

Rede von Michael Jungclaus

Michael Jungclaus spricht zum Einzelplan des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung (11)

– Es gilt das gesprochene Wort!

Sehr geehrte Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen Abgeordnete, sehr geehrte Gäste,

„Kommt er? Oder kommt er nicht?“ In diesem Aufmacher der letzten Ausgabe der ZEIT werden sich ungezählte Pendlerinnen und Pendler wiedergefunden haben, die sich tagtäglich diese Frage stellen. Man mag noch hinzufügen: „Und wenn ja, wann?“

Niemand leugnet mehr, offensichtlich am wenigsten der DB-Chef selbst, dass die Bahn mit dem Transport von immer mehr Menschen einfach nicht fertig wird. Oftmals unterschlagen wird allerdings, dass man auch mit dem Auto nur sehr selten so schnell am Ziel ist, wie es das Navi beim Losfahren verspricht. Ein Grund, warum etwa die Autobahnen so voll sind: weil jeden Tag Millionen Lkw quer durch Europa fahren: Krabben aus der Nordsee, werden in Marokko gepult und landen anschließend wieder in Deutschland wo wir dann auf die Werbeaussage auf dem Etikett „Heimische Krabben“ hereinfallen und glauben nachhaltig zu konsumieren.

Das alles geht, weil der Transport von Gütern auf der Straße noch immer viel zu billig ist und nicht im Geringsten so streng geregelt und kontrolliert wird wie es auf der Schiene der Fall ist. Und leider kommt auch die Landesregierung bislang hier nur unzureichend ihren Kontrollaufgaben nach. Innerhalb von 10 Jahren wurde die Zahl der LKW-Kontrollen halbiert.

Gerade im Dezember sehen wir wieder die vielen Paketautos, die unsere Rad- und Gehwege zuparken, um uns Weihnachtsgeschenke einzeln nach Hause zu liefern – Gratisversand sei Dank!

Dinge haben aber auch dann einen Preis, wenn sie gratis sind. Es sind die Paketboten die mit miserablen Arbeitsbedingungen dafür bezahlen. Genau wie die osteuropäische Lastwagennomaden die ihr Dasein zwischen Mittelspur und Seitenstreifen fristen. Die Straßenanwohner bezahlen den Verkehrslärm und die Luftverschmutzung mit ihrer Gesundheit.

Und natürlich geht das Ganze auch auf Kosten der Natur und des Klimas. Der Verkehr verursacht etwa ein Fünftel der hiesigen Treibhausgasemissionen. Will Deutschland die Klimaziele noch erreichen, findet sich die Lösung dazu definitiv auf der Schiene und nicht auf der Straße.

Ich wiederhole es gerne: An der Schiene führt kein Weg vorbei! Die Bundesregierung hat im Koalitionsvertrag vereinbart, die Zahl der Bahnreisenden bis 2030 zu verdoppeln. Wie das passieren soll ist mir schleierhaft, wenn die Bahnen auf den Hauptrelationen schon jetzt heillos überfüllt sind und die Pünktlichkeit eines Zuges als Ereignis gefeiert wird.

Aber auch in unserem Haushalt sucht man freilich vergeblich nach einer grundsätzlichen Wende in der Verkehrspolitik, die die Ziele der Bundesregierung auch nur im Ansatz widerspiegelt. Da lautet die Fahrtrichtung business as usual und ist weitgehend von außen vorgegeben. Der Wegfall der Bundes-Entflechtungsmittel ab 2020 schlägt z. B. mit gut 81 Millionen Euro weniger zu Buche. Immerhin investiert das Land jetzt jährlich 10 Millionen Euro für das Infrastrukturprojekt i2030, bei dem der Ausbau von acht Schienenverbindungen in Brandenburg näher untersucht wird.

Auch werden die Regionalisierungsmittel nicht länger für schlechte Zeiten angespart, sondern fließen jetzt komplett in den ÖPNV. Das ist auch notwendig, weil es durch den neuen Landesnahverkehrsplan nun mehr Bestellungen im Schienenverkehr gibt und die müssen natürlich bezahlt werden.

Ja, es gibt Verbesserungen, aber die Frage ist doch, ob sie reichen, um dem Verkehr im Jahr 2030 gerecht zu werden und da sage ich definitiv Nein. Zumal ein Großteil der Verbesserungen im SPNV ohnehin erst mit dem neuen Vertrag zum Netz Elbe-Spree Ende 2022 kommt und damit viel zu spät. Gleiches gilt für i2030, auch hier kritisieren wir, dass diese wichtigen Schienenprojekte viel zu spät kommen werden. Zumal wir befürchten, dass wir auf Grundlage bereits heute veralteter Pendlerprognosen operieren.

Die leichten Verbesserungen täuschen in jedem Fall nicht darüber hinweg, dass in Brandenburg die Straßen weiterhin im Fokus des wichtigen Bundesverkehrswegeplans stehen werden.

Hier hatte das Land ohnehin nur 10 Projekte für die Schiene angemeldet – wohlgemerkt gegenüber 76 im Bereich Straßen.

Aber selbst bei diesen wenigen bleibt der Plan hinter dem zurück, was Brandenburg angemeldet hatte. Zudem halten wir viele Kriterien, die in der Vergangenheit bei Straßen zu dem Ergebnis „vordringlicher Bedarf“ führten für überholt.

Was ist beispielsweise mit den Kriterien die zwischenzeitlich hinzugekommen sind so wie die Lkw-Maut auf Bundesstraßen? Angesichts der überfüllten Züge vielerorts müssen die Weichen für die Nahverkehrswende schnellstmöglich gestellt werden!

Die Wirtschaftswoche widmete sich im Oktober in ihrem Leitartikel der „schönen neuen Pendlerwelt“: „Wer mit der Bahn zur Arbeit fährt, soll in Zukunft vom Gefühl begleitet werden, seine Pendlerstunden sinnvoll nutzen zu können.“, „Die tägliche Reise ins Büro soll kurz sein, stress- und verspätungsfrei, direkt, flexibel, ohne Umwege“.

Menschen, die heute mit der tristen Realität konfrontiert sind, treiben solche Zukunftsvisionen sicher die Tränen in die Augen. Seit der Sperrung der RB20-Strecke braucht man z. B. aktuell von Leegebruch nach Potsdam und zurück vier Stunden – wenn man Glück hat. Von Shanghai nach Peking (immerhin eine Strecke von 1.200 km) schafft man es mit dem Schnellzug ebenfalls innerhalb von vier Stunden. Nur mal so zum Vergleich.

Der Handlungsbedarf ist auch deshalb so groß weil bei es bei kaum einem Thema so deutlich wird wie die ökologische Frage mit der sozialen zusammenhängt. Menschen mit wenig Geld wohnen häufiger an viel befahrenen Straßen und profitieren, wenn dort weniger gefahren wird oder zumindest weniger Schadstoffe ausgestoßen werden. Andererseits schlagen höhere Spritpreise besonders zu Buche, wenn das Geld knapp ist. Von der Anschaffung eines umweltfreundlicheren Neuwagens ganz zu schweigen.

Dies zeigt, dass es für die Mobilitätswende nicht reichen wird, nur an einzelnen Stellschrauben zu drehen. Wenn ich sage: „Umweltschädliche Mobilität muss teurer werden und Verkehr, der die Umwelt nicht so sehr belastet muss billiger werden.“

Dann muss die umweltfreundliche Mobilität natürlich auch für alle erreichbar sein. Ohne so etwas zu beachten ist z. B. die CO₂-Steuer kein gerechtes und wirksames Instrument. Wir sind auch deshalb gut beraten, den öffentlichen Verkehr so komfortabel und zugänglich zu machen, wie es nur geht. Wir haben da ja beispielsweise mit der CDU-Fraktion gefordert, ein 365-Euro-Ticket für Schülerinnen und Schüler, Azubis und Freiwilligendienstleistende einzuführen, um zumindest Klarheit in den Ticketdschungel zu bringen.

Nun kommt immerhin das Ticket für Azubis und Freiwilligendienstleistende. Schülerinnen und Schüler gucken weiter in die Röhre. Wir wissen, wie kompliziert die unterschiedlichen Erstattungsregelungen in den Landkreisen sind und würden uns trotzdem (oder gerade deshalb) wünschen, dass Sie an dem Thema dranbleiben. Es ist einfach ungerecht, dass wieviel man zahlt davon abhängt, in welchem Kreis man wohnt.

Stichwort Ehrenamtler: Diejenigen, die sich Ehrenamtlich engagieren, können ab 2019 einen Mobilitätzuschuss beantragen. Unsere Fraktion hatte bereits im Sommer 2017 einen Antrag gestellt, der darauf abzielte, dass Ehrenamtler im gesamten VBB-Gebiet zum ermäßigten Preis fahren können. Ursprünglich war der Zuschuss nur für den ÖPNV geplant. Nun wird er auch für die Fahrt mit dem Pkw gewährt. Damit tragen wir auch der eben angesprochenen Tatsache Rechnung, dass der ÖPNV auf dem Land an vielen Stellen nicht ausreichend gut ausgebaut ist.

Wurde umgesetzt. Danke.

Radverkehr war ein weiterer Schwerpunkt unserer Änderungsanträge zum vorliegenden Einzelplan. Denn Radwege machen 2019 und 2020 nur etwa 5% des Gesamtetats für Straßen aus. Für Erhaltungsmaßnahmen sind sogar nur 300.000 Euro vorgesehen.

Das ist absolut nicht nachvollziehbar, wenn man weiß, dass rund die Hälfte aller Außerortsradwege älter sind als 15 Jahre. Wir haben deshalb eine Erhöhung des Anteils auf 15% gefordert. Außerdem eine volle Stelle für den Radverkehrsbeauftragten und eine Lastenradprämie.

Leider geht nämlich beim Thema Radverkehr trotz Ihrer Radverkehrsstrategie nichts richtig voran. So liegen die Zuweisungen des Bundes zum Bau von Radschnellwegen im vorliegenden Haushalt bei 0 Euro, weil sich bislang die Planungen für den Bau solcher Wege nicht verfestigt haben.

Froh bin ich natürlich, dass es jetzt eine Kompetenzstelle für Bahnhöfe gibt. Wir wollten aber auch im Doppelhaushalt 2019/2020 sicherstellen, dass – in enger Abstimmung mit der Kompetenzstelle – zehn Bahnhöfe pro Jahr revitalisiert werden. Dies könnte das Land beispielsweise in den Ausschreibungen von Verkehrsverträgen regeln. Ziel dieses Pilotprojekts sollte es sein, an den Bahnhöfen eine Service- und Verkaufsstelle anzubieten. Oder platt ausgedrückt: Da sitzt jemand, der dir eine Fahrkarte und einen Snack verkauft und auch noch einen Schlüssel fürs Klo hat. Leider wurde auch dieser Änderungsantrag abgelehnt.

Aber ich weiß ja, Sie haben schon oftmals Forderungen von uns abgelehnt, nur um kurz darauf Anträge mit ganz ähnlichem Inhalt zu stellen. Ich erinnere an die Landesmittel für Straßenbahnen oder die Förderung für den Schienengüterverkehr. Insofern gebe ich die Hoffnung nicht auf.

Bitter ist und bleibt, dass die Abstufung von Landesstraßen, eine Thematik mit der wir uns nun schon so lange befassen, nicht im Haushalt abgebildet ist. Was Sie, werte Kolleginnen und Kollegen der Koalitionsfraktionen, dazu letzte Woche im Ausschuss

abgegeben haben, war keine Stellungnahme, sondern ein schlechtes Bild. Im Allgemeinen gehen die Zuführungen an den Landesbetrieb Straßenwesen für Straßenplanung und -bau bis 2020 runter. Das verwundert auch angesichts Betonkrebs und der Diskussion um die Abstufung von Landesstraßen, wobei diese ja – wie eben angesprochen – noch nicht eingepreist ist.

Alles in allem muss man jedenfalls feststellen: Das völlig unambitionierte Ziel in ihrer Mobilitätsstrategie den Umweltverbund von 47% auf über 50% zu steigern, drückt sich leider auch in Ihrem Haushaltsentwurf aus. Die radikalen Veränderungsprozesse, die für eine nachhaltige Verkehrspolitik nötig sind, werden wir damit nicht einleiten.

Zum Abschluss noch kurz etwas zu den Änderungsanträgen der AfD: Bei der Haushaltsberatung im Ausschuss kam von der AfD weder eine Wortmeldung noch ein Antrag. Da wurde auf die Einbringung im Haushaltsausschuss verwiesen. Aber mein Kollege Axel Vogel hatte ja vorhin schon über die Substanz dieser Anträge berichtet: Zum einem die Auflösung der AG Radverkehr zum anderen Streichung von Mitteln für Bücher und Zeitschriften im Ministerium. Wenn dieser Kokolores alles ist, was Ihnen bei einem Haushalt mit über einer Milliarde Euro Volumen einfällt und das die Alternative für Brandenburgs Verkehrspolitik ist – dann Gute Nacht.