

Rede von Michael Jungclaus

# **Michael Jungclaus spricht zur Aktuellen Stunde der SPD-Fraktion „Ein leistungsfähiges Schienennetz für die wachsende Hauptstadtregion“**

- Es gilt das gesprochene Wort!

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

Herr Wiese ich weiß nicht welche Vorschläge von Ihnen die Landesregierung aufnehmen soll. Seit Oktober gab es von der AfD keinen einzigen Wortbeitrag im Verkehrsausschuss, geschweige denn einen Antrag. Vielleicht können Sie uns also mal erläutern was Sie damit meinen.

Wir begrüßen ausdrücklich die Entscheidung zum Schienennetz eine aktuelle Stunde zu beantragen und auch die sieben Punkte in Ihrem Entschließungsantrag sind grundsätzlich nicht verkehrt dennoch werden wir uns hierzu enthalten. Das liegt aber weniger an dem, was im Antrag steht, als daran, was nicht drin steht.

Der Antrag zeugt von erstaunlich wenig Mut der Koalitionsfraktionen gegenüber der Regierung. Denn er ist vor allem ein „Weiter so – nur eventuell etwas schneller!“.

Aus jeder Zeile spricht die Erleichterung, dass der Landesregierung mit dem Infrastrukturprojekt i2030 verkehrspolitisch jetzt etwas sinnvolles gelungen ist.

Und auch wenn ich Ihre Freude darüber nur ungern störe, muss man doch feststellen, dass – abgesehen von Planungen, die auf den Weg gebracht wurden – sehr wenig

passiert ist und die wesentlichen Fragen – zum Zeitplan, zur Finanzierung usw. – weiterhin unbeantwortet sind.

Und liebe Frau Kircheis, ich weiß ja nicht wie oft Sie in Brandenburg mit der Bahn unterwegs sind. Ich bin das fast täglich und ich kann Ihnen eines versichern. Das in Ihrer Rede gezeichnete Bild entspricht definitiv nicht der Realität in unserem Land.

Wir haben schon seit langem gefordert, dass der Ausbau der Schieneninfrastruktur in Berlin und Brandenburg im Sinne einer strategischen Weiterentwicklung erfolgen soll. Das heißt konkret: Vorrusschauend ein Bestellkonzept für das Jahr 2030 zu entwickeln und das gibt es meines Wissens bis heute nicht.

Ein damit zusammenhängendes Problem bei i2030 ist, dass die Landesregierung es versäumt hat, schlüssig darzulegen, wie sie von den ausführlichen Korridoruntersuchungen mit ihren prognostizierten Fahrgastzuwächsen, erwarteten Kosten usw. nun zu dieser Liste der acht Verbindungen kam. Oder etwas ketzerischer formuliert: Die zeitaufwändigen Korridoruntersuchungen und entsprechenden Regionaldialoge hätten man sich sparen können – das Kapitel „Engstellen und Flaschenhalse“ hätten Sie mit einer Liste der acht Verbindungen auch vorher schon aufschreiben können.

Ein andere Problem – darauf wiesen im Verkehrsausschuss vergangene Woche ja auch schon andere Abgeordnete hin: Es ist völlig unklar, ob es einen Automatismus geben wird, dass nach der Planung auch tatsächlich die Umsetzung kommt.

Insofern warten wir interessiert besonders auf die Meilensteine zu i2030, für die sich Ministerin Schneider noch etwas Geduld erbeten hat.

So oder so, alles steht und fällt mit der Finanzierung. Ich bin daher außerordentlich gespannt, wie die Finanzierungsvereinbarungen mit der DB AG und den anderen Eisenbahnunternehmen aussehen werden. Eben weil es sich um erhebliche Summen handelt.

Damit Sie mich nicht falsch verstehen: Gut dass es nun vorangeht mit dem zweigleisigen Ausbau Cottbus-Lübbenau, mit dem Bahnhof Königs Wusterhausen, mit RE6 und Heidekrautbahn. Dass die Potsdamer Stammbahn genau untersucht wird sowie der Korridor nach Falkensee und Nauen.

Nur muss ich meine Sorge wiederholen, dass auch die Maßnahmen im Rahmen von i2030 nur wieder auf die aktuellen Bedarfe eingehen und nicht auf zukünftige wie es doch eigentlich bei einem Zukunftskonzept nötig wäre. Ich halte dies für einen Fehler.

Denn dies wird nicht ausreichen, um zu gewährleisten, dass sich Fahrgäste 2030 nicht mehr wie Ölsardinen fühlen müssen und dass der Verspätungsirrsinn irgendwann einmal ein Ende hat.

Und ja liebe Frau Tack: Am meisten schmerzt mich – um ein konkretes Projekt zu nennen, dass die Ostbahn fehlt. Und ich sehe das nicht nur deshalb so, weil diese Trasse zufällig in meinem Landkreis liegt, sondern weil ich – gerade nach unserer Ausschussreise nach Kostrzyn vergangene Woche – überzeugt bin, dass diese Trasse für unsere Landesentwicklung genauso bedeutsam ist wie die Projekte, die es auf die Liste geschafft haben.

Letzte Woche hatten wir ja in Kystrin mit den polnischen Kolleginnen und Kollegen unsere erste gemeinsame Verkehrsausschuss-Sitzung.

Und auch dort wurde noch einmal sehr deutlich auf die Bedeutung dieser Linie hingewiesen. Perspektivisch auch beim Thema Fernzüge - also durchaus von überregionaler Bedeutung.

Sicher, das Land hat auf dieser Trasse schon zweistellige Millionenbeträge investiert. Trotzdem bleibt es dabei: Es ist ein Fehler, wenn weder Zweigleisigkeit noch Elektrifizierung der Ostbahn in i2030 aufgenommen werden.

Gerade vom Polenbeauftragten der Bundesregierung Dietmar Woidke erwarte ich, dass er seinen vollmundigen Versprechen zum Ausbau der Schieneninfrastruktur hier Taten folgen lässt.

**Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
im Brandenburger Landtag**



Vielen Dank!