

Rede von Ralf Kalich 13.3.2024 (Plenarprotokoll 7/129)

Thüringer Schieneninfrastruktur sichern und ausbauen

Aktuelle Stunde auf Antrag der Fraktion der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN -
Drucksache 7/9608

Frau Präsidentin, meine sehr geehrten Damen und Herren, liebe Zuhörerinnen und Zuhörer auf den Tribünen, wenn ich der AfD jetzt zugehört habe, ist das schlimmste, was unserem Land passieren kann, dass es einen funktionierenden Schienenpersonennahverkehr gibt.

(Beifall DIE LINKE, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Also man muss alles dafür tun, dass das funktioniert. Das reiht sich echt ein in die ganze Situation. Umso schlechter es Deutschland geht, umso besser geht es diesen Demagogen auf der rechten Seite des Plenums.

(Beifall DIE LINKE, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Jetzt komme ich zum Thema. Durch seine zentrale Lage hat Thüringen nach 1990 vom Infrastrukturausbau profitiert. Sowohl in Bezug auf sein Autobahnnetz als auch wegen des Neubaus von Verkehrsprojekten Deutsche Einheit sind wir hier wirklich nicht schlecht bedient worden. Erfurt ist zu einer überregionalen, zentralen Schnittstelle für den Schienenverkehr in Ost und West und Nord-Südrichtung geworden. Im Koalitionsvertrag der jetzigen Bundesregierung ist vermerkt, dass die Bahn in Deutschland zu einem Rückgrat der Mobilität werden soll. Dabei soll der Schienengüterverkehr bis 2030 um 25 Prozent steigen, der Personennahverkehr sich nahezu verdoppeln. Kriterien wie Umweltlärm und Klimaschutz gewinnen auch in Verkehrsfragen eine größere Bedeutung als bisher. Allerdings muss damit auch die Finanzierung der Schieneninfrastruktur erheblich aufgestockt werden. Sehen wir uns das heutige Schienennetz an, so ist es vielfach störanfällig, in Teilen überaltert. Was das bedeutet, sehen wir gerade auf der Saalebahn: Baustellenverlust des Taktfahrplans, gegebenenfalls Schienenersatzverkehr und Verspätungen.

Entsprechend Artikel 87e Abs. 3 Grundgesetz ist die Infrastrukturverantwortung beim Bund verankert, der sich aber in den letzten fast 30 Jahren bei vielen Vorhaben dezent zurückgehalten hat. Das betraf sowohl Fragen einer auskömmlichen Finanzierung als auch die Priorisierung von Vorhaben wie die Elektrifizierung oder Reaktivierung von Bahnstrecken, aber auch die Sanierung der Strecken. Bahnpolitische Praxis war, die Länder mehr und mehr zur Finanzierung des Systems Schiene zu bewegen.

Frau Tasch, ich achte Sie sehr, aber wer hier die Landesregierung einfach nur kritisiert, sollte das Chaos, was ein Dobrindt im Bundesverkehrsministerium mit Hunderten Millionen von in den Sand gesetzten Steuergeldern hinterlassen hat, bei der ganzen Geschichte nicht außen vor lassen.

(Beifall DIE LINKE, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Die neue Bundesregierung hat in letzter Zeit mit einigen Maßnahmen wie dem Einsetzen einer Beschleunigungskommission Schiene, der Stabsstelle Deutschlandtakt, mehr

Regionalisierungsmitteln oder der Gründung einer gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft Instrumente für bessere Steuerungs- und Finanzierungsabläufe geschaffen. Allerdings hat die gegenwärtige Haushaltssituation im Bund dazu geführt, dass auch im Verkehrshaushalt erhebliche Einsparungen erfolgen mussten. Nicht förderlich für den Ausbau der Schiene ist auch die avisierte erhebliche Erhöhung der Trassenpreise. Ich erinnere nur an die Wisentatalbahn, die eben nicht mehr fahren kann, weil der Trassenpreis zu hoch ist und die Deutsche Regionaleisenbahn gekündigt hat. Signifikant ist allerdings, dass die Einsparungen vorrangig die Schienen im Bereich von Aus- und Neubauvorhaben getroffen haben, während Straßenprojekte des Bundes nicht betroffen waren. So sollen in diesem Jahr keine neuen Baufinanzierungsvorhaben von Strecken von Bund und Deutscher Bahn mehr vereinbart werden, sondern hauptsächlich Anpassungsvereinbarungen für Kostenvorbeschreibungen abgeschlossen werden. Ebenso werden für neue Bahnprojekte keine Grundlagenermittlungen und Vorentwurfsplanungen mehr durchgeführt. Dabei wäre es dringend nötig, in den kommenden Jahren in erheblichem Maße die Mittel für den Bedarfsplan Schiene zu erhöhen. Geschieht das nicht, werden auch Projekte, deren Planungen schon weit fortgeschritten sind, in Gefahr geraten, auf dem Abstellgleis zu landen, wenn sie keine konkreten Finanzierungs- und Realisierungsvereinbarungen ausweisen.

Nicht unerwähnt soll bleiben, dass auch das Erfolgsmodell Deutschlandticket durch den Bund ab 2025 nicht mehr auskömmlich mitfinanziert wird. Damit stellen dessen Finanzierungsprobleme einen weiteren Unsicherheitsfaktor bei der zukünftigen Schieneninfrastruktur der Länder dar. Trotzdem können wir feststellen, dass die Diskussionen über die Möglichkeiten und Förderungen der Reaktivierung von Bahnstrecken als Teil der Klimapolitik in den letzten Jahren Fahrt aufgenommen hat. Gerade für die Einbeziehung des ländlichen Raums wurde das Thema interessant. Hier hat der Bund in der letzten Legislatur günstige Rahmenbedingungen geschaffen. Ich könnte jetzt noch vieles nennen zum Masterplan Schiene, aber ich möchte an einer Stelle nur noch eins sagen: Ich appelliere an meine bayerischen Kollegen, endlich die Spur für die Höllentalbahn frei zu machen,

(Beifall DIE LINKE)

denn das ist mein politisches Ansinnen als Blankensteiner. Ich hoffe, dass dieses Signal hier aus dem Thüringer Landtag auch in Bayern ankommt, sodass wir dort endlich einen Schritt weiterkommen und nicht nur immer die Probleme auf der Thüringer Seite suchen, sondern dort mal beim Namen genannt wird, wer wirklich auf der Bremse steht. Ich danke für die Aufmerksamkeit.

(Beifall DIE LINKE, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)