

Aktuelle Stunde, Antrag DIE LINKE, 8.6.2016

Anrede,

## **Mobilität auf dem Abstellgleis? oder Mobilität auf der Schiene stärken! -**

das ist unser Thema,

denn Mobilität für Menschen und Güter gewinnt an Bedeutung. Zukunftsfähige und nachhaltige Mobilität ist die Perspektive dafür.

Die Sicherung der Daseinsvorsorge und für den verfassungsmäßigen Auftrag für gleichwertige Lebensbedingungen in allen Regionen des Landes zu sorgen, ist dabei ein hoher Anspruch.

### **Aber:**

- \* **Entscheidungen der DB AG zum Personenfern- und Güterverkehr,**
  - **die immer noch offene Aufteilung der Regionalisierungsmittel des Bundes auf die Länder und**
  - **der Entwurf der BVWP 2030**  
bringen gravierende Probleme für die Entwicklung des Personen- und Güterverkehrs auf der Schiene im Land Brandenburg mit sich.

Die neueste Hiobsbotschaft sagt, dass die DB Cargo künftig 27 Güterbahnhöfe bzw. Zugangsstellen in Brandenburg nicht mehr bedienen will, bundesweit über 200. Der AR tagt wohl diese Woche dazu.

Die DB AG verkauft weiter Bahnhöfe zum Bestgebot, ohne auf Bedürfnisse und Service von Fahrgästen und Kommunen Rücksicht zu nehmen.

Noch mehr Fernbus –und Güterverkehr auf der Straße wird zum Trend.

Das alles ist kein Beitrag der DB AG für eine nachhaltige Verkehrspolitik mit einem spürbaren Beitrag für einen verantwortungsvollen Klimaschutz in D. und macht uns das Leben in B. schwer!

Tatsache ist: Die auf dem deutschen Schienennetz transportierte Gütermenge sank im Jahr **2014 um 2,3 % und im Jahr 2015 um weitere 1 %!** Und der **Versand aus dem Ausland** nahm sogar um **6,5% ab**.

Insgesamt **stieg der Güterverkehr** in Deutschland, aber nicht auf der Schiene, sondern auf der Straße! Genau das bemerken wir auch im Land Brandenburg- nicht nur an den **Verkehrsnachrichten**, auch am **Unfallgeschehen** und aus

**eigener Erfahrung.** Das Prinzip „**Stoßstange an Stoßstange**“ auf unseren Autobahnen und Bundesstraßen ist für die Zukunft nicht tauglich!

Woran liegt dieser anhaltende Trend?

Die Antwort ist eindeutig: Die **bundespolitischen Weichenstellungen** im wahrsten Sinne des Wortes befördern diesen Trend. Das halten wir im Sinne einer nachhaltigen und damit zukunftsfähigen Verkehrspolitik für **falsch!**

**Ein Beweis dafür ist der Entwurf des BVWP 2030. Er reiht sich ein in die nicht gelungenen Projekte des Bundesverkehrsministers. Dazu später!**

**1. Eine Ursache** liegt in den **ungleichen Wettbewerbsbedingungen** der Verkehrsträger Straße und Schiene. Nach wie vor wird die Mobilität auf der Schiene insgesamt benachteiligt, wenn **Trassen- und Stationspreise** so stark ins Gewicht fallen, dass der kostengünstigere Transport auf der Straße vorgezogen wird. **Die Benachteiligung des Schienenverkehrs muss abgeschafft werden! Es ist höchste Eisenbahn!**

Was sich auf den Straßen und Autobahnen abspielt, wissen wir alle nur zu gut. Und trotzdem geht diese Strategie der Verlagerung des Gütertransports und des Fernreiseverkehr auf die Straße ungebremst weiter. Und damit wachsen auch die Klimabelastung durch den erhöhten CO<sub>2</sub> – Ausstoß und die Lärm- und Gesundheitsbelastungen für die Menschen.

**2. Im Entwurf BVWP 2030** ist die Ankündigung der BR, eine **Umkehr** zu den ökologischen Verkehrsträgern zu vollziehen, **nicht erfolgt.**

Im Plan sind die Projekte auf **Straßen und Autobahnen** genau verifiziert. Brandenburg wird dabei angemessen berücksichtigt. **Bei der Schiene** ist das nicht so. Hier gibt es **mehr Unklarheiten als Gewissheiten**, auch für das Land Brandenburg. Angemeldete Schienenprojekte – wie z.B. der **zweispurige Ausbau Cottbus -Lübbenau**, wo Brandenburg sogar in Vorleistung tritt, sind nicht mal als vordringlich eingruppiert.

**Wir** brauchen für die nächsten Jahrzehnte zukunfts feste Verkehrsplanungen und-entwicklungen.

**Wir** wollen, dass mehr Verkehr runter von der Straße, rauf auf Schienen und Wasserstraßen verlagert wird und dafür die Prioritäten gesetzt werden.

**Wir** brauchen mehr durchgängige **Elektrifizierung und Zweigleisigkeit** v.a. ins **Nachbarland Polen**, die schon gemeinsam verabredet wurden, z. B. auch auf

der **Ostbahn**, die im Plan gar nicht zu finden ist. Damit darf sich Brandenburg nicht abfinden! **Das muss der BVWP leisten!**

### **3. Zur Verantwortung der DB AG:**

Es war m.E. die falsche Entscheidung, dass die DB AG in den letzten 25 Jahren die **Gleisanschlüsse** von etwa **13 000 auf ca. 2 200 im Jahr 2014** reduziert hat. So ist **Attraktivität und Anreiz** für den Güterverkehr mangels Gleisanschluss nahezu verlorengegangen. Das hat zur Folge, dass **durchgehende Verkehrsketten** auf der Schiene nicht mehr interessant sind und der Verkehr, statt auf der Schiene eben auf der Straße fährt.

Auch die Absicht, in Brandenburg weitere **27 Güterverkehrsstellen** zu streichen ist der falsche Weg. Da ist es auch kein Trost, dass DB Cargo das alles mit der Politik noch beraten möchte. **Wir sagen, die Streichliste der Güterbahnhöfe gehört gestrichen.**

Wir haben gut arbeitende **GVZ** in Brandenburg, die zuverlässig kombinierten Verkehr auf Schiene, Straße und mancherorts wie z. B. mit dem Hafen Wustermark Wasserstraßenanschluss anbieten. Dafür brauchen wir DB Cargo als zuverlässige Partnerin. Das ist Brandenburgs Forderung an die Bahn. Geht es nach DB Cargo soll auch der **Bahnhof Wustermark** aus ihrer Vermarktungskarte gestrichen werden. **Das ist die falsche Strategie!**

Uns geht es um einen **zuverlässigen Schienenverkehr**, nicht nur für die großen Zulieferer und **um Arbeitsplätze**, auch bei der Bahn und **ihren Bahnwerken in Cottbus und Wittenberge**, und bei Unternehmen hier in Brandenburg.

Die **Rückzugsstrategie der DB** hat uns in Brandenburg mit der **Schließung des Bahnwerkes in Eberswalde überrascht und** sehr getroffen. Das war und ist ein wichtiger Standort für den Schienenverkehr und die Schienenverkehrstechnik und zugleich ein Standort für **wichtige Arbeitsplätze in der Region**. Verantwortungsvolles Handeln des Bahnvorstandes in den Regionen sieht anders aus.

Die **LR und alle Beteiligten im Werk** und in der Stadt konnten **Dank** klugen Verhandeln eine Lösung zum Erhalt des Werkes mit einem Investor finden, die allerdings befristet ist.

Anrede,

Die **DB AG** hat sich ganz offensichtlich **übernommen**. Sie ist unpünktlich, fährt täglich 7974 Stunden Verspätung ein, hat unzureichenden Service, weil zu

viel Personal abgebaut und hat sich mit Großinvestitionen wie Stuttgart 21 total verausgabt!

Wir erwarten, dass die **DB AG als 100%e Tochter** des Bundes ihrer Verantwortung für einen **zuverlässigen Fernverkehr auf der Schiene** im Personen- und im Güterverkehr endlich wieder Rechnung trägt.

Dazu braucht es eine **große Qualitätsoffensive und ein Investitionsprogramm** in die Zukunft. **Die andauernde Rückzugsstrategie** der DB AG und der **BVWP der BR** sind nicht die richtigen Antworten.

**4.** Seit Jahren gibt es die Auseinandersetzung der Länder mit dem Bund über die **Regionalisierungsmittel**. Es gibt **keine Bewegung beim Bund**. Wir haben hierzu schon öfters diskutiert. Es ist damit zu rechnen, dass wir in den nächsten Jahren **finanzielle Einbußen** haben werden. Das wird hart mit Konsequenzen für den Landes-HH. Deshalb muss dringend das **Thema Trassen - und Stationspreise als wichtige finanzielle Stellschraube** aufgerufen werden. Brandenburg zahlt hier mit die **höchsten Preise**. Unverständlich wieso! So fließt viel Geld aus Brandenburg an den Bund als Eignerin der DB AG zurück. Der Bundesverkehrsminister ließ die Länder im Bundesrat bei diesem Thema einfach abblitzen.

**5. Fazit:** Die längst **überfällige Weichenstellung** für mehr Mobilität auf der Schiene blieb bisher also aus.

(Es gibt auch gute Nachrichten: Eine erreichte uns vergangene Woche: die **Ausbaumaßnahmen Berlin-Dresden im Abschnitt Wünsdorf-Waldstadt bis Hohenleipisch** wurden endlich gestartet, der Bahnchef war höchst persönlich vor Ort. Das ist die gute Nachricht! Dazu gehört auch noch, dass Brandenburg die **Finanzierung für die 12 Brücken** und die jeweiligen Anteile der Kommune fast komplett **mit 12 Mio. Euro übernommen** hat, was zur Entlastung der Anrainerkommunen wesentlich beigetragen hat. Das gehört zur guten Nachricht dazu! Die schlechte **Nachricht:** Planungszeit von 18 Jahren für diese Projekt. Das geht gar nicht!)

Wir werden öffentlich den neuen **LEP für Berlin und Brandenburg** diskutieren, die **Mobilitätsstrategie erarbeiten**, den **LNVP neu fassen** und auf diesem Wege gemeinsam die Frage zu beantworten haben, wie geht es weiter mit dem **Schienenverkehr in Brandenburg?**

Längst ist klar, dass **immer mehr Verkehr** nicht gleichzeitig auch mehr **Wohlstand bringt**. Immer mehr Verkehr auf der Straße bringt gravierende Gesundheits-, Umwelt –und Klimaprobleme mit sich.

Das zeigt sich auch hier in Brandenburg, wo sich bei **Bürgerinitiativen, Kommunalvertretungen** und sicher auch bei Ihnen im Wahlkreis heftige **Kritik und Proteste erheben**.

Sie weisen uns alle auf die Frage hin: **Wie kann es besser gelingen**, die **wachsenden Mobilitätsbedürfnisse** von Menschen und Gütern so zu befriedigen, dass sie **ökologisch und sozial gestaltet** werden?

**Mit mehr Mobilität auf der Schiene können wir das schaffen.**

Anrede,

Wir wollen mit unserer Positionierung zur Stärkung des Schienenverkehrs **der LR und der Infrastrukturministerin** für die notwendigen **Gespräche und Verhandlungen** mit der Bundesregierung und der DB AG den Rücken stärken.