

Michael Jungclaus

Rede zum Einzelplan 11, Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft  
06.05.2010

– Es gilt das gesprochene Wort ! -

Herr Präsident, sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen, liebe Gäste!

Wie ja jetzt schon mehrfach gehört ist die Haushaltsdebatte ist eine wunderbare Gelegenheit sich auf die Grundlinien der eigenen Politik zu besinnen und sich die politischen Ziele zu vergegenwärtigen.

Bei der Verteilung der Haushaltsmittel geht es also nicht nur um das Klein-Klein zahlreicher Einzelprojekte. Hier geht es auch um die Grundlinien der Politik der nächsten Jahre.

Und das gilt insbesondere für den Infrastrukturbereich mit seinem hohen Investitionsanteil.

Bisher verfügt das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft über den größten Einzeletat. Gefolgt – immerhin – von Bildung. Dies, liebe Kolleginnen und Kollegen der Koalition, entspricht nicht unseren Vorstellungen einer zukunftsweisenden Politik. Die Zukunft Brandenburgs ist in unserer Vorstellung nicht in Beton gegossen.

Die Zukunft Brandenburgs ist die junge Generation! Angesichts des Bevölkerungsrückgangs ist es eine zwingende Notwendigkeit den jungen Menschen in der Region attraktive Bildungsangebote zu machen. Die brandenburgischen Unternehmen sind auf gut ausgebildete Fachkräfte angewiesen. Mit der Ausbildung unserer Kinder steht und fällt die zukünftige Entwicklung unseres Landes!

Zukunftsweisend wäre es also, den Bildungsetat als größten Haushaltsposten anzusetzen. Die entsprechenden Anträge, Investitionen in Bildungsmaßnahmen durch Kürzungen im Straßenneu-, -um- und -ausbau zu finanzieren, haben wir gestellt.

Aber auch die Einzeltitel innerhalb dieses Haushaltspostens sollten anhand von Nachhaltigkeitskriterien geprüft und abgewogen werden. Mit knapp 500 Millionen Euro besitzt das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft den größten Investitionshaushalt des Landes. Dieser Etat prägt die zukünftige Entwicklung Brandenburgs entscheidend, insbesondere natürlich der Infrastrukturanteil mit weit mehr als 300 Millionen Euro.

Das Motto „*Bildung statt Beton*“ lässt sich auch auf Maßnahmen im Bereich Städtebau übertragen. Hier müsste es heißen „*Beteiligung statt Beton*“.

Im Landeshaushalt liegen die Prioritäten nach wie vor auf baulichen Maßnahmen. Seit Jahrzehnten werden diese Prioritäten gesetzt, obwohl man schon seit längerem erkannt hat, dass sich die Probleme der Städte weder durch neuen Beton noch mit der Abrissbirne allein lösen lassen.

Die gravierenden Probleme des Bevölkerungsrückgangs drücken sich nicht nur im Leerstand von Plattenbauwohnungen aus, sondern in der Verödung der Innenstädte. Die

Schrumpfung ostdeutscher Städte ist gekennzeichnet durch die Konvergenz und wechselseitige Verstärkung verschiedener Rückbildungsprozesse. Diese Prozesse haben eine Abwärtsspirale erzeugt, die sämtliche städtische Lebensprozesse betrifft und nur durch eine umfassende Verbesserung der Lebensbedingungen vor Ort aufzuhalten ist. Dies aber erfordert einen integrierten Ansatz der Quartiersentwicklung, der die Bereiche Städtebau und Umwelt, infrastrukturelle Ausstattung, lokale Ökonomie, Soziales, Integration und nachbarschaftliches Zusammenleben sowie Imagebildung berücksichtigt.

Diese Kriterien erfüllt das Programm Soziale Stadt und deswegen sollten hier die finanziellen Mittel erhöht werden.

Der Verweis des Staatssekretär Bretschneider bei der entsprechenden Debatte im Ausschuss dies sei dem Land nicht möglich, ist noch lange nicht das Ende unserer Diskussion. Denn die Verwaltungsvereinbarung 2009 ermöglichte den Ländern sehr wohl eine Umverteilung zwischen den Programmen Städtebauliche Sanierung- und Entwicklungsmaßnahmen, Aktive Stadt- und Ortsteilzentren und Städtebaulicher Denkmalschutz.

Auch zusätzliche Ausnahmegenehmigungen können ausdrücklich beantragt werden. Hier ist also eindeutig das Land in der Verantwortung die richtigen Prioritäten zu setzen.

Neben der Stärkung integrierter Stadtentwicklungsansätze müssen auch die Investitionen für die energetische Gebäudesanierung deutlich erhöht werden.

Der Gebäudebestand spielt neben dem Verkehr eine Schlüsselrolle bei der CO<sub>2</sub>-Reduktion: Er ist für etwa 40 Prozent der CO<sub>2</sub>-Produktion und – Emission verantwortlich. Deshalb ist eine energetische Modernisierung des Gebäude- und Wohnbestandes im Interesse des Klimaschutzes zwingend erforderlich. Die energetische Gebäudesanierung ist grundlegender Bestandteil einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Gegenstand der Förderung sind Gebäude der sozialen Infrastruktur in den Gemeinden. Deshalb möchte ich an dieser Stelle für alle Haushalter in der Regierung nochmal ausdrücklich auf die langfristigen finanziellen Gewinne für die öffentliche Hand hinweisen. Eine Aufstockung der Mittel für diesen Bereich wäre eine Zukunftsinvestition, die sich langfristig deutlich positiv auf die öffentlichen Haushalte auswirken wird.

Ein weiteres wichtiges Anliegen ist uns die Einstellung eines eigenen Titels für den Alleenschutz.

Alleen sind ein Markenzeichen Brandenburgs, darin wird weitgehend Einigkeit in diesem Hause bestehen. Soll das auch in Zukunft so sein, müssen die Versäumnisse der letzten Jahre kompensiert werden. Dies bedarf einer Budgeterhöhung von 1,1 Millionen Euro für den Alleenschutz. Die bisherige Handhabung, die Ausgaben für den Alleenschutz durch unterschiedliche Titel zu decken, ist zu intransparent und trägt der Bedeutung der Alleen für Brandenburg in keiner Weise Rechnung. Deshalb haben wir einen Antrag gestellt, die Mittel für den Alleenschutz auf 8,7 Millionen zu erhöhen und einen eigenen Titel dafür zu schaffen.

Insgesamt betrachtet werden unserer Ansicht nach von der Landesregierung in der Infrastrukturpolitik die falschen Prioritäten gesetzt. Die Übersicht der Einzelposten der

Infrastrukturinvestitionen verdeutlicht die Schwerpunktsetzung der Landesregierung sehr eindrücklich:

Für den Straßen- und Brückenbau werden mehr als 120 Millionen Euro aufgewandt, mehr als 100 Millionen fließen in die Stadtentwicklung, während die 22 Millionen Euro für Investitionen in den öffentlichen Schienennahverkehr sehr gering ausfallen.

Ein flächendeckendes ÖPNV-System ist aber für die Entwicklung Brandenburgs von zentraler Bedeutung, insbesondere im ländlichen Raum. Dem Land stehen jährlich fast 400 Millionen Euro aus Bundesmitteln für den ÖPNV zur Verfügung.

Brandenburg könnte mit diesen Mitteln deutlich mehr Nahverkehr organisieren und finanzieren als bisher, wenn das Land konsequent auf Wettbewerb im ÖPNV setzen würde. Mit überhöhten Pauschalzahlungen an einen Monopolisten muss Schluss sein.

Wir brauchen ein transparentes Vergabesystem, einen fairen Wettbewerb auf der Schiene und die Einführung eines Qualitätsüberwachungssystems, wie es die EU fordert.

Die Rückzahlungen des DB-Konzerns an das Land, müssen in sinnvolle ÖPNV-Projekte fließen.

Beispielsweise in eine dichtere Taktung, eine konsequentere Verknüpfung mit dem Busverkehr oder die Entwicklung eines integrierten Verkehrskonzeptes für Berlin und Brandenburg.

Mit einer nachhaltigen Verkehrspolitik hat die bisherige Praxis nicht viel zu tun. Die genannten Zahlen verdeutlichen, wie lax die Landesregierung mit den Empfehlungen des letzten Nachhaltigkeitsbeirates umgeht. Die Empfehlungen waren eindeutig: Dem Schienenverkehr muss absolute Priorität eingeräumt werden.

Verkehr trägt einen erheblichen Anteil an den CO<sub>2</sub>- Emissionen. Zum Klimaschutz gehört auch eine nachhaltige Verkehrspolitik. Die medienwirksame Verabschiedung einer Klimataktik und die Einsetzung eines neuen Nachhaltigkeitsbeirates sind nicht ausreichend.

Belassen Sie es nicht bei der bisherigen Nachhaltigkeitsrhetorik, setzen Sie in der Haushaltspolitik die richtigen Schwerpunkte!