

Tarek Al-Wazir (Hessen)

(A) Der Bund hat damals mit der Grundgesetzänderung versprochen, dass er die Aufgabe nicht nur überträgt, sondern auch finanziert. Er bricht dieses Versprechen seit Jahren. Von 2002 bis heute sind die Regionalisierungsmittel um 8 Prozent erhöht worden. Das liegt deutlich unterhalb der Steigerung von Personal- und Energiekosten. Hinzu kommt: Im gleichen Zeitraum hat die bundeseigene DB Netz AG die Stations- und Trassenpreise um – sage und schreibe – 28,8 Prozent erhöht.

Der Bund gibt also viel weniger, als er geben müsste, und von diesem Zuwenig lenkt er auch noch einen größeren Anteil in die eigene Kasse. Meine sehr verehrten Damen und Herren, wäre der Bund ein unterhaltspflichtiger Familienvater, er stünde längst vor dem Familienrichter.

2015 gab es bisher gar keine Erhöhung, und das hat Auswirkungen. Ich kann Ihnen aus dem Gebiet des Rhein-Main-Verkehrsverbundes berichten:

Der Rhein-Main-Verkehrsverbund befördert jeden Werktag 2,5 Millionen Fahrgäste. Für diejenigen, die die Welt nur von hinter der Autowindschutzscheibe kennen: Wäre ein relevanter Teil dieser Menschen nicht in den Zügen, sondern auf der Straße, dann wäre der Straßenverkehr in den Metropolregionen schon längst zusammengebrochen. Während des Streiks der GDL letzten Herbst hatten wir in der Metropolregion Frankfurt-Rhein-Main einen Anstieg der Staustunden um 60 Prozent.

(B) Der RMV fährt am Limit. Die Infrastruktur ist über die Grenze belastet. Alle Reserven sind, wenn ich das einmal so sagen darf, ausgelutscht. Gleichzeitig wächst die Region weiter. Das heißt, eigentlich müssten wir zusätzliche Verkehre auf die Schiene bringen. Wir müssten zusätzliche Angebote machen.

Das Verhalten des Bundes hat aber heute schon konkrete Auswirkungen. 2016 wird das erste Jahr in der Geschichte des Rhein-Main-Verkehrsverbundes sein, in dem es keine Angebotsausweitung gibt. Das hat damit zu tun, dass die Verkehre des Jahres 2016 im vergangenen Monat hätten bestellt werden müssen. Natürlich konnte der RMV das nicht tun, weil völlige Unklarheit darüber besteht, wie es weitergeht.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, wir verspielen damit Zukunft. Ich glaube, dass es deshalb wirklich angezeigt ist, dass wir erstens heute den Vermittlungsausschuss anrufen und zweitens schnell zu einer Lösung kommen, die eine dauerhafte Perspektive für den Schienenpersonennahverkehr in den Ländern bedeutet.

Da die Gutachter des Bundes auf 7,7 Milliarden gekommen sind – was ja auch 400 Millionen mehr wären als jetzt – und die Gutachter der Länder auf 8,5 Milliarden, kann ich für den Vermittlungsausschuss schon anregen, dass man vielleicht einmal die beiden Gutachter zusammenbringt. Am Ende, wenn sie sich auf den Bedarf geeinigt haben, sollte man sich einer Regelung unterwerfen. Aber es ist völlig klar: Wir brauchen den Vermittlungsausschuss, und wir brauchen dann eine schnelle Lösung.

(C) Meine sehr verehrten Damen und Herren, das war eigentlich nur die Vorrede. Mit Blick auf die Uhr gebe ich den Rest meiner Rede **zu Protokoll***. – Vielen Dank.

Amtierende Präsidentin Dr. Angelica Schwall-Düren: Vielen Dank, Herr Staatsminister!

Ich erteile Herrn **Minister Professor Dr. Hoff (Thüringen)** das Wort.

Prof. Dr. Benjamin-Immanuel Hoff (Thüringen): Frau Präsidentin! Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen! Von den Vorrednern ist schon viel dazu ausgeführt worden, dass von den Regionalisierungsmitteln, mit denen der Bund die Länder jährlich ausstattet, die Zukunftsfähigkeit des Nahverkehrs in ganz Deutschland abhängt und dass bereits mit der letzten Revision im Jahr 2007 klar war, dass der Bund das Regionalisierungsgesetz für die Zeit ab 2015 neu regeln muss.

Insofern ist es für uns tatsächlich enttäuschend, dass sich der Bund auch jetzt noch weigert, den Ländern eine tragfähige Lösung anzubieten. Wenn im regulären Verfahren eine tragfähige Lösung nicht angeboten wird, dann gibt es im bundesdeutschen Föderalismus nur das Instrument des Vermittlungsausschusses, um zwischen dem Bund und den Ländern zu einer Lösung zu kommen. Die Schlussfolgerung kann nur die Anrufung 16:0 sein.

(D) Hinter dem Gesetzentwurf der Länder steht nicht nur ein innerdeutscher Verteilungskonflikt. Dahinter steht auch die berechtigte gesamtgesellschaftliche Erwartungshaltung, dass der Nahverkehr ausreichend finanziert wird. Kollege Al-Wazir hat dies sehr deutlich gemacht.

Es gibt breiten Konsens darüber, dass der Schienenpersonennahverkehr nicht nur eine wichtige Aufgabe der Daseinsvorsorge ist. Wir haben heute eine längere Diskussion über den Klimaschutz gehabt. Wenn wir Interesse daran haben, dass der CO₂-Ausstoß in Deutschland sinkt, so kann dies nur dadurch geschehen, dass wir Transport von der Straße auf die Schiene verlagern. Insofern haben wir auf der einen Seite die Daseinsvorsorge und auf der anderen Seite eine materielle Auswirkung der Aufgaben, die wir als Klimaschutzziel sehen.

Es ist ebenfalls Konsens, dass das Gesetz des Bundes diesen Anliegen bisher nicht ausreichend gerecht wird. Ich verweise nicht nur auf die einstimmig abgegebenen Empfehlungen des Verkehrsausschusses und des Finanzausschusses, ich nenne auch die Sachverständigenanhörung, die der Bundestag am 23. Februar durchgeführt hat. Kollege Lies ist darauf eingegangen. Er hat auch die Gutachten und die einhellige Position der Gutachter zitiert.

In der Bundestagsdebatte am 29. Januar haben sich selbst Rednerinnen und Redner der Koalitionsfraktio-

*) Anlage 4

Prof. Dr. Benjamin-Immanuel Hoff (Thüringen)

(A) nen dafür ausgesprochen, dass der Bund seiner Verantwortung für den Nahverkehr endlich gerecht wird und sich für einen möglichst schnellen Kompromiss mit den Ländern einzusetzen hat, unabhängig von den Verhandlungen über die Bund-Länder-Finzen. Abgeordnete aller Fraktionen, insbesondere diejenigen der Koalitionsfraktionen, die ich zitiere, haben argumentiert, in allen Regionen müssten die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse und die wirtschaftliche Entwicklung gesichert werden, die, wie wir wissen, in relevantem Maße auch am schienengebundenen Personennahverkehr liegt.

Ich werde nachher noch einige Ausführungen zu Ostdeutschland machen. Gerade wir in Ostdeutschland haben erhebliches Interesse daran, dass der Schienenverkehr entsprechend finanziert wird; denn wir wissen ganz genau: Muss er zurückgefahren werden, weil die Regionalisierungsmittel nicht vorhanden sind, ist die unmittelbare Wirkung eine zurückgehende wirtschaftliche Entwicklung. Die wirtschaftliche Entwicklung, insbesondere wenn sie rückläufig ist, wird an anderer Stelle erst recht Auswirkungen haben, nämlich dann, wenn es um die innerstaatliche Verteilungsmasse und die Bund-Länder-Finanzbeziehungen geht. Hier schließt sich der Kreis.

(B) Kollege Albig hat den Kontext der Bund-Länder-Finanzbeziehungen, die Gegenstand der gestrigen MPK waren, bereits hergestellt und begründet, weshalb wir eine Revision der Regionalisierungsmittel unabhängig von den laufenden Verhandlungen zur Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen für erforderlich halten. Ich kann meinen Vorrednern nur zustimmen: Wir wollen dynamisierte Regionalisierungsmittel, und wir wollen, dass der ÖPNV nicht Geisel der Bund-Länder-Finanzbeziehungen wird; sie sind kompliziert genug.

Artikel 106a des Grundgesetzes und das Regionalisierungsgesetz kamen im Zuge der Bahnreform zustande; Kollege Al-Wazir und Kollege Lies haben es bereits ausgeführt. Den Ländern wurde damals die Aufgabe des Nahverkehrs übertragen. Sie stimmten der Bahnreform nur unter der Bedingung eines dauerhaften und vollen Kostenausgleichs zu. Diese Zustimmung kann nicht auf schleichendem Weg durch den Bund wieder zurückgeholt werden.

Darüber hinaus sollte eine Anpassung an die künftige Kostenentwicklung erfolgen. Diese Einnahmen der Länder sollten nach dem Beschluss des Bundesrates ausdrücklich nicht in den finanzkraftorientierten Länderfinanzausgleich einbezogen werden, wie man in der Stellungnahme des Bundesrates vom 7. Mai 1993 nachlesen kann.

Ich habe gesagt, dass ich auch als Vertreter eines ostdeutschen Landes zu Ihnen spreche. Wie Sie wissen, haben die ostdeutschen Länder im vorigen Jahr den „Kieler Schlüssel“ akzeptiert, obwohl er ein schrittweises Absinken unseres Anteils an den Regionalisierungsmitteln bis 2030 vorsieht. Die ostdeutschen Länder haben das getan, weil gegenüber dem Bund eine einheitliche Position und eine klare Forde-

(C) rung formuliert werden sollten. Dazu stehen wir auch heute.

Wir haben Verständnis für den Mehrbedarf anderer Länder. Wir haben aber auch darauf vertraut, dass die ostdeutschen Interessen im weiteren Verfahren von allen Beteiligten gewahrt werden, nicht nur solidarisch von den Länderkolleginnen und -kollegen – Thüringen hat zumindest bisher noch keine Metropolregion wie Frankfurt oder das Ruhrgebiet, trotzdem haben wir enormen Bedarf –, sondern auch vom Bund. Geschäftsgrundlage war und ist insbesondere, dass der neue Schlüssel nur zusammen mit der erhöhten Mittelausstattung durch den Bund Bestand haben kann.

Es ist deutlich gemacht worden: Wir haben kein Interesse daran, dass der ÖPNV Geisel der Bund-Länder-Finanzbeziehungen ist. Gleichwohl ist die Revision der Regionalisierungsmittel ein Testfall für die anstehende Reform der bundesstaatlichen Finanzbeziehungen. Gelingt es uns nicht, bei der Novellierung der Regionalisierungsmittel einen Kompromiss zu finden, der für alle Seiten akzeptabel ist, so wäre dies ein Menetekel für den deutschen Föderalismus insgesamt.

Deshalb fordere ich hier übereinstimmend mit meinen Vorrednern in aller Deutlichkeit: Wir brauchen so schnell wie möglich eine ausreichende Finanzausstattung aller Länder. Wir gehen davon aus, dass dies im Vermittlungsverfahren durchgesetzt wird. – Vielen Dank.

Amtierende Präsidentin Dr. Angelica Schwall-Düren: Vielen Dank, Herr Minister! (D)

Eine **Erklärung zu Protokoll***) hat **Staatsminister Lewentz** (Rheinland-Pfalz) abgegeben.

Wir kommen zur Abstimmung. Hierzu liegen Ihnen die Ausschussempfehlungen vor, die die Einberufung des Vermittlungsausschusses mit dem Ziel der grundlegenden Überarbeitung des Gesetzes vorsehen. Wer dafür ist, den bitte ich um das Handzeichen. – Das ist nicht nur die Mehrheit, sondern einstimmig.

Damit hat der Bundesrat den **Vermittlungsausschuss angerufen**.

Wir kommen zu **Punkt 40:**

Entschließung des Bundesrates zum Gesetz über die Errichtung einer **Otto-von-Bismarck-Stiftung** – Antrag des Landes Sachsen-Anhalt gemäß § 36 Absatz 2 GO BR – (Drucksache 113/15)

Ich erteile Herrn Ministerpräsident Dr. Haseloff (Sachsen-Anhalt) das Wort.

Dr. Reiner Haseloff (Sachsen-Anhalt): Frau Präsidentin! Sehr geehrte Damen und Herren! Die Regierung des Landes Sachsen-Anhalt schlägt Ihnen eine Entschließung des Bundesrates zum Gesetz über die

*) Anlage 5