

Rede des Ministers für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern am 13.11.2014

***zum Antrag der Fraktionen der SPD und CDU
- Zukunft des Schienenpersonenfernverkehrs sicherstellen –
(Drucksache 6/3420)***

Sehr geehrte Frau Präsidentin,
sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,
meine sehr geehrten Damen und Herren,
vielen Dank für diesen Antrag, der in Zeiten der Verhandlungen über die Zukunft der Regionalisierungsmittel richtigerweise die andere Seite - und zwar derselben Medaille - beleuchtet.
Das Fernverkehrsangebot – und das trifft nicht nur unser Land – konzentriert sich seit vielen Jahren - und das mit steigender Tendenz - auf die hochfrequentierten Strecken.
Es scheinen nur noch Strecken mit soliden schwarzen Zahlen längerfristige Überlebenschancen zu haben.

Im Umkehrschluss wird die Versorgung der Fläche immer stärker bedroht.
Damit droht aber auch das zusammenhängende Netz immer löchriger zu werden.

Und mit diesen entstandenen Lücken müssen dann die Länder klarkommen.
Entweder sie substituieren Fernverkehr kostspielig mit Schienennahverkehrsmitteln.
Oder wichtige - regelmäßig zentrale - Strecken fallen weg.
In einem Tourismusland, in einem Pendlerland, ist das politisch alternativlos.

Man sollte ja glauben, dass die Bahn das Gefühl kennt.
Man wird auf seinen Strecken bestreikt - und die Fahrgäste sind das Druckpotential.

Unser Streik ist nur kein kurzzeitiger im Rahmen eines Tarifstreits.

Der Fernverkehr der Bahn bestreikt uns immer mehr und vor allem langfristig und ohne erkennbare Perspektive auf Besserung.

Und natürlich kann das Land hier gar nicht anders, als auf diesen Strecken mit Geldern für den Schienenpersonennahverkehr faktische Fernverkehrsverbindungen zu bestellen.

Dieses Geld fehlt dann aber an anderer Stelle.

Denn die Regionalisierungsmittel in den Ländern werden nicht mehr.

Nein im Gegenteil.

Da die jährliche Dynamisierung der Einnahmen weit hinter den Kostensteigerungen zurückbleibt, stehen sogar jährlich real weniger Mittel zur Verfügung.

Und das führt dann zu immer größeren Problemen, den

"echten" Schienenpersonennahverkehr noch qualitativ und quantitativ hochwertig aufrechtzuerhalten.

Und, meine sehr geehrten Damen und Herren,

wirklich umfassende Zufriedenheit löst diese Lösung häufig auch nicht aus.

Schienenpersonennahverkehr bleibt Nahverkehr.

Ein Regionalzug ist anders ausgestattet als ein Intercity.

Wer im Fernverkehr als Urlauber anreisen möchte, mit Gepäck und großer Anfahrtdistanz, der fühlt sich im RegionalExpress nur begrenzt wohl.

In einem Zug der Menschen auf kurzen Strecken befördern soll.

Pendler hin und zurück zur Arbeit.

Mit wenig Gepäck.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

Artikel 87 e Absatz 4 Satz 1 unseres Grundgesetzes lautet:

- ich zitiere mit Erlaubnis der Frau Präsidentin -

„Der Bund gewährleistet, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird“.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

im Grundgesetz wird dieser eben genannte Passus nicht mit den Worten beendet: "solange eine Strecke gesichert nur schwarze Zahlen schreibt."

Und das dort angesprochene Wohl der Allgemeinheit, dem der Bund Rechnung zu tragen hat, meint auch nicht, Rechnungstragen nur auf einigen wenigen, hochprofitablen Strecken.

Die Aufteilung des Grundgesetzes lautet nicht:

Daseinsvorsorge, Verlustgeschäfte und Zuschussstrecken zu den Ländern, profitable Linien und Rosinen zum Bund.

Das Grundgesetz trennt nicht nach Gewinne zum Bund und Verluste zu den Ländern, sondern nach Fernverkehr zum Bund und Nahverkehr ist Ländersache.

Ich will hier auch keine lange Liste der Streichungen im Fernverkehr verlesen.

Aber ein Blick auf den aktuellen Fahrplanwechsel im Dezember macht den steten Abstieg und das ständige Dilemma deutlich:

Der späte Sonntags-IC von Stralsund um 19.27 Uhr nach Hamburg und weiter nach Hannover wird wegfallen.

Im Jahresfahrplan 2004 wurden noch knapp 413.000 Zugkilometer im Fernverkehr zwischen Rostock und Stralsund erbracht.

Im kommenden Jahresfahrplan 2015 werden es noch knapp 318.000 Zugkilometer sein.

In 10 Jahren reduziert sich dieses Angebot um ein Viertel.

Oder besser in Zahlen: Fast 100.000 Kilometer weniger in 10 Jahren.

Und die Spitze des Eisberges – und deshalb habe ich diesen zum aktuellen Fahrplanwechsel betroffenen Streckenabschnitt als Beispiel gewählt – ist, dass die Lan-

desregierung das Fernverkehrsangebot zwischen Rostock und Stralsund finanziell stützt.

Mit einem Zuschuss von 1,1 Millionen Euro jährlich ermöglichen wir die Mitfahrt im Intercity mit der Nahverkehrsfahrkarte, um so die Auslastung in den Fernverkehrszügen zu steigern.

Und selbstverständlich auch, um ein adäquates Angebot gerade auch für unsere Pendler auf diese Schiene zu bringen.

Diese Praxis lässt sich aber auch nicht endlos ausweiten und duplizieren.

Schule machen für sämtliche Strecken im Land darf das also nicht.

Dafür reichen die Regionalisierungsmittel bei Weitem nicht.

Oder besser: Dafür reichen sie immer weniger.

Und: Wenn wir größere Einbußen bei den Regionalisierungsmitteln verkraften müssen, lässt sich das erst recht nicht mehr durchhalten.

Und die Folge wäre für diese touristisch - und damit gerade auch im Fernverkehr - bedeutsame Strecke, dass das Fernverkehrsangebot dort noch einmal schmerzhaft weiter einbrechen würde.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,
ich habe den Satz 1 des Absatzes 4 des Artikels 87 e zitiert.

Dieser hat noch einen zweiten Satz.

Und dieser lautet:

- ich zitiere neuerlich mit Erlaubnis der Präsidentin -
„Das Nähere wird durch Bundesgesetz geregelt“.

Gemeint ist damit sicherlich nicht, dass ein Bundesgesetz regelt, was Allgemeinwohl im Fernverkehr ist.

Gemeint ist, dass die Sicherstellung dieses Grundgesetzauftrages durch den Bund in einem Gesetz konkretisiert werden kann.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,
von der Erfüllung seines Gemeinwohlwlauftrages ist der Bund mit dieser - seiner! - Bahn weit entfernt - zumindest in unserem Bundesland.

Und deshalb ist es Zeit, dass sich der Bund - gern auch in einem Gesetz - dieser Aufgabe bewusster zuwendet.

Das gilt umso mehr, weil die Regionalisierungsmittel, die der Bund den Ländern für den Schienenpersonennahverkehr ausreicht, ab 2015 neu geregelt sein sollten.

Die einmütige Forderung der Länder liegt auf dem Tisch.

Steigerung von nicht auskömmlichen 7,3 Milliarden Euro auf die in einem Gutachten als zur Aufgabenerfüllung durch die Länder als notwendig festgestellten 8,5 Milliarden Euro und das bei einer die Kosten in den kommenden Jahren reell abbildenden Dynamisierung.

Der Bund jedoch spielt derzeit in dieser Frage toter Mann.

Alle Verhandlungen sollen im Rahmen der Bund-Länder-Finanz-Diskussionen stattfinden.

Mit der Gefahr einer erheblichen Zeitverzögerung.

Aber damit nicht genug.

Wenn denn schon keine neue Regelung ab 2015 vorliegt, wie es das Gesetz als notwendig seit vielen Jahren vorsieht, dann sollte zumindest die bisherige Regelung fortgesetzt werden.

Also wenigstens 7,3 Milliarden Euro plus die seit Jahren aufgrund der gesetzlichen Regelung erfolgte Erhöhung um 1,5 Prozent.

Eine viel zu geringe Erhöhung, weil die Kosten circa zweieinhalb Mal so stark steigen.

Aber weit gefehlt, meine sehr geehrten Damen und Herren.

Der aktuelle Haushaltsentwurf sieht schlicht die 7,3 Milliarden Euro wie 2014 vor.

Nicht einmal mehr plus 1,5 Prozent.

Begründung?

Schlicht und einfach: Die neue Regelung sollte ab 2015 gelten.

Also läuft die alte Ende 2014 aus.

Die alte Regelung sieht eine 1,5-Prozent-Erhöhung vor.

Die gelte ja aber ab 2015 nicht mehr.

Und eine neue Regelung gibt es noch nicht.

Realer Verlust des Landes?

Circa 3,6 Millionen Euro, die wir 2015 weniger erhalten sollen, als nach der bisherigen Regelung aufgrund der Dynamisierung zu erwarten stand.

Wir dürfen noch auf die Bereinigungssitzung des Haushaltsausschusses in diesen Tagen hoffen.

Wenn schon keine neue auskömmliche Finanzierung sollte zumindest die alte fortgeschrieben werden - inklusive Dynamisierung mit 1,5 Prozent.

Das sollte trotz begrüßenswerter schwarzer Null als Ziel des Bundes für 2015 möglich sein.

Ich setze dabei auf unsere Bundestagsabgeordneten.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,
aber nun zurück zum Fernverkehr.

Die Geschwindigkeit von dessen Wandel drückt sich in vielen verschiedenen Wagonlackierungen in den letzten 20 Jahren mehr als deutlich aus.

1988 wurde zwischen dem zuschlagpflichtigen Fernverkehr - im Wesentlichen ICE, Intercity und Eurocity - auf der einen Seite und dem Nahverkehr - Regionalexpress, Regionalbahn - auf der anderen Seite der zuschlagfreie Interregio etabliert.

Dieses Angebot verband vor allem sogenannte „Mittelstädte“ und Urlaubsregionen im Zweistundentakt mit den großen Zentren.

Mit der Bahnreform wurde das umfangreiche Interregio-Angebot in den Jahren 1996 – 2002 teilweise zu zuschlagpflichtigen Inter-city-Verkehr hochgestuft, teilweise aber auch eingestellt.

Damit wurden große Bereiche Deutschlands – nicht nur Mecklenburg-Vorpommerns – vom Fernverkehr endgültig abgekoppelt.

Als Gegenreaktion auf diese Betriebspolitik der Bahn gab es bereits Versuche, Mindeststandards für eine Bedienung von Städten mittlerer Größenordnung durch einen vom Bund bestellten Fernverkehr festzuschreiben.

So legten beispielsweise 2001 Baden-Württemberg und Bayern den Entwurf für ein Bundesschienenpersonenfernverkehrsgesetz vor.

2003 gab es einen Beschluss des Deutschen Städtetages in dieser Richtung.

2005/2006 haben sich die Ministerkonferenz für Raumordnung und die Verkehrsministerkonferenz zum Thema geäußert und unter anderem eine gute Verbindung der Oberzentren gefordert und sich dabei an die Strategie der „Richtlinie für Integrierte Netzgestaltung“, die für den Straßenverkehr besteht, angelehnt.

Im Bundesrat wurde 2008 beschlossen, ein Gesetz zur Sicherstellung von Eisenbahninfrastrukturqualität und Fernverkehrsangebot in den Bundestag einzubringen, wo es schließlich abgelehnt wurde.

Derzeit ist unter Federführung von Rheinland-Pfalz eine erneute Gesetzesinitiative in Arbeit.

Diese enthält wesentliche Elemente dessen, was auch im vorliegenden Antrag zum Ausdruck kommt.

Ich werde als Vorsitzender der Verkehrsministerkonferenz 2015/2016 dieses Thema mit Nachdruck in die Beratungen mit meinen Ministerkollegen, mit dem Bund und sicherlich auch mit der Bahn einbringen.

Bei all den Anläufen bleibt die Frage: Warum sollte es diesmal klappen?

Erstens: Das garantiert uns keiner.

Aber: Wer kämpft, kann verlieren.

Wer nicht kämpft, hat schon verloren.

Zweitens:

Das bisherige Scheitern ist sicherlich in großen Teilen unterschiedlichen Mehrheiten in Bundestag und Bundesrat zuzuschreiben.

Wobei ich dazu betonen will, das Mecklenburg-Vorpommern im Bundesrat immer für ein besseres Fernverkehrsangebot gestimmt hat und zwar unabhängig von der Couleur des Antragstellers oder der jeweiligen Bundesregierung.

Und mein dritter Grund, weshalb ich einen neuerlichen Versuch für lohnenswert halte, liegt in der aktuellen Auseinandersetzung um die Regionalsierungsmittel begründet.

Die Länder kennen jetzt das jeweilige Leid und Elend der anderen ziemlich gut.
In dieser Frage gibt es keine Fronten zwischen den Ländern.

In dieser Gemengelage ist ein adäquates Fernverkehrsangebot für alle Länder essentiell, weil nur so ein auskömmliches Planen mit möglicherweise auch reduzierten Regionalisierungsmitteln möglich wird.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,
die Landesregierung wird auch weiterhin engagiert für einen Ausbau des Fernverkehrsangebots eintreten.

Für Ihre Unterstützung auf diesem Weg danke ich Ihnen.

Ich bedanke mich zudem für Ihre Aufmerksamkeit.