Neues Leitbild mit konkreten Zukunftsvisionen

Linkspartei fordert ein Brandenburg der Regionen



Die Fraktion der Linkspartei im Landtag erarbeitet zurzeit ein eigenes Leitbild für die Zukunft Brandenburgs, das sie im Herbst vorlegen will. Denn eine Zukunftsdebatte braucht das Land. Sie muss außerhalb und innerhalb des Parlamentes geführt werden. Es geht um eine frühzeitige Einbeziehung des Landtages, was oft genug, zum Beispiel bei der Entscheidung über die 15 Wachstumskerne, von der Regierung verhindert wurde.

Unterschiede in der Herangehensweise zu dem nun von der SPD/CDU-Koalition vorgelegten Entwurf für ein Leitbild zeigten sich bereits in der Aktuellen Stunde während der Landtagssitzung im Juni. Unsere Linkspartei geht nicht wie die Regierung von einer Berlin-Konzentriertheit aus, die nur die Hauptstadt und deren Speckgürtel berücksichtigt. Wir sind für gleichberechtigte Regionen und Lebensbedingungen für alle Brandenburger. Demgegenüber schreibt die Brandenburger Regierung in ihrem Entwurf die äußeren Regionen praktisch ab. Damit nimmt sie Abschied vom bisherigen Leitbild der dezentralen Konzentration, das allen Landesteilen Entwicklung verhieß. Dabei hat es die Landesregierung versäumt, die Ergebnisse dieser bisherigen Politik kritische zu bewerten und auszuwerten. Stattdessen spricht sie ganz offen von Potenzialen, an denen nicht alle Brandenburger teilhaben können. Das kann natürlich nicht unser Ziel sein. Wir wollen ein Brandenburg der Regionen.

Die Koalition strebt die Fusion Brandenburgs mit Berlin zu einem Bundesland an, will sich aber noch nicht zu einem konkreten Fahrplan festlegen. Wir unterstützen sehr die Absicht, die Kräfte von Berlin und Brandenburg zu bündeln. Das setzt aber eine gründliche Analyse voraus, die Stärken zu kennen und die Kräfte zu bestimmen.

Außerdem hält die Linkspartei den Blick auf die Region Berlin-Brandenburg als Nahtstelle zu den Wachstumsregionen Mittel- und Osteuropa wie auch Skandinavien für wichtig. Damit können auch die brandenburgischen Außenregionen in ihrer Bedeutung als Räume nicht am Rand, sondern zwischen Metropolen angemessen erfasst werden.

Angesichts täglicher bedrohlicher Realitäten vermissen wir auch in dem Papier der Regierung bei geforderter Weltoffenheit, Internationalität und Toleranz klare Aussagen zur Bekämpfung von Rechtsextremismus und Ausländerfeindlichkeit.

Unter dem Punkt Innovation, Bildung und wissensbasierter Wirtschaft fehlen handhabbare Aussagen dazu, welche zukunftsfähigen Branchen, welche modernen Industrien, welche wissensintensiven Dienstleistungen besonders gute Ausgangsbedingungen aufweisen.

Ein Leitbild wird nur dann ein wirkliches Leitbild, wenn es in der Gesellschaft mit Leben erfüllt wird. Wir werden die Debatte bis zum Herbst 2007 als eine breite öffentliche Debatte gestalten in der Partei, in der Gesellschaft, Wirtschaft und Verwaltung.

Renate Adolph

Notizen aus dem Kreistag



Ja, es war schon beeindruckend, wie in populistischer Weise, auf Wirkung bedacht, besonders von Seiten der CDU langfristig auf die Wahltage hin gearbeitet wird. Dabei möchte ich aus ernsthaften Gründen anmerken, dass der Blick auf anstehende Wahlen die Haltung zu aktuellen kommunalpolitischen Entscheidungen auch bei der SPD bestimmt. Die neue Linke sitzt ihnen im Nacken!

Der Kreistag informierte sich „Zum Stand und zur Durchführung des gesundheitlichen Verbraucherschutzes“ in unserem Landkreis. Überraschend für mich, dass die Kontrollen in unseren Gaststätten ergeben haben, dass vielfach die notwendigen Hygieneregeln nicht oder nur unzulänglich eingehalten werden.

Weitere durchaus wichtige Sachverhalte (neuer Stellenplan für die Kreisverwaltung, Berufung eines stellv. Kreisbrandmeisters, Berufung eines Wirtschaftsprüfers für den Eigenbetrieb Rettungsdienst, Abberufung eines leitenden Notarztes u.a.) wurden routinemäßig abgearbeitet.

Das nach meiner Meinung wichtigste, aber nicht behandelte Problem der letzten Tagung rankt sich um den Erhalt der Schöneiche – Rüdersdorfer Straßenbahn (SRS). Der Landrat hatte dazu eine Beschlussvorlage eingereicht, die er aber unmittelbar vor Festlegung der Tagesordnung zurückzog. Nach den häufig populistisch geführten Erklärungen der Parteien und einzelner Kommunalpolitiker und nach einer vom Rüdersdorfer Bürgermeister Schaller (CDU) geführten Einwohnerversammlung (MOZ berichtete) fragt sich der „Normalbürger“, was ist da los? Übereinstimmend erklärten sich alle drei großen Fraktionen für den Erhalt der Straßenbahn. Alternativ dazu gibt es von wenigen, aus betriebswirtschaftlichen Gründen favorisiert, den Vorschlag, die Straßenbahn mittelfristig stillzulegen und die Verkehrsleistung von Bussen erbringen zu lassen. Bus oder Straßenbahn – das ist Punkt eins im Konflikt. Punkt zwei, und ich halte ihn für den bedeutenden, ist der finanzielle Gesichtspunkt. Die von der Bundesregierung angekündigten Kürzungen für den ÖPNV muss ernst genommen werden und hat Auswirkungen, die konkret noch nicht abzusehen sind. Nach den bestehenden Verträgen (bis 2010) wird die Bahn, vereinfacht gesagt, von den Landkreisen MOL und LOS zu jeweils 50 % subventioniert. In einem über 2010 hinaus geltenden Vertrag müssen diese Anteile verhandelt und festgelegt werden. Dazu sind gegenwärtig der Landkreis Oder-Spree und die Gemeinden Rüdersdorf und Schöneiche nicht bereit. Es wird behauptet, dass ohne einen solchen Vertrag die in Aussicht stehenden Fördermittel für die Sanierung der Bahn in Höhe von 2,6 Mio Euro von der Landesregierung nicht freigegeben werden. Wenn dem so ist, dann sollten sich die Landräte MOL und LOS und die Bürgermeister von Rüdersdorf und Schöneiche an einen Tisch setzen und schleunigst einen solchen Vertrag ihren Vertretungen zum Beschluss vorlegen.

Prof. Dr. Günter Schippel

Bahn Berlin - Gorzow

Noch immer eingeschränkte Mobilität östlich der Bundeshauptstadt Berlin / Veränderungen in Sicht: Gründung einer deutsch-polnischen Interessengemeinschaft / Regionalbahnhof Hoppegarten (Mark) bleibt auf der Tagesordnung

Der Blick auf eine Verkehrskarte Berlins zeigt es: Unsere Fernbahn von Lichtenberg nach Kostrzyn ist als einzige der Radialstrecken noch immer überwiegend eingleisig, nicht elektrifiziert und gilt in der bahnamtlichen Sprache als eine Regionalbahn - RB. Im Vergleich zu den Bürgern entlang der Regionalexpreßstrecke (RE) Magdeburg-Berlin-Frankfurt (Oder) verfügen die Bürger des Landkreises Märkisch-Oderland nur über eine stark eingeschränkte Mobilität mit längeren Fahr- und Umsteigezeiten, sowohl nach Berlin, zur Landeshauptstadt Potsdam, zum Landratsamt in Seelow wie auch nach Polen, seit 1. Mai 2004 EU-Mitglied.

Nach dem 3.10.1990, ab etwa 2003, gab es besonders durch die Verkehrspolitische Sprecherin der PDS-Fraktion im Landtag Brandenburg, Anita Tack, den Amtsdirektor von Hoppegarten und den Bür-germeister von Dahlwitz-Hoppegarten bei Bund und Land mehrfach weitsichtige Interpellationen, unsere Strecke in den Bundesverkehrswegeplan 2003 aufzunehmen. Die Koalitionsfraktionen in Pots-dam schmetterten ab. Und die Antworten per Post? Das Verkehrsaufkommen sei zu gering. Solcher merkantilen, betriebs- statt volkswirtschaftlichen Amtslogik folgend, würde man - mit sarkastischer Ironie gesagt - die Gleise schon heute abreißen können, denn „da hinten“ wohne sowieso bald keiner mehr.

Jetzt soll es noch schlimmer kommen als man denken kann: Die Regionalisierungsmittel für den öffentlichen Personennahverkehr werden bundesweit gekürzt, übrigens auch mit ausdrücklicher Zustimmung des Brandenburger Ministerpräsidenten. Der Regierende in Berlin enthielt sich wenigstens der Stimme. Eine in Medien veröffentlichte Karte zeigt es: Züge aus Kostrzyn sollen nur noch bis Strausberg fahren, und der 1-Stundentakt wird auf zwei Stunden ausgedehnt. Der Protest des Landrats, vieler Bürgermeister und von Bürgern in MOL dürfte kaum lange auf sich warten lassen. Denn: Redu-zierte Mobilität behindert Wirtschaft, neue Arbeitsplätze und steigert Abwanderung.

Von historischer Bedeutung ist dagegen die am 6. Juni 2006 in Frankfurt (Oder) erfolgte Gründung der deutsch-polnischen Europäischen Wirtschaftlichen Interessenvereinigung (EWIV) Eisenbahn Ber-lin - Gorzow, zu deren Gründungsmitgliedern auch der Landrat des Kreises MOL, Herr Gernot Schmidt, gehört. Initiator und Geschäftsführer ist Herr Karl-Heinz Boßan. Zu den Zielen der Interessenvereinigung nach europäischem Recht gehören:

- Schaffen von Bahnverbindungen, die einen schnellen und wirtschaftlich effizienten Transport von Personen und Gütern zwischen den Wirtschaftsräumen Berlin, Gorzow, Zielona Gora, Poznan, Wrocław, und Szczecin ermöglichen;
- Ausbau der bisher eingleisigen Trasse auf der Strecke Berlin - Gorzow durch das zweite Gleis bei Fahrgeschwindigkeiten über 100 Stundenkilometer;
- Umgestaltung aller Bahnhöfe an der gesamten Strecke, damit sie zugleich als Ortszentren und Tourismus-Stützpunkte dienen können.
- Entstehen neuer Arbeitsplätze in der Bauwirtschaft, im Gleis- und Signalbau sowie von Innovationen im Bereich verkehrlicher Infrastrukturentwicklung.

Die Interessengemeinschaft sieht in der Mobilität die Quelle wirtschaftlicher Entwicklung; auf MOL bezogen heißt das: im äußeren Entwicklungsraum und im engeren Verflechtungsraum.

Im Gebiet um den Bahnhof Hoppegarten (Mark) herum - Neuenhagen, Altlandsberg, Münchehofe, Teilen von Schöneiche und Berlin-Hellersdorf/Marzahn - verdoppelten sich nach dem 3.10.1990 bis heute die Einwohnerzahlen. Für einen realen und potentiell noch größeren Einzugsbereich von, grob geschätzt, 50 000 Bürgerinnen und Bürgern ist dieser Bahnhof unverzichtbar. Nach bisherigen Planungen wird mit dem Umbau noch 2006 begonnen: Behindertenaufzüge, erweiterter Parkplatz für Busse und Pkw werden den Reisekomfort erhöhen. Aber das wichtigste - den notwendigen Zugewinn an Mobilität durch verkürzte Fahrzeiten nach und von Berlin und zu anderen Fahrzielen - gibt es erst dann, wenn der Bahnhof Hoppegarten zu einem Regionalbahnhof wird, d.h., die Züge im Stundentakt zwischen Berlin und Gorzow verkehren und auch in Hoppegarten (Mark) halten.

Die optimale Nutzung des Regionalbahnhofes erfordert auch die grundsätzliche Neuordnung des nichtschienengebundenen ÖPNV bei stärkerer Betonung des Nord-Süd-Verkehrs von Hönow nach Berlin-Köpenick/Friedrichshagen, um das für viele Berufspendler extrem umständliche Fahren und Umsteigen via Ostkreuz zu vermeiden und auch den innerörtlichen Verkehr den tatsächlichen Mobili-tätsbedürfnissen anzupassen.

Es gibt schon jetzt mehrere und durchdachte Optionen für die Streckennutzung zwischen Berlin und Gorzow, Jahreszahlen wie 2015/16 werden genannt. Wir im Umfeld des Bahnhofs Hoppegarten brauchen den notwendigen Mobilitätszugewinn heute, nicht erst in zehn Jahren. Und er ist technisch ohne finanziellen Riesenaufwand bereits heute bei überschaubaren Fristen realisierbar.

Heute schon wissen wir, daß sich bis etwa 2012 allein der Warenaustausch zwischen Deutschland und Polen verdreifachen wird. Aber Personen- und Warenverkehr dürfen nicht durch uns hindurch, an uns vorbei oder über uns hinweggehen. Wir blieben sonst entgegen den real eingetretenen Veränderungen in einem Verkehrsloch stark herabgeminderter Mobilität dritter Klasse.

Dr. Jürgen Blunk - Waldesruh



Der S-Bhf und die Treppe zum ehem. Bahnsteig der Altlandsberger Kleinbahn Foto: Axel Krüger