

Rede von Clemens Rostock

Mehr Investitionen in die Schieneninfrastruktur - Wir beschleunigen den Brandenburger ÖPNV

Sehr geehrte Vizepräsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Liebe Zuschauerinnen und Zuschauer! Herr Görke, einerseits bemängeln Sie, dass der Antrag sehr lang und ausführlich Dinge beschreibt. Gleich danach sagen Sie, es fehlen aber noch ein paar Dinge. Da möchte ich Sie darauf hinweisen, dass es auch Querverweise auf den Koalitionsvertrag gibt, in dem die Strecken, die jetzt nicht alle noch einmal extra aufgelistet werden, durchaus enthalten sind. Zu

m Thema Reaktivierung: Da ist auch etwas in der Mache; so viel kann ich sagen. Wir befinden uns auch im Gespräch mit der Volksinitiative, bei der das ebenfalls eine große Rolle spielt.

Es wurde vieles konkret zu einzelnen Projekten usw. gesagt. Ich will etwas allgemeiner dazu sprechen, um nicht Dinge zu wiederholen. Wir haben uns als Koalition das Ziel gesetzt, dass bis 2030 60 % aller Wege in Brandenburg über den Umweltverbund zurückgelegt werden. Wir hatten Anträge zum Radverkehr - im Juni letzten Jahres -, zu den PlusBussen und zur S-Bahn.

Mit Blick auf die Verkehrsleistungen ist festzustellen, dass der Regionalverkehr das Rückgrat des Umweltverbundes ist. In einem Flächenland wie Brandenburg brauchen wir den Regionalverkehr als Rückgrat für das gesamte System des öffentlichen Verkehrs. Betrachtet man die Entwicklung der Fahrgastzahlen und der bestellten Zugkilometer,

wird, glaube ich, auch allen in diesem Hause klar, dass wir da eine Schippe drauflegen müssen. Und ja, wie ebenfalls im Koalitionsvertrag festgehalten, wollen wir zum Fahrplanwechsel nächstes Jahr 6 Millionen zusätzliche Zugkilometer bestellen. Ich betone „zusätzlich“. Wenn man das ins Verhältnis zu den aktuell bestellten Zugkilometern setzt, stellt man fest, das ist eine Steigerung um gut 15 %.

Schon jetzt ist aber klar, dass das nicht das Ende der Fahnenstange ist und dass sich der Blick deswegen immer mehr auf die Infrastruktur richtet, die eben an ihre Grenzen stößt. Beim Infrastrukturausbau stehen wir vor der Herausforderung, dass Brandenburg ein Flächenland ist, dass wir in der Mitte dieses bekannte andere Bundesland haben und dass in der Vergangenheit der Schwarze Peter und die Verantwortlichkeit immer wieder ein bisschen hin und her geschoben wurden, gerade wenn es um die Bahnverbindungen an der Stadtgrenze oder an unserer inneren Landesgrenze ging.

Mit dem Tandem aus Verkehrsministerin Schneider und Senatorin Günther in Berlin ging es aber endlich mal vorwärts. Dann wurde diese Vereinbarung zwischen Brandenburg, Berlin und der Deutschen Bahn getroffen, deren Punkte wir heute unter dem Namen „i2030“ zusammenfassen.

Und ja, seitdem ist auch ein bisschen was passiert. Es gibt eine Finanzierungsvereinbarung hier, eine Finanzierungsvereinbarung dort, und wir hatten - um es ein bisschen konkreter zu machen - am Bahnhof Wilhelmsruh den Start des Wiederaufbaus der Stammstrecke der Heidekrautbahn. Aber es ist nichts so richtig Greifbares, Sichtbares, sodass man sich hinstellen, etwas anfassen und sagen könnte: Jawoll, hier liegt ein neues Gleis. - Das ist ein Problem. Man kann nichts Konkretes sehen, und auch die Zeitachsen und die Enddaten für die Fertigstellung sind unklar.

Ich muss sagen, auch ich persönlich bin manchmal frustriert, wenn es darum geht, einen kompletten Überblick zu haben. Deshalb haben wir den vorliegenden Antrag gestellt. Wir bekräftigen noch mal, dass wir den eingeschlagenen Weg forcieren wollen. Und dass wir keine Mittel in die Hand nehmen, möchte ich bestreiten. Ich möchte noch einmal dazu auffordern, in den Haushalt zu schauen: Wir stellen über 70 Millionen Euro allein aus dem

Zukunftsinvestitionsfonds explizit für „i2030“ zur Verfügung. Das ist eine beträchtliche Summe. Auch im Vergleich mit anderen Bundesländern kann sich das sehen lassen. Diese Regierung investiert viel Geld in die Schieneninfrastruktur.

Dann, von mir angesprochen, die Transparenz: Mit dem Antrag wird die Landesregierung aufgefordert, für alle Projekte bis Ende dieses Jahres Zeitachsen vorzulegen, damit wir wissen: Wo stehen wir? Wann soll es fertig sein, und - damit wir mehr Transparenz haben - wo sind wir auf dem Weg? Wo hakt es, wo müssen wir nachlegen? - Herr Görke, das sind eben Sachen, die es jetzt noch nicht gibt. Das ist schon ein Unterschied zum Istzustand.

Der Antrag verhehlt aber nicht, dass wir das nicht alles alleine wuppen können. Es wurde teilweise angesprochen: Wir sind zu großen Teilen von der Deutschen Bahn abhängig. Bei den Planungskapazitäten kooperieren wir mit anderen Regionen Deutschlands, und was die Finanzierung angeht, wurden die Töpfe der Regionalisierungsmittel und des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes angesprochen. Bei Letzteren gab es durchaus Fortschritte, aber um die Verkehrswende zu wuppen, braucht es dort weitere Schritte.

Deswegen möchte ich neben dem Werben um Zustimmung zu unserem Antrag auch mit dem Appell enden: Wenn Sie mit Leuten aus anderen Regionen Deutschlands sprechen, betonen Sie noch einmal die Wichtigkeit der Schieneninfrastruktur hier in der Hauptstadtregion, und setzen Sie sich in Ihren Parteien dafür ein, dass es nach der Bundestagswahl bei den Regionalisierungsmitteln und dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz weiter vorwärtsgeht. - Vielen Dank.