

Es gilt das gesprochene Wort!

Hinweis: Diese Rede kann hier als Video abgerufen werden:

<http://www.landtag.ltsh.de/aktuelles/mediathek>

LANDTAGSREDE – 16. Dezember 2022

Niclas Dürbrook:

Der ÖPNV-Ausbau muss kommen!

TOP 17+29+34: Bericht zur Finanzierung des LNVP und des Deutschlandtickets sowie Anträge zu Wirtschafts- und landwirtschaftliche Wege für Radverkehr förderfähig machen und Mitfinanzierung der dänischen Linie 110 (Sønderborg - Flensburg) (Drs. 20/407, 20/500, 20/505)

„292 €. Das ist der derzeitige Preis einer Monatskarte für den Zug auf der Strecke Lübeck-Kiel. 134 € sind es pro Monat für den Bus zwischen Lensahn und Eutin. Und immerhin 64 € für die Monatskarte der KVG in Kiel. Diese Zahlen sollte man kennen, um zu beurteilen, was das Deutschlandticket mit seinem Preis von 49 € für diejenigen bedeutet, die den ÖPNV in Schleswig-Holstein regelmäßig nutzen. Das ist eine enorme Entlastung. Und es wird vielen die Entscheidung für den ÖPNV sehr viel leichter machen, die heute noch das Auto nutzen. Darum freue ich mich, dass die Einigung beim Deutschlandticket endlich gelungen ist. Das ist auch für unser Flächenland Schleswig-Holstein eine richtig gute Nachricht!

Der günstigere Preis alleine ist nicht die Lösung, wie brauchen auch den Ausbau des ÖPNV im Land und zwar massiv und schnell. Das bringt uns zum Landesnahverkehrsplan. Der ÖPNV in Schleswig-Holstein soll kräftig ausgebaut werden, neue Verbindungen, neue Haltepunkte, besserer Anschluss. Das ist der Kern des Landesnahverkehrsplans. Und das finden wir richtig. Allein: Finanziert ist das alles nicht. Wer die 148 Seiten des LNVP aufmerksam liest, sieht sofort, an wie vielen Stellen die Finanzierung offen ist. Darauf haben wir immer hingewiesen. Und ich habe mich wirklich gefreut, im Koalitionsvertrag zu lesen: „Die Finanzierung der im Landesnahverkehrsplan vorgesehenen Projekte stellen wir sicher.“ Wow – das ist ambitioniert! Aber das ist auch notwendig, wenn man die Ausbauziele im ÖPNV und die Emissionsreduzierung ernst nimmt. Umso verwunderter war ich in den letzten Monaten über so manche zurückhaltende Äußerung aus der Koalition. Diese Zurückhaltung passte so gar nicht zum hoch ambitionierten Plan. Und aus der Verwunderung wird nach dem heutigen Bericht, für den ich mich trotzdem bedanke, handfeste Enttäuschung. Wenn man ernst nimmt, was in Ihrem eigenen Koalitionsvertrag steht ist die Ausfinanzierung des LNVP mit Abstand das größte Projekt aus dem Verkehrsbereich, das Sie vor sich haben. Aber ganz offensichtlich haben Sie überhaupt keine Ahnung, wie Sie dieses Projekt angehen wollen.

Die Umsetzung des LNVP kostet 1 Milliarde Euro, das habe ich heute durch den Bericht erfahren. Gut zu wissen, noch interessanter wäre aber gewesen, woher das Geld kommen soll. Und – mindestens genauso wichtig – was, wenn es das Geld nicht gibt, trotz Kostensteigerungen und Deutschland-Ticket noch möglich ist. Wir haben große Zweifel, wie die Finanzierung nach der bisherigen Haushaltslogik gelingen soll. Denn es ist unstrittig, dass der Ausbau für den Klimaschutz zwingend notwendig ist. Aber es ist auch klar, dass es den Spielraum dafür im normalen Haushalt kaum geben wird. Einer der Gründe, warum wir den Vorschlag für einen Transformationsfonds gemacht haben, unseren Trafo.SH. Wenn Sie ernst nehmen, was in Ihrem Koalitionsvertrag steht, kommen Sie an einer solchen Lösung nicht vorbei.

Heute geht es auch darum, Wirtschafts- und landwirtschaftliche Wege für den Radverkehr förderfähig zu machen. Das ist grundsätzlich richtig, der Lückenschluss fehlt oft und nicht überall ist der neue Radweg die sinnvollste Lösung – trotz aller Vorsicht, die nötig ist, wenn sich Radfahrer und schweres landwirtschaftliches Gerät begegnen. Dafür soll die Landesregierung ihre Förderprogramme überarbeiten – aber welche Förderprogramme kommen dafür eigentlich in Frage? Ich habe die Radwegförderung im September per Kleiner Anfrage abgefragt: Derzeit gibt es demnach drei Landesförderprogramme – und eine lange Liste an Bundesprogrammen. Bei keinem der landeseigenen Programme passen die Wirtschafts- und landwirtschaftlichen Wege auf den ersten Blick in die Systematik. Darum bin ich gespannt auf die Lösung, wir werden heute zustimmen. Mit Blick auf die Mitfinanzierung der dänischen Linie 110: Es gibt mehr oder weniger klare Strukturen im Land: Das Land ist für den Bahnverkehr zuständig, die Kreise und kreisfreien Städte für den Busverkehr. Wir haben grundsätzlich große Sympathie dafür, diese Ordnung beizubehalten, es wird nicht weniger kompliziert, wenn wir für jede Linie eine eigene Lösung suchen. Aber: Wenn es um die Linie 110 zwischen Sonderburg und Flensburg geht, haben wir die Besonderheit des grenzübergreifenden Verkehrs. Und es war die Koalition selber, die in ihrem Koalitionsvertrag das Ziel festgehalten hat, den grenzüberschreitenden ÖPNV zu stärken – wir messen Sie gerne an Ihren eigenen Zielen und würden dem Antrag des SSW daher zustimmen, freuen uns aber auch auf die Debatte im Ausschuss.“