Pegel: Es gibt keine Denkverbote

In den Tourismusgebieten staut sich der Verkehr. Auf dem Land fahren immer weniger Busse. Die OZ sprach mit dem Verkehrsminister von Mecklenburg-Vorpommern über die Probleme der Region.

Mecklenburg-Vorpommerns Verkehrsminister Christian Pegel (SPD) spricht im Interview mit der OSTSEE-ZEITUNG über die Infrastruktur-Probleme in Vorpommern. FOTOS (3): PETER BINDER

Beim Streit um den Finanzausgleich zwischen Kommunen und Land wurde vor einer Woche ein Durchbruch erzielt. Kommunen haben künftig mehr Geld zur Verfügung, um in Infrastruktur zu investieren. Werden die Straßen jetzt besser, können Schulen schneller gebaut werden?

Die Einigung freut mich vor allem wegen der Infrastrukturpauschale. Sie trägt dazu bei, dass das Geld direkt in Gemeinde- und Kreishaushalte geht. Gemeinden, die sich in der Haushaltskonsolidierung befinden, haben nun auch in schwierigen Zeiten einen festen Anteil, mit dem sie in Schulen, Straßen, Sporthallen oder Kitas investieren können. Kommunen erhalten neue Gestaltungsmöglichkeiten, weil mit der Planungssicherheit die Möglichkeiten für eine Finanzierung durch Banken steigen.

Zur wichtigsten Infrastruktur, dem Verkehr: Rügen, Usedom und Fischland-Darß-Zingst ersticken im Sommer im Urlauberverkehr. In der Energiepolitik setzt Ihr Ministerium auf Nachhaltigkeit, im Verkehr wird in Beton investiert. Ist der Straßenausbau der zukunftsträchtige Weg, die Verkehrsprobleme dieser touristischen Hotspots zu lösen?

Es werden nicht nur Straßen ausgebaut, sondern wie auf Rügen und Usedom wird auch in die Schiene investiert. Wir sind leider bei der Bahn nur Zaungast und können Prozesse nur begrenzt beeinflussen. Dass wir die Darßbahndebatte führen, zeigt, dass wir an dieser Stelle eine Alternative sehen und verfolgen. Aber ich glaube, dass man sich davon lösen muss, das eine sei nachhaltig und das andere nicht. Elektromobilität auf der Straße kann auch nachhaltig sein. Wir brauchen auf den Inseln beide Verkehrsmöglichkeiten – vor allem als Zubringer im Sommer. Im Nahverkehr spielt zudem auch das Fahrrad eine große Rolle.

Apropos Darßbahn: Der CDU-Bundestagsabgeordnete Eckhardt Rehberg wirft der Landesregierung vor, das Thema Darßbahn zu verschlafen. Bundesregierung und Deutsche Bahn seien bereit, ein Drittel der Gesamtkosten zu übernehmen. Woran hapert es, dass die Schienenanbindung, die zu einer deutlichen Entlastung der Straße führen könnte, nicht endlich voranschreitet?

Die Briefe, die wir vom Bund aus Berlin erhalten, sind abstrakt freundlich. Wir brauchen konkrete Zusagen und verlässliche Antworten a) wie wir den Bau der Infrastruktur und b) wie wir den Betrieb finanzieren. Die haben wir bislang nicht. Ich hoffe, dass wir im ersten Halbjahr zu einem Punkt kommen, an dem alle Beteiligten sagen, was sie zum Projekt beitragen.

Auf der Insel Rügen wird im Sommer die B 96n freigegeben. Radfahrer bemängeln aber immer noch die Situation auf Rügens Straßen. Was unternimmt das Land, um das Radwegenetz auf der Insel zu verbessern?

Wir bauen Stück für Stück Radwege. Mehr geht nicht. Für die B96n kommen wir von der Rügenbrücke bis zum Kreisel von Bergen. Für eine Ausschilderung einer sicheren Radverbindung nach Bergen rein ist das Straßenbauamt zeitnah mit dem ADFC zum Gespräch verabredet.

Auf Rügen gab es im letzten Jahr viel Unmut wegen der Straßenbauarbeiten. Warum können solche Arbeiten nicht besser koordiniert werden?

Die Straßenbaumaßnahmen sind gut koordiniert. Das, was wir jetzt an Investitionen erleben, benötigen wir, um Straßen auf einem halbwegs vernünftigen Niveau zu erhalten. Wir haben uns mehr als 30 Jahre daran gewöhnt, dass wir immer weniger Geld in die Straßenunterhaltung getan haben als wir eigentlich gebraucht hätten. Wir holen jetzt die nicht getätigten Maßnahmen aus der Vergangenheit nach. Das hat zur Folge, dass wir außerhalb der touristischen Hauptsaison massiv in die angrenzenden Zeiträume rein müssen.

Können Sie garantieren, dass es in diesem Jahr besser wird?

Ganz im Gegenteil. Das würde ja bedeuten, dass wir weniger investieren. Aber mit der Fertigstellung der B 96n und dem Ende der Arbeiten zwischen Strüssendorf und Ralswiek kommen wir auf ein normales Maß an Baumaßnahmen zurück, so dass wir uns dann auf die Straßenerhaltung konzentrieren, wie am ersten Stück hinter der Rügenbrücke in Richtung Altefähr. Dieser Abschnitt wird zwölf Jahre alt. Da müssen wir in diesem Jahr ran. Wir wollen keine Straße mehr in einen Zustand laufen lassen, bei dem neben der obersten Verschleißschicht auch die unteren Straßenschichten geschädigt sind. Deren Reparatur würde sehr viel teurer werden und wäre auch mit längeren Bauzeiten verbunden.

Auf der Insel Usedom ist die Ortsumgehung Wolgast mit der Querung über den Peenestrom in Planung. Wie ist der aktuelle Stand? Rechnen Sie mit Klagen von Umweltverbänden?

Die Anhörung ist abgeschlossen, die Deges hat jetzt noch einmal Gelegenheit zur Stellungnahme. Danach wird es eine öffentliche Anhörung geben – als Grundlage für eine erneute Abwägung und die Entscheidung. Wir sind lange davon ausgegangen, dass es Konsens gibt, dass diese Straße gebraucht wird. Es gibt Straßenprojekte, die mir viel umstrittener erscheinen. Ich bin weiterhin zuversichtlich, dass wir keinen Rechtsstreit haben werden und bald loslegen können.

Ortsumgehung Zirchow: Bürger fragen sich, warum die Planungen für die dringend benötigte Umfahrung so lange dauern.

Bauplanungen haben eine gewisse Länge, die wir aber brauchen, um Rechtssicherheit herzustellen. Wir haben im Sommer den Planungsauftrag vom Bund erhalten und Ende 2018 die Planung ausgeschrieben. Kartierungen, Vermessung, Baugrunduntersuchungen beginnen bereits im Frühjahr. Wir dürften mit den Planungen erst beginnen, als mit der nachträglichen Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan seitens des Bundes ein entsprechender Auftrag bestand.

Mit dem Bau der Ortsumgehung wird die Verkehrssituation in Wolgast entspannt, nicht aber auf der Insel. Wie gestalten sich die Planungen, um den Verkehr auf der B 111 durchlässiger zu gestalten?

Für die B 111 haben wir 2018 Verkehrserhebungen machen lassen. Allgemeine Bundesregelung ist, nicht die am meisten belasteten Tage als Grundlage für die Infrastrukturplanung zu nehmen, sondern die 50. Stunde nach der höchstbelasteten Stunde des Jahres. Wenn wir diese auf der Insel betrachten, werden zum Teil Verkehrslagen in der Hauptsaison nicht erfasst. Deshalb haben wir für uns entschieden, die Hochbelastungstage zu betrachten, um damit in einen Dialog mit dem Bund eintreten können. Wir erstellen bis Sommer ein Gutachten, für das wir uns jedes Kreuzungsbauwerk anschauen und überlegen, wie es leistungsfähiger wird.

Also Kreisverkehre?

Kreisverkehre sind eine Variante, aber nicht hilfreich, wenn von den Seitenstraßen niemand mehr auf die Hauptstrecke gelangt. Es gibt keine Denkverbote. Die Fachleute schauen sich die Fußgänger- und Radverkehre an, auch wie Seitenverkehre auf die Hauptstraße gebündelt werden können und ob es sinnvoll ist, mit einer dritten Spur zwischen den Ortslagen zu arbeiten.

Polen will 2022 den Swinetunnel in Betrieb nehmen. Rechnen Sie mit einer Fertigstellung aller der von Ihnen genannten Baumaßnahmen auf deutscher Seite bis zu diesem Zeitpunkt?

Teils, teils. Größere Maßnahmen werden länger dauern. Fürs Festlandsnetz haben wir Ausbauaufträge vorgesehen, die bereits an die Straßenbauämtern übermittelt wurden. Dazu zählen die Planungen zum Ausbau der B 199 beziehungsweise B 110 jeweils von der A 20 bis Anklam sowie der Ausbau der Knotenpunkte in Görke und Mellenthin. Außerdem haben wir – wie bereits erwähnt – die Planungen für die Ortsumfahrung Zirchow begonnen.

Vorpommern ist eine ländliche Region, in der Dorfbewohner auf den Busverkehr angewiesen sind. Das Rufbus-Pilotprojekt ILSE in der Region Loitz/Jarmen ist erfolgreich verlaufen, könnte ein innovativer Ansatz für die Aufrechterhaltung des ÖPNV auf dem Land sein. Nach dem Ende der Bundesförderung sind jetzt Kreis und Verkehrsgesellschaft allein mit der Finanzierung befasst. Müsste da nicht das Land ran?

Wenn Modellprojekte in den Regelbetrieb übergehen, sind die Kreise zuständig. Es gibt ÖPNV-Mittel vom Land für den Standardbetrieb, die bislang in Einzelfördertöpfen liegen, künftig aber übers Finanzausgleichsgesetz laufen. Wenn der Kreis sagt, der Rufbus gehört in den Standardbetrieb mit rein, dann gehört zu dieser Entscheidung auch die Finanzierung aus den ÖPNV-Mitteln.

Bundesländer wie Niedersachsen, Thüringen und Brandenburg haben landesbedeutsame Buslinien definiert, die über Kreisgrenzen hinweg Orte miteinander verbinden und vom Land gefördert werden. Warum geht so etwas nicht in MV, beispielsweise auf der Strecke Greifswald-Neubrandenburg?

Das ÖPNV-Gesetz dieses Landes trennt bislang sehr klar: Busverkehr ist Kreis-, Bahnverkehr ist Ländersache. Wir verfolgen jetzt keine konkreten Planungen, um landesbedeutsame Buslinien festzulegen. Wir gehen davon aus, dass wir schon jetzt auf den landesbedeutsamen Linien weitgehend mit der Bahn fahren. Diese werden mit Regionalisierungsmitteln finanziert. Es gibt einen Auftrag aus dem Koalitionsvertrag, sich anzuschauen, ob man einige Linien, bei denen man Bahnverkehre nicht hinbekommt, Busverkehre finanziert. Die Entscheidung ist noch längst nicht getroffen, ob wir das Gesetz anfassen und ob da Greifswald-Neubrandenburg reingehört.

Zu Greifswald: Die Hansestadt hat für den Hansering, eine der wichtigsten städtischen Verkehrstrassen, eine Anpassung der Förderung an die gestiegenen Baukosten beim Land beantragt. Wie hoch ist die Chance, dass Greifswald eine zusätzliche Finanzspritze erhält?

Alle Projekte, die aus dem Efre-Fonds gefördert werden, haben mit Kostensteigerungen zu kämpfen. Greifswald ist die einzige Kommune, die weit mehr als eine Million Euro zusätzlich benötigt. Die Summe aller Mehrforderungen ist deutlich höher als das, was wir zusätzlich organisieren und damit verteilen können. Sicher ist: Wir werden, wenn wir helfen können, nur einen Bruchteil der zusätzlichen Kosten abbilden können.

Wann kann Greifswald mit einer Entscheidung rechnen?

Erst wenn wir wissen, wie wir das Geld auf alle Kommunen verteilen. Diese Entscheidung fällt in den kommenden Wochen. Wir werden sicherlich nicht alle glücklich machen können. Die Stadt Greifswald muss aus meiner Sicht prüfen, ob sie das Projekt kleiner macht oder sagt, es ist uns so viel wert, dass wir zusätzlich eigenes Geld in die Hand nehmen. Fest steht: Greifswald benötigt ein Verkehrsprojekt für die Förderung aus dem Efre-Fonds. Die Idee, alternativ ein anderes kleineres Projekt zu nehmen, wäre ebenfalls möglich. Aber das Projekt muss im integrierten Stadtentwicklungskonzept relativ weit oben platziert sein.

Zu Grimmen: Sie hatten sich im Zusammenhang mit dem gescheiterten Bürgerbegehren zum Verkauf des städtischen Wohnungsunternehmens gegen einen Verkauf ausgesprochen und der Stadt Unterstützung zugesagt, etwa beim Hilfsprogramm für Kommunen für den Schuldenabbau. Was hat sich seitdem getan?

Es gibt Bescheide von uns für den Rückbau. Die Leerstandsquote kostet die Gesellschaft richtig viel Geld, deshalb gucken wir gern gemeinsam. Die Hoffnung der Stadt war, dass sie beim Altschuldenabbau Hilfe bekommt. Diese Hilfe kann ich nicht geben, weil ich dafür keine Töpfe habe. Aber es gibt im Zuge des neuen Finanzausgleichsgesetzes einen Entschuldungsanteil für Altschulden und beim Innenministerium die Überlegung, diesen Anteil auch für Altschulden einzusetzen, die durch kommunales Wohnungseigentum entstanden sind.

Interview: Martina Rathke