

ANTRAG

der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Bericht über Ergebnisse der Verkehrsministerkonferenz am 16./17. April 2015 in Rostock und Ausbauprogramm zur Nutzung alternativer Antriebssysteme und -stoffe für Mecklenburg-Vorpommern

Der Landtag möge beschließen:

I. Der Landtag stellt fest:

1. Der öffentliche Verkehr in Deutschland steht vor wachsenden Herausforderungen. So bedarf es der Klärung, mit welchen Finanzierungsstrukturen ein leistungsfähiger Öffentlicher Personennahverkehr in Zukunft gewährleistet werden kann und wie mit den zur Verfügung stehenden Mitteln ein leistungsfähigeres Bahnsystem zu entwickeln ist.
2. In Mecklenburg-Vorpommern fehlt es für die Ausgestaltung langfristiger Verkehrsverträge für den Schienenpersonennahverkehr an Planungssicherheit, da eine Revision der Regionalisierungsmittel im Jahr 2014 scheiterte.
3. Die Einführung eines Deutschland-Taktes ist im Rahmen einer integrierten Gesamtverkehrsplanung zu begrüßen. Voraussetzungen dafür sind langfristige Infrastrukturplanungen und optimierte zeitliche Abstimmungen von Fern- und Regionalverkehren.
4. Mecklenburg-Vorpommern benötigt zur weiteren Verbesserung der Klimabilanz eine energiepolitische Wende im Verkehrssektor.

- II. Der Minister für Verkehr, Infrastruktur und Landesentwicklung wird aufgefordert, über die Ergebnisse der Verkehrsministerkonferenz zu nachfolgend benannten Schwerpunkten zu berichten:
- nachhaltige Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur (u. a. Neuregelung der Aufteilung der Regionalisierungsmittel),
 - Einführung eines Deutschland-Taktes,
 - Weiterentwicklung der Elektromobilität sowie der Mobilität mit Wasserstoff.
- III. Die Landesregierung wird beauftragt, bis zum September 2015 ein Ausbauprogramm zur Nutzung alternativer Antriebssysteme und Treibstoffe für den Verkehrssektor in Mecklenburg-Vorpommern zu erarbeiten und dem Landtag vorzulegen.

Jürgen Suhr, Johann-Georg Jaeger und Fraktion

Begründung:

Die Verkehrsministerkonferenz, dessen Vorsitz ab Januar 2015 für den Zeitraum von zwei Jahren der Minister für Verkehr, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommerns innehat, vertritt die Länderinteressen gegenüber dem Bund.

In Anbetracht rückläufiger öffentlicher und privater Investitionen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur und einem daraus resultierenden Investitionsstau findet eine aktuelle politische Diskussion über eine Neugestaltung der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur statt. Parallel dazu wird über neue Finanzierungsformen eines „nutzerfinanzierten“ Öffentlichen Personenverkehrs nachgedacht.

Vor diesem Hintergrund ist von Interesse, wie sich die Bundesländer, insbesondere das Land Mecklenburg-Vorpommern, zu neu angedachten Finanzierungsmodellen positionieren.

Die Finanzbeziehungen zwischen Bund und Ländern in Sachen Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs gestalten sich zunehmend schwieriger. Die Revision der Regionalisierungsmittel im Jahr 2014 ist fehlgeschlagen mit der Folge, dass keine Planungssicherheit für die Bestellung langfristiger Schienenpersonen-Nahverkehrsleistungen besteht. Während ein im Auftrag der Bundesländer erstelltes Gutachten weitaus höhere Bedarfe der Länder prognostiziert, wurden diese Ansprüche durch den amtierenden Bundesfinanzminister zurückgewiesen. Eine richtungweisende, verbindliche Entscheidung fehlt.

Die Verkehrspolitik in Deutschland unterlag in den letzten zwei Jahrzehnten einer Deregulierung der Güterverkehrsmärkte, gleichzeitig kam es zur Öffnung des SPNV und des Schienen-güterverkehrs für den Wettbewerb. Parallel zu diesen umfassenden Reformen der Marktord-nung wurde der Auftrag der Verkehrspolitik neu definiert, indem integrierte Gesamtver-kehrsprojekte in den Mittelpunkt rückten. Mit diesen sollen leistungsfähige Schnittstellen und Kooperationen zur optimalen Nutzung der Vorteile der jeweiligen Verkehrsträger realisiert werden. Dazu gehört die Einführung eines Deutschland-Taktes.

Von Interesse ist, mit welchen Maßnahmen die Bundesländer, insbesondere Mecklenburg-Vorpommern, sich an der Einführung eines Deutschland-Taktes beteiligen und welcher zeit-liche Rahmen dafür vorgesehen ist.

Eine wichtige Maßnahme zur Verbesserung der Klimabilanz ist die Verwendung alternativer Antriebssysteme und Antriebsstoffe im Verkehrssektor. Hierzu sind durch die Landesregie-rung entsprechende Schwerpunkte zu bilden und politische Rahmenbedingungen zu setzen. Für eine landesweite Umstellung auf umweltfreundliche Antriebsformen und -stoffe bedarf es zudem einer überregionalen Landesplanung für die Bereitstellung der dazu notwendigen Ver-kehrsinfrastruktur.