

*Rede des Ministers für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung am 05.07.2016
in Schwerin*

**anlässlich der 123. Landtagssitzung
zum Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
„Für eine Schienenoffensive in Mecklenburg-Vorpommern“ (Drs.: 6/5518)**

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

das gutachterliche Konzept der Bündnis-Grünen ist beinahe einfach:
250 bis 400 Millionen Euro mehr für Investitionen in Schienenwege.
25 bis 40 Millionen Euro mehr jedes Jahr für Zugbestellungen.
Und knapp 50 Prozent mehr Einnahmen aus Fahrkartenverkäufen.
Schnäppchen sehen anders aus.
Und da hilft auch kein Gutachten.

Ganz im Gegenteil.

Da stehen diese Preise drin.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

die Landesregierung könnte fast in Verdacht geraten, Besteller dieses Gutachtens zu sein.

Besser als mit diesem Gutachten lässt sich die solide Verkehrspolitik dieser Landesregierung kaum dartun.

Auch das Gutachten zeigt eben keinen Weg auf, mit den vorgegebenen Ressourcen und Möglichkeiten den ganz großen Budenzauber zu erzeugen.

Nein, um die These der Opposition, „da muss doch mehr gehen“, zu belegen, müssen 250 bis 400 Millionen Euro mehr für Investitionen in Schienenwege im Gutachten als selbstverständliche Mindestzusatzfinanzmasse eingerechnet werden. Außerdem 25 bis 40 Millionen Euro mehr Geld aus dem öffentlichen Haushalt jährlich für Zugbestellungen.

Und die Einnahmen aus Fahrkartenverkäufen werden begründungslos knapp 50 Prozent höher unterstellt - ohne jede Begründung, woher die Annahme für diese Fahrgaststeigerungen herrühren soll.

Keine Fußnote, keine vertiefte und überprüfbare Begründung.

So viel wissenschaftlichen Standard braucht ein Gutachten natürlich auch nicht. Aber für die Überzeugungskraft wäre es hilfreich gewesen.

Und ein Gutachten im Auftrag der Landesregierung, das eine solche Flanke offen gelassen hätte, hätten Sie in Bausch und Bogen verteufelt.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

Vielen Dank für die Bestätigung unserer Arbeit.

Der von uns bisher durchgeführte Mitteleinsatz lässt sich ausweislich Ihres Gutachtens nicht mal eben so optimieren, dass mit gleichem Geldeinsatz ein Mehrfaches herauskommt.

Ganz im Gegenteil.

Das Mehr im grünen Gutachten wird mit teurem zusätzlichem Geld bezahlt.

Und um da nicht missverstanden zu werden:

Das kann man politisch selbstverständlich so fordern.

Dann sind wir genau bei meinen ständigen Argumentationen in den vergangenen Diskussionen in diesem Hohen Haus – meist zur Südbahn.

Politik besteht immer aus Alternativen, selten bis nie aus einem ja oder Nein.

Und die Grünen haben den Mut gefunden, genau das jetzt öffentlich zu sagen.

Mehr Bahnverkehr geht nur mit erheblich mehr Geld.

Und dann gehört zu einem seriösen politischen Vorschlag ein seriöser Finanzierungsvorschlag.

Entweder das System Regionalisierungsmittel muss das Geld aus dem Nahverkehr herausschwitzen.

Dann freue ich mich über die ehrliche Offenbarung in der gleich folgenden Diskussion, welche derzeit bestellten Züge im Nahverkehr unseres Landes enden sollen.

Oder es ginge nur, indem mehr Geld aus dem Landeshaushalt zusätzlich zu den Regionalisierungsmitteln, die das Land vom Bund bekommt, für den Bahnverkehr ausgegeben wird.

Dann freue ich mich auf das klare Signal, welche bisherige Ausgabeposition dafür geschröpft werden soll oder künftig ganz wegfallen muss.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,
ich ahne, dass ich mir jetzt gleich wieder anhören darf, dass man schlicht Rücklagen nehmen möge und die fast geklärten Regionalisierungsmittel.

Zunächst zu letzteren:

Wir gehen auch weiterhin von einem Verlust aus - zum Glück deutlich geringer als längere Zeit zu befürchten stand.

Zumindest ein dickes Mehr werden Sie nicht vorfinden.

Und nur mit einem dicken Plus könnte man sich um die Frage drücken zu sagen, woher das Geld für Ihre geforderten zwei- und dreistelligen Mehrmillionenaugaben stammen soll.

Und auch die gebildeten Rücklagen werden noch gebraucht werden.

Selbst wenn man das verneint, ist eine einmalige Rücklage keine gute Grundlage für neue Vertragsabschlüsse, die Zugbestellungen für 12 bis 15 Jahre auslösen sollen und dann über die gesamte Zeit bezahlt werden müssen.

Sie werden also um seriöse Gegenfinanzierungen nicht umhin kommen.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

Ihr Antrag lässt diese Erkenntnisse der fehlenden Vollständigkeit schon in den ersten Zeilen erahnen.

Der Landtag möge feststellen, dass der Nahverkehr hinter seinen Möglichkeiten zurückbleibe.

Ich sag`s gern noch einmal.

Ihr eigener Vorschlag braucht dreistellige Millionen-Investitionen und größere zweistellige Millionen-Subventionen zusätzlich pro Jahr.

Wenn man die Möglichkeiten beschreibt, wird man wohl vernünftigerweise im vorgegebenen Rahmen vergleichen müssen.

Und da haben Sie kein Gutachten vorgelegt, das mit den gleichen Ressourcen ein Mehrfaches der Arbeit der Landesregierung erreicht.

Sondern ein Gutachten, das zusätzlich riesige Geldbeträge ins System schütten möchte, um dann sagen zu können:

Jetzt ist mein Angebot besser als das vorher.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,
das können unsere Kolleginnen und Kollegen auch.

Mit millionenschwerem Finanzdoping kriegen wir auch mehr aus dem System raus.

Die Herausforderung besteht darin, den gegebenen Sach- und Finanzrahmen ein wenig realistisch im Blick zu behalten.

Und damit dann das möglichst optimale Ergebnis zu erzielen.

Und meine sehr geehrten Damen und Herren,
wir wurden ja dafür kritisiert, dass wir auf einigen weniger nachfragestarken Strecken – ich glaube, so war Ihre Formulierung im Gutachten, richtig ? – dass wir also auf diesen weniger nachfragestarken Strecken einen Stundentakt bei den Bahnverkehren haben.

Zum einen ist das nicht paradox, wie Sie es im Gutachten nennen lassen, sondern überwiegend der Ausfluss von mehr als einer Bahnlinie, die auf einigen Teilstrecken parallel fährt.

Wenn also der Zug A und der Zug B mit unterschiedlichen Start- und Zielbahnhöfen unterwegs einen Teilabschnitt ihrer Strecken teilen müssen, dann ist da ein Stundentakt möglich.

Jetzt wäre es aber misslich, den zu beenden, weil dann entweder der Start- und Zielbahnhof von Zug A oder der von Zug B nicht mehr bedient würde.

Zum anderen ist aber auch der behauptete "NUR" 2-Stunden-Takt auf den nachfragestarken Zugverbindungen, also den Haupttrouten, eine Mär.

Denn, meine sehr geehrten Damen und Herren,
beinahe unerwähnt bleibt dabei, dass diese nachfragestarken Bahnlinien
typischerweise mit dem Fernverkehr, also mit ICs und eventuell sogar ICEs, geteilt
werden.

Wenn da der bisher zweistündliche Nahverkehr circa alle Stunde durch einen
Fernzug ergänzt wird, hat man faktisch den Stundentakt.

Und die spannende Frage lautet:

Was passiert mit der Fernverkehrsverbindung, wenn wir dazu mit dem Nahverkehr
Konkurrenz fahren.

Ich fürchte ja:

Der Fernverkehr wird eingestellt, weil das Fahrgastaufkommen dann eben doch nicht
endlos nach oben schießt.

Da höre ich dann die begeisterten Rufe aus dem Tourismus schon jetzt, wenn wir die
bequemeren, mit besserem Komfort für Gepäck und Reisende ausgestatteten
Fernzüge verdrängen.

Da sollten wir uns noch einmal tief in die Augen schauen, ob wir das wirklich wollen.

Und meine sehr geehrten Damen und Herren,
einen Taktfahrplan mit Umsteigeknoten haben wir in diesem Land seit Ende der
Neunziger.

Darüber haben wir wiederholt hier im Landtag gesprochen, weil wir ein Gutachten
beauftragt haben, um neue Takte zu prüfen, um die Ärgernisse auf der Strecke gen
Hamburg durch neue Fahrlagen und damit durch Vermeidung der Überholungen in
Büchen zu beheben.

Dieser Punkt ist längst gelebte Realität.

Und ich weiß:

Ja, zum Fernverkehr ist das nicht immer leicht mit dem Taktfahrplan.

Der Fernverkehr legt auch entspannt seine Abfahrts- und Ankunftszeiten um.

Das kriegen wir nicht jedes Mal in unserem komplexen Taktfahrplan fürs ganze Land
abgebildet, in dem alle Linien mit allen zusammenhängen.

Wenn wir da an einer Stellschraube drehen, schlägt das auf das ganze Land durch.

Nochmals: Dafür lassen wir das Gutachten machen, um den Taktfahrplan im Land insgesamt neu aufzustellen.

Und weiter zu Ihrem nächsten Punkt:

Die angeregten Reaktivierungen diverser Strecken sind ja beinahe schon ein Evergreen in diesem Hohen Haus.

Ich erspare Ihnen eine Wiederholung der diversen Südbahndebatten.

Aber weiterhin zu ignorieren, dass deutlich weniger als 15 Mitfahrende pro Zug finanziell ein Desaster für das Land als Besteller und ökologisch das Gegenteil von gut sind, finde ich zunehmend unverständlich.

Und ignoriert wird damit auch beharrlich, dass die erkennbaren Fahrgaststeigerungen des per Bus erfolgenden Mobilitätsangebotes in diesem Streckennetz plus die ab Dezember vorgesehene Anrufbusvariante im ländlichen Raum fernab dieser Hauptstreckenführung eine positive Entwicklung zeigen.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,
soweit Sie die Regionalisierung der Schieneninfrastruktur fordern, lässt das außer Betracht, dass die Deutsche Bahn als Eigentümerin des größten Teils dieser Schienennetze derzeit keine Absatzbewegungen zeigt.

Die müssten nämlich erst einmal an einen privaten Dritten verkaufen wollen, damit ein regionales Unternehmen die Schieneninfrastruktur übernehmen kann.

Und da mit der sogenannten LUFV, der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen Deutscher Bahn und Bund, auch umfangreiche Finanzmittel des Bundes für Investitionen in dieses bahneigene Streckennetz bereitgestellt werden, würden wir auch ohne Not fremdes Geld für Investitionen in das Schienennetz in unserem Bundesland zurückweisen.

Dass die Investitionen regionaler Schieneninfrastrukturbetreiber im Übrigen pauschal günstiger und mindestens so nachhaltig sind wie jene der Deutschen Bahn, ist erst einmal eine Behauptung Ihres Antrages, die wir zur Kenntnis nehmen können, aber in unseren bisherigen Erfahrungen nicht ohne Wenn und Aber abgebildet finden.

Aber selbst wenn dem so wäre, wäre es dann umfangreiches Landesgeld, dass für diese Investitionen bereitgestellt werden müsste, weil die Mittel der LUFV für bundesbahneigene Strecken bereitstehen.

Und, meine sehr geehrten Damen und Herren,

zum Schluss auch gerne ein Zeichen für ein wenig Gemeinsamkeit:

Ja, Wettbewerb ist gut geeignet, die Preise zu verbessern.

Aber in unserem Schienennetz wirkt der Wettbewerb schon seit vielen Jahren.

Wir haben erhebliche Teile dieser Preisminderungsmöglichkeiten also schon bei vergangenen Vergaben ausgeschöpft.

Wir sind mit der Usedomausschreibung und auch mit der künftig bevorstehenden Ostseenetz-Ausschreibung bewusst auf potentielle Anbieter zugegangen und haben dazu Veranstaltungen angeboten.

Und mögliche Hilfen bei Fahrzeugbeschaffungen werde geprüft – dazu hatten wir in diesem Hause auf Antrag der Linken auch schon eine detailliertere Diskussion.

Aber auch dabei steckt der Teufel im Detail - und erstreckt sich aufgrund der Abschreibungs- und Nutzungszeiträume von circa 30 Jahren auch über 15 Doppelhaushalte des Landes.

Das ist keine Petitesse.

Und die von Ihnen kritisierten höheren Zuschussbedarfe je gefahrenen Kilometer sind zum einen in wettbewerblichen Vergaben entstanden und könnten sich im Übrigen auch schlicht in der geringeren Besiedlungsdichte und der größeren Fläche als in den anderen Ländern, mit denen dabei verglichen wird, erklären.

Wir brauchen schlicht längere Strecken, um weniger Menschen zu befördern.

Auch Ihr Vorschlag, den Anbietern grundsätzlich das Erlösrisiko abzunehmen, indem nur Bruttoverträge beziehungsweise Nettoverträge mit Erlösgarantie geschlossen werden, überzeugt mich nicht.

Denn Sie nehmen damit auch einen Anreiz für das Unternehmen.

Denn wenn es dem Unternehmen egal sein kann, wie viele Einnahmen erzielt werden – zu gut Deutsch: wie viele Fahrgäste mitfahren – ist das das Gegenteil von sinnvollem Leistungsanreiz.

Gleichermaßen ist die Idee Ihrer Gutachter, kleinere Lose zu bilden, nicht ohne.

Ihre Gutachter mögen aus großen Bundesländern Erfahrungen gesammelt haben.

Mecklenburg-Vorpommern mit seiner dünnen Besiedlung und großen Fläche ist aber etwas sehr Spezielles.

Es macht keinen Sinn, zu kleine Netze beziehungsweise Lose zu bilden, in denen ein sinnvoller Betrieb nicht mehr möglich ist und sich der sogenannte Skaleneffekt nicht erzielen lässt.

Bei den Vergaben der vergangenen Jahre sind die Netze neu geschnitten worden. Dabei haben die Teilnahmemöglichkeiten kleinerer Anbieter durchaus eine Rolle gespielt.

Aber es ist keinem damit gedient, die Netze so klein zu machen, dass hinterher die Leistung darin quasi eine kostenintensive Einzelanfertigung ist, bei der alle den Preis nach unten drückenden Skaleneffekte vernichtet werden.

Ihre vorletzte Idee, die Abtrennung des Vertriebs, kommt über die Behauptung, dass das etwas brächte, nicht hinaus.

Zu recht. Denn das ist bundesweit bisher selten praktiziert worden.

Und es gibt eben keine nachvollziehbaren Gründe für die positive Preis- und Wettbewerbswirkung.

Und zu guter letzt:

Den Wertungsmalus für die Angebotsabgabe mit gebrauchten Zügen gibt es schon heute in unseren Ausschreibungen – wenn die Ausschreibung denn den Einsatz gebrauchter Fahrzeuge zulässt.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

Ich freue mich, dass ich Ihnen unsere Ausschreibungspraxis an verschiedenen Stellen detailliert vorstellen durfte.

Und natürlich freut es mich, dass wir gutachterlich bestätigt bekommen haben, dass wir mit den vorhandenen Ressourcen gut und sinnvoll umgehen.

Und andere Ergebnisse, insbesondere Angebotsausweitungen, mit finanziellen Weiterungen verbunden sind.

Mit mehr Geld mehr Leistung zu erzielen, bekämen wir ebenfalls hin.

Wir sehen unsere Aufgabe aber darin, keine Luftschlösser zu bauen, sondern mit langfristig zur Verfügung stehenden Ressourcen zu planen.

Wenn Sie unseren Entwurf für einen Integrierten Landesverkehrsplan ansehen, wird darin deutlich, dass ein Stundentakt auf nachfragestarken Zugverbindungen bei uns durchaus auch auf der Agenda steht.

Aber eben im Rahmen der Möglichkeiten, langfristig und nur dann, wenn es nicht dem Fernverkehr seine Grundlage entzieht.

Denn den brauchen wir auch – gerade und besonders im und für den Tourismus.

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit!