

Rede Gerd Will

Plenum 27.09.2012

Erste Beratung: Damit Niedersachsen am Zug bleibt - Zukunft der Regionalisierungsmittel sichern! - Antrag der Fraktion der SPD

Erste Beratung: Zukünftige Infrastrukturpolitik für Niedersachsen - mobilitätssichernd, nachhaltig, bezahlbar - Antrag der Fraktion der SPD

Erste Beratung: Zukunftsgerechte Verkehrspolitik statt immer mehr unbezahlbarer Neubauplanungen - Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren!

Ich möchte zunächst zu dem Antrag der Bündnisgrünen sprechen; denn ich finde, wir sollten ihn vorab einmal ausführlich diskutieren. Wir können dann vielleicht im zweiten Durchgang über die weiteren Anträge reden.

Der Antrag der Bündnisgrünen zur Sicherung der Bahninfrastruktur fordert, die Reaktivierung von Bahnstrecken zu prüfen. Das ist sinnvoll; denn vorhandene Infrastruktur sollte unter den veränderten volkswirtschaftlichen und umweltpolitischen Rahmenbedingungen neu geprüft werden. Auch müssen Fehler für die Zukunft vermieden werden z. B. durch den schleichenden Abbau von Infrastruktur.

Wir müssen gerade auf Anträge von Kommunen reagieren - Herr Hagenah hat darauf hingewiesen -, die mit eigenem Engagement die Wiederbelebung von Haltepunkten und Bahnstrecken unterstützen.

Nun ist auch uns klar, dass nicht 57 Reaktivierungsprojekte und 24 stillliegende Bahnhaltedpunkte neu untersucht werden können. Aber es macht Sinn, da, wo Fahrgastpotenziale vorhanden sind und die Wirtschaftlichkeit erreichbar ist, nach über zehn Jahren eine erneute Prüfung durchzuführen. Dies gilt beispielsweise - ich fasse das jetzt einmal zusammen; hier sind ja schon einzelne Projekte angesprochen worden - für ehemalige Bahnhaltedpunkte z. B. im Osnabrücker Land oder auch im Oldenburger Bereich. Das gilt insbesondere für intakte Güterstrecken. Dafür haben wir zwei gute Beispiele im Raum Aurich und Nordhorn.

Wir halten es für sinnvoll, den Petitionen aus den Regionen nachzugehen, sie ernst zu nehmen und sich vor Ort ein Bild davon zu machen. SPD und Grüne waren vor Ort, z. B. in der Grafschaft Bentheim. Die Regierungsfractionen haben sich das bisher noch nicht vor Ort angeschaut. Ich habe den Eindruck, Sie können das allein nach Aktenlage entscheiden.

Der CDU-Antrag spült den Grünen-Antrag weich. Er ist unverbindlich. Und dort, wo Sie dann zaghaft auf eine Reaktivierung eingehen, verbinden Sie dies gleich mit dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit nach der Revision der Regionalisierungsmittel. Sie machen so bei dem Verteilungsstreit auf Bundesebene den Eindruck, abzuwarten und die Ergebnisse zu akzeptieren, statt richtige Schritte der Reaktivierung zur Stärkung der eigenen Argumente einzusetzen. Kosten solcher Reaktivierungen können bis 2014 bei den Verhandlungen eine wichtige Rolle spielen und die Verhandlungsgrundlage des Landes verbessern.

Wer demgegenüber bei der Zweckentfremdung so ungeniert mit dem Geld umgegangen ist und ansonsten einseitig auf Fahrleistungen gesetzt hat, darf sich heute nicht wundern, dass

Niedersachsen bei der Verteilungsquote einen schweren Stand hat. Für Ihre Fehler beim Mitteleinsatz sollen nun die Regionen Niedersachsens die Suppe auslöffeln. Meine Damen und Herren, wir werden heute dem Antrag der Bündnisgrünen zur Reaktivierung zustimmen, weil er realistisch die Ziele und Chancen für die Zukunft des Verkehrsmittels Bahn in Niedersachsen beschreibt.

Weitere Rede:

Meine Damen und Herren, ich will etwas zu den drei Anträgen sagen, zu denen wir heute die erste Beratung durchführen. Wie sieht die Zukunft der Regionalisierungsmittel für Niedersachsen aus? - Bei den anstehenden Verhandlungen agiert der zuständige Minister viel zu zaghaft. Das sagen nicht nur wir, sondern auch viele betroffene Verbände und Institutionen des Verkehrsgewerbes.

Wegen Ihrer schlechten Verhandlungsstrategie stehen Sie auf Bundesebene ziemlich isoliert da. Andere Bundesländer haben mehr Strecken saniert, mehr stillgelegte Strecken wieder in Betrieb genommen - übrigens auch CDU-regierte Bundesländer; ihren Anteil bei den Regionalisierungsmitteln werden sie natürlich verteidigen. Das ist nachvollziehbar. Niedersachsen hat dagegen in erster Linie in Fahrleistungen investiert, die es nun im Verteilungskampf bei den Revisionsverhandlungen auf Bundesebene zu verteidigen gilt. Dazu zählt z. B. auch die gegenseitige Unterstützung der Bundesländer, die vergleichbare Strukturen haben. Ich denke dabei auch an Schleswig-Holstein. Im Ländervergleich werden insbesondere Niedersachsen und Schleswig-Holstein bei der Verteilung der Regionalisierungsmittel bezogen auf Fläche und Bevölkerungsanteil benachteiligt.

Ziel muss es bleiben, mehr Menschen zum Umstieg auf Bus und Bahn zu bewegen. Das erreichen wir durch weitere Verbesserung der Verkehrsqualität und stärkere Kundenorientierung. Das erreichen wir auch durch eine stärkere Vernetzung der Mobilitätssysteme, z. B. den weiteren Ausbau des Niedersachsentickets und telematisch gestützter Informationssysteme. Fahrplan- und Istzeitinformationen sind für die zukünftigen Kunden des ÖPNV immer wichtiger. Diese Dienstleistungen gilt es auszubauen, um die Verkehrssysteme noch attraktiver zu machen.

Meine Damen und Herren, Grundvoraussetzung bleibt: Die Regionalisierungsmittel für Niedersachsen in Höhe von 617 Millionen Euro müssen über die geplante Laufzeit bis 2019 abgesichert werden, damit die zuständigen Regionen in Niedersachsen Planungssicherheit behalten und z. B. langfristige Verkehrsverträge vereinbart werden können.

Bereits heute wird deutlich, dass alle Landesteile Niedersachsens betroffen sind und der Erfolg der Verhandlungen über die zukünftige Mobilitätssicherung der Menschen entscheidet. Wir müssen gegenüber dem Bund für eine Gleichbehandlung mit den anderen Bundesländern eintreten und verhindern, dass die Mittel in Niedersachsen aufgrund von Kürzungen zugunsten anderer Bundesländer umverteilt werden. Wenn das gelingt, kann der leider noch unterdurchschnittliche Anteil am Eisenbahnverkehr in Niedersachsen durch Taktverdichtungen und gezielte Reaktivierungsmaßnahmen gesteigert werden.

Meine Damen und Herren, einige grundsätzliche Anmerkungen zur Verkehrspolitik in Niedersachsen: Mit Blick auf die Ankündigung des Ministerpräsidenten, die A 2 müsse nun schnell achtspurig ausgebaut werden, und die Vorlage des Verkehrsministers vom 27. Juli, in der ein Wunschkonzept des Ausbaus einer straßenfixierten Infrastruktur formuliert ist, müssen wir feststellen: In der Praxis hat diese Landesregierung eine sehr bescheidene Leistungs- und Umsetzungsbilanz.

Meine Damen und Herren, weil es hier angesprochen worden ist: Bei der Y-Trasse werden immer noch das Ob und das Wie untersucht. Vorhandene Bahnstrecken werden nicht entschlossen saniert, um z. B. kurzfristig Hafenhinterlandverkehre aufnehmen zu können. Es

gibt nur allgemeine Bekenntnisse zum Schiffshebewerk in Scharnebeck bei gleichzeitiger nunmehr geplanter Rückstufung von Binnenwasserstraßen wie z. B. des Küstenkanals. An der A 20 wird bisher nur geplant. Kein Meter wurde in den letzten zehn Jahren in Niedersachsen gebaut.

Weitere Rede:

Die A 26 ist immer noch nicht fertig. Auch die durchgehende Befahrbarkeit der A 39 liegt noch in weiter Ferne, obwohl wir bereits in der letzten Legislaturperiode diesen Autobahnausbau hier gemeinsam unterstützt haben.

Ihr Handeln war zaghaft, und in den Verhandlungen mit dem Bund waren Sie wenig erfolgreich, auch was die Frage der Infrastruktur der norddeutschen Häfen als nationale Aufgabe betrifft. Das Geld für große, durchaus zweifelhafte Verkehrsprojekte geht weiterhin in den Süden.

Meine Damen und Herren, ich rate zu mehr Ehrlichkeit im Umgang mit den Wunschlisten.

Es muss eine Konzentration auf umsetzbare Verkehrsprojekte geben. Da gilt: Sanierung und Ausbau vor Neubau. Es geht auch um Lückenschlüsse bei begonnenen Maßnahmen. Es ist an der Zeit, mit dem Bund endlich über eine Erhöhung der Planungsmittel, z. B. für die Projekte, zu verhandeln. Niedersachsen zahlt nach wie vor einen zu hohen Anteil bei den Planungskosten. Das ist nun gerade nicht unsere Aufgabe, meine Damen und Herren.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, wir müssen den Reformstau überwinden. Wir brauchen einen neu-en Aufbruch in der Verkehrspolitik. Die niedersächsische Verkehrspolitik ist mit großen Herausforderungen konfrontiert: Kapazitätsengpässe und Staus infolge eines gewachsenen Güterverkehrs, Verkehrslärm, Verfehlung der Klimaschutzziele, Verfall der Infrastruktur durch fehlende Unterhaltung - ich denke insbesondere an die Landesstraßen.

Diese Entwicklungen sind für das Land dramatisch. Denn gut ausgebaute Verkehrswege bilden nicht nur die Voraussetzung für die persönliche Mobilität. Liebe Kolleginnen und Kollegen, viele Verkehrsprojekte des jetzigen Bundesverkehrswegeplans stehen nach zehn Jahren Schwarz-Gelb noch am Anfang oder sind trotz fertiger Planung und Baureife nicht einmal begonnen, weil Sie schlichtweg überhaupt kein Geld haben. Bevor wir über die reine Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans reden, bedarf es einer besseren Bürgerbeteiligung und gleichzeitig einer Planungsbeschleunigung. Bei der neuen Bundesverkehrswegeplanung brauchen wir angesichts begrenzter finanzieller Ressourcen eine eindeutige Prioritätensetzung.

Wir wollen statt isolierter Betrachtung der einzelnen Verkehrsträger und deren Einzelprojekten einen verkehrsträgerübergreifenden und netzbezogenen Ansatz. Alle vier großen Verkehrsträger sind unter Vernetzungsgesichtspunkten bei Ausbauprojekten zu planen und zu realisieren. Das gilt z. B. auch für den Verkehrsbereich Fußgänger und Radfahrer. Wir wollen den Umstieg zu umweltfreundlicheren Verkehrsträgern und einen sinnvollen Anteil aller Verkehrsträger. Die Auswahl der Einzelprojekte muss nach ihrer Funktion und Bedeutung für das Gesamtnetz erfolgen.

Meine Damen und Herren, in den nächsten Jahren wird es praktisch darum gehen, Ihre liegen gelassenen Planungen zu Ende zu führen. Das gilt für die A 39 in nördliche Richtung, für die A 20 in gesamter Länge in Niedersachsen und für die Ertüchtigung der vorhandenen Bahnstrecken sowohl der DB Netz AG als auch der NE-Bahnen in Niedersachsen. Noch einmal zur A 20, weil gestern und heute hier wieder Legenden gestrickt wurden: Rot-Grün bekennt sich in Schleswig-Holstein im Koalitionsvertrag ausdrücklich zum Neubau der A 20 bis zur A 7. Das sind 30 km Strecke, die in den nächsten Jahren gebaut werden

In den letzten sieben Jahren hat die alte Landesregierung in Schleswig-Holstein keinen Meter dieser Autobahn gebaut.

Gleichzeitig wird die neue Landesregierung die Planung bis zur Elbe vorantreiben. Auch das ist in Schleswig-Holstein übrigens im Koalitionsvertrag geregelt. Was wollen Sie also eigentlich?

Meine Damen und Herren, wie viel A 20 haben Sie eigentlich von den über 120 km in Niedersachsen in den letzten zehn Jahren gebaut? Sie haben nur sieben Abschnitte in der Planung, aber keinen einzigen Kilometer realisiert. Verschonen Sie Rot-Grün also mit Zensuren!

Meine Damen und Herren, treiben Sie deshalb die Klärung der alten oder neuen Y-Trasse bei der Bahn voran bzw. sorgen Sie für die Ertüchtigung der vorhandenen Bahnstrecken! Hier haben Sie die Investitionsmittel für die NE-Bahnen bekanntlich um 2 Millionen Euro auf 2,7 Millionen Euro reduziert. Das ist ein völlig falsches Signal in Richtung Stopp, meine Damen und Herren. Bei der Y-Trasse haben wir Mittel für eine gemeinsame Finanzierung der Planung in den vergangenen Jahren hier durchgesetzt. Allein: Sie haben nichts daraus gemacht.

Zu den Altlasten gehören auch die baureifen Ortsumgehungen der Bundesstraßen, die seit Jahren auf das Geld und den Baubeginn warten. An vielen Stellen im Land haben Sie in den letzten zehn Jahren durch eingeleitete Planungen Hoffnungen geweckt. Wie sieht denn Ihr Plan für eine gute Verkehrsanbindung des Westharzes und des Weserberglandes aus? Vertrösten Sie uns nicht mit dem neuen Bundesverkehrswegeplan, sondern sagen Sie uns einmal, wie Sie was finanzieren wollen! Ihre Ziele sind entweder sehr bescheiden geworden oder utopische Fantasien, die niemals in absehbarer Zeit bzw. während der nächsten Laufzeit des Bundesverkehrswegeplans realisiert werden können.

Es bleibt dabei: Sie können es nicht. Außer Ankündigungen nichts Neues! Das letzte von Sigmar Gabriel noch mit initiierte große Verkehrsprojekt war der Lückenschluss der A 31, der auch mit massiver Unterstützung des Landes Niedersachsen erfolgte. Wir warten immer noch auf Ihre großen Verkehrsprojekte in Niedersachsen, Herr Hoppenbrock - aber nur noch bis zum 20. Januar 2013. Dann haben andere die Verantwortung und werden Ihnen das zeigen.