus unserer Sicht eine Verschlechterung für die Nutzer des öffentlichen Personennahverkehrs bedeutet und entgegen der Absicht des Regionalisierungsgedankens kommunalfeindlich ist. Und das nur, weil die SPD im Koalitionsvertrag einen Passus der GRÜNEN hat durchgehen lassen, der besagt, daß Schienenersatzverkehre grundsätzlich ausgeschlossen sind.

- (B) Liebe Kolleginnen und Kollegen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, niemand in diesem Haus will Schienenstrecken stilllegen. Dieser Landtag hat mit dem Regionalisierungsgesetz genau das Gegenteil beschlossen. Der Schienenpersonennahverkehr ist das Rückgrat unseres öffentlichen Personennahverkehrs, und ihm ist durch das Regionalisierungsgesetz ein Vorrang eingeräumt worden. Im § 11 Abs. 2 Buchst. b des bestehenden Gesetzes wird deutlich hervorgehoben, daß Betriebskostenzuschüsse für Schienenersatzverkehre nur dann gewährt werden, wenn eine Verbesserung des Verkehrsangebotes für die Nutzer des ÖPNV herbeigeführt wird. Dies ist ein klares und deutliches Kriterium: für eine Verbesserung im Angebot und nicht um Leistungen im ÖPNV zurückzufahren. Das muß hier einmal deutlich gesagt werden.

Die CDU ist im Gesetzgebungsverfahren noch einen Schritt weitergegangen. Wir wollten, daß bei einer Verbesserung des Verkehrsangebotes die eventuell eingesparten Mittel bei den jeweiligen Städten und Kreisen mit der Maßgabe bleiben, diese Mittel zur weiteren Verbesserung, also zur zusätzlichen Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs zu verwenden. Hier sind Sie, liebe Kolleginnen und Kollegen, nicht gefolgt.

Es geht Ihnen heute also gar nicht darum, die Verhinderung von Streckenstilllegungen zu bewirken, sondern es geht Ihnen anscheinend nur darum, eine Regelung herbeizuführen, die dem Regionalisierungsgedanken widerspricht, die Benutzerrinnen und Benutzer des ÖPNV schlechterstellt und die kommunalen Aufgabenträger aus der Verpflichtung nimmt.

Die CDU-Fraktion hat daher zu diesem Gesetzentwurf eine Anhörung im Landtag beantragt. Herr Kollege Weber sprach schon davon. Diese Anhörung ist am 18. April 1996 durchgeführt worden. Was Sie dort zu hören bekommen haben, war deutlich. Die kommunalen Spitzenverbände, die Verkehrsverbünde, der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, der Verband nordrhein-westfälischer Omnibusunternehmer, aber auch der Deutsche Gewerkschaftsbund, die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands, die Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr haben alle einvernehmlich sehr deutlich gemacht: Schienenverkehr hat Vorrang.

Sollte jedoch der Schienenverkehr wirtschaftlich nicht durchführbar und für den Nutzer nicht attraktiv sein, dann muß doch die Möglichkeit bestehen, Ersatzverkehre zu fördern. Die gewerkschaftliche Stellungnahme macht dies sehr deutlich. Ich zitiere mit Erlaubnis der Präsidentin: "Andernfalls droht der Verlust eines jeglichen öffentlichen Verkehrsangebots."

Liebe Kolleginnen und Kollegen der SPD-Fraktion, ich weiß, daß Sie dies genauso sehen. In der Anhörung wurde das ja seitens Ihrer Fraktion auch deutlich. Herr Kollege Moritz hat ja in der Anhörung einen anschaulichen Fall aus seinem Heimatkreis zwischen Siegen und Bad Laasphe angeführt.

Wir bitten Sie daher, aus Vernunftsgründen und im Sinne des Regionalisierungsgesetzes Verbesserungen für die Nutzerinnen und Nutzer im ÖPNV zu erhalten und gegen diese Änderung des Gesetzes zu votieren. Letztendlich haben Sie dieses Gesetz hier durchgesetzt. Die bestehende Regelung ist ausgewogen, bringt den größtmöglichen Kundennutzen, respektiert die regionalen Entscheidungsträger und wird bundesweit allgemein als die fortschrittlichste Regelung in den Länderverkehrsgesetzen angesehen.

(Günter Weber [SPD]: Die CDU hat dem nicht zugestimmt!)

(C)

(D)

(Langen [CDU])

- (A) - Wegen zweier Punkte. Ansonsten - so habe ich gesagt - war es gut. Wir hätten es aber noch besser gemacht. Es wäre noch besser geworden, wenn Sie unserem Antrag gefolgt wären.

(Beifall bei der CDU)

Aber ich sage trotzdem: Alles in allem ein gutes Gesetz, und wenn es denn gut ist, Herr Kollege, sollte man es auch nicht ändern. Das ist ja mein Petitum heute.

Die vorgesehene Neuregelung ist auch nicht ökologisch.

Der Vertreter des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen hat dies sehr anschaulich dargestellt. Ich bedaure jedoch, daß zu dem Zeitpunkt, als er das dargestellt hat, nur ein einziger Angehöriger der SPD-Fraktion anwesend war.

Sehr interessant waren im Rahmen der Anhörung auch die Ausführungen des Vertreters des Verkehrsverbundes Rhein/Ruhr. Er stellte fest, daß die Fraktionen des Zweckverbandes für den Fall, daß diese Gesetzesänderung so beschlossen wird, überlegen, eine satzungsgemäße, interne Regelung für die ganz wenigen Ausnahmefälle zu finden, in denen SPNV-Strecken aus wirtschaftlichen Gründen stillgelegt werden müssen, um die Transfermittel dringend notwendigen Maßnahmen auf anderen SPNV-Strecken zukommen zu lassen und Schienenersatzverkehre aus Zweckverbandsgeldern zu finanzieren.

- (B) In diesem Zusammenhang kann ich die Stellungnahme des Zweckverbandes des VRR - Zuschrift 12/425 - nur unterstützen. Der Zweckverband schlägt insbesondere vor, Schienenverkehre nur dann zu fördern, wenn - ich zitiere -:

"Erstens. Aufgrund der Struktur- und Siedlungsentwicklung die Ziel- und Bebauungsschwerpunkte einer Region nicht berührt werden.

Zweitens. Der Halt einer Strecke aufgrund der Nachfrage selbst bei großzügigster wirtschaftlicher Betrachtung nicht mehr gerechtfertigt ist.

Drittens. Eine Verbesserung der Reisezeit für den Fahrgast bei gleichbleibender oder verbesserter Angebotsqualität gewährleistet ist.

Viertens. Eine Attraktivitätssteigerung und eine Verbesserung des Kostendeckungsgrades

der Strecke nur durch einen unverhältnismäßig hohen finanziellen Aufwand möglich ist. (C)

Fünftens. Durch eine Umstellung auf Busbetrieb Fördermittel eingespart werden, die nachweislich zur Verbesserung des übrigen Schienenpersonennahverkehrs verwendet werden."

Meine Damen und Herren, damit trifft der VRR voll die Intentionen der CDU-Fraktion.

Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Die CDU-Fraktion lehnt auch ab, daß die Möglichkeit genommen werden soll, die Zuwendungen für Betriebskosten des Schienenpersonennahverkehrs ausschließlich aus dem Topf des § 8 Abs. 1 zu leisten. Bund und Länder haben vereinbart, daß die Mittel des § 8 Abs. 2, die ja 1997/98 erheblich aufgestockt werden, für investive Maßnahmen des ÖPNV reserviert werden sollen und eben nicht für die Betriebskostenfinanzierung gedacht sind.

Langfristig macht die Regionalisierung nur dann Sinn, wenn die Mittel nach § 8 Abs. 2 sowohl für Verbesserungen des Schienenpersonennahverkehrs als auch im kommunalen ÖPNV für investive Maßnahmen vorgehalten werden und gesichert bleiben. Die Bahn soll ja gerade dazu angehalten werden, Leistungen effektiver zu erbringen. (D)

Bezeichnend ist, daß sich die kommunalen Spitzenverbände, deren Kämmerer wohl gerne Betriebskostendefizite aus den Mitteln des § 8 Abs. 2 begleichen würden, eindeutig gegen eine Zweckentfremdung dieser Mittel ausgesprochen haben. Das Land braucht die Investitionsmittel nach § 8 Abs. 2 in den nächsten Jahren dringend, um einen neuen und ersten flächendeckenden ÖPNV-Bedarfs- und -Ausbauplan gerade im ländlichen Raum zu realisieren.

Das Junktim zwischen Bund und Ländern war, daß der Bund seine GVFG-Mittel nur deshalb absenkt, weil eine deutliche Kompensation der abgesenkten Mittel durch die Aufstockung der investiven Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz zugesagt wurde.

Wenn das Land Bedarf hat, größere Betriebskostenzuschüsse zu leisten, hat es hierzu durchaus Möglichkeiten. Das Land wird sich mit dem Haushalt 1997 zumindest zu 50 Prozent aus der Komplementärfinanzierung nach dem GVFG verabschieden. Meine Damen und Herren, das bedeutet im Klartext: Ab 1997 werden mindestens

(Langen [CDU])

- (A) 150 Millionen DM durch das Land Nordrhein-Westfalen für den ÖPNV gekürzt.

Ich fordere Sie daher auf - das gilt gerade auch für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, die ja den ÖPNV besonders auf ihre Fahnen geschrieben hat -, ein deutliches Zeichen für den ÖPNV zu setzen und die eingesparten Mittel für die weitere Umsetzung der Regionalisierung beizubehalten und einzusetzen.

Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Die CDU-Fraktion freilich hat sich - das darf ich abschließend sagen - reichlich überlegt, ob sie einen eigenen Gesetzentwurf zu dieser Änderungsvorlage vorlegen soll. Wir hätten dies - jetzt komme ich auf das zurück, was ich eben bereits ausgeführt habe - auf der Grundlage unserer sehr umfangreichen Gesetzesvorlage zum Regionalisierungsgesetz leicht leisten können. Da wir aber Hoffnung hatten, hier für die Beibehaltung des bestehenden Gesetzes, das wir - wie gesagt - vor knapp einem Jahr beschlossen haben, im Parlament eine Mehrheit zu finden, haben wir von einem eigenen Gesetzentwurf abgesehen.

(Heinrich Hunger [SPD]: Das ist aber sehr blauäugig!)

- (B) - Herr Kollege Hunger, wir glaubten nämlich, Sie würden zu Ihrem alten Gesetzentwurf stehen. Daher bitte ich Sie, dem vorliegenden Gesetzentwurf nicht zuzustimmen. - Vielen Dank.

(Beifall bei der CDU)

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

Peter Eichenseher (GRÜNE): Sehr geehrte Frau Präsidentin! Sehr geehrte Damen und Herren! Die Änderung des § 11 im ÖPNV-Gesetz des Landes Nordrhein-Westfalen beschäftigt uns in den parlamentarischen Gremien dieses Hauses nun schon seit November 1995. Im Plenum, im Verkehrsausschuß und darüber hinaus im Rahmen einer öffentlichen Anhörung wurden die Aspekte dieser Gesetzesnovellierung ausführlich diskutiert. Diese Diskussion hat einvernehmlich ergeben, daß die Schiene das Rückgrat des öffentlichen Personennahverkehrs sowohl in den Ballungsräumen als auch im ländlichen Raum bleiben soll.

Fast alle Beteiligten haben verdeutlicht, daß in den nächsten Jahren eine Verbesserung und eine Ausweitung des Schienenangebots notwendig sein wird. Die heutige Berechnungs- und Verteilungsgrundlage der Regionalisierungsmittel in Höhe von 1,15 Milliarden DM für das Land Nordrhein-Westfalen ist die Zugkilometerleistung der Jahre 1993/94.

Wir sind uns darüber im klaren, daß mit der geplanten Einführung des integralen Taktfahrplans erhebliche Mehrleistungen auf der Schiene notwendig sein werden. Wie wollen wir diese Mehrleistungen finanzieren? Sicherlich nicht, indem wir Mittel, die für die Schiene vorgesehen sind, für Schienenersatzverkehre einsetzen. Sicherlich ebenfalls nicht, indem wir auf Dauer die für Investitionen und den Schienenausbau bestimmten Mittel in größerem Umfang zur Deckung der Betriebskosten einsetzen. Da stimme ich Ihnen zu, Herr Langen: Die Bezuschussung der Dürener Kreisbahn, die aus den Mitteln nach § 8 Abs. 2 des Bundesregionalisierungsgesetzes vorgenommen wird, muß ein Ausnahmefall bleiben. Sie muß 1998, wenn die Revision sämtlicher Verteilungsparameter ansteht, natürlich auch der Revision unterworfen werden.

Ein wesentlicher Beitrag zur Finanzierung von künftigen Mehrleistungen ist die Senkung der Kosten. Nur die drastische Kostensenkung für den Betrieb des Schienenpersonennahverkehrs ist eine aussichtsreiche Perspektive. Diese Perspektive hat auch die Bahn AG erkannt, die bereits erhebliche Anstrengungen zur Kostensenkung unternimmt. Zu weiteren Kostensenkungen wird es natürlich kommen, wenn Nahverkehrsleistungen im Ausschreibungsverfahren vergeben werden.

Zusammengefaßt heißt das: Aus dem vorhandenen Mittelvolumen müssen wir mehr Zugkilometer finanzieren. Das ist das eindeutige Ziel. Deshalb müssen die Regionalisierungsmittel vollständig für die Schiene gesichert bleiben. Aus dieser Zielsetzung zieht der vorliegende Gesetzentwurf die Konsequenz, und mit dem heute zu beschließenden Gesetzentwurf wird die bestehende Möglichkeit gestrichen, daß die kommunalen Aufgabenträger nach dem 31.12.1997 Fördermittel des Schienenpersonennahverkehrs für Busverkehre, also Schienenersatzverkehre, einsetzen können. Wir halten diese Gesetzesänderung für dringend erforderlich und sind uns darin auch mit unserem Koalitionspartner einig.

(C)

(D)

(Eichenseher [GRÜNE])

- (A) Nur damit kann sichergestellt werden, daß Schienenverkehr langfristig Vorrang erhält und der weitere Rückzug der Bahn aus der Fläche gestoppt wird, denn in Nordrhein-Westfalen ist das Streckennetz ohnehin auf das unbedingt erhaltenswerte Grundnetz zusammengeschrumpft. Die Möglichkeit, Regionalisierungsmittel für Busverkehre einzusetzen, würde diese Tendenz weiter verstärken und ihr weiter Vorschub leisten.

Schienenersatzverkehre brauchen aus unserer Sicht keine zusätzliche Subventionierung, denn sie nehmen natürlich wie alle Busverkehre in Nordrhein-Westfalen an einer Fahrzeugförderung und an der Förderung der Vorhaltekosten teil. Es besteht keine Veranlassung, für die Abbestellung von Zugleistungen, von Schienenleistungen auch noch einen finanziellen Sonderbonus auszugeben.

Ich sage es ganz klar: Wir wollen keine Konkurrenz zwischen Bus und Bahn. Wir machen daraus keine ideologische Frage. Beide müssen sich sinnvoll ergänzen. Dazu gehört, wie schon oft wiederholt, die klare Funktionszuweisung zwischen beiden Verkehrsträgern. Parallelverkehre zwischen Bus und Bahn, die heute noch - auch im ländlichen Raum - stattfinden, sind zu vermeiden.

- (B) Eine zusätzliche Förderung von Schienenersatzverkehren würde zu der widersinnigen Situation führen, daß dort, wo die Schiene noch nie gelegen hat, wo heute keine Schiene vorhanden ist, die Busverkehre mit den heute vorhandenen Busförderungen auskommen müssen und dort, wo wir heutige Schienenangebote stilllegen, für diese Stilllegungen eine zusätzliche Förderung des Busses angeboten wird. Das kann nicht der Sinn sein.

Natürlich haben wir auch intensiv mit den Verkehrsverbünden und mit den Kommunen gesprochen. Die Anhörung hat klargemacht, daß die Verkehrsverbünde und die Aufgabenträger weitgehende Freiheit bei der Gestaltung des Zug- und Busangebotes haben müssen. Die Landesregierung muß aber die Koordinierung der übergreifenden Aufgaben übernehmen. Sie muß vor allem dafür sorgen, daß künftig mehr Personenverkehr in ganz Nordrhein-Westfalen auf die Schiene kommt.

Hier möchte ich noch einmal auf das von Herrn Langen zitierte Beispiel der Rothaar-Bahn eingehen, das auch in der Anhörung eine Rolle spielte. Gerade diese Bahn ist auch ein Beispiel dafür, welche Chancen in der Regionalisierung liegen:

- (C) eine schwache Strecke, die mit Attraktivitätssteigerung, mit Verbesserungen im Angebot endlich ihre Potentiale ausschöpfen kann. Das muß erst einmal versucht werden.

Wenn es wirklich wirtschaftlich nicht geht, haben die Zweckverbände natürlich immer noch die Möglichkeit, Schienenverkehrsleistungen abzustellen, das ist gar keine Frage. Das kann im Einzelfall passieren. Diese Mittel für diese Leistungen sollten aber innerhalb des Zweckverbandes auf andere Schienenstrecken verschoben werden, wo sie sich hoffentlich besser rechnen.

Daß die Schiene Vorrang erhalten muß, ist für uns, wie gesagt, keine ideologische Frage, sondern diese Notwendigkeit ergibt sich aus der Verpflichtung des Landes Nordrhein-Westfalen, die vorhandene Schieneninfrastruktur zu sichern. Durch die Bahnreform ist hier ja ein deutliches Defizit bei der staatlichen Verantwortung für die Eisenbahninfrastruktur entstanden, weil die Bahn AG durch die Grundgesetzänderung im Rahmen der Bahnreform von jedem Gemeinwohlaufrag befreit worden ist. Sie handelt heute ausschließlich nach unternehmerischen Grundsätzen.

Das kann man bedauern oder befürworten, man muß aber auf jeden Fall darauf reagieren, denn die netzbezogene Infrastruktursicherung ist eine staatliche Aufgabe. Das Land Nordrhein-Westfalen muß hier reagieren und die Weichen für die Sicherung der Schiene stellen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Vizepräsidentin Dr. Katrin Grüber: Ich erteile für die Landesregierung Herrn Minister Clement das Wort.

Wolfgang Clement, Minister für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr*): Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Ich denke, daß wir die Gesetzesänderung, die wir heute diskutieren, schon ausgiebig diskutiert haben. Die Meinungsunterschiede sind doch sehr deutlich geworden, auch in der Anhörung, die Sie angesprochen haben. Herr Kollege Langen, es ist klar, daß wir uns hier in einem gewissen Widerspruch bewegen. Wir schränken hier natürlich die Entscheidungsfreiheit der Aufgabenträger ein. Das ist richtig. Das ist gewollt, und zwar zugunsten des Grundsatzes des Vorranges für die Schiene, den

(C)

(D)

(Minister Clement)

- (A) der Kollege Eichenseher gerade deutlich gemacht hat.

Die Aussagen der Anhörung - ich habe die Anhörung nachgelesen - haben mich nicht davon überzeugt, daß hier eine gewisse Gefahr besteht. Es liegt auf der Hand, wenn ein Zug- bzw. Schienenkilometer heute 15 DM an Betriebsdefiziten verursacht - beim Bus sind es 3 DM -, daß dieser Unterschied sich sehr schnell niederschlagen würde, wenn Sie hier völlige Entscheidungsfreiheit geben würden.

Deshalb ist auch richtig, was Herr Kollege Eichenseher sagt: daß der Busverkehr natürlich an der allgemeinen Förderung weiter teilnimmt - wir haben das ja gerade auch deutlich gemacht -, daß er aber ansonsten keine Sonderförderung für die Betriebskosten haben kann, weil wir sonst zu dieser Schieflage kommen könnten; jedenfalls bestünde diese Gefahr.

Deshalb haben wir uns entschieden, diesen Weg zu gehen - nicht ganz leichten Herzens, wie Sie wissen; aber ich denke, daß dieser Schritt richtig ist.

- (B) Was die Ausweitung der Finanzierung aus dem § 8 Abs. 2 angeht, ist richtig dargestellt worden, daß es sich hierbei um eine Ausnahmeregelung handeln muß, die die Finanzierung zugunsten der Dürener Kreisbahn möglich macht. Es ist klar, daß dieser Rückgriff auf zwei Finanzquellen, also § 8 Abs. 1 und § 8 Abs. 2, nur vorübergehend gelten kann, nämlich bis einschließlich 1997, und daß wir ab 1. Januar 1998 beabsichtigen, die gesamte Höhe der Förderung des Schienenpersonennahverkehrs wieder ausschließlich aus den Mitteln nach § 8 Abs. 1 bereitzustellen. Der Grund dafür ist ja die Revisionsregelung, die im Bundesregionalisierungsgesetz vorgesehen ist. Dann ist der Zeitpunkt, auch diese Regelung zu korrigieren.

Insgesamt gesehen, denke ich nicht, daß in dem zweiten Aspekt eine grundsätzliche Meinungsverschiedenheit liegt. Das ist eine Situation, die wir jetzt überbrücken müssen.

Hinsichtlich des absoluten Vorrangs, den wir jetzt hier für den Schienenverkehr festlegen, haben wir einen Meinungsunterschied. Ich denke aber, daß uns auch die Erfahrung vielleicht noch etwas klüger machen wird, wenn wir es praktizieren. Jetzt jedenfalls wollen wir diesen Schritt tun. Wir wis-

sen, daß er sehr umstritten ist, wenngleich wir in der Sache meines Erachtens alle einer Meinung sind: daß wir absoluten Vorrang für die Schiene brauchen.

(Beifall bei SPD und GRÜNEN)

Vizepräsidentin Dr. Katrin Grüber: Es liegen keine weiteren Wortmeldungen vor. Ich **schließe die Beratung.**

Wir kommen zur **Abstimmung.** Der Verkehrsausschuß empfiehlt in seiner Beschlußempfehlung Drucksache 12/1019, den Gesetzentwurf unverändert anzunehmen. Wer dem seine Zustimmung geben möchte, den bitte ich um das Handzeichen.
- Gibt es Gegenstimmen? - Stimmenthaltungen?
- Damit ist der **Gesetzentwurf Drucksache 12/422 in zweiter Lesung** mit den Stimmen der SPD und den Stimmen der GRÜNEN gegen die Stimmen der CDU **verabschiedet.**

Ich rufe den nächsten Tagesordnungspunkt auf:

- 8 Gegen eine Anhebung der Lizenzgebühren**
- **Konsens mit der Wirtschaft bei der Abfallentsorgung und Altlastensanierung erhalten** (D)

Antrag
der Fraktion der CDU
Drucksache 12/1072

Ich **eröffne die Beratung** und erteile für die CDU-Fraktion Frau Kollegin Dr. Schraps das Wort.

Dr. Annemarie Schraps (CDU): Frau Präsidentin! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Unser Antrag ist aus der sehr großen Sorge heraus entstanden, daß sich die Signale, Frau Ministerin, die wir aus dem Umweltministerium erhalten haben, bewahrheiten und daß die Erhöhung der Lizenzentgelte auf 75 Millionen DM bevorsteht. Darüber haben wir erhebliche Sorgen.

Ich möchte heute die ganz dringende Aufforderung an Sie richten, selbst wenn Sie 1995 in den Koalitionsvereinbarungen diese Erhöhung beschlossen und dies im Umweltausschuß am