

*Rede des Ministers für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung am 25.09.2015
in Schwerin*

Verwendung von Regionalisierungsmitteln in Mecklenburg-Vorpommern
(auf Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Sehr geehrte Frau Präsidentin,
sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,
meine sehr geehrten Damen und Herren,

„Verwendung von Regionalisierungsmitteln in Mecklenburg-Vorpommern“

- so nüchtern und zaghaft der unschuldige Titel der heutigen Aussprache.

Gemeint sein dürfte wohl etwas anderes.

Aber ich nehme Sie gern erst einmal beim Wort.

Und berichte gern zur Verwendung der Regionalisierungsmittel durch das Land.

Wir finanzieren daraus in kleinstem Maße die Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern, die für uns den Schienenpersonennahverkehr organisiert.

Wir finanzieren daraus Investitionen in Infrastruktur.

Wir bezahlen in kleinem Umfang Gelder an die Kreise für Busverkehre, die ehemalige Bahnverkehre substituieren.

Und wir bezahlen mit dem absoluten Gros der Mittel die vielen Regionalbahnlinien, die wir im Land haben.

Denn: - das scheint mir bei manchen noch nicht angekommen –

Jede Regionalbahnlinie in diesem Land ist defizitär und bekommt Geld vom Land.

Und diese Subventionen braucht sie über die gesamte Vertragslaufzeit.

Das sind üblicherweise Verträge, die für 12 bis 15 Jahre geschlossen werden.

12 bis 15 Jahre!

Und, meine sehr geehrten Damen und Herren,

wer Verträge schließt muss sich daran halten.

Wenn wir im vierten oder fünften Jahr merken, „oh, das Geld reicht ja nicht aus“, müssen wir trotzdem bis zum fünfzehnten Jahr weiterbezahlen.

Um diese Vertragslaufzeiten mal nassforsch umzurechnen:

Das sind 3 Landtagslegislaturperioden, meine sehr geehrten Damen und Herren.

Ich bin mir sehr darüber im Klaren, dass für Wiederwahlen ein 15-Jahresblick nicht zwingend hilfreich ist.

Aber Infrastrukturpolitik genau wie die Bestellung von Schienenpersonennahverkehrs-Leistungen sind Langfristprojekte.

Und deshalb habe ich die künstliche Aufregung um einen vorausschauenden Umgang mit unseren Regionalisierungsgeldern nicht nur nicht verstanden, ich halte diese sogar für brandgefährlich.

Weil dabei für einen kurzen vermeintlichen Punktsieg den Menschen in unserem Land in unverantwortlicher Weise Sand in die Augen gestreut wird.

Ich weiß:

das stößt jetzt hier selbstverständlich auf empörte Zurückweisung.

Nur das Beste ist gewollt.

Klar!

Aber eben nur das Beste für jetzt, für sofort!

Was schert uns die Sorge der Mitglieder des nächsten oder gar übernächsten Landtages!

Und dieser Versuch des Surfens auf einer populistischen Welle beginnt schon mit der Medienarbeit.

So ließ die Grüne Landtagsfraktion verlauten:

Das Land habe „über Jahre“ die Regionalisierungsmittel "nicht in voller Höhe ausgegeben".

Das lässt mich dann staunen, angesichts der Tabelle, die wir Ihnen mit der Beantwortung Ihrer Kleinen Anfrage an die Hand gegeben haben.

Selbst bei schnellem Lesen war klar erkennbar:

2006 hatten wir eine Rücklage von 1,6 Millionen Euro.

Binnen 3 Jahren - bis 2008 - war diese auf fast 13 Millionen Euro angewachsen.

Und danach war diese wiederum binnen nur 3 Jahren auf beinahe Null verbraucht.

Seit 2012 haben wir dann wieder einen neuen Puffer als Rücklage aufgebaut.

Schon bei flüchtigem Lesen unserer Antwort war also klar:

Eine vom schnellen Auf und Ab geprägte Wellenbewegung kennzeichnet die letzten Jahre.

Von „über Jahre nicht in voller Höhe ausgegeben“:

keine Spur, meine sehr geehrten Damen und Herren.

Keine Spur!

Und noch etwas wird dabei deutlich.

In den Jahren 2009 bis 2011 haben wir zum Teil deutlich mehr für unsere Regionalzüge ausgegeben, als der Bund uns an Regionalisierungsmitteln zur Verfügung gestellt hat.

Denn nur so erklärt sich, dass die bis 2008 zurückgelegten beinahe 13 Millionen Euro binnen 3 Jahren komplett ausgegeben waren.

Und, ja:

Die Tabelle in der Antwort auf die Kleine Anfrage der Grünen zeigt auch, dass wir seitdem bis Ende 2014 wieder einen Puffer für "schlechte Zeiten" von 41,8 Mio. Euro zurücklegen konnten.

Wir haben also Jahre, in denen wir weniger Mittel ausgeben, als der Bund uns überweist.

Diese Finanzpuffer bleiben aber im System und werden als Rücklage für "schlechtere Jahre" in die Folgejahre übernommen.

Grund für diese Wellenbewegungen sind vor allem die schon genannten Vertragslaufzeiten von 12 bis 15 Jahren.

Die Verträge mit den Bahnunternehmen enthalten wegen dieser langen Vertragslaufzeit sogenannte Preisanpassungsklauseln.

Wenn die Tarifverträge und damit die Gehälter sich deutlich verändern, wenn die Trassen- und Stationsentgelte – also die "Zugmaut" für die Bahnhofs- und Schienenbenutzung – deutlich ansteigen, haben die Nahverkehrsbahnen einen Anspruch gegen das Land, höhere Preise für ihre gefahrenen Zugkilometer zu bekommen.

Diese langlaufenden Verträge führen also zu einem "Bremsweg" für Vertragsanpassungen von 10 bis 15 Jahren.

Während die Einnahmenseite sich deutlich schneller verändern kann.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

Schon bisher lagen die jährlichen Kostensteigerungen deutlich über den Beträgen, die der Bund pro Jahr mehr gibt.

Der Bund überwies nach dem bisherigen System jährlich 1,5 Prozent mehr.

Allein die Stationspreise stiegen zwischen 2009 und 2014 um 14 Prozent und die Trassenpreise jährlich um 2,4 Prozent.

Wir haben also schon bisher jedes Jahr real weniger Geld für Zugbestellungen zur Verfügung gehabt, weil die Kostensteigerungen höher ausfielen als die Dynamisierung.

Wir haben aber zudem 2 große neue Ausschreibungen in den kommenden Jahren vor uns.

Das Usedomnetz gerade aktuell.

Da zeichnet sich ein deutlicher Preisanstieg verglichen mit der Ist-Situation ab.

Und in den nächsten Jahren das gesamte Netz entlang der Ostseeküste von Hamburg über Schwerin und Rostock bis Stralsund.

Auch da ziehen dunkle Kostensteigerungswolken am Horizont auf.

Diese Situation ist aber noch einmal deutlich unkalkulierbarer geworden als schon bisher.

Die Bundeszuweisung und vor allem der Verteilungsschlüssel auf die Länder lief nach knapp 20-jähriger Bindung Ende 2014 aus.

Eine Anschlussregelung ist bisher noch nicht im Gesetz- und Verordnungsblatt.

Als ziemlich sicher zeichnete sich aber schon seit mindestens eineinhalb Jahren ab:

Die etwas über 3 Prozent, die wir bisher vom großen Regionalisierungsmittelkuchen abbekommen haben, werden wir künftig nicht mehr haben.

Zu groß sind die Begehrlichkeiten vor allem der großen Länder und einiger Stadtstaaten.

Der Königsteiner Schlüssel, nach dem alle anderen laut gerufen haben, wurde zumindest unter den Verkehrsministern als neuer Schlüssel abgewehrt.

Auf 2,02 Prozent sinken wir also nicht.

Aber schon vor der heutigen Nacht war klar:

wir werden wohl allenfalls irgendwo zwischen 2,2 und 2,3 Prozent landen.

Damit zeichnete sich schon seit längerem ab:

mindestens 30 Prozent weniger Regionalisierungsmittel als heute.

Genau auf diese Situation stellt sich das Land mit seiner Rücklage von knapp 42 Millionen Euro schon seit geraumer Zeit ein.

Uns war klar:

Sofern in den nächsten ein bis zwei Jahren die Bundesmittel für Mecklenburg-Vorpommern deutlich weniger werden sollten, der "Bremsweg" für die Bahnverträge aber 10 bis 15 Jahre dauert, brauchen wir eine Rücklage, um nicht sofort Verträge "hochkant stellen" zu müssen.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

sowohl das Auseinanderklaffen von Dynamisierung und Kostensteigerungen, vor allem aber die Ungewissheit der künftigen Ausstattung mit Regionalisierungsmitteln und das erhebliche Risiko massiver Mindereinnahmen in der Zukunft, machen einen möglichst großen Puffer unbedingt erforderlich.

Das ist nicht schwäbisch, wie die Ostseezeitung kommentierte.

Das ist hanseatisch.

Kaufmännisch vorausschauend eben.

Ich weiß, dass es total verlockend klingt, das Geld schnell in Geschenke umzuwandeln und Leuten Freude zu machen.

Aber, meine sehr geehrten Damen und Herren,

das Geld, das wir jetzt leichtfertig ausgeben, werden wir spätestens Anfang der 20er Jahre bitterlich vermissen.

Dann werden die noch länger laufenden Verträge nicht zu ändern sein.

Und dann würden wir die nächstbesten Verträge, deren Laufzeiten dann eben zufällig enden, radikal einkürzen müssen, wenn wir keine Vorsorge getroffen haben.

Wenig systematisch und vor allem ohne Alternativmöglichkeiten.

Deshalb stellen wir beispielsweise eine Südbahn dann auf den Prüfstand, wenn der langjährige Vertrag ausläuft.

Und deshalb schließen wir dann keinen neuen Vertrag, wenn wir wissen, dass wir uns das nicht mehr leisten können und warten nicht, bis das Geld alle ist.

Denn - noch einmal -: wenn das Geld alle ist und wir dann sofort reagieren müssten.

Dann würden wir den nächstbesten Vertrag anfassen müssen, der zufällig in diesem Zeitpunkt ausläuft.

Dann würden wir Riesenschäden anrichten.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

ich habe zu lange unternehmerisch Verantwortung getragen, gemeinsam mit 5 Mitgesellschaftern für über 80 Arbeitnehmergehälter eingestanden, als das ich mir das vorausschauende Steuern jetzt abgewöhnen könnte.

Und genauso mit diesen Erfahrungen steuere ich bei den Regionalisierungsmitteln jetzt auch.

Nicht nach dem Motto:

Champus und Kaviar, wenn´s Geld da ist – und kurze Zeit später zum Insolvenzrichter.

Nicht Management by Kontostand.

Sondern planend, vorausschauend, den sehr langen Bremsweg möglichst vorherahnend.

Mir ist klar:

Das ist für Politiker total unsexy.

Aber ich halte das für seriös, für solide, für verantwortungsbewusst.

Und, meine sehr geehrten Damen und Herren,

an dieser Stelle muss ich Sie dann sicherlich auch deutlich enttäuschen.

Ich bin nicht nur lang genug selbständig gewesen, ich kann - auch in der Finanzpolitik - nicht aus meiner, vielleicht ein bisschen konservativen Haut eines Familienvaters raus.

Langfristig, vorausschauend, planend, Verantwortung tragend.

Nicht auf den kurzfristigen finanzpolitischen Vollrausch aus, um dann verkatert vor Problemen nicht aus den Augen kucken zu können.

Wenn hier der Ruf lautet:

42 Millionen Rücklage, da können wir doch einen Teil ausgeben.

Dann antworte ich ihnen norddeutsch-sachlich-kühl:

Bei Ist-Ausgaben Ende 2014 für den Regionalverkehrsbereich in unserem Land von knapp 222 Millionen Euro sind schon 5 oder 6 Prozent Kostensteigerung statt der vom Bund gegebenen 1,5 Prozent schnell mal eben solide zweistellige Millionen-Beträge an Mehrkosten pro Jahr, meine sehr geehrten Damen und Herren.

Das – zwei oder drei Jahre nacheinander – frisst die größten Teile der Rücklagen schon auf.

Schneller als wir kucken können!

Wenn Sie das reale Risiko der nicht unerheblichen Verluste bei der Neuverteilung der Regionalisierungsmittel für die Zukunft hinzurechnen, brauchen wir eigentlich noch deutlich höhere Rücklagen.

Nicht um des Sparens Willen.

Nein: Um den 10- bis 15-jährigen Bremsweg abzumildern.

Ich muss leider – ich wiederhole mich da gern – in Zeiträumen von 2 bis 3 Legislaturperioden denken.

Und da ist er dann wieder:

der nüchterne hanseatische Kaufmann,

der, der aus seiner vielleicht etwas spießig wirkenden Familienvaterhaut nicht raus will und für den vor allem langfristige Verantwortung zählt.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,
Für finanzpolitische One-Night-Stands a la "hoch die Tassen" bin ich nicht zu haben!

Und der Kompromiss des Bundes mit den Ländern aus der heutigen Nacht gibt mir leider recht.

Künftig sollen die Regionalisierungsmittel des Bundes zwar 8 Milliarden Euro betragen - statt bisher 7,3 Milliarden.

Mit einer Dynamisierung von 1,8 Prozent statt bisher 1,5 Prozent.

Und, noch viel wichtiger:

Die in den letzten Jahren ungebremsten und vollkommen unkalkulierbaren Kostenexplosionen bei der Trassen- und Stationsentgelten, also der Bahnhofs- und Schienen-Maut, sollen durch Gesetze nach oben begrenzt werden.

Aber:

Wir bekommen den sogenannten Kieler Schlüssel.

Der ist besser als der Königsteiner Schlüssel.

Wir rutschen aber deutlich unter das bisher auf Mecklenburg-Vorpommern entfallende Tortenstück an den Regionalisierungsmitteln.

Das wird man bei 8 Milliarden und 1,8 Prozent Dynamisierung jetzt erst rechnen müssen, zumal da noch Detailfragen mit finanziellen Auswirkungen erst noch näher zu bestimmen sein werden.

Nach ersten überschlägigen Rechnungen müssen wir - aufsummiert auf 15 Jahre und verglichen mit einer linearen Weiterrechnung vom jetzigen Status Quo - von mehreren hundert Millionen Euro weniger ausgehen.

Nach vorläufiger Einschätzung dürften wir trotz Dynamisierung der gesamten 8 Milliarden Euro mit 1,8 Prozent schon ab 2019 nominal weniger Regionalisierungsmittel bekommen als 2015 - Inflation und Kostensteigerungen bis dahin unberücksichtigt.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

Schampus, Kaviar und One-Night-Stand waren gestern Abend.

Willkommen in der harten Realität.

Schon mit unserer langfristigen Vorsorge wird es jetzt schwer genug werden.

Mit ihrem Weg stünden wir jetzt aber nackt im tiefsten Winter.

Das Geld zusammenzuhalten, ist das Gebot der Stunde.

Genauso, wie es die Kolleginnen und Kollegen seit Jahren als kluge Linie verfolgt haben.

Ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie nicht weiter Hoffnungen bei den Menschen in unserem Land wecken, die objektiv in der Perspektive vollkommen unrealistisch sind.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

Zeit für ein Katerfrühstück und dann für seriöses, planendes Handeln, damit Regionalbahnen weiterhin und langfristig in unserem Land in einem sinnvollen Netz, das wir uns leisten können, fahren können.

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit!