

Thüringer Landtag - 42. Sitzung - 26.01.2011

Redeauszug: Abgeordnete Schubert BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

a) Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zum Thema:

"Für eine moderne Verkehrspolitik in Thüringen"

Abgeordnete Schubert, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN:

Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren, ich freue mich, dass heute fast alle Fraktionen in diesem Plenum über Verkehrspolitik sprechen wollen. Zu Beginn meiner Rede möchte ich Ihnen einige Sätze aus einer Erklärung zitieren, deren Ursprung ich Ihnen am Ende meiner Rede verraten werde. In dieser Erklärung wird eine grundsätzliche Trendänderung in der Verkehrspolitik gefordert. Der eine Satz aus dieser Erklärung ist: „Die Attraktivität der Bahn für den Personen- und Güterverkehr muss gesteigert werden. Insbesondere ist dazu im Straßenverkehr eine auch externen Kosten umfassende Kostenentlastung zu schaffen.“

Der zweite Punkt aus dieser Erklärung: „In den verkehrlich hoch belasteten Räumen ist den Verkehrsträgern mit hoher Massenleistungsfähigkeit (Bahnen und Busse) absoluter Vorrang einzuräumen.“

Der dritte Satz aus dieser Erklärung: „Zur Finanzierung der vorgenannten Maßnahmen sind zusätzlich Mittel erforderlich, die über einen zweckgebundenen Anteil aus dem Mineralölsteueraufkommen bereitzustellen sind.“

Wir haben in Thüringen mit der Energiewende begonnen. Wir haben damit begonnen, wir müssen auch endlich mit der Verkehrswende beginnen. Wir sind für Autos als Teil einer klugen und energieeffizienten Gesamtstrategie im Bereich Mobilität. Das Auto hat dort seinen Platz, es wird aber in seiner Bedeutung abnehmen, zumindest das Auto als Privat-Pkw wird abnehmen und dafür werden andere Verkehrsträger an Bedeutung gewinnen. Das sind z.B. Fahrräder, das sind Pedelecs, das sind Taxis, das ist Carsharing, das ist die Bahn, das sind Busse und Straßenbahnen, das sind Sammeltaxis, das sind Bürgerbusse, Elektroautos und nicht zu vergessen der Fußgänger und die Fußgängerin.

Um beim klassischen öffentlichen Verkehr zu bleiben, reden wir davon, dass wir in Thüringen einen Thüringen-Takt brauchen. Wir GRÜNEN wollen in Thüringen einen Thüringen-Takt

einführen. Das ist nichts anderes als ein integraler Taktfahrplan, der es ermöglicht, zu jeder Stunde in jede Region Thüringens zu kommen mit dem öffentlichen Personennahverkehr. Der Grundgedanke dieses Taktes ist: nicht so schnell wie möglich auf den einzelnen Strecken, sondern so schnell wie nötig. Das kann bedeuten, dass man bei einigen Strecken die Fahrzeit beschleunigt um fünf Minuten, bei anderen um fünf Minuten verlängert, damit man an den Knotenpunkten entsprechende Anschlüsse hat. Was muss dafür passieren? Der erste Schritt ist relativ banal auf dem längeren Weg dorthin. Bus und Bahn müssen endlich viel besser kooperieren in Thüringen, als das zurzeit der Fall ist.

Wir haben vor einigen Monaten dazu bereits einen Antrag eingebracht der hieß: „Bahn und Bus aus einem Guss.“ Daran werden Sie sich erinnern. Sie haben den Antrag abgelehnt, unter anderem mit dem Verweis darauf, dass ja die Kommunen für den regionalen Busverkehr zuständig sind. Das ist richtig. Aber ich sage Ihnen, den Menschen in Thüringen ist das herzlich egal, wer zuständig ist.

Sie ärgern sich einfach, wenn Sie in Oberhof aus dem Bahnhof steigen und der Bus ist Ihnen vor der Nase weggefahren. Sie ärgern sich auch, wenn Sie von Erfurt aus einen Sonntagsausflug machen wollen - mit dem öffentlichen Personennahverkehr nach Bad Frankenhausen zum Kyffhäuserdenkmal und feststellen, dass Sie dafür 1 Stunde und 48 Minuten benötigen würden. Das ist kein attraktiver öffentlicher Nahverkehr.

Eine kluge Gesamtstrategie im Verkehr hat so viele Vorteile, die kann ich heute gar nicht alle aufzählen und ich kann es auch in dieser kurzen Zeit nur anreißen. Zum Glück reden wir heute noch länger über Verkehr. In den Städten wird es relativ einfach sein, mehr Menschen zu ermöglichen, keinen eigenen PKW zu haben, ein enormer Kostenvorteil, das wird auf dem Land nicht so schnell gehen. Da sind viele Leute auf das Auto angewiesen. Wir können aber erreichen, dass mehr Menschen als heute ihr Auto am Busbahnhof oder Bahnhof stehen lassen und dort dann in den Nahverkehr steigen. Das erniedrigt den Parkdruck sowohl der Menschen als auch den Parkdruck in den Städten neben der Tatsache, dass man dort auch bequem seinen Laptop aufklappen und Arbeitszeit anrechnen lassen kann. Diese Zeit spart man dann für Freizeit und Familie.

Jetzt muss ich Ihnen nur noch die Herkunft der Erklärung verraten. Diese Erklärung ist die sogenannte Krickenbecker Erklärung und wurde verabschiedet auf der Konferenz der für Verkehr, Umwelt und Raumordnung zuständigen Minister und Senatoren von Bund und Ländern im Februar 1992 im Schloss Krickenbeck im Nettetal. Dort wurde die Verkehrswende gefordert. Vielen Dank.

Thüringer Landtag - 42. Sitzung - 26.01.2011

Redeauszug: Abgeordnete Schubert, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Abgeordnete Schubert, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN:

Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Herr Minister Carius, das ist genau die falsche Reihenfolge. Der Nahverkehr muss dort hinfahren, wo die Leute schon stehen, so kann man das ja sinngemäß dann interpretieren. Ich sage Ihnen mal, dass andere Länder einen anderen Weg gegangen sind. Die haben sich dafür entschieden, den öffentlichen Nahverkehr massiv auszubauen - ob wir das in Thüringen machen werden, da gibt es kleinere Schritte, die auch schon sinnvoll sind -, siehe Rheinland-Pfalz, daraufhin haben sich die Fahrgastzahlen verdoppelt. Da reicht es nicht, darüber zu diskutieren, welche Bushaltestelle wir noch offenhalten wollen oder nicht. Dafür braucht es Rahmenbedingungen, die sich nicht darin erschöpfen, dazu braucht es eine andere Siedlungspolitik, eine andere Stadtentwicklungspolitik. Verkehr leitet sich immer daraus ab, wie wir Städte planen und insofern, Herr Carius, ist hier die Grundsatzentscheidung zu fällen und die wollen Sie offensichtlich nicht fällen. Wollen wir wirklich umsteuern und einen attraktiven Nahverkehr anbieten und auch die Potenziale, die wir in Thüringen haben, nutzen, mehr Fahrgäste dadurch zu gewinnen?

Dem haben Sie meines Wissens eher eine Absage erteilt, leider.

b) auf Antrag der Fraktion der SPD zum Thema: "Bundeshilfen zur Beseitigung von Winterschäden auf kommunalen Straßen"

Abgeordnete Schubert, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN:

Frau Präsidentin, meine Damen und Herren, den Winter gab es ja 1992 auch schon. Ich habe aber trotzdem nichts dagegen, dass die SPD-Fraktion den Winter von 2010 als Anlass nimmt für eine Aktuelle Stunde.

Wir finden es unehrlich und auch populistisch, nach Sondermitteln für die Schlaglöcher zu schreien, die Kommunen schreien nach dem Land, das Land schreit nach dem Bund, nach Ihrer Lesart, das ist unwürdig, es ist auch unehrlich.

Da muss ich mich jetzt einmal an DIE LINKE wenden. 30 Mio. zu fordern, wenn man gleichzeitig den Haushalt konsolidieren will, das haben Sie bei der Haushaltsdebatte gesagt, dann sollte man wenigstens sagen, woher dieses Geld kommen soll oder wo wir die 30 Mio. sonst nicht ausgeben wollen in diesem Haushalt. Das habe ich von Ihnen noch nicht gehört.

SPD und FDP wollen die finanzielle Verantwortung einfach auf den Bund verlagern. Vielleicht glauben sie, dass der Bund selbst keine Schlaglöcher zu flicken hat. Wir stellen immer wieder fest, dass harte Winter ein Problem sind.

Ich schlage vor, dass, wenn wir - um das Bild eines Hauses zu nehmen - feststellen, dass ein Balken immer wieder durchbricht, dann sollten wir uns überlegen, ob an der Gesamtkonstruktion des Hauses vielleicht etwas nicht stimmt.

Ein ganz kleiner Schritt ist, dafür zu sorgen, dass man die Straßenschäden in Grenzen hält. Da kann man über die Art des Winterdienstes einiges erreichen. Ich weiß, dass die Stadt Erfurt auf Empfehlungen von Kali + Salz zurückgreift, wenn sie ihren Winterdienst plant. Das ist zumindest fragwürdig. Wir sollten auch die Potenziale nicht verkennen, in dem wir den Winterdienst mit anderen Ländern vergleichen, die an vielen Stellen nur räumen, eine feste Schneedecke liegen lassen, auf der man auch sicher mit einem Pkw fahren kann. Das hilft zumindest finanziell, indem man weniger Streusalz braucht, und auch für etwas weniger Straßenschäden. Ich glaube, der letzte Winter könnte dazu beitragen, aus diesen Erfahrungen zu lernen und es das nächste Mal noch besser zu machen.

Das viel Schwierigere, nämlich die Konstruktion des ganzen Hauses, dazu komme ich jetzt, zu betrachten, hieße, endlich eine realistische Verkehrspolitik zu machen in diesem Land. Das gilt sowohl für den Bund, das gilt auch für die Bundesländer. Dazu möchte ich ein kurzes Zitat vorlesen aus news.de vom 04.06.2010: „Erst ein Spatenstich, dann das Durchschneiden des roten Bandes - für Provinzpolitiker gibt es keinen größeren Erfolg als die Einweihung einer neuen Ortsumfahrung.“

So ähnlich können Sie das auch in der Wirtschaftswoche nachlesen. Sie kennen vielleicht die Ausgabe mit dem Auto, was im Schlagloch verschwindet - ein hochinteressanter Artikel. Dort ist es ein bisschen anders formuliert, nämlich dass schnöde Sanierung einfach nicht so attraktiv ist wie ein Band zu durchschneiden. Da sind wir auch bei dem Problem, was der Bund hat und was auch die Länder haben, dass beim Thema Straßen einfach keine Prioritäten gesetzt werden. Wir können nicht neue Straßen bauen, diese erhalten, die Schlaglöcher flicken, einen starken ÖPNV haben und den Haushalt konsolidieren. Da müssen Sie schon sagen, wo Sie die Prioritäten setzen wollen.

Alles auf einmal geht nicht. Selbst das Bundesverkehrsministerium sagt, dass das Geld für die Erhaltung des Netzes einfach nicht reicht. Nur frage ich mich dann: Was leitet man daraus her? Was sind dann die Konsequenzen? Ich vermisse, dass endlich die lange Liste der Bauprojekte im Bundesverkehrswegeplan so priorisiert wird, dass es Sinn macht.

Ein anderer Webfehler in diesem Zusammenhang ist, dass die Länder einfach ihre Wunschzettel anmelden von Straßenbauprojekten; diese Wunsch-Dir-Was-Politik muss endlich ein Ende haben.

Ein Beispiel könnte sein: Die Länder bekommen feste Budgets, dann würde die Straßenplanung in diesem Land ganz anders aussehen, das kann ich Ihnen prophezeien. Wir wissen auch, dass die Berechnung von Nutzen-Kosten-Faktoren auf Prognosen beruhen, die zum Teil dann gar nicht eingetreten sind. Das beste Beispiel, was wir hatten, ist die B 247, die Ortsumfahrung; es ist keine Ortsumfahrung, sondern es ist eine neue Trasse Worbis-Wintzingerode. Dort ist mit 12.000 Kfz gerechnet worden; wir sind aber nur bei 6.000 gelandet, mit abnehmender Tendenz. Wir sollten erkennen, dass wir in Thüringen steigenden Güterverkehr haben, das stimmt. Der Quell- und Zielverkehr nimmt aber ab. Für diesen Güterverkehr, der leider immer noch zu viel auf der Straße fährt, brauchen wir ein leistungsfähiges Straßennetz. Das haben wir in Form der Autobahnen. Wir sollten alles daran tun, die Lasten über diese A 38, A 4, A 9, A 71 zu schicken und damit die Orte zu entlasten, vor allem auch vom Lärm. Vielen Dank.

c) Antrag der Fraktion der CDU zum Thema: "Extreme Witterungssituationen - Konsequenzen für den Zugverkehr in Thüringen"

Abgeordnete Schubert, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN:

Frau Präsidentin, meine Damen und Herren, Frau Tasch, ich bin Ihnen sehr dankbar für Ihren persönlichen Bericht in dieser Frage. Das Problem ist ja, dass die Verantwortlichen auch in der DB Konzernzentrale das selbst gar nicht unbedingt erleben. Jedenfalls die Sitzungen, die ich so kenne, da reisen die Herren, es sind ja meistens Herren, mit dem Auto. Und es ist ein großer Unterschied, ob man selbst zu den Reisenden im öffentlichen Nah- und Fernverkehr gehört und sich selber ein Bild von der Situation machen kann oder nicht.

Die Probleme, die Sie angesprochen haben, Frau Tasch, die kann auch Herr Minister Carius nicht in einem Winter lösen, das wissen wir auch. Die Bahn hat inzwischen und da hat sich nicht nur Herr Carius zu Wort gemeldet, sondern auch andere Landesverkehrsminister, die

Bahn ist grundsätzlich falsch aufgestellt - so, wie sie jetzt aufgestellt ist. Sie vernachlässigt ihr Kerngeschäft. Sie geht lieber im Ausland einkaufen. Sie ist inzwischen das größte Logistikunternehmen im Straßengüterverkehr der Welt. Und das ist das Ergebnis, was Sie haben und was Sie auch am Erfurter Bahnhof erfahren mussten.

Ich erinnere mich an Gerold Brehm, der im Verkehrsausschuss dazu berichtet hat - der Vorgänger von Herrn Hädrich -, der hat uns gezeigt, wie ICEs aussehen, die untendrunter vereist sind. Man hat erst gedacht, man blickt in eine Alpenlandschaft. Er war selber jemand, der immer angemahnt hat, Leute, ihr müsst Enteisungsanlagen anschaffen und die Konzernzentrale hat das aber nicht für nötig gehalten, weil die Winter ja nicht mehr so streng sind. Im Sommer haben wir das Gleiche mit den Klimaanlagen.

Die Landesregierung ist gut beraten, weiter Druck zu machen im Bund. Die Frage ist, wie ernst das alles gemeint ist, und damit bin ich bei meinem zweiten wichtigen Punkt, wenn man nichts dafür getan hat, dass die Bahn richtige Weichenstellungen vornimmt, was die Investitionspolitik angeht. Da bin ich bei der MitteDeutschland-Verbindung. Wenn wir diese zwei Gleise gehabt hätten, dann wären auch die Verspätungen nicht so schlimm gewesen in einem strengen Winter. Aber man kann eben Euros nur einmal ausgeben und das Land Thüringen wollte lieber, dass 240 Mio. € EFRE-Mittel in die ICE-Trasse gesteckt werden, anstatt 50 Mio. € in das zweite Gleis auf der Mitte-Deutschland-Verbindung. Da frage ich mich manchmal, wenn alle eigentlich das sinnvoll finden, dass sie gebaut wird; es muss Leute geben, die das nicht sinnvoll finden, sonst wäre sie schon längst gebaut.

Die ICE-Trasse und auch die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm sind zwei Großprojekte der Bahn, die den Investitionshaushalt für zehn Jahre verschlungen haben. Damit wissen Sie auch, was wir erwarten können in den nächsten Jahren von einer anderen, besseren Investitionspolitik der Deutschen Bahn.

Wenn Sie, da bin ich wieder beim Bundesverkehrswegeplan, mal nachlesen, was dort steht zu diesem Thema: Ramsauer selber schreibt: „Die DB Netz AG hat zu wenig Anreiz, Bedarfsplanprojekte möglichst kosteneffizient durchzuführen.“ Und das ist das Problem, diese Großprojekte sind nicht gedeckelt. Die Länder interessiert es nicht, denn sie zahlen dafür nicht, auch Thüringen nicht, und der Bund hat nach oben keinen Deckel. Wenn es diesen Deckel gegeben hätte, der wäre wahrscheinlich bei 2 oder 3 Mrd. € gewesen, sage ich, die Bahn hätte diese ICE-Trasse nie gebaut, zumindest nicht durch Thüringen und durch den Thüringer Wald mit den hohen Kosten, die diese Untertunnelung dort verursacht.

Zwei Beispiele, die das unterstreichen, -zur Geschichte von Großprojekten in Deutschland: nämlich da, wo die Länder mit beteiligt waren, sind solche Projekte baden gegangen. Das ist einmal der Metrorapid oder auch der Transrapid. Das heißt nicht, dass Schnelltrassen grundsätzlich sinnlos sind, wir brauchen sie, aber diese beiden sind nicht so, dass sie wirtschaftlich wären, und das bisschen Güterverkehr, was auf der ICE-Trasse fahren wird, das wissen wir seit der Anhörung - Frau Doht, vielleicht haben Sie einer anderen beigewohnt als ich -, rechtfertigt diesen Bau nicht. Wir sind ein dicht besiedeltes Land. Solche Schnelltrassen, die zurzeit gebaut werden, lohnen sich in menschenleeren Gegenden, wie das in Australien möglicherweise der Fall ist. Wir sind aber ein Land, das dicht besiedelt ist, das viele, viele Kleinstädte, historisch gewachsen, und da brauchen wir eine Flächenbahn. Da nützt es nichts, wenn wir schnell von Berlin nach München kommen und der ICE hält unterwegs nicht einmal, um Leute in Thüringen zusteigen zu lassen. Das ist das große Problem. Wir werden uns als GRÜNE weiter dafür einsetzen, dass eine Verkehrswende stattfindet. Die Bahn ist eine große Säule, die dazu beitragen kann, dass wir eine andere, eine bessere Mobilität bekommen. Vielen Dank.