

**Michael Jungclaus**

**Rede zum Antrag der Fraktionen SPD und DIE LINKE: „Ein leistungsfähiger Schienenverkehr zwischen Berlin-Brandenburg und unseren mittel- und osteuropäischen Nachbarländern“;  
23.02.2011, DS 5/2818**

– es gilt das gesprochene Wort -

Herr Präsident, Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen, liebe Gäste.

der Antrag der Koalitionsfraktionen für einen leistungsfähigen Schienenverkehr kommt zu einer Zeit in der geheime Streichlisten der Deutschen Bahn für Schienenprojekte in der Presse auftauchen, in der bundesweit mindestens zwölf wichtige Bahnprojekte wegen staatlicher Finanznot auf der Kippe stehen, der Bundesschienenbedarfsplan chronisch unterfinanziert ist, und die Politik viele Bahnprojekte verspricht, aber keine Finanzierung sicherstellt.

Rot-Rot in Brandenburg macht sich in diesem Umfeld nun auf den Weg und schickt eine Wunschliste für den Ausbau der Brandenburger Schienenwege an den Bund. Statt mit konkreten Vorschlägen die eigene Landesregierung in die Pflicht zu nehmen, werden - wie ja nicht zum ersten Mal - lautstark Forderungen an den Bund gestellt. Ist ja auch irgendwie einfacher. Aber immerhin wollen Sie ja auch den Öffentlichen Nahverkehr in Brandenburg stärken.

Zitat: „Eine kundenorientierte Optimierung des Taktverkehrs mit Direktverbindungen“ nach Polen soll geprüft werden.

Vom Bund werden also Milliardeninvestitionen gefordert und ihrer eigenen

Landesregierung erteilen sie lediglich einen Prüfauftrag. So sieht also der Gestaltungsspielraum der Koalitionsfraktionen aus. Uns ist das eindeutig zu wenig.

Die Organisation des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ist eine Kernaufgabe des Landes. Brandenburg hat daher die Möglichkeit eigenständig, einen attraktiven öffentlichen Verkehr zu organisieren. Und Ihr Großvorhaben ist ein Prüfauftrag.

Es ist natürlich richtig: Wir brauchen die Investitionen in den beschriebenen Bereichen.

Der grenzüberschreitende Schienenverkehr in dieser Region ist im Begriff in die Bedeutungslosigkeit abzusinken.

Auch nach mehr als zehn Jahren politischer Proklamationen dauert beispielsweise eine Zugfahrt von Berlin über Cottbus nach Breslau - immerhin viertgrößte Stadt Polens - immer noch fast sechs Stunden, was einer Durchschnittsgeschwindigkeit von ca. 60 km/h entspricht. Folge davon ist, dass der Schienenverkehr auf dieser Verbindung nur 1,5 % des Gesamtverkehrs ausmacht.

Und dabei drängt die Zeit hier: In den nächsten Jahren ist mit einer enormen Zunahme des grenzüberschreitenden Verkehrsaufkommens zu rechnen.

Ein Zitat aus der Lausitzer Rundschau vom 11.09.2010

„Im nächsten Jahr greift die Arbeitnehmerfreizügigkeit, 2012 wird in Breslau die

Fußball-EM gespielt und die Betreiber des Berliner Großflughafens rechnen mit etwa viereinhalb Millionen Fluggästen jährlich aus Polen.“ Zitat-ende

Dies bedeutet aber auch, dass wir unseren landespolitischen Gestaltungsspielraum nutzen müssen. Wir brauchen eine eindeutige Schwerpunktsetzung.

Und die kann nur lauten: Den Verkehr auf die Schiene.

Ein klares Signal Brandenburgs an die Bundespolitik müsste also heißen: Die Finanzierung der Investitionen in Brandenburgs Schienenwege hat deutlichen Vorrang vor dem weiteren Ausbau der Bundesfernstraßen. Finanzmittel des Bundes müssen entsprechend umgeleitet werden. Vielleicht wäre es ja auch strategisch geschickt, mit Berlin gemeinsam gegenüber dem Bund aufzutreten – aber auch diesen Ansatz lässt ihr Antrag, trotz Rot-Rot in beiden Ländern leider vermissen. Schade!

Und ein klares Signal an die Landesregierung wäre: Für ein Plus an Bus und Bahn. Es ist nicht die Pflicht der Politik, billigen Autoverkehr zu gewährleisten. Nutzen wir die alleinige Landeskompetenz im Öffentlichen Personennahverkehr und erhöhen das entsprechende Angebot. Dabei muss auch die mittelfristige Finanzplanung Brandenburgs dem deutlichen Schwerpunkt auf den öffentlichen Nahverkehr Rechnung tragen. Die eingeplante Reduzierung der ÖPNV-Finanzierung von 2012 bis 2014 um 23 Millionen Euro zum Beispiel muss gestoppt und umgekehrt werden.

Der Antrag in der vorliegenden Form aber ist bedeutungslos und ohne

Auswirkungen für zukünftige Investitionsentscheidungen. Die wichtigen Richtungsentscheidungen und Schwerpunktsetzungen werden nicht erwähnt. Da man ihm aber zumindest zugute halten kann, dass er unschädlich ist und die Forderungen an den Bund nicht verkehrt sind, werden wir uns enthalten. Einer Überweisung stimmen wir zu. Vielen Dank.