

**Beginn: 10.00 Uhr**

**Vizepräsidentin Beate Schlupp:** Meine sehr geehrten Damen und Herren, ich bitte, Platz zu nehmen, damit wir mit der Landtagssitzung beginnen können.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, ich begrüße Sie zur 23. Sitzung des Landtages von Mecklenburg-Vorpommern. Ich stelle fest, dass der Landtag ordnungsgemäß einberufen wurde und beschlussfähig ist. Die Sitzung ist eröffnet.

Meine Damen und Herren, im vergangenen Monat erreichte uns die traurige Nachricht, dass unser ehemaliger Justizminister und Abgeordneter Herbert Helmrich am 24. Oktober 2017 verstorben ist. Geboren in der Lausitz in der ehemaligen DDR ist er 1952 und 1953 aus politischen Gründen verhaftet worden. 1954 gelang ihm dann die Flucht in die Bundesrepublik. Nach dem Studium der Rechtswissenschaften an der Universität Göttingen trat er 1966 der CDU bei. 1967 erhielt er seine Zulassung als Rechtsanwalt. Viele Stationen absolvierte er in seinem Leben, zum Beispiel als Vorsitzender des Rechtsausschusses des Bundestages bis hin zum Minister für Justiz, Bundes- und Europaangelegenheiten des Landes Mecklenburg-Vorpommern. 2013 erhielt Herbert Helmrich das Große Verdienstkreuz mit Stern der Bundesrepublik Deutschland.

Ich bitte Sie, sich zum Gedenken an Herbert Helmrich von Ihren Plätzen zu erheben.

(Die Anwesenden erheben  
sich von ihren Plätzen.)

Vielen Dank.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, die vorläufige Tagesordnung der 23. und 24. Sitzung liegt Ihnen vor. Wird der vorläufigen Tagesordnung widersprochen? – Das ist nicht der Fall. Damit gilt die Tagesordnung der 23. und 24. Sitzung gemäß Paragraph 73 Absatz 3 unserer Geschäftsordnung als festgestellt.

Die Fraktion DIE LINKE hat beantragt, die Aussprache zum Thema „Paradise Papers“ in die Tagesordnung aufzunehmen. Weiterhin liegt Ihnen ein Antrag der Fraktion DIE LINKE auf Drucksache 7/1257 „Mittelkürzung bei Jobcentern stoppen – Jobcenter bedarfsgerecht ausstatten – Integration in Arbeit nicht weiter behindern“ vor. Wir werden über die Aufsetzung der Aussprache sowie über die Aufsetzung des Antrages der Fraktion DIE LINKE auf Drucksache 7/1257, um die die Tagesordnung erweitert werden soll, nach angemessener Zeit für eine Verständigung innerhalb und zwischen den Fraktionen nach dem Tagesordnungspunkt 2 aufrufen. Ich werde das Wort zur Begründung dieser Beratungsgegenstände erteilen sowie die Abstimmung über deren Aufsetzung durchführen. Ich sehe und höre auch dazu keinen Widerspruch, dann ist das so beschlossen.

Ich rufe auf den **Tagesordnungspunkt 1**: Aktuelle Stunde. Die Fraktion der AfD hat gemäß unserer Geschäftsordnung eine Aktuelle Stunde zu dem Thema „Chaos auf Schienen und Straßen in Mecklenburg-Vorpommern – Verkehrsinfarkt verhindern“ beantragt.

### **Aktuelle Stunde**

#### **Chaos auf Schienen und Straßen in Mecklenburg-Vorpommern – Verkehrsinfarkt verhindern**

Das Wort für die Fraktion der AfD hat der Abgeordnete Herr Reuken.

**Stephan J. Reuken**, AfD: Sehr geehrtes Präsidium! Verehrte Damen und Herren Abgeordnete! Liebe Mecklenburger! Liebe Vorpommern! Werte Gäste! „Bahnfahren wird zur Safari“, „Rügen für Wochen vom Bahnverkehr abgekoppelt“, „Fahrgäste müssen auf Busse umsteigen und Umleitungen in Kauf nehmen“, „Chaos auf unseren Autobahnen“, „Kaputte Straßen ... Landesrechnungshof warnt vor Spätfolgen“ – diese und ähnliche Schlagzeilen geistern in den letzten Wochen wieder häufiger durch unsere Landespresse. Auf keiner Bahnstrecke im Land rollt der Verkehr derzeit uneingeschränkt so, wie er soll. Grund sind zahlreiche Baustellen. Fahrgäste müssen in Busse umsteigen und brauchen viel Geduld. Pendler und Anwohner sind genervt von der Situation auf unseren Straßen. Auch hier gibt es unzählige Baustellen, die entspanntes Fahren und zeitiges Ankommen nahezu unmöglich machen.

Die Deutsche Bahn hat bereits im Mai den Fahrplan auf der Strecke zwischen Wismar und Ludwigslust geändert. So fallen alle Züge der Linie RB 18 zwischen Bad Kleinen und Schwerin aus. Auf der Strecke von Rostock nach Berlin werden abschnittsweise alle Strukturen grunderneuert, um die mögliche Geschwindigkeit auf 160 km/h zu erhöhen. Die geplante Bauzeit auf der 198 Kilometer langen Strecke liegt im Zeitraum von 2005 bis 2027. Auch auf der Regionalstrecke Stettin–Lübeck gibt es Einschränkungen. Zwischen Grevesmühlen und Schönberg fahren bis Dezember keine Züge. Auf der Strecke Stavenhagen–Neubrandenburg ist der Verkehr ebenfalls bis Ende Jahres eingestellt. Auf Rügen ist der Bahnverkehr für knapp drei Wochen komplett lahmgelegt. Bahnreisende kommen nur noch mit dem Schienenersatzverkehr auf die Insel oder retour nach Stralsund. Darüber hinaus sind Instandhaltungsarbeiten der Rügendammbücke notwendig.

(Thomas Krüger, SPD:

Und wo ist die Alternative dazu?)

Meine Damen und Herren, das sind nur einige Beispiele, und es klingt schon mächtig nach Chaos und Stress. Wir gehen jedoch davon aus, dass hier eine langjährige und gut durchdachte Planung seitens der Bahn zugrunde liegt. Für die großflächige Erneuerung der Infrastruktur im SPNV des Landes sollten wir die Bahn also nicht

verteufeln. Viele Strecken sind einfach marode und viele Instandhaltungsmaßnahmen müssen regelmäßig durchgeführt werden.

(Thomas Krüger, SPD: Eben.)

Betrachtet man darüber hinaus die touristischen Belange und die Wetterlage, bleibt ohnehin nur ein schmales Zeitfenster für die Durchführung von Bauarbeiten. Dass es da zu Überschneidungen kommt und im Land mehrere Baustellen gleichzeitig zu verzeichnen sind, ist also keine Überraschung.

(Thomas Krüger, SPD: Genau.)

Ziel sollte aber sein, die Belastung für die Kunden so gering wie möglich zu halten und Bauarbeiten zu beschleunigen. So bemüht sich die Bahn, Bauarbeiten möglichst nachts durchzuführen und bei mehrgleisigen Strecken nur ein Gleis zu sperren.

Landesregierung und Bahn sind Vertragspartner in Sachen Schienenverkehr. Ich gehe davon aus, dass hier eine enge Abstimmung über die Fahrpläne und Baustellen erfolgt, sofern die betroffenen Strecken Vertragsbestandteil sind. Wichtig ist aber, dass der Informationsfluss für die Betroffenen funktioniert, sodass es keine bösen Überraschungen gibt, wenn der Fahrgast am Bahnsteig steht. Schienenersatzverkehre müssen abgestimmt sein auf die regionalen Verkehrsverbindungen. Hier dürfen wir nicht nur auf das Verständnis und das Wohlwollen der Fahrgäste hoffen, wir müssen auch selber Verständnis aufbringen, zuhören und gegebenenfalls reagieren.

Der zeitliche Mehraufwand für unsere Bürger, die sich mit der Bahn durchs Land bewegen, ist enorm hoch und ihre Geduld wird täglich neu auf die Probe gestellt. Und auch wenn derzeit keine Hochsaison ist, für Touristen ist es momentan ebenfalls eine Herausforderung, durch unser Land zu reisen, zumal hinzukommt, dass die Situation auf unseren Straßen derzeit ein blankes Chaos ist. Straßenbaumaßnahmen werden vorrangig saisonal im Frühjahr und im Herbst durchgeführt. Die Bauspitzen fallen in die Monate, die eben nicht vom Sommertourismus oder Winterwetter geprägt sind.

Mit Tempo 40 quält sich seit 2015 der Verkehr einspurig auf der Autobahn 19 über die marode Petersdorfer Brücke. Die wichtigste Nord-Süd-Verbindung zwischen Berlin und der Ostseeküste wird noch bis 2020 – nicht wie geplant bis 2019 – eine Baustelle sein. Durch die Absenkung der A 20 auf dem Teilstück bei Tribsees ist nun auch die Ost-West-Anbindung unseres Landes massiv beeinträchtigt. Die Situation geht besonders zulasten der Pendler, der mittelständischen Unternehmen und vor allem auch der Anwohner. Selbst auf Bundesebene fürchtet man durch die Autobahngpässe im Land negative Auswirkungen auf den Tourismus. Man rechnet mit starken Einbußen für die Tourismuswirtschaft und fordert eine schnellstmögliche Instandsetzung.

Im Großraum Rostock gibt es weitere Verkehrsbehinderungen. Zwischen dem Autobahnkreuz Rostock und dem Abzweig Rostock-Süd wird zunächst auf einer Länge von rund 2,5 Kilometern saniert. In vier Bauabschnitten soll die Asphaltdecke der A 20 zwischen dem Autobahnkreuz Rostock und der Anschlussstelle Südstadt auf insgesamt 8,8 Kilometern erneuert werden. Auch die östliche Einfahrt von Rostock, die ohnehin ein Nadelöhr ist – dort wird gebaut. Dazu kommen Vollsperrungen zwischen Brinckmansdorf und Broderstorf, Geschwindigkeitsdrosselungen an der Peenetalbrücke bei Jarmen, Sperrungen an den Autobahnanschlussstellen Gützkow und Jarmen. Da fragt man sich schon, ob das alles zeitlich optimal geplant ist.

Selbstverständlich konnte die Absenkung der A 20 niemand vorhersehen, wohl aber die Baustellen auf Straßen und Schienen. Und da wirft sich die Frage auf: Hätte man das nicht besser aufeinander abstimmen können? Ich hoffe, uns wird der Minister Pegel gleich darauf eine Antwort geben, denn Kritik kommt ja mittlerweile aus der eigenen Koalition. Verfehlte Infrastrukturpolitik wirft man Ihnen vor.

Dazu kommt, dass der Landesrechnungshof bereits 2000 warnte, dass der Zustand der kommunalen Straßen bedenkenswert ist. Fehlende Konzepte und vor allem stagnierende Mittelzuweisungen an die Kommunen führen zu Investitions- und Sanierungsstau.

(Zuruf von Thomas Krüger, SPD)

Sind das jetzt bereits die Auswirkungen?

Vom Landesamt für Straßenbau und Verkehr haben wir im Ausschuss erfahren, dass die strategische Planung auf die Erhaltung der Landesstraßen ausgerichtet ist und das eingeplante Geld im Landeshaushalt gerade dafür reicht, den derzeitigen Istzustand zu erhalten. Ist also auch hier mit einem Investitionsstau zu rechnen? Ich denke, darauf werden Sie auch gleich antworten. Ob uns die Antwort dann gefällt, das sei mal dahingestellt. Wichtig ist aber, dass es eine Lösung gibt, damit es eben nicht zu einem Verkehrsinfarkt kommt.

Bei den chaotischen Verhältnissen, die derzeit im Land herrschen und denen wir zunächst Herr werden müssen, dürfen wir allerdings das große Ganze nicht außer Acht lassen. Zur Infrastruktur zählt mehr als Straßen und Schienen auf den Hauptstrecken. Vergessen wir bei der ganzen Aufregung über die Hauptverkehrsadern von Nord nach Süd und Ost nach West nicht die kommunalen Straßen und Wege. Bahnhöfe und Bahnanschlüsse der ländlichen Räume dürfen wir nicht vernachlässigen.

Nach dem Weiterbetrieb der Bahnverbindung Velgast–Barth besteht auch wieder ernsthafte Hoffnung auf die Verlängerung bis auf den Darß, zumindest hat man bis 2019 Zeit gewonnen, dafür eine positive Entscheidung herbeizuführen. Darüber hinaus sind es Themen wie der Anschluss der Autobahn A 14, eine flächendeckende Mobilfunk- und Internetabdeckung im ganzen Land oder die Ämterverteilung im ländlichen Raum. Durch Strukturreformen entfernt sich die Exekutive immer mehr aus der Fläche und wundert sich dann, dass sich die Menschen im ländlichen Raum abgehängt fühlen. Auch hier gilt es, Investitionsstau zu vermeiden. Investieren wir jetzt Zeit und Gespräche, um uns die Sorgen und Nöte der Bürger anzuhören! Investieren wir Experten, Ideen, Geld und Konzepte, um nachhaltige Lösungen parat zu haben, bevor es zu einem Sanierungsstau kommt! Kurz gesagt: Investieren wir in die Zukunft unserer Heimat!

(Beifall vonseiten der Fraktion der AfD)

Ob Koalitionspartner oder Opposition, für langfristige und nachhaltige Lösungen müssen wir alle unsere Hausaufgaben gründlich machen und die an uns gestellten Aufgaben und Probleme strukturiert abarbeiten. Wir als Opposition sind dazu gerne bereit. – Herzlichen Dank für die Aufmerksamkeit.

(Beifall vonseiten der Fraktion der AfD)

**Vizepräsidentin Beate Schlupp:** Ich begrüße auf der Besuchertribüne eine 11. Klasse aus dem Gymnasium Am Tannenberg in Grevesmühlen.

Ich rufe auf den Minister für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Herrn Pegel.

**Minister Christian Pegel:** Sehr geehrte Frau Präsidentin! Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Zunächst herzlichen Dank für das Thema, auch wenn ich mich bei der Überschrift ein bisschen wundere. Die Überschrift ist „Chaos und Verkehrsinfarkt“.

(Thomas Krüger, SPD: So ist es.)

Wenn Sie das diskutieren außerhalb dieses Bundeslandes – und ich habe zuweilen die Gelegenheit, dass Menschen auf mich zukommen, die aus Nordrhein-Westfalen zu Gast sind –, erlebe ich eigentlich eher große Zufriedenheit und manchmal beinahe einen kritischen Blick darauf, wie die Mittelverteilung innerhalb Deutschlands erfolge. Ich glaube, dass viele von außerhalb unter „Verkehrschaos“, unter „Verkehrsinfarkt“ etwas deutlich anderes verstehen, als das, was wir hier haben.

(Beifall vonseiten der Fraktion der SPD  
und Sebastian Ehlers, CDU –  
Thomas Krüger, SPD: Richtig! –  
Sebastian Ehlers, CDU: So ist es.)

Das Spannende an den letzten zehn Tagen ist, dass auf der einen Seite gesagt wird, ihr erzeugt gerade ein Verkehrschaos und einen Verkehrsinfarkt, vor allen Dingen mit euren Baustellen, und parallel vorhin angesprochen wurde, die Kommunalpolitische Vereinigung der CDU sagt, Mensch, vielleicht fehlt es sogar an Instandsetzung. Das sind zwei völlig unterschiedliche Dinge. Entweder habe ich zu wenig Baustellen, dann fehlt es an Instandsetzung, oder ich habe zu viele Baustellen, dann habe ich Chaos. Beide Themen zusammen zeigen allerdings, dass die Blicke auf das, was wir in Mecklenburg-Vorpommern haben, momentan offenbar – freundlich formuliert – sehr differenziert ausfallen.

Ich würde für Folgendes werben: Wir – CDU und SPD – sind 2013 auf Bundesebene gemeinsam angetreten, um den Infrastruktur- und Erhaltungswert insgesamt deutlich hochzufahren. Wir haben das Gleiche im Land nachvollzogen. An beiden Stellen hat man erstens insgesamt den Sockel dessen, was man jedes Jahr reintut in diese Bereiche, erhöht und man hat insbesondere auch innerhalb der Geldverteilung Dinge



anders sortiert als in der Vergangenheit: weniger Neubau, mehr Unterhaltung und Instandsetzung. Beides – noch mal – ist auf Landesebene nachvollzogen worden.

Ich will Ihnen gerne mal zwei Zahlen an die Hand geben, die ein Gesamtgefühl dafür geben, warum wir heute mehr Baustellen sehen als vor drei Jahren. Wir sind 2013 in der Summe in diesem Land, was wir für Bundes- und Landesstraßen im Haushalt haben, gestartet mit 175 Millionen Euro – 175 Millionen Euro in 2013. Den gleichen Wert würden Sie für 2011 finden. Wir sind im Jahr 2017 bei 244 Millionen Euro – 175 Millionen 2013, 2017 244 Millionen Euro. Die Idee war in der Tat, dieses Geld nicht nur zu haben, sondern zu verbauen, weil wir das erste Mal seit vielen Jahrzehnten erreichen wollten, dass wir wenigstens so viel Geld in die Infrastruktur investieren, damit das, wenn man jetzt wie ein Wirtschaftsunternehmen denken würde, was am Anfang des Jahres in einer Bilanz an Werten im Anlagevermögen drinstand, am Ende auch als Wert noch da ist,

(Thomas Krüger, SPD: Sehr richtig!)

ich also wenigstens so viel Geld im Jahr investiere, wie ich – in Anführungszeichen – im Jahr verbraucht habe von den Werten, die ich besitze. Das tun wir jetzt seit ein, zwei Jahren mühsam, halbwegs. Wir sind also noch nicht mal dabei, dass wir riesige Investitionsstaus der 80er-Jahre aufholen, sondern wir reden darüber, dass wir wenigstens erhalten, was wir haben. Und dann haben wir, offen eingestanden, im Osten noch eine einen Tick leichtere Aufgabe an manchen Stellen, weil zumindest alle die Straßen, die in den 90ern und zu Beginn des Jahrtausends neu entstanden sind, zwar jetzt in den ersten Erhaltungszyklus kommen, aber noch nicht so grundruiniert sind wie manche Autobahnen in anderen Bundesländern.

Sie spüren diese Baustellen dann auch. Das gestehe ich freimütig ein und ich verspreche Ihnen fest: An dem Tag, wo Ingenieure es schaffen, von unten zu bauen und am Ende die Straße umzuklappen, wenn sie fertig ist, werden wir alles daransetzen, das in diesem Lande umzusetzen.

(Heiterkeit und Beifall vonseiten  
der Fraktion der SPD)

Das gibt es aber noch nicht. Und so lange, meine Damen und Herren, werden wir nicht umhinkommen, die Baustellen auch zu sehen und zu spüren. Wir können nur versuchen, Auswirkungen zu minimieren, aber da, wo gebaut wird, haben wir mindestens eine halbseitige Sperrung und bei gewisser Schmalheit der Straße auch eine ganzseitige, eine Vollsperrung.

Was wir versuchen können, das wurde von Ihnen dankenswerterweise angesprochen, ist in der Tat, dass wir die Bauzeiträume nicht in die Phase des Jahres legen, wo sehr viele Menschen von außerhalb hinzukommen, wo wir auf den Urlaubsinseln zuweilen binnen weniger Tage aus einer Kleinstadt eine Großstadt machen. In diesen Zeiträumen halten wir sie weitgehend frei, außer bei Baustellen, die einfach zwölf Monate am Stück dauern. Alle anderen werden versucht, ins Frühjahr und in den Herbst zu legen. Wenn ich also etwas weniger als die Hälfte des Jahres schon nicht bauen kann, weil es Winter ist – bei Frost brauchen Sie eine Menge Baumaßnahmen gar nicht anzupacken –, wenn also am Ende in Wahrheit acht, achteinhalb Monate übrigbleiben, von denen ich wiederum drei bis vier abziehe, weil wir Sommerpause machen, dann ist der Zeitraum, in dem ich mich bewegen kann, knapp, und in diesem Zeitraum muss ich den Baufirmen aber auch eine Chance geben, wenigstens aufzubauen, zu beginnen und wieder abzubauen. Ich rede also in Wahrheit von vier bis fünf Monaten minus 10 Prozent, minus 15 Prozent, weil sie ein bisschen Anlaufphase, Ablaufphase haben. Das spüren wir das erste Mal in diesem Jahr – im letzten Jahr hat es schon begonnen – deutlich.

Ich würde Ihnen mal eine, wie ich finde, optimistische, wenn man sagt, das sei schon Chaos, ist es leider eine pessimistische, Sicht an die Hand geben: Das, was Sie momentan spüren, ist der Zustand, den ich mir für die nächsten Jahre erhoffe, nicht weil ich den Menschen gerne Unbequemlichkeiten bereite, sondern weil wir das erste Mal einen Status erreicht haben, wo wir wenigstens das Instand setzen, was wir im Jahr verbrauchen, also wenigstens die Waagschale im Gleichgewicht halten und nicht mehr „verfüttern“ von unserem Straßen, als wir neu machen. Ich muss Sie darauf einstellen, das ist in etwa das Niveau, was wir eigentlich brauchen, um auf Landes- und Bundesstraßen auf dem Stand zu bleiben.

Und dann schließe ich mich der Frage gerne an, ob in den Kommunen nicht momentan immer noch zu wenig investiert wird. Das hat dann aber, wenn man diese Überschrift sieht, eher eine bedrohliche Zusatzwirkung. Wenn die Kommunen in der Tat auch wenigstens auf das Niveau hochführen bei ihren Investitionen, was sie an Werteverzehr haben, würde sich die Baustellenzahl durchaus noch einmal erhöhen. Das, glaube ich, ist aber wünschenswert, weil es nicht richtig sein kann, dass wir auf Verschleiß fahren und der nächsten Generation völlig kaputt gefahrene Straßen und Bahnen übergeben.

Meine Damen und Herren, das, was Sie jetzt erleben, ist das, worauf wir uns auf viele Jahre einstellen sollten. Und noch mal: Mein Wunsch ist, dass wir es auch tun, damit wir erhalten, was wir haben.

Meine Damen und Herren, zum Zweiten will ich das gerne auch für die Schiene, allerdings als Außenbetrachter, aufgreifen. Auch auf der Schiene haben wir die Situation, dass die Bahn ebenfalls über Jahrzehnte chronisch unterfinanziert war. Was sie jetzt tut, ist in der Tat, auch den Versuch zu unternehmen, den Instandhaltungsrückstau aufzuholen und wenigstens mal wieder auf eine ausgewogene Waagschale im Jahr zu kommen. Auch bei der Schiene haben wir die Situation, wo wir auf Brücken – bei der Schiene sogar anders als bei der Straße –, sehr häufig auf kaiserliche Brücken schauen, und zwar in Größenordnungen. Wir schauen auf Brücken, die seit 80 oder 100 Jahren im Stahlbereich allenfalls mal mit Wechselteilen versehen wurden. Wir schauen auf Durchlässe, die noch zu Reichsmarkzeiten gebaut wurden. Dagegen sind die Straßenbauten noch hypermodern und selbst da haben wir manche Stelle, die durchaus auch historisches Bewusstsein auslösen kann. Aber die Bahn hat an der Stelle die größere Baustelle.

Und dann schaue ich gern auf die von Ihnen aufgerufenen Baustellen: Rügen. Auf Rügen ist seit mehreren Jahren klar, dass es geschieht. Dass diese Vollsperrung drei Wochen lang ein echtes Problem darstellt, ist mir doch völlig klar. Und da ich auch mit den Kolleginnen und Kollegen für die Häfen in diesem Lande Verantwortung tragen darf, weiß ich, wie nachhaltig der Eingriff vor allen Dingen für den Hafen Sassnitz-Mukran ist. Aber diese Klappbrücke braucht regelmäßige Arbeiten und die Vor- und Abgänge dieser Brücke sind ebenfalls schon historisch. Nach meiner

Erinnerung werden über 600 Stahlstreben ausgetauscht, um mal so ein Gefühl zu geben, wie nachhaltig offenbar dort der Sanierungsstau aufgelaufen ist.

Die Bahn hat ein sehr kompaktes Paket geschnürt: Sie macht nicht nur die Brücke, sondern sie macht parallel Arbeiten im nachgelagerten Netz auf der Insel. Wenn eh kein Zug rauf- und runterkommt, dann kann man auch insgesamt im Netz aktiver sein. Sie schließt parallel das neue elektrische Stellwerk Bergen an, das einen echten Qualitätssprung in der Qualität des Bahnverkehrs bedeutet.

Aber noch mal: Die drei Wochen Sperrung tun uns weh und sind lange diskutiert. Nord Stream beispielsweise, die große Mengen an Zuschlagsstoffen derzeit nach Möglichkeit täglich auf die Insel bringen wollten, die sind alle eingebunden worden, der Fährhafen, keiner hat gejubelt, aber wir haben gesucht, zusammen mit der Bahn, nach dem Zeitfenster, wo alle sagten, wenn wir uns lange genug darauf einstellen können, können wir am ehesten damit umgehen. Dass da keiner Glückwunschtelegramme sendet, d'accord, aber ich würde dafür werben, dass das notwendig ist, um dann auch zu sagen, wir haben uns wieder für 30 Jahre an dieser Stelle gut aufgestellt, wir haben uns ein Stück weit Zukunft gebaut.

Gleichermaßen angesprochen ist die Strecke Bad Kleinen–Schwerin. Noch mal: alles Baustellen, die nicht das Land führt, sondern die Bahn. Aber wir sind eingebunden worden, und zwar im Übrigen auch in diesem parlamentarischen Raum, dazu sage ich gleich gerne was. Bad Kleinen–Schwerin liegt auf einem Damm seit über 100 Jahren. Dieser Damm bewegt sich aber auch seit über 100 Jahren, weil unter dem Damm das Gleiche ist, was die A 20 kennt. Dort ist nämlich auch eine breite Moorlinse drunter. Wer mit der Bahn in der Vergangenheit da hin und wieder gefahren ist, weiß, dass die Bahn vorher abgebremst hat und beinahe im Schritttempo drüberfährt. Wir nennen das im Bahnerdeutsch „Langsamfahrstelle“. Das meint aber in Wahrheit, der gesamte Fahrplan gerät durcheinander, weil alle mit 120 kalkulieren, dort aber nur 20 fahren.

Der Versuch ist es, dieses Mal nicht nur ein bisschen Sand zu unterfüttern und in zehn Jahren vor der gleichen Situation zu stehen, sondern dieses Mal werden beide Gleise entfernt – deswegen kann ich auch nicht eingleisig fahren –, der Damm wird

weggenommen, es wird eine Gründung, wie wir sie von Autobahnen kennen, mit 20 Meter tiefen Betonsäulen errichtet und dann wird der Bahndamm wiedererrichtet. Dann steht diese Bahnstrecke auch und ist langfristig belastbar. Ich werbe dafür, auch wenn das wehtut, aber sinnvoll ist, dass wir eine nachhaltige Lösung herstellen, die langfristig hält.

(Beifall vonseiten der Fraktion der SPD –  
Thomas Krüger, SPD: Sehr richtig!)

Ich würde mit Ihnen gerne noch mal schauen auf den Straßenbereich, den Sie angesprochen haben, mit dem kleinen Ausflug zu sagen, der Landesrechnungshof hätte gesagt: Achtung, Spätfolgen! Ja, die Spätfolgen unterschreibe ich. Deshalb mein Werben dafür, das, was wir jetzt erleben, ist das, was wir wirklich brauchen, und in der Tat werden wir gemeinsam mit den Kommunen noch mal diskutieren müssen, wie sie noch stärker nachhaltig ihr Netz erhalten können und zum Teil ausbauen.

Ich glaube umgekehrt auch, dass wir ein bisschen achtgeben müssen, dass wir Landesstraßen, Autobahnen und Gemeindestraßen nicht in einen Pott werfen. Da sind völlig unterschiedliche Belastungen drauf und auch völlig unterschiedliche Aufgaben. Deswegen finde ich es wichtiger, dass das Land sich um Bundes- und Landesstraßen kümmert. Das sind die wichtigen langlaufenden Verbindungen. Parallel sind die Kommunen natürlich in der Pflicht und Verantwortung. Aber zu sagen, deren Straßen erzeugen den gleichen volkswirtschaftlichen Schaden, wenn sie nicht gemacht sind, wie Bundes- und Landesstraßen, hielte ich für verfehlt. Da muss man fair mit den Beteiligten an der Stelle umgehen.

Zurück zu unseren Straßen: Frühjahr und Herbst sind Hauptbauzeit. Die A 20 ist angesprochen. Mit Verlaub, die A20-Absackung ist ein Unglücksfall, den ich mir nicht gewünscht habe, und wenn es nicht passiert wäre und sie funktionieren würde, wäre ich nicht traurig. Aber das ist nicht die Entscheidung, die ich treffe, sondern wir haben da einen Unglücksfall und wir gehen jetzt möglichst strukturiert damit um. Dass das für alle Beteiligten misslich ist, ist gar keine Frage. Ich glaube aber, dass wir aufpassen müssen, dass wir nicht so tun, als ob die A20-Absackung ein Synonym für

den Erhaltungszustand der Straßen wäre. Die A 20 ist nicht mal 15 Jahre alt an der Stelle.

(Thomas Krüger, SPD Sehr richtig!)

Für Unterhaltungsmaßnahmen war da überhaupt noch keine Anzeige gegeben.

Die A 19 ist angesprochen. Ja, die A 19 bewegt uns schwer. Aber noch mal: Eine Brücke, 1978/1979 in der DDR aus Stahl errichtet, die hält normalerweise 60 bis 70 Jahre. Das tut sie an der Stelle nicht. Warum? Weil sie nicht tief genug gegründet ist. Da sind die Kolleginnen und Kollegen seit Anfang des Jahrtausends dabei, zu gucken, was machen wir, damit wir eine Lösung hinkriegen, die diese Tiefen in der Gründung erreicht, und wir reden hier über wirkliche Tiefen. Da ist Wasser, dann kommen 20 Meter Mudde und dann kommt das erste Mal Boden, auf dem ich überhaupt gründen kann. Wir reden über 40 bis 60 Meter tiefe fette Pfähle, die in den Boden müssen.

Das hat in der Baumsetzung leider ein bisschen länger gedauert, als wir wollten, aber alle wussten, es wird schwierig, und keiner konnte genau sagen, wie schwer. Aber ich werbe für Folgendes: dass Sie die Zäsur nicht auf 20 legen, sondern auf 18. Zurzeit bewegen wir uns auf einem alten, sehr wackligen Stahlkörper, der die Restlaufzeit der nächsten zwei, drei Jahre noch problemlos hält, der aber nicht mehr als 40 Stunden Kilometer aushält und der so schmal ist, weil er in früheren Jahrzehnten gebaut wurde, dass wir nur noch eine Spur in jede Richtung sicher hinbekommen. Wir holen also mit hohem Tempo fahrende Fahrzeuge auf 40 runter und machen aus zwei Spuren eine.

Ab dem Sommer 2018, wenn der erste Betonüberbau erneuert ist, werden wir zwei Spuren haben, die in jede Richtung führen, nicht mit 180, aber wenn Sie dort mit 60 bis 80 zwei Spuren haben, ist die Staugefahr schon einmal merklich verringert. Deswegen bitte ich, in der Diskussion deutlich zu unterscheiden zwischen der A 19 jetzt als Baustelle und der A 19 ab dem Sommer 2018. Das wird zu einer deutlichen Entspannung beitragen.

Zu guter Letzt haben Sie den Breitbandausbau am Rande mit angesprochen. Ich will nicht drohen, aber darauf hinweisen, dass wir uns momentan intensiv bemühen, Breitbandausbau voranzutreiben.

(Zuruf von Thomas de Jesus Fernandes, AfD)

Die großen Baustellen werden ab dem kommenden Sommer kommen. Wir werden dann in der Tat zusätzliche Baustellen spüren und haben, und wir werden im Übrigen Ausgleichs treffen müssen zwischen den Interessenlagen, die Infrastruktur herzustellen, neben den Baustellen, die wir für unsere Unterhaltung brauchen, und trotzdem den Menschen noch Mobilität zu ermöglichen. Das werden noch mal spannende Diskussionen in vielen der Projektgebiete sein.

Ich hoffe gleichwohl, wenn wir dafür werben, dass das Breitband nur kommt, wenn ich es hinlege, und dass die Straßen nur benutzbar sind, wenn wir sie erhalten, dass wir mit beiden Argumentationsketten Menschen abholen können. Wir müssen, glaube ich, aufpassen, dass wir nicht verunsichern und dass wir nicht Überschriften setzen, die ein Stück weit signalisieren, es sei völlig unstrukturiert. Das Gegenteil ist der Fall. Es sind hoch strukturierte Maßnahmen, die gut miteinander abgestimmt werden, die lange Vorlaufzeiten haben.

Und da will ich auch gerne eine Baustelle, die heute eine Rolle spielt, schon antizipieren, bevor sie in der Diskussion nachher auftaucht. Es gibt in der Tat eine neue Vollsperrung Richtung Usedom auf der B 111. Da ist uns ein Durchlass in Schwierigkeiten geraten. Dieser Durchlass ist seit Frühjahr in Planung. Der Bauvertrag für den 20. November ist unterschrieben. Es war für alle klar, dass diese Vollsperrung kommt und neun Tage gebaut wird. Es ärgert mich, dass wir sechs Tage vorher sperren, aber es zeigt, dass wir eben gerade gut und strukturiert vorarbeiten, denn der Bauvertrag war längst unterzeichnet, die gesamten Abstimmungen waren getroffen. In sechs Tagen wäre es dort losgegangen. Es geht auch jetzt in sechs Tagen los, wir haben bloß leider so viel desolaten Zustand in diesem Baukörper eines Durchlasses, eines gemauerten Durchlasses aus Kaisers Zeiten vermutlich, dass wir bereits sechs Tage vorher die Sperrung vornehmen müssen. Ich werbe dafür, dass das zeigt, dass wir gut vorbereitet sind.

Das gilt auch für die A 19, die Petersdorfer Brücke. Wir waren bereits mit allen Planungen durch, als wir in Schwierigkeiten gerieten, und nicht wie andere Bundesländer, die überrascht sind und sagen, oh, da ist eine Brücke kaputt, wir fangen jetzt an. Nein, in diesem Lande planen wir gut, planen weit voraus.

Und noch mal: Das Geld, das wir investieren, ist gut investiertes Geld. Ich werbe dafür, dass Sie mit uns gemeinsam werben, dass die Baustellen, die wir haben, wichtige und richtige Baustellen sind, und da, wo es im Detail an einzelnen Stellen Kritik gibt, geben Sie gerne ein Signal. Dann gucken wir uns die Kritik an, aber bitte im Detail der Umleitung und nicht im Großen und Ganzen. – Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit. Ich wünsche viel Erfolg!

(Beifall vonseiten der Fraktionen  
der SPD und CDU)

**Vizepräsidentin Beate Schlupp:** Das Wort hat jetzt für die Fraktion DIE LINKE die Abgeordnete Frau Dr. Schwenke.



**Dr. Mignon Schwenke**, DIE LINKE: Frau Präsidentin! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Infrastruktur steht immer dann im Fokus, wenn sie nicht funktioniert oder Schäden aufweist. Dann sind die Auswirkungen erheblich, der Aufschrei groß. Solch eine Situation haben wir derzeit in Mecklenburg-Vorpommern. Da gibt es viele Baustellen, die will ich jetzt nicht alle aufzählen. Das ist schon gemacht worden, sowohl vom Minister als auch von Herrn Reuken. Ich will nur darauf hinweisen, wer sich die Mühe macht, die Webseite [bauinfos.deutschebahn.com](http://bauinfos.deutschebahn.com) aufzurufen, wird sehen, dass fast das gesamte Liniennetz Mecklenburg-Vorpommerns gestrichelt dargestellt wird. Das ist der Verweis auf baubedingte Fahrplanänderungen. Darüber hinaus haben wir immer noch mit den Auswirkungen der Bahnbauarbeiten bei Hamburg auf Westmecklenburg zu tun.

Welche Auswirkungen der bevorstehende, seit Jahrzehnten größte Fahrplanwechsel bei der Deutschen Bahn auf Mecklenburg-Vorpommern haben wird, das kann ich noch nicht einschätzen. Fakt ist, dass mehr als 30 Prozent aller Zugverbindungen bundesweit mit dem Winterfahrplan ab 10. Dezember umgestellt werden.

Meine Damen und Herren, es ist unstrittig, dass die vielen Baustellen erhebliche Verkehrsbeeinträchtigungen mit sich bringen, und es gibt durchaus Situationen und Regionen, wo insbesondere in der Urlaubszeit das entsteht, was möglicherweise einem Verkehrsinfarkt ganz nahe kommt. Dabei denke ich insbesondere an Usedom, an Fischland-Darß, an Rügen jenseits der neuen B 96 und andere Urlaubsregionen. Aber dort liegt es nicht so sehr am Chaos bei der Bahn, sondern eher am Fehlen guter Bahnverbindungen, und weiß Gott gibt es daran viel zu kritisieren. Das tun wir auch ständig.

Ansonsten ist der Verkehrsinfarkt, was immer das auch ist, aus unserer Sicht nicht in Sicht. Deshalb erschließt sich meiner Fraktion nicht, was eine Aussprache insbesondere mit diesem Titel der Aktuellen Stunde bewirken soll. Ja, eine bessere Abstimmung der Baumaßnahmen ist geboten. Das gilt für Maßnahmen innerhalb des Schienenverkehrs, aber auch bei der Straßeninfrastruktur. Wie Kollege Schulte jüngst angesichts massiver Einschränkungen für Bahnreisende anmerkte,

(Heiterkeit bei Jochen Schulte, SPD:

Der fährt ja auch ab und zu mal mit der Bahn!)

sind die Straßen im Land derzeit auch keine Alternative. Selbstverständlich gilt das auch zwischen den einzelnen Baulastträgern. Wir alle wollen, dass die Beeinträchtigungen für Bahnreisende und Nutzer der Straßen möglichst gering sein sollen.

Sie sagten, Herr Minister, wir sind eingebunden in die Planungen der Bahn. Das mag sein, trotzdem, denke ich – und das haben wir bei mehreren Bahnprojekten in der Vergangenheit erleben können und auch in der Gegenwart –, hält sich unser tatsächlicher Einfluss doch in Grenzen. Was Straßenvorhaben angeht, könnte eine zeitliche Staffelung der Arbeiten eine Entschärfung bringen. Das würde auch den Baubetrieben entgegenkommen. Aufträge wären über das Jahr verteilt und die Kapazitäten gleichmäßig ausgelastet. Aber wie in allen Jahren führen die Bestätigungen von Haushaltsplänen, Vorgaben für Fördermittel und deren Abrechnung zur geballten Bautätigkeit am Jahresende. Mehrjährige und somit planbare Finanzausgaben auch des Bundes wären da sehr hilfreich.

Meine Damen und Herren, in der vergangenen Woche äußerte ich gegenüber der Presse: „Wenn in Mecklenburg-Vorpommern schon investiert wird, dann sollten wir das bloß nicht bremsen.“ Seit Jahren mahnt unsere Fraktion an, mehr in Infrastruktur zu investieren und den riesigen Investitionsstau nicht weiter anwachsen zu lassen. Das gilt aus unserer Sicht insbesondere für die kommunale Infrastruktur. Seit Jahren verzeichnet der Landeshaushalt erhebliche Überschüsse. Wir haben immer betont, dass es wichtig ist, Schulden abzubauen, aber genauso wichtig sind kluge Investitionen, und dazu gehört die Investition in die Infrastruktur, auch in die Verkehrsinfrastruktur.

(Beifall vonseiten der Fraktion DIE LINKE)

Ein riesiges Sicherheitspolster weiter aufzufüllen, bringt das Land nicht weiter, auch wenn seitens der Landesregierung immer betont wird, dass mehr investiert wird als bisher. Das reicht uns trotzdem nicht. Zu lange wurde auf Verschleiß gefahren. Der

Aufwuchs an Investitionen ist außerdem zumeist auf mehr Bundesmittel zurückzuführen. Das Geld kommt vor allem den Bundes- und Landesstraßen zugute. Wir alle wissen, denn wir wohnen ja in den Kreisen, wie die Kreisstraßen und gemeindlichen Straßen aussehen. Notorisch klamme kommunale Kassen sind deutlich an deren Zustand abzulesen. Wir begrüßen, dass seit 2016 deutlich mehr Mittel für die Erhaltung von Landesstraßen eingeplant werden und dass das auch weiterhin vorgesehen ist. Der Mittelaufwuchs wird mit der Vermeidung fortschreitenden Substanzverlustes und Folgeschäden begründet. Wir bedauern, dass kommunale Straßen davon kaum profitieren. Dort sind die Schäden weit höher und der Investitionsstau vergrößert sich enorm mit jedem Jahr.

Unser Antrag im Energieausschuss, wenigstens die für kommunale Straßenbauvorhaben und die Verbesserung des ÖPNV vorgesehenen Kompensationsmittel des Bundes aus dem Entflechtungsgesetz vollständig zweckgebunden einzusetzen, wurde abgelehnt. Den Verweis von Minister Pegel im Ausschuss, dass auch er sich vorstellen könnte, die Kompensationsmittel zweckgebunden einzusetzen, und die Bemerkung, schließlich seien wir ja der Haushaltsgesetzgeber, also der Landtag, finden wir schon ziemlich zynisch. Die Regierungsfractionen machen sich nicht mal die Mühe, sich mit den Oppositionsanträgen auseinanderzusetzen.

(Vincent Kokert, CDU: Das stimmt ja nicht. –  
Peter Ritter, DIE LINKE: So ist es! So ist es!)

Die ganzen Haushaltsberatungen sind zumindest im Energieausschuss eine einzige Farce.

(Peter Ritter, DIE LINKE:  
Nicht nur da! Nicht nur da. –  
Zurufe von Minister Dr. Till Backhaus  
und Andreas Butzki, SPD)

Meine Damen und Herren, die geringe Investitionstätigkeit, vor allem im kommunalen Infrastrukturbereich, über viele Jahre hinweg hat dazu geführt, dass in

Größenordnungen Kapazitäten abgebaut wurden. Nun kommen wir in die paradoxe Situation, dass Gelder nicht vollständig ausgegeben werden können, weil Planungen und Genehmigungen fehlen und die Baupreise explodieren, weil die Baubetriebe an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen. Auch die Betriebsstrukturen stimmen in unserem Land nicht mehr. Die Betriebe sind zu klein, um größere Aufträge abwickeln zu können, mittlere Betriebsgrößen fehlen. Wenige Konzerne wie zum Beispiel HOCHTIEF oder STRABAG teilen sich den Markt auf. Laut Statistischem Jahrbuch gibt es in Mecklenburg-Vorpommern insgesamt 66 Betriebe, die sich mit dem Bau von Straßen und Bahnverkehrsstrecken befassen.

(Minister Harry Glawe: Was ist mit Papenburg?)

Es hängt von der Verlässlichkeit der Höhe der Investitionsmittel und der Verteilung der Aufträge übers Jahr ab, ob sich Betriebe halten können, ihre Kapazitäten aufbauen oder runterschrauben. Unvorhergesehene Ereignisse wie der spektakuläre A20-Einbruch bei Tribsees kommen glücklicherweise nur sehr selten vor. Dass zeitgleich zu diesem Ereignis umfangreiche Bauarbeiten an der B 105 und bei Bad Sülze an der Landesstraße in Gang waren, erschwerte die Handlungsmöglichkeiten für Umleitungsverkehre erheblich.

Mittlerweile, so meine Einschätzung, wird das, was machbar ist, auch gemacht. Das Krisenmanagement hatte ich bisher als in Ordnung angesehen. Aber wenn es stimmt, dass noch niemand mit den Menschen aus von den Umleitungen betroffenen Dörfern gesprochen hat – zumindest geht das aus Zeitungsberichten hervor –, also wenn das so ist,

(Zurufe von Andreas Butzki, SPD,  
und Vincent Kokert, CDU)

dann ist das nicht zu akzeptieren. Pressekonferenzen alleine genügen auch dort nicht. – Danke für die Aufmerksamkeit.

(Beifall vonseiten der Fraktion DIE LINKE)

**Vizepräsidentin Beate Schlupp:** Das Wort hat jetzt für die Fraktion der CDU der Abgeordnete Herr Eifler.

(Vincent Kokert, CDU: Eine sachliche Debatte  
jetzt endlich mal! Das ist ja schlimm hier!  
Am Morgen eine Magenverstimmung. –  
Zuruf von Peter Ritter, DIE LINKE –  
Vincent Kokert, CDU: Sagt der, der heute  
mit einem Strohhut vorm Schloss stand?! –  
Zurufe von Andreas Butzki, SPD,  
Jochen Schulte, SPD, und  
Simone Oldenburg, DIE LINKE)

**Dietmar Eifler**, CDU: Sehr geehrte Frau Präsidentin! Sehr geehrte Damen und Herren! Das Thema der Aktuellen Stunde, Herr Reuken und die Herren von der AfD: Verkehrsinfrastruktur – das ist eine alltägliche Frage, die für unsere Fraktion steht, der wir uns auch stellen, und zwar ganz einfach aus einem ganz wichtigen Grund, weil die Infrastruktur Schiene/Straße eine ganz wichtige Lebensader der Wirtschaft, des Tourismus ist und dem Lebenserhalt und der Entwicklung in diesem Lande dient. Weshalb das in der Aktuellen Stunde Thema ist – Ich habe auch von Ihnen, Herr Reuken, keine neuen Fakten gehört.

(Andreas Butzki, SPD: Keine Vorschläge.)

Das ist alles richtig. Sie haben die Baustellen aufgezählt. Ich habe auch keine Vorschläge gehört. Grundsätzlich sollte man so eine Aktuelle Stunde eben auch nutzen, um entsprechende Vorschläge zu unterbreiten.

(Beifall vonseiten der Fraktion der CDU)

Ich will einen kleinen Ausflug machen: Was macht denn ein Mediziner, wenn er einen Infarkt diagnostiziert? Dann weitert er das Gefäß oder legt einen Bypass.

(Heiterkeit bei Stephan J. Reuken, AfD)

Das konstruiert auf die ...

Ja, da staunen Sie, Herr Reuken?! Ein bisschen was von Medizin verstehe ich auch, aber nur ganz wenig.

(Heiterkeit bei Thomas de Jesus Fernandes, AfD,  
und Stephan J. Reuken, AfD)

Aber Schuster, bleib bei deinem Leisten!

Übertragen auf die Infrastruktur Straße, Schiene, Wasserwege – ich will mal ganz bewusst den Luftverkehr ausklammern, weil da stimmen Sie mit mir bestimmt überein, da ist genügend Luft nach oben, das ist auch nicht unser Problem, der Schwerpunkt ist gegenwärtig tatsächlich auf der Straße und der Schiene, aber auch

die Wasserwege sind von außerordentlicher Bedeutung, wenn ich die Häfen im Boddenbereich und in Rostock für den internationalen Schiffsverkehr und den Handel insgesamt betrachte –, also, meine Damen und Herren, ohne Stau kein Bau.

Unsere Gesellschaft wird immer mobiler, wir verreisen mehr denn je, verbringen immer mehr Lebenszeit in Autos, Flugzeugen, Bahnen oder anderen Verkehrsmitteln.

(Thomas Krüger, SPD: So ist es.)

Produkte und Waren werden nicht mehr in Lagern vorgehalten, sondern auf den Punkt geliefert. Daher ist es besonders wichtig, dass Verkehrswegenetze mit Weitblick zu planen sind. Davon profitieren wir als Bürger genauso wie die Wirtschaft und der Tourismus in unserem Lande. Umfragen von „Spiegel Online“ haben ergeben: Der überwiegende Teil der Menschen in Deutschland findet, dass der Bund, die Länder und die Kommunen zu wenig Geld in die Infrastruktur stecken. Hört, hört! Auf die Frage „Investiert der Staat Ihrer Meinung nach eher zu viel oder zu wenig in die Infrastruktur?“ antworteten im Juli 2017 86,1 Prozent der Befragten, es werde zu wenig getan. Lediglich 9,8 Prozent sind zufrieden mit dem derzeitigen Ausmaß und nur 2,3 Prozent halten die Investitionen gegenwärtig für zu hoch.

Derzeit sind Straßen, Schienennetze, Brücken und Wasserwege, zumindest in Mecklenburg-Vorpommern – Herr Minister Pegel hat das auch noch mal im Vergleich zu anderen Bundesländern angesprochen, und aus vielen gemeinsamen Konferenzen weiß ich, dass die Situation in anderen Bundesländern sehr, sehr angespannt ist –, überwiegend in einem guten bis sehr guten Zustand, weil sie auch relativ jung errichtet worden sind.

Die Betonung liegt aber auf „noch“, meine Damen und Herren, denn die öffentlichen Investitionen in die Infrastruktur gehen seit Jahren zurück, wenn man den Anteil an der gesamten Wirtschaftsleistung des Staates bemisst. Während im Jahr 1992 noch 0,73 Prozent der Wirtschaftsleistung in die Infrastruktur investiert wurden, lag der Anteil im Jahr 2015 bei nur noch 0,41 Prozent. Die Daehre- und Bodewig-Kommissionen haben bereits im Jahr 2015 allein für den Erhalt und den Nachholbedarf in der Infrastruktur ein Defizit von jährlich 7,2 Milliarden Euro ermittelt,

davon 4,5 Milliarden Euro für laufende Erhaltung beziehungsweise Betrieb und 2,7 Milliarden Euro für die Abarbeitung des Sanierungsstaus.

Sehr geehrte Damen und Herren, der aktuelle Bundesverkehrswegeplan umfasst neben den Investitionen in Erhalt und Instandsetzung der Verkehrsinfrastruktur auch rund 1.000 Projekte von Aus- und Neubauvorhaben. Ich kann mich noch sehr gut daran erinnern, als der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesministerium, Herr Ferlemann, den Vortrag hielt und zur Einweisung und zur Einführung des neuen Bundesverkehrswegeplanes gesagt hat, wo der Schwerpunkt bundesweit liegt, nämlich nicht auf dem Neubau, sondern auf dem Ausbau und dem Erhalt der vorhandenen Infrastruktur, und das genau spiegelt sich heute auch in unserem Land wider. Die vielen, vielen Baustellen, die wir zu Recht haben, dokumentieren genau das, dass es darum geht, vorhandene Infrastruktur nachhaltig zu sanieren und zu erhalten, damit die Wirtschaft und auch die touristische Entwicklung in unserem Lande nachhaltig weiterwachsen können.

Das bildet auch der Bundesverkehrswegeplan mit einem Gesamtvolumen von 269,6 Milliarden Euro ab, meine Damen und Herren. 269,6 Milliarden investiert der Bund mit den Ländern in den Erhalt der Infrastruktur Schiene, Wasserwege, Straße und in gewisser Weise auch in den Luftverkehr. Davon entfallen 49,3 Prozent – ich sage das noch mal – auf die Straße, 41,6 Prozent auf die Schiene und 9,1 Prozent auf die Wasserstraßen. Hiervon ist unser Land ganz besonders betroffen. Ich denke da an die Zuwegung des Boddens der Hafen- und Werftstadt Barth, die maßgeblich davon abhängig ist, dass die Nordansteuerung von Stralsund gebaggert wird. Auch dazu hat sich das Verkehrsministerium, Herr Pegel, bereit erklärt und gegenwärtig finden da die Arbeiten statt. Das kostet Geld und das ist auch nachhaltig, damit sich die Wirtschaft in den Boddengemeinden weiterhin gut entwickeln kann.

Glücklicherweise ist Mecklenburg-Vorpommern durch den Bundesverkehrswegeplan überproportional berücksichtigt. Das reflektiert die gegenwärtige Situation auf den Straßen. Ich will die Situation auf der A 20 in Tribsees ganz einfach ausklammern. Das ist ein unvorhersehbarer Zustand, der eingetreten ist. Damit haben wir uns in der letzten Landtagsdebatte auseinandergesetzt. Es kann keiner zufrieden sein, dass der Zustand so ist, und wir müssen dort gemeinsam vernünftige Lösungen finden und die



Gespräche mit den Menschen vor Ort führen. Ich fahre fast täglich da rein, und ich habe Verständnis dafür, dass die Menschen in großer Sorge sind, wenn das über Jahre andauert. Also werden dort auch Lösungen zu finden sein. Ich habe aber von der Riege, von der Mannschaft der AfD keine Lösungsvorschläge gehört.

Meine Damen und Herren, ich habe es schon gesagt, wachsende Mobilität führt auch dazu, dass Verkehrswege immer stärker beansprucht werden. Dadurch wächst die Gefahr von Staus und Verzögerungen. Um auch künftig als moderner Industrie- und Dienstleistungsstandort wirtschaftlich erfolgreich zu sein und eine hohe Lebensqualität zu ermöglichen, hat – ich komme noch mal auf den Bundesverkehrswegeplan zurück – die Bundesregierung den Bundesverkehrswegeplan, den sogenannten Investitionshochlauf für Verkehrsinfrastruktur gestattet.

Minister Pegel, Sie haben es gesagt, der Aufwand von 175 Millionen bis auf 240 Millionen macht doch deutlich, dass Geld da ist, was in die Infrastruktur zu verbauen ist, und dass für den Erhalt und den Neubau der Schienen- und Wasserwege zusätzliche Mittel zur Verfügung gestellt werden. 2018 erhöhen sich die Bundesmittel auf rund 14 Milliarden Euro, ein Plus von fast 40 Prozent. Das Geld kommt endlich vor Ort an und die Auswirkungen sind auch bei uns in Mecklenburg-Vorpommern deutlich zu spüren.

Meine Damen und Herren, ich persönlich sage, es wäre unverantwortlich, die Mittel nicht in Anspruch zu nehmen, nicht in die Infrastruktur zu investieren, nur, um temporär Umleitungen und Ausweichstrecken nicht realisieren zu wollen. Die Baumaßnahmen sind temporäre Maßnahmen mit einer nachhaltigen Wirkung, wo wir für Verständnis bei den Betroffenen werben müssen. Aber ich mache noch mal deutlich, es sind temporäre Erscheinungen, die notwendig sind. Da warne ich auch vor neuen Bautechnologien. Es war natürlich etwas sarkastisch, wenn ich sage, dass ich unterirdisch baue und drehe die Straße um. Wir haben ja gerade die ersten Erfahrungen mit neuen Technologien im Tiefbau hier auszubaden oder zu korrigieren.

Insofern ist Straßenbau und Schienenbau immer mit dem Eingriff in die gegenwärtige Linienführung verbunden und das führt zu Einschränkungen. Da kann man an dieser Stelle einfach nur um Verständnis werben und muss nicht jetzt noch ein Chaos oder eine Situation prognostizieren, die, wenn wir das Land insgesamt betrachten, so nicht realistisch ist. Im Einzelfall, da, wo die Baumaßnahmen stattfinden, gibt es die Einschränkungen, ansonsten gilt in vielen Bereichen, es rollt der Verkehr und man kann fahren. Ausgenommen, das will ich noch mal ausdrücklich ansprechen, sind die kommunalen Straßen.

Frau Dr. Schwenke, Sie haben das auch angesprochen, das ist in der Tat so, und da sind weitere Anstrengungen ganz klar notwendig, um die Kommunen und die Kreise entsprechend mit Finanzen auszustatten.

Alles in allem – ich sehe, die rote Lampe kommt hier – möchte ich ...

**Vizepräsidentin Beate Schlupp:** Ja, die ist schon gekommen, Herr Eifler, und ich bitte doch die Rede jetzt zu beenden.

**Dietmar Eifler, CDU:** Das mache ich, Frau Präsidentin,

(Heiterkeit bei Thomas de Jesus Fernandes, AfD)

und ich sage einfach noch mal zum Abschluss mein Eingangsstatement, ohne Stau kein Bau, und ich bitte ...

**Vizepräsidentin Beate Schlupp:** Herr Eifler, jetzt ist Schluss!

**Dietmar Eifler, CDU:** Vielen Dank.

(Beifall vonseiten der Fraktion der CDU –  
Heiterkeit vonseiten der Fraktion der AfD  
und Bernhard Wildt, BMV)

**Vizepräsidentin Beate Schlupp:** Das Wort hat jetzt für die Fraktion der BMV der Abgeordnete Herr Wildt.

**Bernhard Wildt**, BMV: Guten Morgen, sehr geehrte Frau Präsidentin! Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Liebe Bürger des Landes Mecklenburg-Vorpommern und werte Gäste! „Mecklenburg-Vorpommern ist Schlusslicht beim Erhalt und Ausbau von Kreisstraßen!“ Das ist laut dem Statistischen Bundesamt so. Und: Die „Entflechtungsmittel des Bundes werden nicht genutzt.“ Hier lese ich aus einer Pressemitteilung von Eckhardt Rehberg vor, Mitglied des Deutschen Bundestages, ich denke, den Damen und Herren der CDU bekannt, die am 10. November 2017 herausgegeben wurde.

(Unruhe vonseiten der Fraktion  
der CDU – Jochen Schulte, SPD:  
Den wollen sie nicht kennen. –  
Heiterkeit vonseiten der Fraktion der SPD)

Sie können trotzdem zuhören, Herr Kokert, ich habe gerade einen Ihrer Parteifreunde zitiert.

(Heiterkeit bei Henning Foerster, DIE LINKE –  
Vincent Kokert, CDU: Das ist sehr löblich  
von Ihnen, Herr Wildt.)

Ich würde mich sehr freuen, wenn der Herr Minister Pegel dazu mal Stellung bezieht, denn das ist doch ein sehr ernst zu nehmender schwerer Vorwurf, wenn Herr Rehberg hier in den Raum stellt, dass 10 Millionen Euro pro Jahr im Landeshaushalt versickern, die eigentlich vom Bund für den Erhalt der Kreisstraßen an das Land Mecklenburg-Vorpommern gegeben werden. Das wäre mein erster wichtiger Punkt.

(Zuruf von Andreas Butzki, SPD)

Zweitens möchte ich Ihr Augenmerk gern besonders auf die Tourismusregionen lenken. In den Tourismusregionen, Herr Pegel hat es gerade gesagt, entwickelt sich im Frühjahr eine Kleinstadt zur Großstadt. Wir haben dort schon seit Jahren einen Verkehrsinfarkt.

Herr Eifler, Sie haben recht, das ist natürlich flächendeckend für Mecklenburg-Vorpommern insgesamt nicht der Fall, aber in einigen ausgewählten Standorten, gerade auf den Inseln Usedom und Rügen, ist es durchaus der Fall. Das sind Probleme, denen wir uns widmen müssen, und das kommt tatsächlich im Moment in den Haushaltszuweisungen nicht genügend zur Geltung.

Wir haben schon mal über den kommunalen Finanzausgleich diskutiert. Dort richteten sich natürlich viele Dinge nach den Einwohnerzahlen der Landkreise. Gerade in den Urlaubsregionen ist es so, dass wir die Einwohner haben, aber auch die Einwohner auf Zeit, und das sind teilweise erheblich mehr Einwohner, als dort normalerweise gemeldet sind. Diese nutzen die gesamte Infrastruktur, sie nutzen die Straßen und verbrauchen sie damit natürlich auch. Das heißt, hier bitte ich einfach darum, das gesamte Konzept noch mal zu überprüfen, inwieweit gerade die Urlaubsregionen mit ihren vielen Einwohnern auf Zeit zusätzliche Mittel bräuchten.

Herr Professor Lenk hat in seinem Gutachten zugegeben, dass er das nicht berücksichtigt hat. Dass es bisher auch in ganz Deutschland nicht berücksichtigt wurde, gab ihm allerdings zu denken. Er ist der Meinung, das könnte eventuell über die Kurabgabe geregelt werden, aber jeder Touristiker, der sich damit auskennt, weiß, die Kurabgabe ist für etwas ganz anderes gedacht, aber nicht für den Unterhalt und die Instandhaltung von Straßen.

Dann wurde mehrmals angemahnt, es fehlen die Verbesserungsvorschläge. Hier möchte ich auf Herrn Hübner, den Präsidenten des Bau-Hauptverbandes verweisen, der viele Vorschläge gemacht hat, wie man überflüssige Schnittstellen im Bauablauf vermeiden kann, dass die Zerstückelung der Ausschreibungen in kleine Teilaufträge kontraproduktiv ist und dass vor allen Dingen in den kommunalen und überhaupt Ämtern die Planungs- und Ingenieurkapazitäten reduziert worden sind, und das ist halt auch eine Folge des Rotstiftes. – Danke schön.

(Beifall vonseiten der Fraktionen  
der AfD und BMV)

**Vizepräsidentin Beate Schlupp:** Das Wort hat jetzt für die Fraktion der SPD der Abgeordnete Herr Schulte.

**Jochen Schulte**, SPD: Jetzt geht gleich die rote Lampe an.

Sehr geehrte Frau Präsidentin! Sehr geehrte Kolleginnen! Sehr geehrte Kollegen! Ich muss jetzt erst einen Moment überlegen, was ich eigentlich im Rahmen dieser Aktuellen Stunde, die ja mal wieder eine Sternstunde des deutschen Parlamentarismus darstellt, eigentlich noch sagen könnte nach den Ausführungen. Aber ...

(Vincent Kokert, CDU: Ja,  
wir wissen es nicht, Herr Schulte. –  
Heiterkeit bei Bernhard Wildt, BMV:  
Dann setzen Sie sich doch wieder hin!)

Ich bin mir auch nicht sicher, Herr Kollege Kokert, weil ich meine, die Kollegen von der AfD-Fraktion haben deutlich gemacht, dass eigentlich alles gut läuft in diesem Land. Es wird investiert in dieses Land, es wird investiert in den Straßenbau, es wird investiert in den Schienenverkehrswegebau und Herr Reuken hat seine Ausführungen am Ende zusammengefasst: Investieren in die Zukunft unseres Landes. Wenn man das denn tatsächlich als Titel für die Aktuelle Stunde gefragt hätte, da hätte ich mir ja noch überlegen müssen, was ist die Aktualität außer der Baumaßnahmen, die tatsächlich momentan laufen, aber dann gleichzeitig das Ganze unter die Überschrift zu stellen „Chaos auf Schienen und Straßen in Mecklenburg-Vorpommern – Verkehrsinfarkt verhindern“ – da war ich dann doch etwas sprachlos.

(Zuruf von Thomas Krüger, SPD)

Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen, was mich noch mehr irritiert hat,

(Zuruf von Dirk Friedriszik, SPD)

war, und Sie alle wissen das ja, dass der Antrag zu diesem Thema der Aktuellen Stunde durch die Fraktion der AfD am 08.11. eingereicht worden ist, dass derselbe Kollege Reuken – er hat das ja fairerweise, muss man sagen, im Rahmen seines Redebeitrages hier auch noch mal fast wiederholt – sich einen Tag zuvor medial wie

folgt geäußert hat, und ich erlaube mir zu zitieren: „Für die großflächige Erneuerung der Infrastruktur im SPNV des Landes, sollten wir die Bahn nicht verteufeln. Ich gehe davon aus, dass hier eine langjährige und gut durchdachte Planung zugrunde liegt.“ Herr Reuken, das hoffe ich doch auch, dass das bei deutschen Bahnen der Fall ist. Nur, wenn das der Fall ist, frage ich mich umso mehr, warum man dann eine Aktuelle Stunde unter dem Thema

(Peter Ritter, DIE LINKE: Chaos. –  
Zurufe von Thomas Krüger, SPD, und  
Thomas de Jesus Fernandes, AfD)

„Chaos auf Schienen und Straßen in Mecklenburg-Vorpommern“ beantragt.

(Zuruf von Thomas de Jesus Fernandes, AfD)

Und, meine Damen und Herren, natürlich hat der Kollege Reuken recht, wenn er sagt, dass Straßenbaumaßnahmen vorrangig saisonal im Frühjahr und im Herbst stattfinden, um möglichst geringfügige Beeinträchtigungen gerade bei dem Urlaubsverkehr herbeizuführen. Das ist richtig, unabhängig natürlich von den Argumenten, die Herr Minister Pegel, auch, was überhaupt die Bauzeitmöglichkeiten angeht, also die witterungsbedingten Bauzeitmöglichkeiten angeht, das noch zusätzlich zu sehen. Nur, welche Jahreszeit haben wir denn momentan? Jetzt schaue ich mal in die Runde. Hier drin ist es warm, aber draußen ist Herbst.

(Heiterkeit bei Thomas de Jesus Fernandes, AfD:  
Sehr richtig!)

Wenn ich mir das dann angucke, sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen,

(Zuruf von Peter Ritter, DIE LINKE)

dann wundert es mich doch nicht, dass jetzt besonders viel gebaut wird. Und auch da bin ich mir sicher, eine Überschrift wie „Investieren in die Zukunft unserer Heimat“ wäre vielleicht angebrachter gewesen.

Ich könnte das jetzt noch weiter ausführen. Meine Damen und Herren, ich möchte das nicht alles wiederholen, obwohl Wiederholung, hat mir mal ein Kollege gesagt, der Mitglied der SPD-Fraktion ist und früher Lehrer war, Wiederholung festigt,

(Heiterkeit vonseiten der Fraktion der SPD –  
Zuruf von Simone Oldenburg, DIE LINKE)

aber ich glaube, das ist in diesem Zusammenhang schon so oft gesagt worden, das muss man an dieser Stelle nicht alles wiederholen.

(Zuruf von Andreas Butzki, SPD)

Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen, lassen Sie mich deswegen nur an einer Stelle noch mal einen Hinweis geben, und das meine ich wirklich ernst: Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen, natürlich haben die Menschen – und ich komme jetzt zurück auf das Thema Baustelle A 20 Tribsees, was wir übrigens auf der letzten Landtagssitzung hier diskutiert haben, sodass die Aktualität der Aktuellen Stunde etwas fragwürdig ist, aber lassen Sie mich mal unabhängig davon darauf zurückkommen –, natürlich haben die Menschen vor Ort das berechtigte Interesse und den berechtigten Wunsch, dass die Landesregierung und Verantwortliche aus dieser Landesregierung tatsächlich mit den Menschen vor Ort sprechen. Aber auch da gestatten Sie mir den Hinweis, und damit möchte ich diesen Redebeitrag wirklich beenden, denn im Rahmen dieser Debatte ist wirklich alles gesagt worden, was nicht hätte gesagt werden müssen, am 21.11. ist der Minister in Langsdorf, in Tribsees,

(Thomas Krüger, SPD: Sehr richtig!)

um mit den Menschen vor Ort zu reden. Das ist nächste Woche, und ich glaube, das ist dann auch ein guter Zeitpunkt für das Gespräch mit den Menschen. – Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall vonseiten der Fraktion der SPD  
und Vincent Kokert, CDU)

**Vizepräsidentin Beate Schlupp:** Weitere Wortmeldungen liegen mir nicht vor. Ich schließe die Aussprache.

Ich rufe auf den **Tagesordnungspunkt 2:** ...