

F.A.Z., Mittwoch den 12.11.2014

Rhein-Main Zeitung 37

© Alle Rechte vorbehalten. Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH, Frankfurt

Im Gespräch: Tarek Al-Wazir (Die Grünen), hessischer Verkehrsminister

„Versteckte Millionenkürzungen“

Die Verkehrsminister der Länder kritisieren, dass sich der Bund im Regionalverkehr aus seiner Verpflichtung stiehlt. Der Hesse Al-Wazir weiß, dass sein Land besonders unter Engpässen leidet.

Müssen die Hessen damit rechnen, dass bald weniger Regionalzüge fahren, weil der Bund die Gelder für den Regionalverkehr einfrieren möchte?

Ich möchte nicht, dass wir in eine solche Situation hineinlaufen. Aber der Bund versucht gerade, sich aus seiner Verantwortung zu stehlen. Die Finanzierung des Regionalverkehrs ist Aufgabe des Bundes. Die Kosten steigen seit Jahren deutlich an, die vom Bund bereitgestellten Mittel aber nur geringfügig. Sollte der Bundesfinanzminister nun Ernst machen und 2015 auch noch die magere jährliche Erhöhung von 1,5 Prozent kappen, bekommen wir ein massives Problem.

Erscheint dieser Inflationsausgleich den Ländern nicht ohnehin als zu wenig?

Eindeutig ja. Es ist doch eine fast schon aberwitzige Situation. Die Bahn als bundeseigenes Unternehmen verlangt Jahr für Jahr mehr Geld von unseren Verkehrsverbänden, damit diese die Trassen und Stationen nutzen dürfen. Doch noch nicht einmal diese Kostensteigerungen werden vom Bund aufgefangen, obwohl er selbst von den steigenden Trassen- und Stationspreisen profitiert.

Was bedeutet das für den Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV)?

Im nächsten Jahr muss er womöglich mit der gleichen Summe wie in diesem Jahr auskommen. Bedenkt man die Preissteigerungen, so steht ihm und den anderen Verbänden faktisch weniger Geld für den Einsatz von Zügen und Bussen zur Verfügung. Das sind versteckte Millionenkürzungen, die der Bund hier auf dem Rücken der Verbände plant. Im ersten Jahr würden die hessischen Verbände ihr bisheriges Angebot wahrscheinlich noch ohne Streichungen aufrechterhalten können, schon weil man aus den laufenden Verträgen nicht so kurzfristig herauskommt.

Und 2016?

Friert der Bund weiter die Regionalisierungsmittel auf dem bisherigen Stand ein, dann gibt es für die Verbände nur zwei Möglichkeiten: Entweder sie reduzieren ihr Angebot, streichen also Zugverbindungen, oder sie erhöhen deutlich die Fahrpreise. Beides wollen wir nicht.

Was können Sie dagegen tun?

Wenn der Bund sich hier in die Büsche zu schlagen versucht, werden wir ihm das schlichtweg nicht durchgehen lassen. Es gab vor 20 Jahren eine glasklare und auch rechtlich verankerte Absprache: Die Länder übernehmen die Verantwortung für den regionalen Schienenverkehr. Im Gegenzug sorgt der Bund für eine entsprechende finanzielle Ausstattung. Die sogenannte Regionalisierung des Nahverkehrs war ja auch ein riesiger Erfolg. Wir haben heute zum Beispiel deutlich mehr Fahrgäste in den Zügen. Im Rhein-Main-Gebiet wurde allein das S-Bahn-Angebot um knapp 70 Prozent erhöht.

Kann es nicht einfach so weitergehen?

Ja, wenn wir vom Bund die nötigen Mittel bekommen. Wenn er die Mittel aber nicht erhöht, werden die Leistungen wieder nach unten gehen.

Sie sagen, Sie könnten das Einfrieren der Mittel nicht akzeptieren. Wollen Sie jetzt einen Hungerstreik vor dem Bundesfinanzministerium anfangen?

Ich bin mir sicher, dass man auch in der Bundesregierung merkt, wie geschlossen die Länderminister hier auftreten. Wir haben uns ja bei der letzten Verkehrsministerkonferenz nicht nur auf einen neuen Verteilungsschlüssel geeinigt. Wir haben das auch mit einer klaren Botschaft in Richtung Berlin verbunden: Wir werden uns bei dieser Frage nicht spalten lassen.

Was nützt das, wenn Berlin die Gelder faktisch kürzt?

Noch einmal: Wir werden das der Bundesregierung nicht durchgehen lassen. Im Gegenteil: Wir brauchen eine signifikante Erhöhung der Mittel. Der Bund gibt uns momentan 7,3 Milliarden Euro. Nötig sind aber 8,5 Milliarden Euro plus zwei Prozent jährliche Steigerung. Das haben die Länder von einem unabhängigen Gutachter detailliert berechnen lassen. Ich kenne übrigens auch niemanden, der ernsthaft behauptet, dass die jetzige Ausstattung ausreicht.

Was passiert jetzt?

Jetzt können und werden die Ministerpräsidenten einheitlich gegenüber dem Bund auftreten und verlangen, dass dieser seine Pflicht erfüllt.

Gibt es Hoffnung, dass die schon lange vorhandene Unterfinanzierung des Verkehrs zumindest verringert wird?

Der Leidensdruck ist überall in Deutschland groß. Vor allem die westlichen Flächenländer stehen vor der Situation, dass Zugverbindungen abbestellt werden müssten, wenn die Dynamisierung der Regionalisierungsmittel nicht kommt. Das wird dann richtig Ärger in der Bevölkerung geben.

Auch in Hessen?

Gerade hier, weil im Ballungsraum Rhein-Main die Züge jetzt schon voll sind. Wenn Züge gestrichen werden, müssen die Pendler aufs Auto ausweichen. Deshalb muss das Thema

Regionalisierungsmittel auch die eingefleischten Autofahrer interessieren, denn ihnen drohen zusätzliche Staus.

Warum?

Frankfurt und das Rhein-Main-Gebiet sind eine wachsende Region. Das heißt, dass jedes Jahr mehr Menschen unterwegs sind. Außerdem müssen hier fast alle Fernverkehre durch. Wenn die Schiene nicht funktioniert, läuft auch der Verkehr auf den Straßen nicht mehr. Das haben wir gerade beim Lokführerstreik erlebt.

Was kommt jetzt zuerst?

Wir müssen den Status quo halten. Aber eigentlich müssten wir das Angebot perspektivisch verbessern, weil schon jetzt im Berufsverkehr die S-Bahnen so voll sind, dass kaum ein Fahrgast mehr zusätzlich hineinpasst. Dafür brauchen die Verbünde aber Planungssicherheit.

Den Engpass im Rhein-Main-Gebiet gibt es seit Jahren. Das weiß man auch bei den Geldgebern in Berlin. Und trotzdem ist Hessen bei neuen Schienenprojekten nicht entsprechend berücksichtigt worden. Warum?

Zuerst einmal gab es eine richtige Grundsatzentscheidung meines Vorgängers Dieter Posch. Er hat das Angebot für Frankfurt 21 abgelehnt.

Sie meinen, die Sache mit dem unterirdischen Bahnhof hätte als Milliardengrab wie in Stuttgart geendet?

Die Ablehnung war eine richtige Entscheidung. Als Ersatz wurde das Programm Rhein-Main Plus vereinbart, das den Eisenbahnknoten Frankfurt stärken sollte. Da ist man dann allerdings nicht konsequent am Ball geblieben. Ein Jahrzehnt später muss man nüchtern feststellen, dass die vorgesehenen Schienenprojekte nicht so vorangekommen sind, wie man sich das gewünscht hat und wie es vereinbart war.

Ist es nicht Ihr Job, diese Projekte voranzutreiben?

Ja, klar. Allerdings ist das kein Thema für schnelle Erfolge. Ich habe seit meinem Amtsantritt viel Energie in die geplanten S-Bahn-Vorhaben gesteckt.

In welche?

Zum Beispiel in den S-Bahn-Anschluss für Gateway Gardens am Flughafen. Wir haben gerade erst die Finanzierungsvereinbarung dafür unterschrieben. Ein anderes Beispiel: Zwei der drei Abschnitte der Nordmainischen S-Bahn sind mittlerweile in der Planfeststellung. Der Frankfurter Abschnitt folgt hoffentlich noch in diesem Jahr. Oder nehmen Sie die Regionaltangente West. Das Land tritt jetzt der Planungsgesellschaft bei. Wir tun also alles, damit die Schienen-Pläne in Hessen vorankommen. Aber wir haben leider keine Sicherheit, dass der Bund solche Projekte nach 2019 weiter finanziert.

Sie spielen auf das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz an, das 2019 ausläuft. Werden die hessischen Projekte dadurch abgewürgt?

Ich kann nur davor warnen. Bei der Nordmainischen S-Bahn geht das Land jetzt sogar ein Stück weit ins Risiko. Wir haben gerade drei Millionen Euro zur Verfügung gestellt, damit die Bodenplatte eines geplanten Hochhauses verstärkt werden kann, unter dem später einmal die Bahn durchfahren soll.

Besteht Hoffnung auf eine Nachfolgeregelung bei der Infrastrukturfinanzierung?

Die Bundesregierung wollte ursprünglich erst ab 2016 über eine Nachfolgeregelung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes reden. So langsam scheint man aber auch dort zu erkennen, dass das nicht haltbar ist. Wir brauchen schnell Klarheit, denn die Schienenprojekte haben eine extrem lange Planungs- und Bauzeit. Da kann man nichts kurzfristig entscheiden. Und ohne Bundesgelder kann etwa die Regionaltangente West nicht verwirklicht werden.

Hat der Bund überhaupt ein Interesse an den Rhein-Main-Projekten?

Muss er haben. Denn wenn es in Rhein-Main stockt, hat das Auswirkungen auf ganz Deutschland. Hier laufen der Fern- und der Nahverkehr teilweise auf denselben Gleisen. Die Idee der Nordmainischen S-Bahn beruht ja darauf, dass man zusätzliche Gleise hat und so Fernzüge und S-Bahnen trennen kann.

Die Fragen stellte Hans Riebsamen.