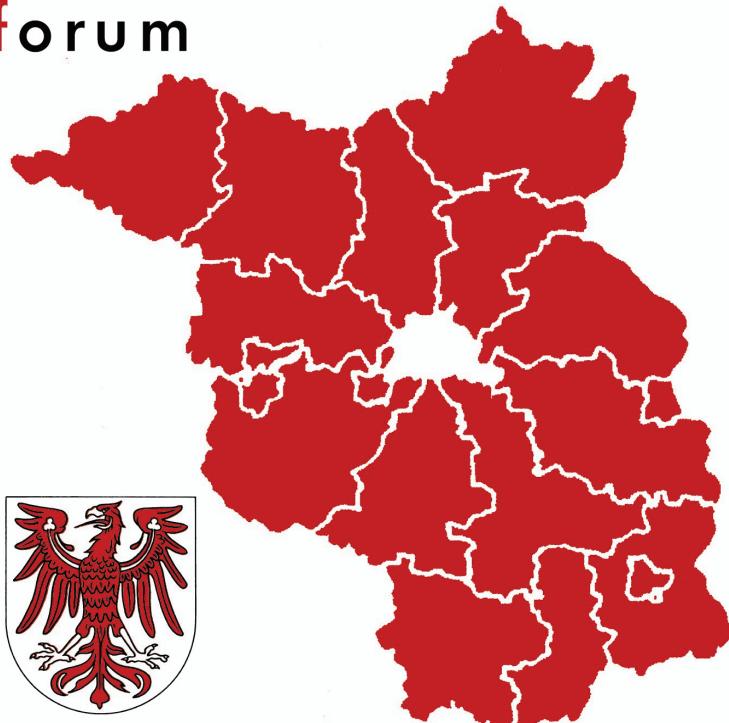


**kommunalpolitisches
forum**



Land Brandenburg e.V.

Mobilität für alle sichern

Verkehrspolitische Konferenz
der Die Linke.PDS-Fraktion
im Landtag Brandenburg und des
kommunalpolitischen forum Land Brandenburg
e.V.

vom 24. Juni 2006

**kommunal- aktuell
04-06**

Impressum

Herausgeber: kommunalpolitisches forum Land Brandenburg e.V.

Kontakt: Geschäftsstelle, Heinersdorfer Str. 8, 16321 Bernau;

Tel./Fax.: 03338/459293-94; 459295

e-mail: kf-land-brandenburg-ev@gmx.de

www.kf-land-brandenburg.de

V. i S.d.P.: Steffen Friedrich

Redaktionsschluss: Dezember 2006

Begrüßung Stefan Ludwig stellvertretender Landesvorsitzender der Linkspartei.PDS Brandenburg	5
Verkehrswende rückwärts? Anita Tack, MdL verkehrspolitische Sprecherin der Linkspartei.PDS-Fraktion im Landtag Brandenburg, Präsidentin der Landesverkehrswacht Brandenburg	7
Integrierte Verkehrsplanung für eine zukunftsfähige Mobilität Tilmann Heuser verkehrspolitischer Sprecher des BUND	15
Bedeutung des öffentlichen Verkehrs für die wirtschaftliche und soziale Entwicklung, insbesondere auch im ländlichen Raum Hans-Werner Franz Geschäftsführer des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB)	24
ÖPNV-Finanzierung Erfahrungen mit dem neuen ÖPNV-Gesetz in Brandenburg Rainer Bretschneider Abteilungsleiter Verkehr, Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung Brandenburg	42
Veränderte Rahmenbedingungen im ÖPNV Chancen und Risiken für kommunale Verkehrsunternehmen Martin Weiss, Geschäftsführer der ViP Verkehrsbetriebe Potsdam GmbH	53
Integriertes Verkehrskonzept Für den Landkreis Prignitz Manfred Lokatis/Annett Dehmel Landkreis Prignitz	77
Anhang	
Presseerklärung	91

Stefan Ludwig

Stellvertretender Landesvorsitzender der Linkspartei.PDS Brandenburg

Sehr geehrte Mitglieder des Landtages,
sehr geehrte Damen und Herren Geschäftsführer,
sehr geehrte Damen und Herren,

zur heutigen Konferenz darf ich Sie herzlich begrüßen. Das Programm am heutigen Tag knüpft an die Ökologische Konferenz des Landesverbandes an; dort hatten wir vereinbart, das Thema getrennt und intensiv zu bearbeiten.

Unser Landesvorsitzender, Thomas Nord, lässt Sie durch mich herzlich grüßen, kann aber nicht selbst bei uns sein. Wir stecken mitten im Fusionsprozess: Er ist wegen Gesprächen mit der WASG über die Parteineubildung der „Linken“ in die Uckermark gefahren. Mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) wäre dass sehr schwierig und zeitaufwendig gewesen, was die Bedeutung unserer heutigen Tagung nochmals verdeutlicht.

Die Brandenburger Landesregierung veröffentlicht z. Z. sehr viel zu ihrem Leitbild für die Entwicklung Brandenburgs. Dabei sieht sie offenbar den ÖPNV nur mit einer verbindenden Aufgabe zwischen den Regionen des Landes. Wir setzen unser Leitbild dagegen, welches andere Schwerpunkte setzt.

Internationale und nationale Prozesse haben Einfluss auf die Entwicklung Brandenburgs. Der Motorisierte Individualverkehr (MIV) wird für den Einzelnen immer teurer. Deswegen sinken für viele Betroffenen die Realeinkommen, aber auch die Mobilität sinkt. Der ÖPNV kann hier diese neu auftretende Lücke schließen. Sonst würde eine weitere „Flucht vom Land“ einsetzen, da immer mehr Betroffene ohne Auto und ohne ÖPNV nicht mehr in die Städte zur Arbeit, zum Arzt, zur Apotheke u.ä. kämen. Streichungen im ÖPNV, vor allem beim gegenwärtig diskutierten Schienenpersonennahverkehr (SPNV), verstärken diesen Prozess der Umsiedlung in die Stadt exponential.

Die Zustimmung des Ministerpräsidenten Brandenburgs im Bundesrat zur Kürzung der Mittel für den ÖPNV ist eine politische Katastrophe. Der Berliner Amtskollege hat sich wenigstens der Stimme enthalten. In Brandenburg liegt nun die Politische Verantwortung für die Schließung von Eisenbahnstrecken auch im Land selbst.

Mobilität muss im ländlichen Raum gewährleistet werden. Daher müssen die Städte und Landkreise in die Entscheidung einbezogen werden. Bei Veränderungen im SPPN wird für diese der Schülerverkehr weiter verteuert. Dieses muss Eltern und Landkreisen wenigstens erstattet werden, wenn man es ihnen schon nicht kostenlos zur Verfügung stellt.

Die Anbindung des nun neu zu errichtenden Flughafens in Schönefeld mit der Bahn ist wichtig. Dabei geht es nicht nur um die Fahrgäste aus Berlin! Dies hat auch nichts mit Regionalisierung des Bahnverkehrs zu tun, warum sollte also dafür Geld aus den Regionalisierungsmitteln benutzt werden, wie es die Landesregierung gerade veröffentlicht?

In das Verkehrskonzept müssen auch die Umlandgemeinden einbezogen werden, wie sollten sonst die dort Wohnenden später zu den Arbeitsplätzen am Flughafen gelangen?

Bei unserem Leitbild gehen wir polyregional heran, nicht polyzentral wir die Landesregierung. Diese will eine hierarchische Entwicklung der Verkehrswege, nach ihren Vorstellungen also auf Berlin ausgerichtet. Damit würde der Verkehr in unseren Orten und vor allem zwischen ihnen in den Regionen ausgeblendet. Die Finanzierung des ÖPNV in der Fläche des Landes darf aber nicht zum Finanzierungsproblem des Bürgers werden. Die positiven Erfahrungen, die an ersten Orten im Land mit „Bürgerbussen“ gemacht werden - wie z.B. in der Regionalen Planungsgemeinschaft Lausitz-Spreewald, aus der ich komme – dürfen nicht gegen den regulären Busverkehr gestellt werden!

Die Verkehrspolitik ist für uns also zentrales Thema in der Leitbilddiskussion und kein „Randthema“. Wir wollen die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse überall im Land sichern, dabei auch die Tendenz des „Älter-werdens“ berücksichtigen.

Die geplante Behinderung des SPNV nach Polen ist politisch kurzsichtig und wirtschaftlich potentialschädlich.

Dadurch wird vor allem die Mobilität derjenigen, die laut herrschender Politik am mobilsten sein sollen, massiv eingeschränkt – die der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer!

In 5 Jahren greift die Arbeitnehmerfreizügigkeit der EU auch für jeden polnischen Bürger. Zu dieser Zeit soll die Ausdünnung des Verkehrs dorthin am heftigsten sein – ist dies die Antwort der Landesregierung? Soll dies eine Abschottung durch die Macht des Faktischen sein?

Uns geht es dabei eben nicht um die Schaffung immer neuer Infrastruktur. Können wir uns den Unterhaltungsaufwand überhaupt noch leisten? Der Übergang in die Haushaltsführung nach dem System der Doppik, wie ihn die Kommunen im Land machen, zeigt uns radikal die Wahrheit auf.

Aber auch die Anbindung an unsere Landeshauptstadt, auch aus dem Engeren Verflechtungsraum heraus, und der neu geschaffenen Regionalen Wachstumskerne (RWK) an die Landeshauptstadt ist unser Thema. Die Anbindung an Berlin ist z.Z. fast optimal zu nennen – aber nach Potsdam? Dies hat zur Diskussion auf der vergangenen Beratung der Regionalen Planungsgemeinschaft Lausitz-Spreewald geführt, da der RWK „Westlausitz“ durch die Ausdünnung einer ganzen Regionalexpresslinie quasi nicht mehr an Potsdam angebunden ist.

Dies alles wollen wir heute diskutieren. Ihre Teilnahme, werte Gäste, zeigt die Bedeutung unserer Veranstaltung, der ich nun einen guten Verlauf wünsche.

Anita Tack

Verkehrspolitische Sprecherin der Linkspartei.PDS - Fraktion im Landtag Brandenburg und Präsidentin der Landesverkehrswacht Brandenburg e. V.

Meine Damen und Herren, liebe Freundinnen und Freunde, liebe Mitglieder der Linkspartei.PDS, liebe verkehrspolitisch interessierte Menschen,

**Verkehrswende einleiten – öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) stärken -
Wir brauchen ein neues Leitbild für die Verkehrs- und
Verkehrssicherheitspolitik!**

So lautete bisher der Schwerpunkt der Verkehrspolitik der Linkspartei.PDS in Brandenburg

Aus aktuellem Anlass muss ich aber eher fragen:

Verkehrswende rückwärts?

Der Verkehr gehört zum Hauptverursacher für den CO₂-Ausstoß. Der Verkehrsbereich bietet mit seinen unterschiedlichen Verkehrsträgern aber auch die meisten Möglichkeiten für unmittelbare persönliche und politische Einflussnahme bei der Umsetzung von Gegenstrategien.

Schau ich auf den mit PKW's gefüllten Parkplatz vor der Haustür, so muss ich feststellen, dass auch wir mit unserer heutigen Veranstaltung dazu beitragen, den Hauptverursacher von CO₂ zu stärken. Das ist die Praxis. Also reden wir darüber!

Die Bundesregierung hat in ihrem im Juli 2005 verabschiedeten Nationalen Klimaschutzprogramm die CO₂-Emissionen für den Verkehrssektor im Jahr 2010 auf 175 Mio. Tonnen begrenzt. Nach Angaben des DIW nahm die CO₂-Emission in den letzten Jahren eine rückläufige Entwicklung. Der Höchstwert lag 1999 bei 181,9 Mio. Tonnen und konnte 2003 auf einen Wert von 166,5 Mio. Tonnen reduziert werden. Dabei verursacht der Straßenverkehr mit 96% den Hauptanteil der CO₂-Emissionen, auf den Schienenverkehr entfällt ein Anteil von 1%, auf die Binnenschifffahrt 0,5% und auf den innerdeutschen Flugverkehr entfällt ein Anteil von 2,6% (Vgl. MWV aktuell, Der monatliche Informationsdienst für Wirtschaft und Politik, Nummer 7/05).

Als Hauptgründe für die rückläufigen Emissionswerte gelten der Rückgang des durchschnittlichen Kraftstoffverbrauchs von PKW-Neufahrzeugen und die geringeren Fahrleistungen. Gleichzeitig hat der Trend zu größeren Autos mit leistungsstärkeren Motoren und höherem Verbrauch die erzielten Einsparungen weitgehend zunichte gemacht.

Des Weiteren trägt der Verkehrssektor durch seine anhaltend hohen Wachstumsraten auf der Straße und im Luftverkehr zu einer Verschärfung der Klimaproblematik bei. Deshalb steht für die Linkspartei.PDS die Verkehrswende zwingend auf der Tagesordnung.

Die Verkehrspolitik von Bundes- und Landesregierung ist in ihrer Konsequenz umweltbelastend und unsocial. Sie hat den Stau auf den Straßen nicht aufgelöst, den motorisierten Individualverkehr vermehrt und die Bedingungen für den ÖPNV weiter verschlechtert, Angebote von Bus und Bahn wurden reduziert, die Fahrpreise immer wieder erhöht und für die Schülerbeförderung wurden Kostenbeteiligungen der Eltern eingeführt. Durch diese Politik bleibt das Unfallrisiko auf den Straßen sehr hoch, und

Brandenburg verteidigt damit weiterhin seinen unrühmlichen Spitzenplatz mit M/V in der Unfallstatistik im Ländervergleich.

Um den gestiegenen Mobilitätsbedürfnissen im Rahmen der sozialen Daseinsfürsorge gerecht zu werden, setzen wir uns für die Stärkung des ÖPNV und des Regionalverkehrs auf der Schiene (SPNV) ein.

Die Forderung der Linkspartei.PDS nach einem stärkeren ÖPNV wird durch eine forscha- Umfrage des VDV vom Sommer 2005 unterstützt, nach der 63% aller Deutschen einen stärkeren Ausbau des ÖPNV wollen! Das sind 61% der SPD-Anhänger, 58% der CDU/CSU-Anhänger und 66% der potentiellen Linkspartei-Wähler. Daraus sollten Bundes- und Landesregierung einen verbindlichen Handlungsauftrag für attraktivere Bus- und Bahnangebote ableiten, anstatt zu kürzen und abzubestellen!

Wir wollen den Bürgerinnen und Bürgern des Landes zuverlässige und nachhaltige Mobilität ermöglichen, die sozialen und ökologischen Anforderungen gerecht wird. Das Verkehrssystem soll integrierte Lösungen bevorzugen und zum Bestandteil einer nachhaltigen Stadt- und Regionalentwicklung werden. Leider ist das nicht so im gemeinsamen Leitbild der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg der LR und des Senats verankert, Entsprechend der neuen Förderpolitik der LR nach 16 Branchen und 15 RWK nach dem Motto „Stärken stärken“ sollte die LR auch davon ausgehen, dass der öffentliche Nahverkehr mit Bussen und Bahnen in der Region eine Stärke und in jedem Fall ein wichtiger Standortfaktor ist.

Das weiterhin steigende Verkehrsaufkommen soll nicht wie bisher nur „veraltet“ werden, sondern Verkehrswende heißt für uns, wirksame Instrumente zur Verkehrsvermeidung, Verkehrsreduzierung und Verkehrsverlagerung einzusetzen, um die vom Verkehr ausgehenden Belastungen für die Menschen sowie die Umwelt spürbar zu reduzieren.

Dazu ist ein Integriertes Verkehrskonzept des Landes in Abstimmung mit Berlin und mit den Nachbarländern im grenzüberschreitenden Verkehr neu zu erstellen.

Der Personen- und Güterverkehr auf der Schiene soll nicht durch weitere Streckenstilllegungen zurück gedrängt, sondern auch mit Hilfe des Wettbewerbs bürger- und umweltfreundlich gestaltet und ausgebaut werden.

Wir setzen uns deshalb für den Erhalt des Eisenbahnnetzes und für Infrastrukturverbesserungen im Netz sowie für die attraktive Gestaltung der Bahnhöfe im Land ein.

Brandenburg soll sich im Bundesrat dafür einsetzen, dass die Zielstellung der Bahnreform – mehr Fahrgäste zu gewinnen – auch im Fernverkehr erreicht wird, die DB AG mit dem Schienennetz erhalten bleibt und im Interesse der Sicherung von Leistungen der Daseinsvorsorge für die Bevölkerung vom geplanten Börsengang der DB AG Abstand genommen wird. Dazu haben wir eine Große Anfrage an die LR gestellt, mit deren Beantwortung sie sich sehr schwer tut und wohl erst die Positionierung des BT abwarten will, um nix falsches zu sagen!

Und wir vertraten die Auffassung, dass die im Koch/Steinbrück-Papier bereits fixierten weiteren Kürzungen der Regionalisierungsmittel für den SPPNV in den Ländern dürfen nicht umgesetzt werden! Darauf komme ich noch zurück!

Gleiche Wettbewerbsbedingungen und -chancen sind für alle Verkehrsträger auf der Basis von "Kostenwahrheit" zu schaffen. Im ÖPNV und im SPNV sind Qualitätsverbesserungen, sozial verträgliche Tarife und die Arbeitsplätze zu sichern.

Unser Ziel ist es, den ÖPNV zu einer echten Alternative gegenüber dem PKW-Verkehr zu entwickeln. ÖPNV mit sinnvollen Taktzeiten soll flächendeckend angeboten und gesichert werden. Linien und Strecken im ÖPNV und Bahnverkehr müssen vernetzt werden sowie den Besonderheiten der ländlichen Regionen durch zukunftsfähige kleinteilige Lösungen z.B. Rufbusse und Impuls 2005 - Projekte des Verkehrsverbundes Berlin - Brandenburg (VBB) entsprechen. Der ÖPNV muss in allen Regionen barrierefrei erreichbar und die Fahrpreisgestaltung sozial ausgewogen sein. Bei der Finanzierung von Verkehrsangeboten mit öffentlichen Mitteln ist dem ÖPNV Vorrang einzuräumen. Im Vergleich der Verkehrsträger weist der ÖPNV-Anteil nur 8% aus, obwohl der ÖPNV die sichersten Verkehrsmittel hat. Das ist sehr bedenklich und Ausdruck einer pro Auto-Politik der Landes- und Bundesregierung, die wir nicht unterstützen. Im Vergleich dazu nutzen 42% das Auto, 15% sind AutomitfahrerInnen, zu Fuß gehen 19% und das Fahrrad nutzen 17%, wobei wir Spitzenreiter sind.

Mit einem Sozialticket im VBB Berlin-Brandenburg sehen wir Chancengleichheit für alle, die es zu erreichen gilt!

Dazu haben wir Verkehrsausschuss des Landtages die Modalitäten dafür erbeten und am 19.01.2006 die Antwort des Ministers erhalten: MIR sieht keine Möglichkeit, die durch ein Sozialticket entstehenden Mindereinnahmen zu kompensieren, insbesondere vor dem Hintergrund der geplanten Kürzung der Regionalisierungsmittel. Die Aufgabenträger müssten selbst über die Einführung eines solchen Tickets entscheiden entsprechend ihrer Mittel aus dem ÖPNV-Gesetz. Wir werden dazu auch angesichts der Verschärfung der Hartz IV Gesetzgebung die Beratung der Thematik mit dem MASGF befördern. D. h. LK und KS sollen wieder die lasten der Bundesgesetzgebung tragen.

Die Schülerbeförderung und deren Finanzierung ist Landesaufgabe und soll für alle Schulkinder und Eltern kostenfrei sein. Die eingeführte Kostenbeteiligungen für die immer länger werdenden Schulwege der Kinder und die damit einhergehende Benachteiligung der Bevölkerung im ländlichen Raum (95% des ÖPNV in den ländlichen Regionen ist Schülerverkehr) werden von uns abgelehnt. Landesweit wurden ca. 1/3 aller Schüler vom Schulbus abgemeldet wegen zu großer finanzieller Belastung der Eltern. Die Integration der Schülerbeförderung in den ÖPNV muss erhalten bleiben, denn das erhöht die Verkehrssicherheit auf dem Weg zur Schule und trägt zur verbesserten Auslastung und Einnahmesituation der VU im ÖPNV bei. Der Bundesverband der Unfallkassen verweist darauf, dass der Schulbus 9mal sicherer ist als das Fahrrad und 4 mal sicherer als der PKW! Im übrigen ist die Bahn 40 mal sicherer als das Auto!

Wir sind darum bemüht, dass wieder mehr SchülerInnen den Busverkehr nutzen und erwarten, dass das Land dies wieder als Landesaugabe finanziert. Wir werden das als Antrag zum Bildungsgesetz bzw. zum HH 2007 oder als Zweckbindung im FAG dem Parlament erneut vorschlagen. Unsere bisherigen Vorschläge einschließlich ihrer Finanzierung wurden von der Koalitionsmehrheiten abgelehnt.

(Ein kostengünstiges Schüler- und Freizeitticket für Berlin und Brandenburg ist gemeinsam mit dem VBB und den Landkreisen und kreisfreien Städten zu entwickeln. Dazu müssen wir gemeinsam beraten.)

Zum Straßennetz:

Statt des im Bundesverkehrswegeplan 2003 priorisierten Ausbaus von Autobahnen und Bundesstraßen setzen wir auf die Instandsetzung und Instandhaltung des bestehenden Straßennetzes. Der Neubau weiterer Straßen begünstigt ein Ansteigen des PKW- und LKW-Verkehrs, führt zur weiteren Wettbewerbsverzerrung zwischen Straße und Schiene und zur weiteren Versiegelung wertvoller Flächen (Land Brandenburg ist Spitzenreiter bei der Flächenversiegelung durch Verkehrsbauteile im Ländervergleich!) und erhöht das Unfallrisiko auf den Straßen. Durch eine Veränderung der Prioritäten können finanzielle Mittel aus dem Neubau von Straßen freigesetzt und statt dessen für erforderliche Infrastrukturverbesserungen im Schienenbereich, den Aus- bzw. Umbau von Zugangsstellen des ÖPNV sowie die Sanierung kommunaler Straßen verwendet werden.

Dazu erwarten wir von der LR entsprechende Ansätze mit dem HH 2007.

Die Winterschäden an den Landes- und Bundesstraßen sind erheblich. An Bundesstraßen mehr als 6 Mio. Euro, an Landesstraßen deutlich mehr als 20 Mio. Euro, Schäden an Kreis- und Kommunalstraßen werden nicht erfasst, wachsen aber auf Grund ausbleibender Reparaturen enorm.

Wir unterstützen den Brandenburger Verkehrsminister mit seiner Erklärung, dass alle Landesstraßenbauplanungen auf den Prüfstand gehören und Ortsdurchfahrten vor Ortsumfahrungen Priorität haben. Gleichermaßen muss für Bundesstraßenbauprojekte gelten! Die zahlreichen Bürgerinitiativen für und gegen Straßenbauplanungen unterstützen wir dahingehend, dass sie zumindest im Verkehrsausschuss des Landtages ihre Forderungen, Problemsichten und Alternativen vorstellen können.

Zum Güterverkehr:

Auf Grund einer Verkehrspolitik mit dem Vorrang Straße erfährt Brandenburg auch als Transitland extreme Belastungen durch den Straßengüterverkehr. Um die wachsenden Belastungen aus dem Güterverkehr - v.a. schlechte Luft (Feinstaub), Verkehrslärm und kaputte Straßen - für Bürgerinnen und Bürger sowie die Umwelt zu reduzieren, muss der konsequenten Verlagerung des Güterverkehrs auf Schiene und Wasserstraße hohe Priorität eingeräumt werden. Dazu muss Brandenburg auch auf Bundesebene Initiativen für neue gesetzliche Rahmenbedingungen ergreifen. Die Bedingungen für den kombinierten Verkehr Straße, Schiene, Wasserstraße sind zu optimieren und die Güterverkehrszentren (GVZ) stärker zu nutzen.

Verbesserter Lärmschutz und die Einhaltung der EU-Luftreinhalte-VO sind in den Städten zu gewährleisten, Maut-Ausweich-Verkehre sind durch verkehrsorganisatorische Regelungen zurück zu drängen bzw. zu unterbinden. Zur Verbesserung der Luftsituation in den Städten sind sowohl Aktionspläne zur Luftreinhaltung zu erstellen wie auch emissionsmindernde Maßnahmen einzuführen. Leider verläuft beides sehr zögerlich oder gar nicht und geht zu Lasten der Lebensqualität der städtischen Bevölkerung (siehe Liste Städte Feinstaub).

Zur Nutzung der Wasserstraße:

Für die Wasserstraßen im Land gilt ebenso: Nutzung der vorhandenen Kapazitäten.

Die Wirtschaftlichkeit des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 17 – Wasserstraßenausbau - konnte nicht nachgewiesen werden. Aktuelle Studien belegen, dass die Prognosen für die Binnenschifffahrt einen Ausbau der Wasserstraßen nicht rechtfertigen. Wir wollen die Förderung der mittelständischen Binnenschifffahrt zum Erhalt der Arbeitsplätze in der Region, zur Übernahme von Transportaufgaben des Straßengüterverkehrs, zur Modernisierung der Hafenanlagen und zur Sanierung der Wasserstraßen. Dazu sind die Mittel vom Projekt 17 aus dem Bundesverkehrswegeplan umzuleiten und einzusetzen.

Die Stärkung des Umweltverbundes - also die Nutzung des ÖPNV, des Fahrrades oder zu Fuß gehen - ist für eine Verkehrswende unverzichtbar und muss deshalb bei der Erarbeitung und Umsetzung von integrierten Verkehrskonzepten eingebunden werden.

Regionale und überregionale Radwege sollen in Umsetzung einer umgehend zu erstellenden Radwegekonzeption für das Land Brandenburg zu einem Netz verbunden werden, das den Anforderungen verschiedener Nutzergruppen, wie zum Beispiel Berufspendlern, Schülern und Touristen, gerecht wird.

Der Bau bzw. Ausbau des Radwegenetzes soll beschleunigt werden. Die Prioritätenliste der Landesregierung ist mit den Landkreisen zum Jahresende 2005 abgestimmt worden und liegt vor. Damit besteht Planungssicherheit für die nächsten 5 Jahre (Bedarfslisten sind gegliedert nach Bauzeitraum 2007-2011, 2012-2016, nach 2016).

Neben dem Effekt der erhöhten Sicherheit für Radfahrer kann das Potenzial des Radverkehrs für den Tourismus besser ausgeschöpft werden.

Mit einem Radverkehrsanteil von 17 Prozent (in Mecklenburg-Vorpommern 22%) des Gesamtverkehrs nimmt Brandenburg einen Spitzenplatz im Vergleich der Bundesländer ein.

Der Radwegebau an Bundes - und Landesstraßen weist aber nur einen Ausbaugrad von 16% aus, an Kreisstraßen sogar nur 9%!

Die PDS-Fraktion hatte sich im Rahmen einer Großen Anfrage zum Radverkehr mit den Antworten und der "Radpolitik" der Landesregierung auseinander gesetzt. Große Anfrage, Debatte im Landtag und meine Presseerklärung dazu sind in der Landtagsfraktion abrufbereit bzw. zu erhalten.

Verkehrswende rückwärts?

Mobilität für alle sichern - (k)eine Selbstverständlichkeit! Nahverkehr auf dem Abstellgleis!

"Mobilität für alle sichern" - das klingt selbstverständlich und gehört zur Daseinsvorsorge für die Bevölkerung. Diese Selbstverständlichkeit wird jedoch durch die anhaltende Verschlechterung der Rahmenbedingungen für nachhaltige und sozial verträgliche Mobilität immer mehr in Frage gestellt.

Wir nehmen die aktuellen Entwicklungen zum Anlass, um heute auf unserer Verkehrskonferenz mit Vertretern und Experten aus Verkehrsunternehmen und Kommunen, dem BUND, dem MIR und des VBB sowie verkehrspolitisch interessierten und engagierten Bürgerinnen und Bürgern über Veränderungsmöglichkeiten, Alternativen und Initiativen zu diskutieren.

Unsere Kritik geht v.a. an die Bundesregierung, die mit ihrem Vorstoß zur radikalen Kürzung der Regionalisierungsmittel nicht nur die Bedingungen für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und Schienenpersonennahverkehr (SPNV) verschlechtert, sondern damit auch ihrer Koalitionsvereinbarung, den Ausstoß von CO₂ durch motorisierten Individualverkehr und LKW-Verkehr zu reduzieren, zuwider handelt. Br und Bundestag haben alles beschlossen.

Diese Entscheidungen bedeuten in ihren Auswirkungen ein weiteres Anwachsen des Autoverkehrs (MIV), mehr Lärm- und Feinstaubbelastungen und erhöhtes Unfallrisiko auf den Straßen.

Die öffentlichen Rechtfertigungen von Bundesminister Tiefensee sind unhaltbar, es geht allein um haushalterische Entscheidung zu Lasten der Verkehrspolitik in den Ländern, zu Lasten von Fahrgästen und Kommunen!

Unsere Kritik geht ebenso an die Landesregierung, die wider besseres Wissens den Kürzungen der Regionalisierungsmittel im Bundesrat ihre Zustimmung gab.

Der vorher ausgehandelte Kompromiss ist kein tragfähiger, so wie ihn Minister Szymanski bezeichnete, sondern ist ein fauler Kompromiss.

Denn für die 500 Mio. Euro, um die vielleicht ab 2008 weniger reduziert werden soll, gibt es noch keine gesetzliche Regelung. Und wer gibt uns die Garantie, dass nicht zur nächsten HH-Debatte im kommenden Jahr neue Grausamkeiten beschlossen werden? Niemand!

Und im Jahr 2007 soll es keine Revision geben. Kann sein, dann aber im Jahr 2008 vielleicht und die Westländer werden sich mit ihrem Vorschlag durchsetzen, die Regionalisierungsmittel nach Einwohner zu vergeben. Dann droht uns noch mal eine Reduzierung um 50%. Und auf die jährliche Dynamisierung von 1.5 % wird bis zum 2018 verzichtet!

Das ist niemals ein tragfähiger Kompromiss! Sich gemeinsam mit Berlin gegen das HH-Begleitgesetz auszusprechen, dass wäre im Interesse eines starken und attraktiven Nahverkehrs in der Region Berlin - Brandenburg nötig gewesen.

Der VBB hat es vorgerechnet: jeder sechste Zug in Brandenburg ist künftig von Abbestellung oder Leistungseinschränkungen betroffen und die dünn besiedelten ländlichen Regionen werden völlig vom Bahnverkehr abgehängt.

Die Landesregierung hat sich mit ihrem neuen ÖPNV-Gesetz, was nur über Regionalisierungsmittel finanziert wird ein Eigentor geschlossen. Die Mittel stehen nun nicht mehr zur Verfügung.

Die Vorschläge der Linkspartei.PDS-Fraktion wurden leider in den Wind geschlagen. Die Landesregierung entzieht mit dieser Entscheidung und den langfristigen negativen Auswirkungen ihren verkehrspolitischen Ansätzen in ihrem Leitbild Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg den Boden.

Die Linkspartei.PDS-Fraktion fordert von der Landesregierung ein Umsteuern bei der Finanzierung von Verkehrsleistungen und –infrastruktur.

Dazu gehört selbstverständlich, dass endlich auch wieder Landesmittel zur Finanzierung dieser öffentlichen Daseinsaufgabe bereitgestellt werden, insbesondere auch für den Schülerverkehr im Land.

V.a. dort, wo künftig Züge abbestellt werden sind durch das Land Ersatzverkehre mit Bussen zu finanzieren.

Auch der Bahnvertrag des Landes mit der DB AG (2 Mrd. Euro für 10 Jahre) ist wieder zu öffnen und kostengünstiger zu verhandeln, um mehr Verkehrsleistungen zu sichern! Warum kann in vergleichbaren Ländern der km für billiger gefahren werden als in Brandenburg?

Dazu gehören auch frühzeitige Ausschreibungen der gewinnbringenden RE-Strecken, damit die DB AG sich kostenseitig bewegt!

Wir erwarten, dass die Landesregierung den Nahverkehrsplan für das Land erstellt, in den neue Ideen und Vorschläge zur Mobilitätssicherung einfließen und der intelligente Verknüpfungen von Bahnen und Bussen enthält.

Finanzierungsreserven sehen wir auch in einem wirtschaftlichen Einsatz der Mittel für das 3 Milliardenprojekt Flughafen BBI. Wir halten z.B. die Modernisierung des jetzigen Bahnhofes in Schönefeld für sinnvoll, um den künftigen BBI an das Fernverkehrsnetz der Bahn anzubinden, anstatt einen 600 Mio. Euro teuren neuen Flughafen-Bahnhof zu bauen.

Für uns ist es nicht hinnehmbar, dass sich die Landesregierung mit öffentlichen Mitteln, teuren Krediten und Schulden für die Zukunft ein milliardenschweres Prestigeprojekt BBI leisten will und sie gleichzeitig für die Bevölkerung die Mobilität mit Bussen und Bahnen verschlechtert und verteuert.

Ich warne die Landesregierung davor, dass sie erneut die finanziellen Belastungen im Nahverkehr auf die Kommunen, auf die Verkehrsunternehmen und die Fahrgäste abwälzt, so wie sie es bisher immer wieder getan hat.

Mobilität sichern ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge und durch den Staat vorzuhalten! Daran werden wir die Landesregierung an ihren Entscheidungen messen und immer wieder erinnern!

Insbesondere den Kolleginnen und Kollegen der SPD-Fraktion sage ich, dass das Rufen im Walde nicht zu den wirkungsvollen Handlungen in der Landespolitik gehört. Sie wären gut beraten gewesen, unserem Antrag gegen die Kürzung der Regionalisierungsmittel im Landtag zuzustimmen, anstatt zwei Tage vor der Angst öffentlich Kund zu tun, dass auch sie gegen die Kürzungen seien, so wie es SPD-Fraktionschef Baaske getan hat. Das ist unglaublich und hilft in der Sache gar nicht.

Zum Abschluss will ich noch etwas zum Unfallgeschehen sagen: Die Unfallzahlen im Land Brandenburg müssen weiter drastisch gesenkt werden. Um das zu erreichen, halten wir die Vision "Null Verkehrstote" für geeignet, die in vielen europäischen Ländern Maxime der Verkehrs – und Entwicklungspolitik ist.

Das Verkehrssicherheitsprogramm der Landesregierung von 6/2004 ist in diesem Sinne erheblich zu qualifizieren. Dies muss v. a. auch in Umsetzung des EU-Verkehrssicherheitsprogramms bis 2010 erfolgen.

Verkehrssicherheit muss als eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe mehr Akzeptanz finden, durch ein Maßnahmenbündel von Wirtschafts-, Verkehrs-, Bildungs-,

Sicherheits-, Umwelt- und Gesundheitspolitik realisiert werden und zu einer drastische Senkung des Unfallgeschehens führen.

Jeder von uns kann beim Autofahren einen ganz spezifischen Beitrag leisten, nicht nur, indem jeder die Verkehrsgesetze einhält, sondern auch durch das Fahren mit Licht am Tag. Studien der EU und auch der BAST haben nachgewiesen, dass dadurch das Unfallrisiko erheblich gesenkt werden kann, weil man im Straßenverkehr besser gesehen werden kann, v.a. auch in den Sommermonaten.

Es ist eine Selbstverpflichtung, denn leider kann sich die BR nicht dazu durchringen, ein Gesetz dafür zu schaffen, so wie in 18 europ. Ländern es bereits Pflicht ist. Ihr findet Euch dann in Guter Gesellschaft auch mit den Bus- und Straßenbahnhuberinnen und –fahrern der BUG in Brandenburg, die das bereits sehr erfolgreich tun,

Viel menschliches Leid und auch jährliche Unfallfolgekosten in Milliardenhöhe könnten so vermieden werden.

Ich werbe darum, dass auch Ihr Euch und Sie sich in den örtlichen Verkehrswachten ehrenamtlich engagieren oder die Verkehrs- und Mobilitätserziehungsarbeit in den Schulen unterstützt, so wie es einige VU z.B. mit der Busschule für die Erstklässler tun.

Wir brauchen dringend ein neues Leitbild der Verkehrssicherheits- und Verkehrspolitik und mutige Schritte für eine Verkehrswende!!!

Vielen Dank!

Nachhaltige Mobilität durch integrierte Verkehrsplanung

Tilmann Heuser

BUND-Verkehrspolitik

natürlich mobil
intelligenz statt beton

Ziele einer nachhaltigen Mobilitätspolitik

1. Reduktion des Gesamtaufwandes für Verkehr bei gleichzeitiger Sicherung des Zugangs zu Mobilitätsangeboten
 2. Reduktion des spezifischen Energie- und Ressourcenaufwandes für einzelne Mobilitäts- und Logistikketten
 3. Optimierung der Umweltbilanz von Verkehrsmitteln
- **Umbau des heutigen, mit hohen gesellschaftlichen und ökologischen Kosten verbundenen Siedlungs- und Verkehrssystems und damit menschlicher Handlungsmuster und Verhaltensroutinen**

Aktuelle und zukünftige Herausforderungen

- Klimawandel, Verknappung fossiler Energieträger, Umweltprobleme (Lärm, Feinstaub ...)
- Demografischer Wandel (Veränderung Alterstruktur, Abwanderungen aus strukturschwachen Gebieten etc.)
- Sicherung der Mobilität und gesellschaftlichen Teilhabe von Menschen mit geringen Einkommen
- Überschuldung und Unterfinanzierung öffentlicher Haushalte
- Finanzbedarf für Erhaltung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur

natürlich mobil
intelligenz statt beton

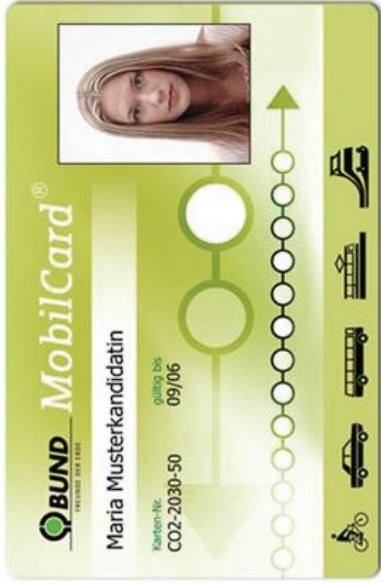
Hindernisse für eine nachhaltige Mobilitätspolitik

- Sektoral ausgerichtete, infrastrukturorientierte Verkehrsplanung
- Konzentration der Diskussion auf Einzelinstrumente statt auf klar definierte Ziele und Umsetzung von Gesamtkonzepten
- Fehlen einer konkreten, langfristigen Strategie zum Umbau des heutigen Verkehrs- und Siedlungssystems
- Für Mehrheit der Bevölkerung nach subjektiver Einschätzung keine überzeugende Alternative zum privaten Pkw vorhanden

natürlich mobil

intelligenz statt beton

Intelligente, umweltgerechte Mobilitätsangebote



These: Dominanz des Autoverkehrs kann nur gebrochen werden, wenn attraktive Alternative zum Privat-Pkw vorhanden ist.

Konsequenzen:

- Entwicklung multi-modaler Mobilitätsangebote (incl. Autobaustein)
- Abbau der Zugangsbarrieren zum Umweltverbund
 - Information (Pre- und On-Trip)
 - Einfache Buchung
 - Electronic Ticketing
- Weiterentwicklung der Verkehrsmittelanbieter zu innovativen Mobilitätsdienstleistern

natürlich mobil
intelligent statt beton

Optimierung der ÖPNV-Angebote

1. Optimierung von Regional- und Stadtbahnsystemen (Taktverdichtung, Beschleunigung) ist insbesondere in und um Ballungsräumen sowie zwischen Kleinstädten erfolgsversprechend.
2. In Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage Ergänzung und z.T. Ersatz von Liniенverkehren durch flexible Angebotsformen:
 - Tramabusse bzw. Züge mit Bedarfshalt
 - Organisation von Anschlussfahrten (z.B. Taxi an Haltestelle)
 - Disco-/Nacht-/Event-/Fahrradbusse
 - Rufbusse und Anruf-Sammel-Taxen (einschl. Veranstaltungstaxi)
 - Bürgerbusse
 - Mitfahrer-Börsen

natürlich mobil

intelligenz statt beton

Durchsetzung einer nachhaltigen Mobilitätspolitik

Umsetzungsstrategie für den Umbau des heutigen Mobilitätssystems:

- Gestaltung des Anreizsystems für Mobilitätsnachfrager und –
dienstleister (insb. faire Preise im Verkehr)
- Reform des fragmentierten, sektorale ausgerichteten
Planungssystems zu einer integrierten Verkehrs- und
Mobilitätsplanung
- Entwicklung konkreter, am Nachfrager und den
unterschiedlichen Raumstrukturen orientierter
Mobilitätskonzepte

→ Reform der bisher auf Infrastrukturausbau ausgerichteten
Verkehrsplanung zu einem modernen Verkehrsmanagement.

natürlich mobil
intelligenz statt beton

Neuausrichtung der Investitionspolitik

- Investitionspriorität für Optimierung und Sanierung der heutigen Verkehrsnetze, bessere Ausnutzung der vorhandenen Kapazitäten
- gezielte Förderung zukunftsfähiger und umweltgerechter Mobilitätsangebote
- Zielorientierte Investitionen in spezifische verkehrspolitische Handlungsschwerpunkte (Ballungsräume, Ostdeutschland, grenzüberschreitender Güterverkehr, Kombinierter Verkehr etc.)

natürlich mobil

intelligenz statt beton

www.bund.net/verkehr

natürlich mobil
intelligenz statt beton

Bedeutung des öffentlichen Verkehrs für die wirtschaftliche und soziale Entwicklung, insbesondere auch im ländlichen Raum

Verkehrskonferenz „Mobilität für alle sichern“

Hans-Werner Franz

Geschäftsführer Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg

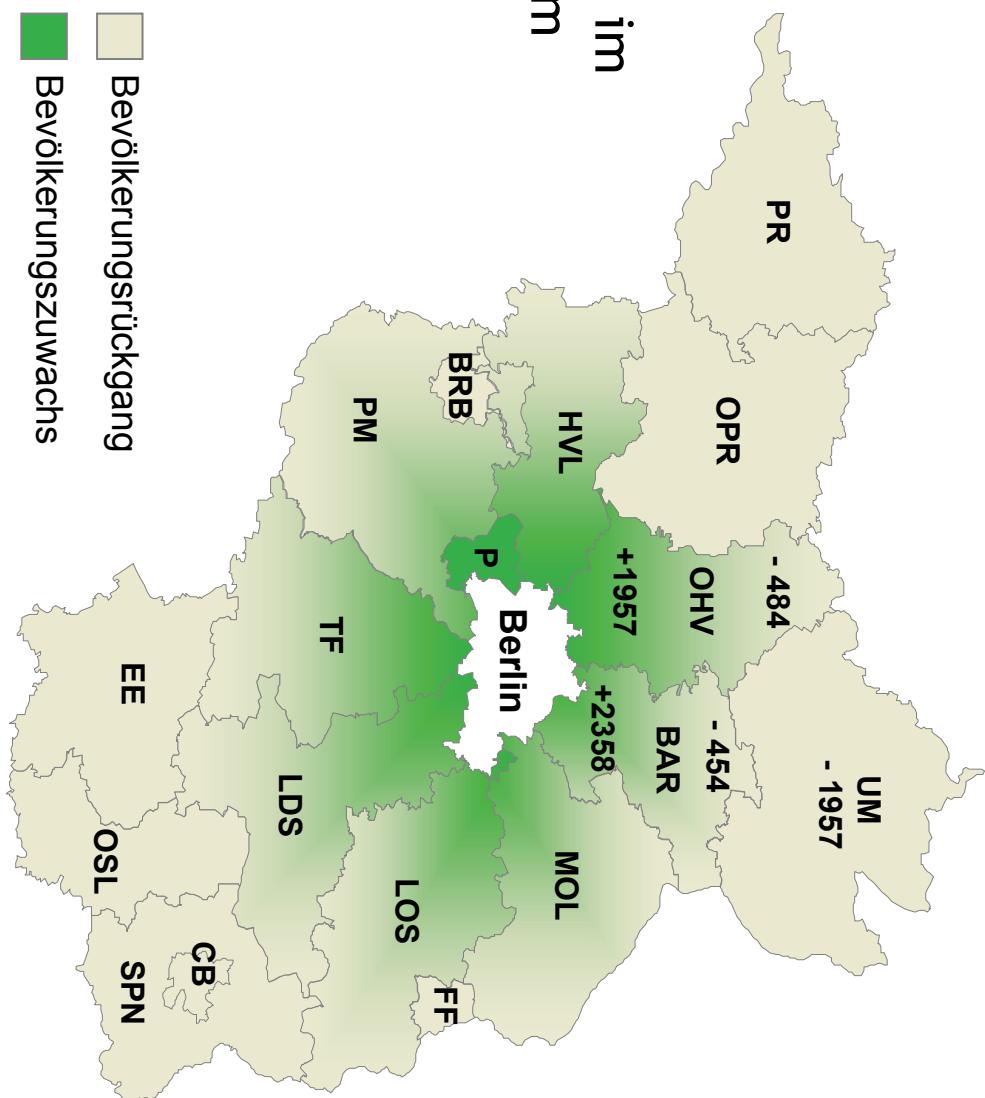
24. Juni 2006

ÖPNV ist ein TOP-Standortfaktor

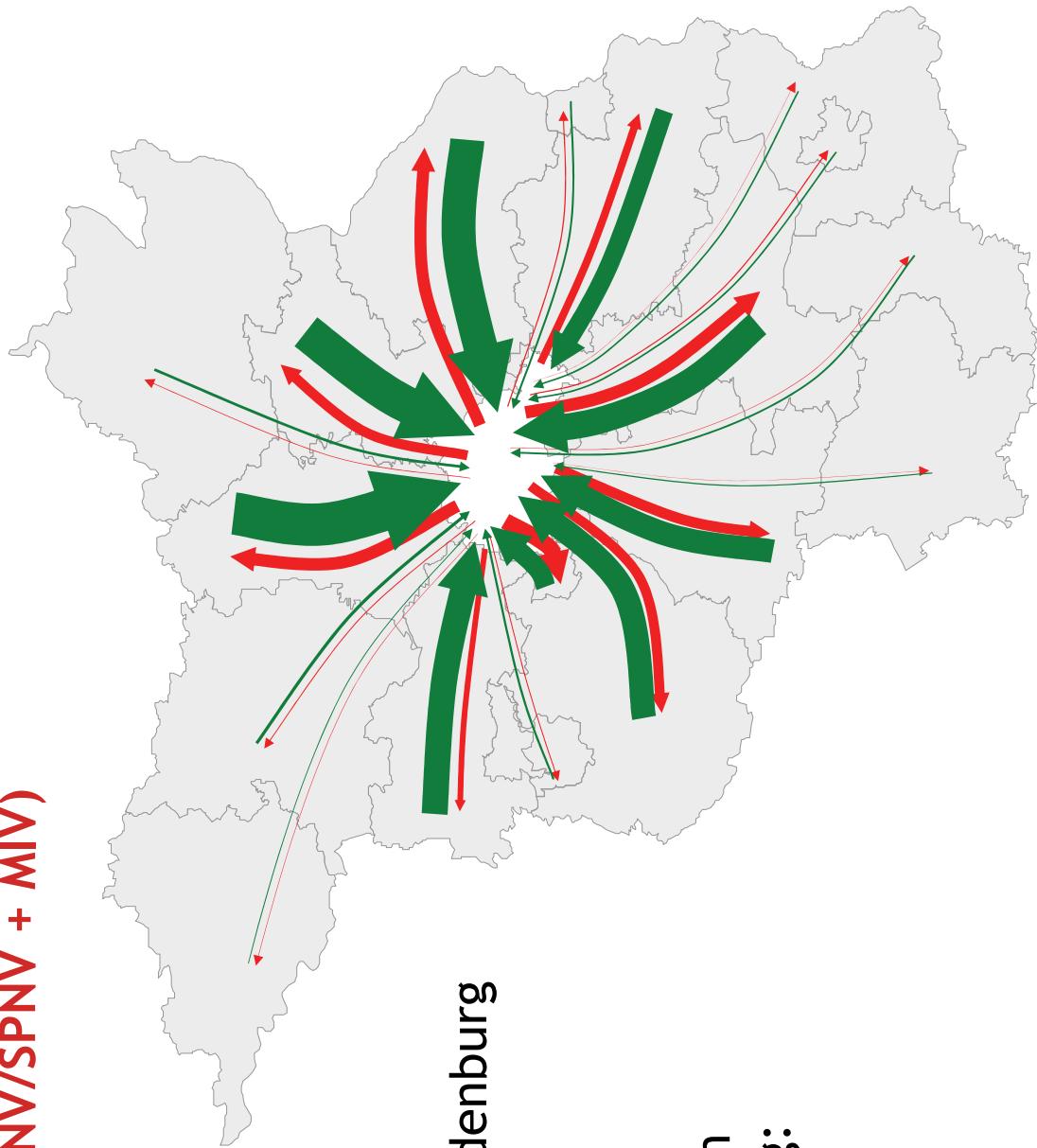
- Ein guter ÖPNV ist wichtiger als die Nähe zu einem Verkehrslughafen (Ergebnis einer ProgTrans-Befragung von 600 Unternehmen mit >20 Mitarbeitern)
- Ein guter regionaler Anschluss mit Bus und Bahn spart den Unternehmenden Geld
 - Kein zusätzlicher Parkraum
 - Kostengünstige Pendlerfahrkarten
 - Freie Zufahrtsstraßen für den Wirtschaftsverkehr
- ÖPNV in urbanen Räumen wichtiger Wirtschaftsmotor
 - 31 % aller Verkehre werden in Städten mit Bus und Bahn zurückgelegt
- ÖPNV schafft 2-3-mal mehr Arbeitsplätze als der Individualverkehr

Bevölkerungsentwicklung 2005

- Zunahme der Bevölkerung im engeren Verflechtungsraum
- Bevölkerungsabnahme im äußeren Raum



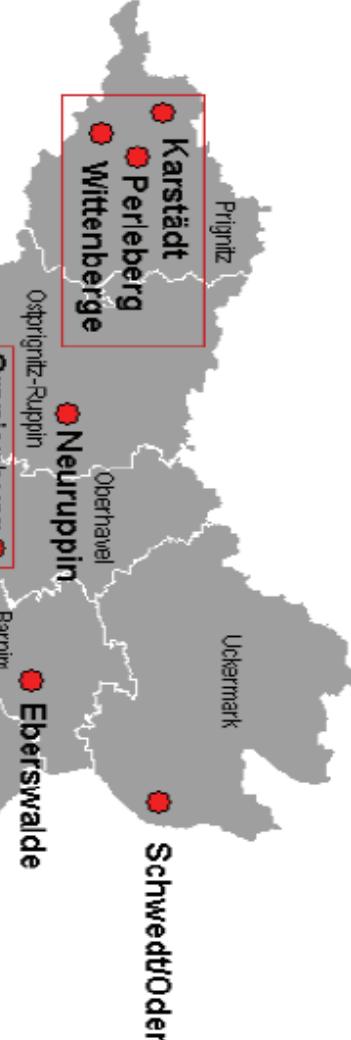
Pendlerströme zwischen Berlin und Brandenburg Gesamt 2004 (ÖPNV/SPNV + MIV)



Pendler von Brandenburg
nach Berlin:
150.000

Pendler von Berlin
nach Brandenburg:
58.000

Regionale Wachstumskerne in Brandenburg



Kriterien:
1. überdurchschnittliches wirtschaftliches Entwicklungspotenzial

oder

2. überdurchschnittliches wissenschaftliches Entwicklungspotenzial

und

3. mind. 20.000 Einwohner

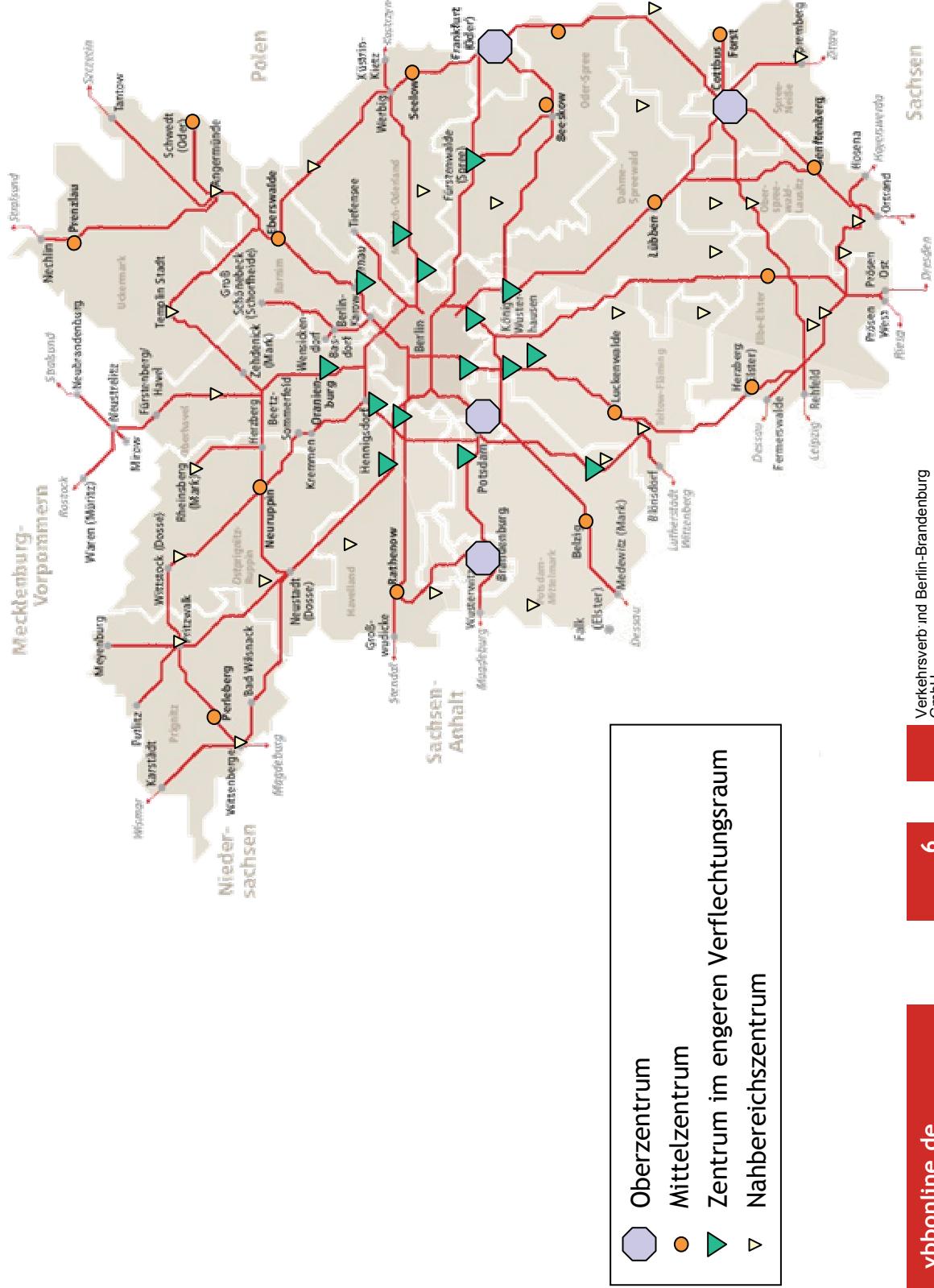
 **regionale Wachstumskerne**

 **mehrere Standorte bilden einen Wachstumskern**

Quelle: Landesregierung Brandenburg

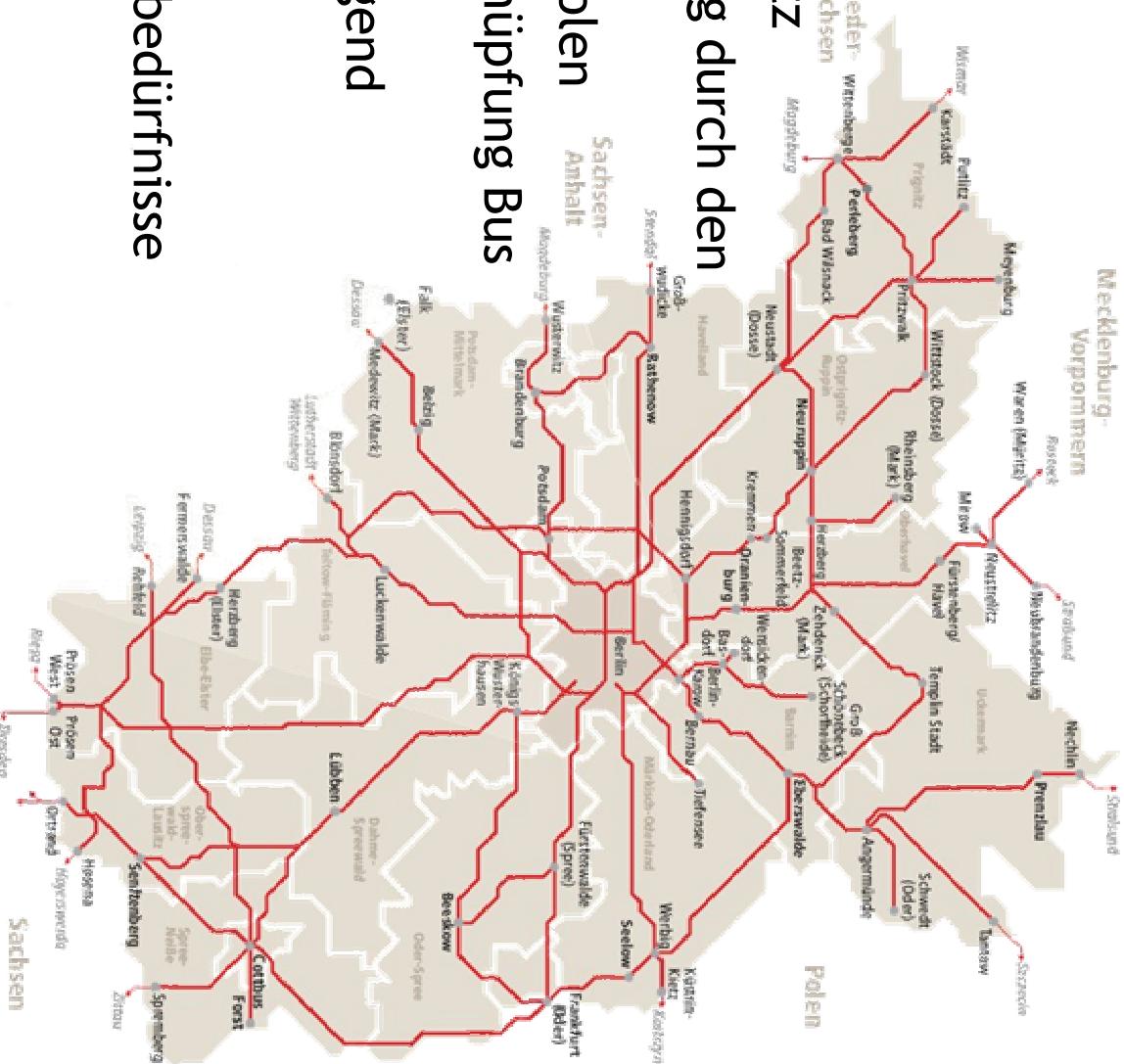


Neues Zentrensystem im Land Brandenburg



Verkehrliche Rahmenbedingungen

24.06.2006



- Gut ausgebautes Schienennetz
- Schnelle Nord-Süd-Verbindung durch den neuen Tunnel
- Verkehrsanbindungen nach Polen
- Anschluss sicherung und Verknüpfung Bus und Bahn hat hohe Priorität
- Im ländlichen Raum überwiegend Schülerverkehr
- Sinkende Finanzmittel
- Berücksichtigung der Kundenbedürfnisse

Arbeitsplätze im öffentlichen Nahverkehr

Beschäftigte im Handel, Gastgewerbe und Verkehr 2005

Berlin	357.800	Anteil	23,3 %
Brandenburg	268.900	Anteil	24,6 %

Beschäftigte im ÖPNV Berlin-Brandenburg

Berlin	cä. 15.000 Mitarbeiter
Brandenburg	Cä. 3.500 Mitarbeiter

zzgl. DB AG (inkl. Fernverkehr, Stinnes, Bauleistungen etc.)

Berlin:

Brandenburg:

ca. 19.000 Mitarbeiter inkl. Auszubildende

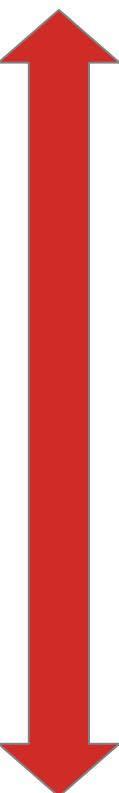
10.000 Mitarbeiter inkl. Auszubildende

→ Mitarbeiter im ÖPNV gesamt: rd. 47.000 im VBB-Gebiet

Regionale Unterschiede

Hohe Bevölkerungsdichte
in Berlin

Einwohner: 3.396.990
Einwohnerdichte: 3.804 Einwohner/km²



Geringe Besiedlung in der Fläche

z.B. Landkreis Uckermark

Einwohner: 142.624
Einwohnerdichte: 47 Einwohner/km²



Soziale Auswirkungen

- Schwächung sozialer Netzwerke
- Schwierigkeiten bei der Grundversorgung
- Stärkere Nutzung des Individualverkehrs
 - Höheres Sicherheitsrisiko



Neue, alternative Mobilitätsangebote, damit Menschen im ländlichen Raum mobil bleiben



Beispiele aus Brandenburg

- Neue, alternative Verkehrsangebote aus IMPULS 2005

- Theaterbus in der Uckermark
- RufBusse in verschiedenen Landkreisen
- Ferien-RufBusse im Landkreis Oberhavel
- Bürgerbus Gransee und Belzig
- Event-, Tourismus- und Mitnahmeverkehre
- Car Sharing in der Fläche



24.06.2006

Ruf Dir Deinen Bus

Neue Angebote für den öffentlichen Nahverkehr im Nordosten Brandenburgs.

Was ist ein RufBus?
Der RufBus ist ein bedarfsoorientiertes Verkehrsangebot. Zu erkennen ist der RufBus an .

Wie bestellt man den RufBus?
Der RufBus kann über das Webservicesystem www.vbb.de/rufbus unter Angabe ihrer Nummer, Telefonnummer sowie der Abflahrort und Zielort bestellt. Erkundigen Sie sich bitte rechtzeitig nach der Vorankündigung.

Wo kostet die Fahrt mit dem RufBus?
Die Fahrt wird zusätzlich zu einem RufBusabonnement von 80 Cent pro Fahrt um Fahrgäste erhoben.

Impressum:
VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
Wirtschaftsförderung Brandenburg
Wirtschaftsförderung Oder-Spree
Wirtschaftsförderung Dahme-Spreewald
Wirtschaftsförderung Märkisch-Oderland
Wirtschaftsförderung Uckermark
Wirtschaftsförderung Oberspreewald-Lausitz
Wirtschaftsförderung Oder-Spree-Lausitz
Wirtschaftsförderung Oder-Spree-Lausitz (West)

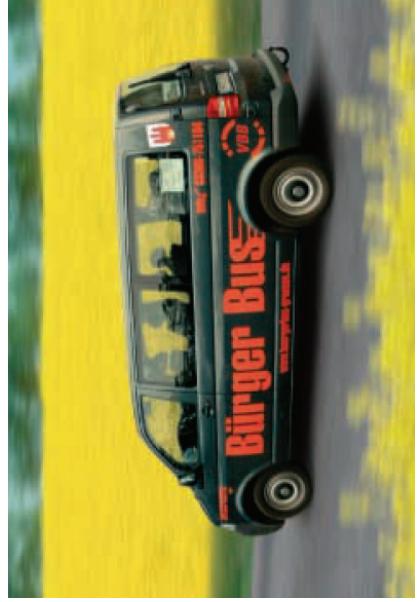
Weitere Informationen:
www.vbb.de/rufbus
Der RufBus wird von den folgenden Unternehmen angeboten:
- BVG (Berliner Verkehrsbetriebe)
- DB Regio (Deutsche Bahn AG)
- OEV (Ostdeutsche Eisenbahn AG)
- PNV (Potsdamer Nahverkehrsgesellschaft mbH)
- VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg)

Genaue Informationen zu allen Verkehrsangeboten
- Fahrzeiten - Linien - Benutzerrichtungen - erhalten Sie bei jedem Verkehrsunternehmen in der Region oder beim VBB.

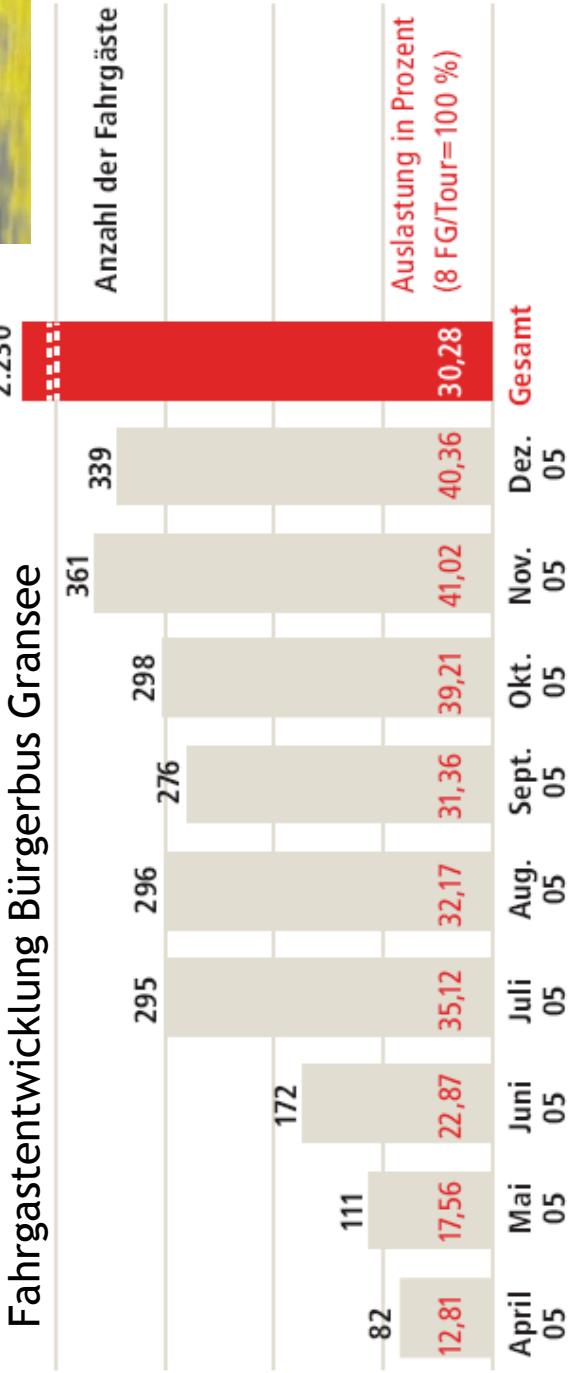
Bürger fahren für Bürger - BürgerBus Verein Gransee -

Daten und Fakten

- Buslinie 835, 16 ehrenamtliche Fahrer
- Mo-Fr ab Gransee Bahnhof
- Pro Tag 5 Touren nach Fahrplan
(je 40 km, 1 Std. Fahrtzeit)



Fahrgastentwicklung Bürgerbus Gransee



Handbuch Bürgerbus

Der Bürgerbusgedanke - Mobilität und Ehrenamt

- Rechtliche und verkehrliche Rahmenbedingungen
- Umsetzungsunterstützung,
- Checkliste
- Vereinsgründung
- Fahrerinnen und Fahrer werben
- Zusammenarbeit mit örtlichem Verkehrunternehmen,
Linienführung,
Fahr- und Dienstpläne
- Fahrzeug und Versicherung
- Finanzierung und Marketing

BürgerBus



BürgerBusse
im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg

Handbuch für Betreiber, Fahrer und Fahrgäste.



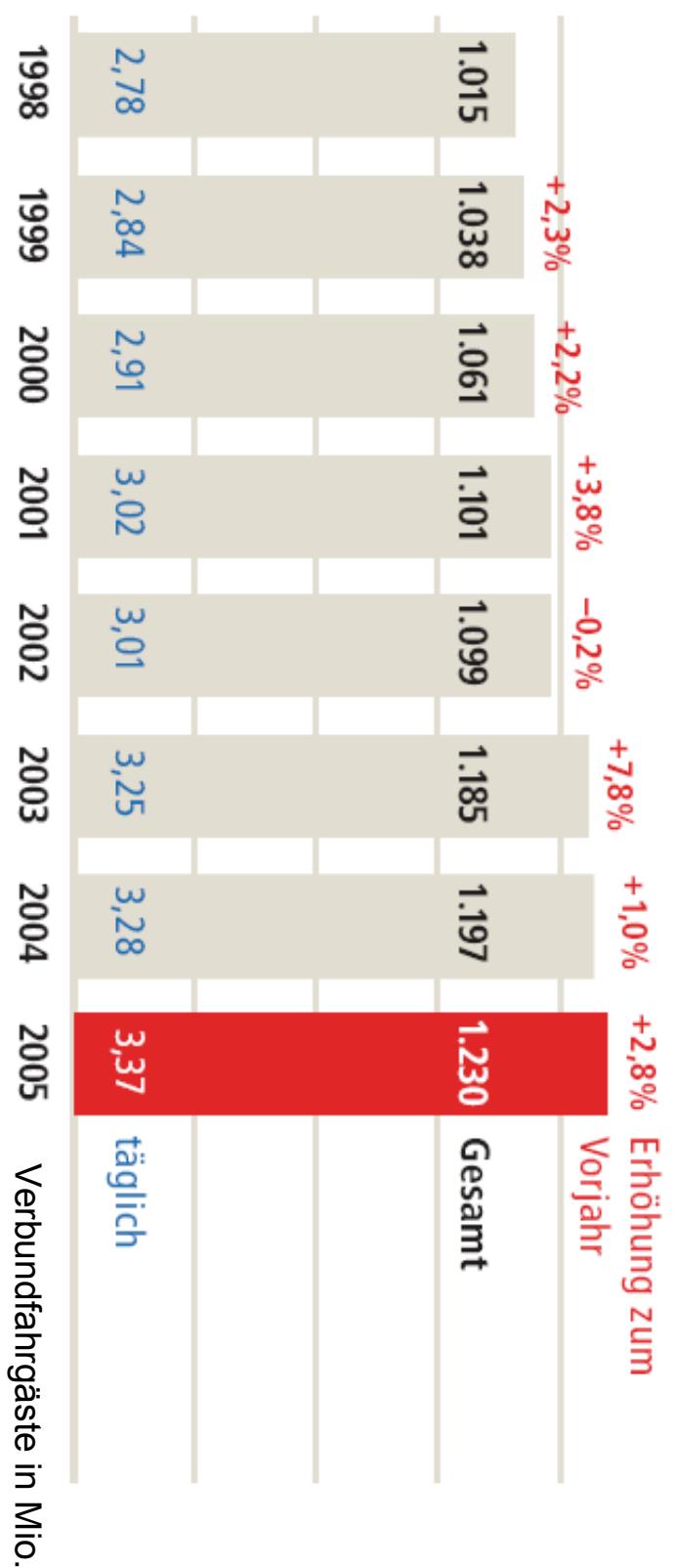
24.06.2006

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit



www.vbbonline.de

Entwicklung Fahrgastzahlen im VBB



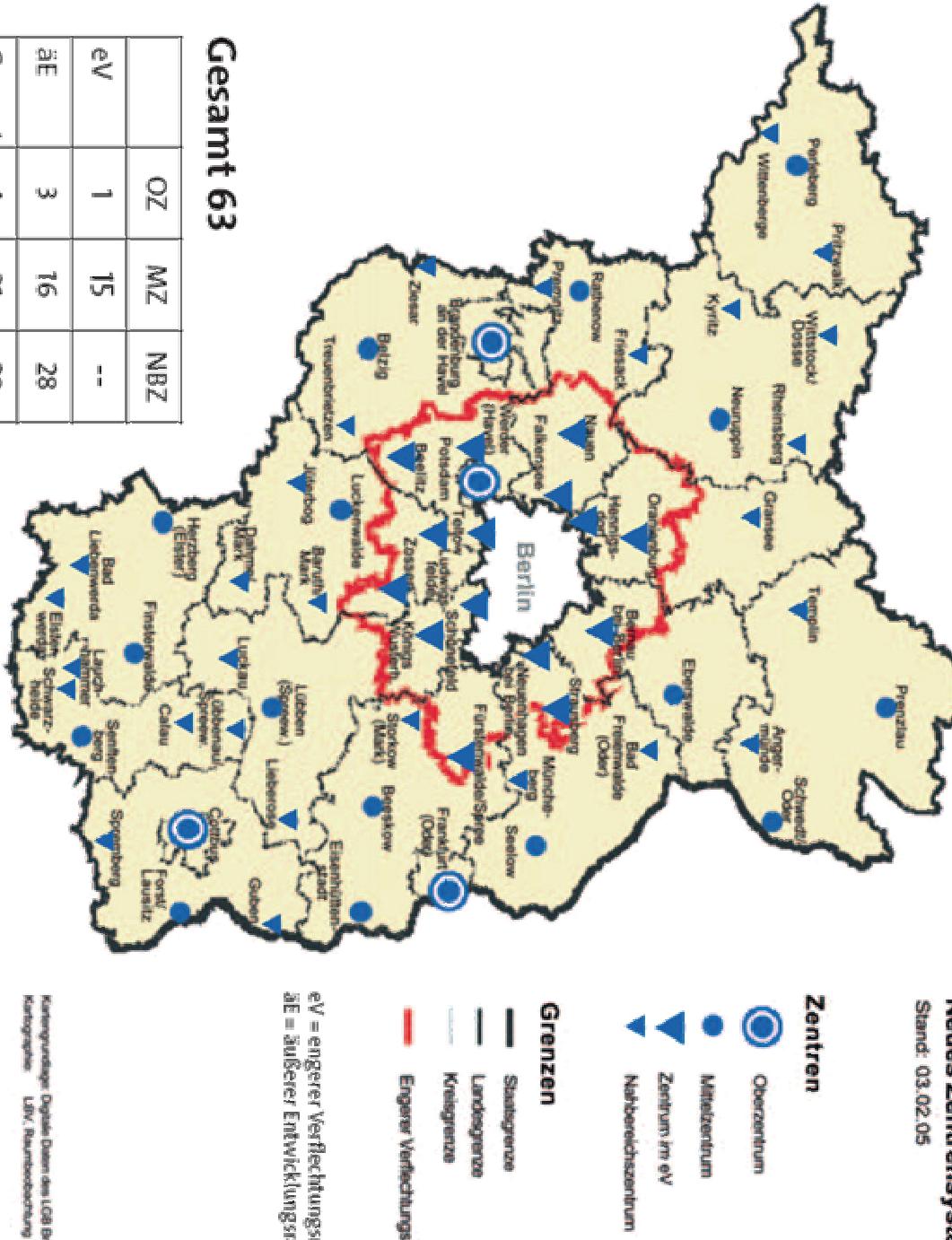
Steigerung Fahrgastzahlen 1999 ⇔ 2005 **18,5 %**

Entwicklung Gesamteinnahmen im VBB



Neues Zentrensystem im Land Brandenburg

Neues Zentrensystem
Stand: 03.02.05



Gesamt 63

	OZ	MZ	NBZ
eV	1	15	--
äE	3	16	28
Gesamt	4	31	28

Das ÖPNV-Gesetz in Brandenburg

- eine erste Bilanz -

<MDirig Rainer Bretschneider>

Das ÖPNV-Gesetz in Brandenburg

Anlass der Finanzreform

- Koalitionsvereinbarung
- Finanzierungssystem reformbedürftig:
 - Transparenz - gering
 - Förderinstrumente - unübersichtlich
 - Verwaltungsaufwand - hoch

Aufgabenträger können Verantwortung nur teilweise gerecht werden.

⇒ ÖPNV befindet sich im Umbruch: Marktöffnung, EU

Das ÖPNV-Gesetz in Brandenburg

Ziele:

gewährleisten:

- hochwertigen ÖPNV

stärken:

- kommunale Selbstverwaltung
- Planungssicherheit
- Flexibilität

sichern und fortentwickeln:

- Effizienz
- regional angepasstes Angebot

abbauen:

- Bürokratie

Das ÖPNV-Gesetz in Brandenburg

Wesentliche Inhalte

- Neuordnung der Finanzierung des üÖPNV:
 - Pauschalierung jährlich 50 Mio. € (ca. 20,- € pro Einwohner)
 - Zuweisung nach Aufwand, Struktur- und **erstmals !** Erfolgskomponenten
 - Zweckbindung für ÖPNV konsumtiv **und** investiv
 - Zusätzliche Förderung durch Land nur bei größeren Infrastrukturvorhaben

Das ÖPNV-Gesetz in Brandenburg

Komponente	Anteil	Betrag	
Fläche (Strukturkomponente)	30 %	15 Mio. €	Verteilung nach dem Verhältnis der Fläche des Aufgabenträgers
Fahrplankilometer (Aufwandskomponente)	20 %	10 Mio. €	Verteilung nach dem Verhältnis der in den Aufgabenträgergebieten erbrachten Fahrplankilometer
Kommunale Eigenmittel (Aufwandskomponente)	20 %	10 Mio. €	Verteilung nach dem Verhältnis der von den Aufgabenträgern eingesetzten Eigenmitteln für den ÖPNV
Zahl der Fahrgäste (Erfolgskomponente)	30 %	15 Mio. €	Verteilung nach dem Verhältnis der Fahrgäste (ohne Schülerverkehr) in den Aufgabenträgergebieten
Summe	100 %	50 Mio. €	jährliche Neuberechnung der Verteilung nach dem Schlüssel anhand der Werte des Vorvorjahres

Das ÖPNV-Gesetz in Brandenburg

- **Stärkung der kommunalen Aufgabenträger:**
 - ÖPNV als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe
 - Besteller-Erststeller-Prinzip (Vertragsgestaltung, Steuerung)
 - alternative Bedienungsformen
- **Einführung von landesbedeutsamen Verkehrslinien**

(keine strikte Abgrenzung der Aufgabenträgerschaft nach Verkehrsträgern)

Das ÖPNV-Gesetz in Brandenburg

Erkenntnisse I

- Entwicklung neuer Angebots- und Finanzplanungen vor Ort
 - alternative Bedienungsformen
 - Parallelverkehre
 - verkehrliche Kooperationen
- Bessere Gestaltung des üÖPNV
- Erste Schritte zum Besteller-Erststeller-Prinzip
- Direkte Investitionsfinanzierung in Infrastruktur und z.T. noch in Fahrzeuge durch die kommunalen Aufgabenträger
- Eigenmittel der kommunalen Aufgabenträger werden ganz unterschiedlich abgesenkt!
 - Gegensteuerung wird z.Z. geprüft –
- Übergangsregelung (Sonderprogramm) für Infrastrukturförderung vom Land war erforderlich:
 - Einsatz von GVFG-Mitteln
 - Förderkonditionen
 - Investpolitik der DB AG

Das ÖPNV-Gesetz in Brandenburg

Erkenntnisse II

- Verantwortung wird gleichwohl gern beim Land gesehen.
- Bürger-/Politikeranfragen zu Einzelinvestitionen, Bürger- oder Rufbus „Was tut das Land?“

Entwicklung der AT-Eigenmittel für den üÖPNV

Lfd. Nr.	Aufgabenträger	Entwicklung 2006 / 2004
1	Brandenburg a.d.Havel	80,5%
2	Cottbus	100,3%
3	Frankfurt (Oder)	69,9%
4	Potsdam	71,7%
5	Barnim	81,5%
6	Dahme-Spreewald	138,2%
7	Elbe-Elster	102,7%
8	Havelland	95,0%
9	Märkisch-Oderland	106,9%
10	Oberhavel	61,7%
11	Oberspreewald-Lausitz	114,2%
12	Oder-Spree	97,3%
13	Ostprignitz-Ruppin	
14	Potsdam-Mittelmark	47,0%
15	Prignitz	233,1%
16	Spree-Neiße	103,0%
17	Teltow-Fläming	80,3%
18	Uckermark	103,7%
	Gesamt	83,6%

ACHTUNG!

Differenzierte
Betrachtung nötig

Das ÖPNV-Gesetz in Brandenburg

Ausblick

- Kürzung der Regionalisierungsmittel
- Absenkung der Pauschale?
- Evaluierung der Komponenten
 - direkte Koppelung der „Eigenmittel“
 - Gerechtigkeit und Erfolgsorientierung der Verteilung und der Komponenten
 - Aufwand/Nutzen „Fahrgastzahl“
 - Gleichbehandlung der VU
 - Kreisgrenzen überschreitende Linien
- Einbeziehung „§ 45a“ und „GVFG“?

Auswirkungen der geplanten Kürzungen der Regionalisierungsmittel in Brandenburg

■ Haushaltsbegleitgesetz sieht folgende Kürzungen vor:

- 2006: 6 Mio. €
- 2007: 32 Mio. €
- 2008: 44 Mio. € } Hier Zusage BMF zur Absenkung
- 2009: 50 Mio. € }

■ Auswirkungen:

- Kürzungen der SPNV-Leistungen in Verkehrsverträgen
- Kürzungen der 50 Mio. €-Pauschale gem. ÖPNV-Gesetz
- Kürzungen der 45a-Mittel
- Kürzungen bei Investvorhaben
- Tariferhöhung, Effizienzsteigerung, Wettbewerbsverstärkung

Zusammenfassung

- Nachhaltige Sicherung der Mobilität wird vsl. erheblich schwieriger.
- Qualität vermutlich nur haltbar, wenn wesentlich kostengünstiger produziert wird (z.B. Busse statt Bahnen).
- Leistungsdichte muss vsl. reduziert werden.
- Alternative Verkehre werden noch mehr Bedeutung bekommen (aber kein Allheilmittel)
- Wettbewerbspotential noch nicht ausgeschöpft (insbesondere Busverkehr).
- Das Prinzip der Reform hat sich bewährt (andere Länder, EU-VO, GVFG-Entwicklung)



Veränderte Rahmenbedingungen im ÖPNV



Chancen und Risiken für kommunale Verkehrsunternehmen

Veränderte Rahmenbedingungen im ÖPNV

Brandenburger Unternehmensgemeinschaft ÖPNV (BUG)

Leistungsdaten 31.12.2005:

Beförderte Personen	136,6 Mio.
gefahrenen Nutzwagen-km	84,9 Mio.
dav. Straßenbahn	6,5 Mio.
dav. Omnibus	77,6 Mio.
dav. O-Bus	0,8 Mio.
Mitarbeiter	3.283

Veränderte Rahmenbedingungen im ÖPNV

Änderung 1

2005:

neue Orientierung durch **ÖPNV-Gesetz-Änderung**
für das Land Brandenburg:

Der ÖPNV als **freiwillige**
Selbstverwaltungsaufgabe,
die mit einer **ausreichenden** Bedienung,
grundsätzlich **nachfrageorientiert**, zu
erbringen ist.

Veränderte Rahmenbedingungen im ÖPNV

Wirkung 1

- Grundsätzliche Zuständigkeit der **Aufgabenträger** für die Bereitstellung von finanziellen Mitteln für den ÖPNV
- Zwang zur Haushaltskonsolidierung
- ÖPNV muss sich als **eine kommunale Aufgabe von vielen** einordnen

Änderung 2

- Die Bundesregierung reduziert die Erstattungsleistungen für die gesetzlich zustehende **Freifahrt schwerbehinderter Menschen** in Bussen und Bahnen
- Die Beförderungsleistungen bleiben – die Gegenleistungen werden reduziert – und die ganze Aktion wird sachlogisch falsch als „Subventionsabbau“ tituliert

Veränderte Rahmenbedingungen im ÖPNV

Wirkung 2

- Zwar gesetzliche Verpflichtung zur Gewährleistung von Barrierefreiheit bei neuen Verkehrsbauten (Kostensteigerung)
- aber gleichzeitig gesetzlich verordneter Einnahmeverzicht für tatsächlich erbrachte Leistungen

Veränderte Rahmenbedingungen im ÖPNV

Änderung 3

- Reduzierung von **Ausgleichszahlungen**
im Ausbildungsverkehr nach § 45 a
PBefG
- aber Pauschalierungsvereinbarung der
Verkehrsunternehmen des Landes
Brandenburg mit dem MIR

Veränderte Rahmenbedingungen im ÖPNV

Änderung 3

- Länder wollen die **volle Zuständigkeit** bei dem finanziellen Ausgleich für die Beförderung von Schülern haben
- bisherige bundesgesetzliche Regelungen sollen durch **Landesrecht** ersetzt werden können

Veränderte Rahmenbedingungen im ÖPNV

Wirkung 3

ES

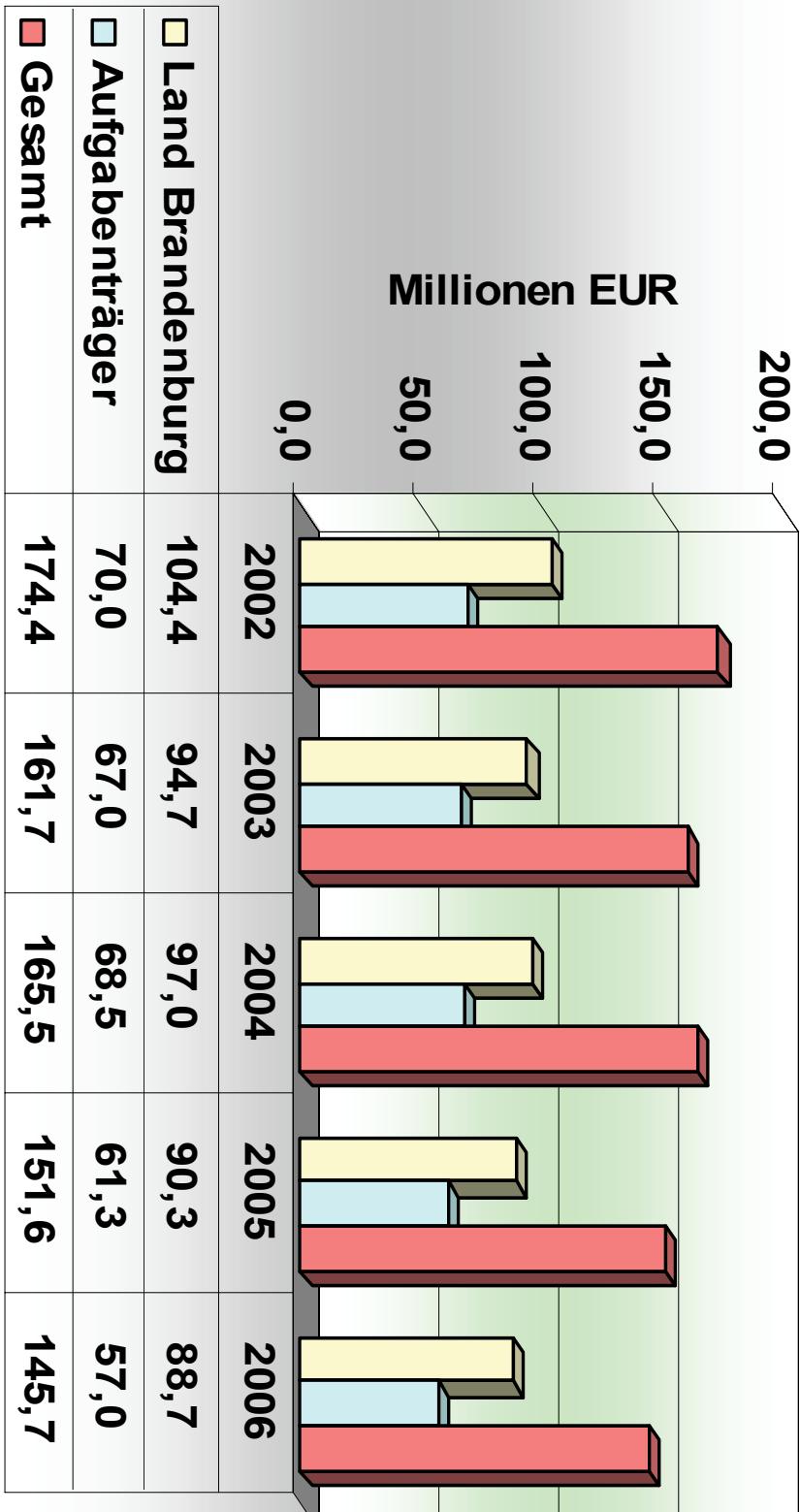
**drohen neue
Reduzierungen/Verrechnungen**

positiv:

**Pauschallierungsvereinbarungen
bringen „Atemholpause“**

Veränderte Rahmenbedingungen im ÖPNV

Finanzierung des ÖPNV im Land Brandenburg (ohne SPNV)



Veränderte Rahmenbedingungen im ÖPNV

Änderung 4

„Haushaltsbegleitgesetz 2006“

Kürzung der

„Regionalisierungsmittel“

Veränderte Rahmenbedingungen im ÖPNV

Wirkung 4

Auswirkungen für das Land Brandenburg

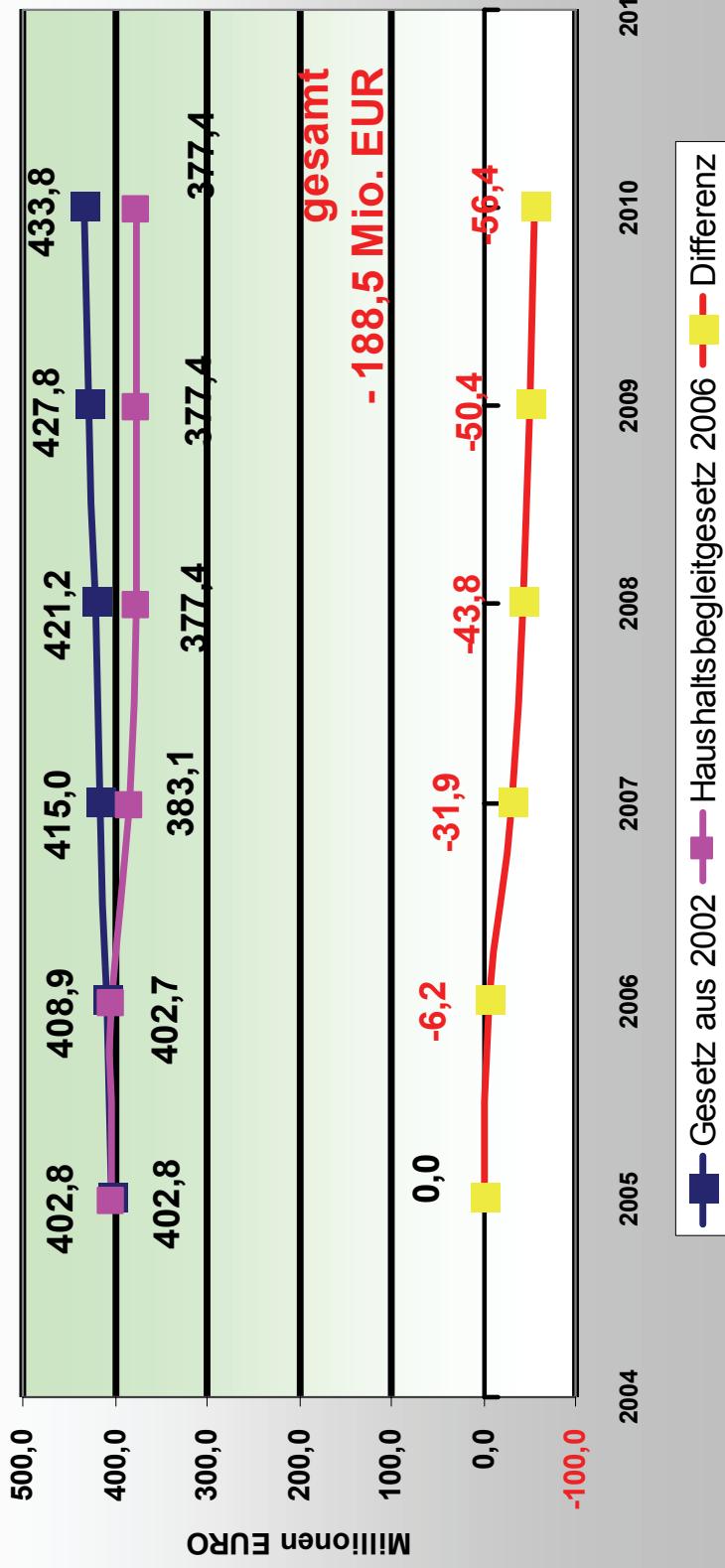
2006:	um	6,2	Millionen	€
2007:	um	31,9	Millionen	€
2008:	um	43,8	Millionen	€
2009:	um	50,2	Millionen	€
2010:	um	56,4	Millionen	€

minus 188,5 Millionen €

Veränderte Rahmenbedingungen im ÖPNV

Wirkung 4

Entwicklung der Regionalisierungsmittel für das Land Brandenburg



Veränderte Rahmenbedingungen im ÖPNV

Bundesratsbeschluss 16.06.2006:

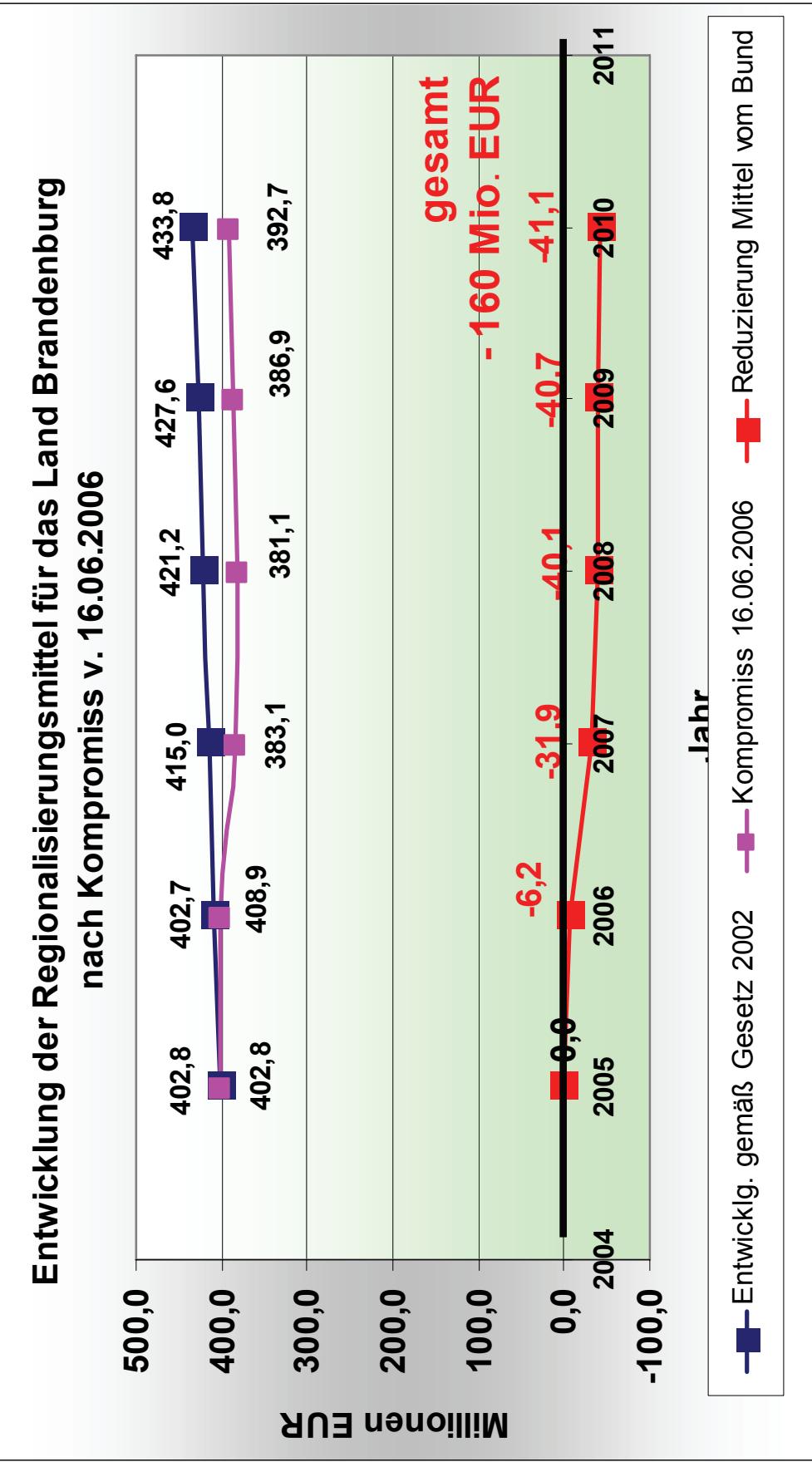
**Zustimmung des Bundesrates
zu den Reduzierungen
der Regionalisierungsmittel mit**

Kompromiss

Kompensation von 500 Mio. €

1.5 % Dynamisierung ab 2009

Veränderte Rahmenbedingungen im ÖPNV



Veränderte Rahmenbedingungen im ÖPNV

Bundesratsbeschluss 16.06.2006:

außerhalb des Gesetzes vereinbart:

**Kompensation mit 500 Mio. € und
1,5% Dynamisierung ab 2009**

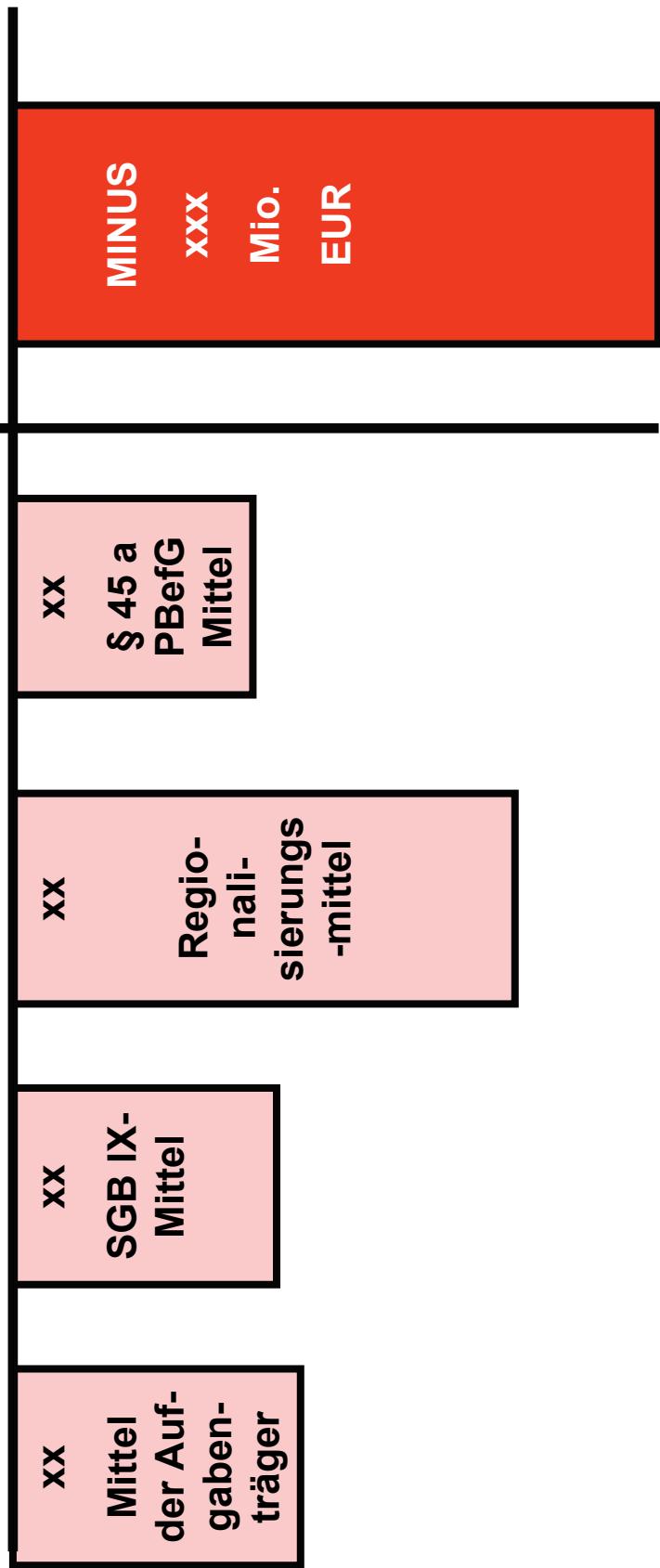
FRAGE:

**Wie wird gesichert, dass diese
Mittel tatsächlich dem ÖPNV zur
Verfügung stehen?**

Veränderte Rahmenbedingungen im ÖPNV

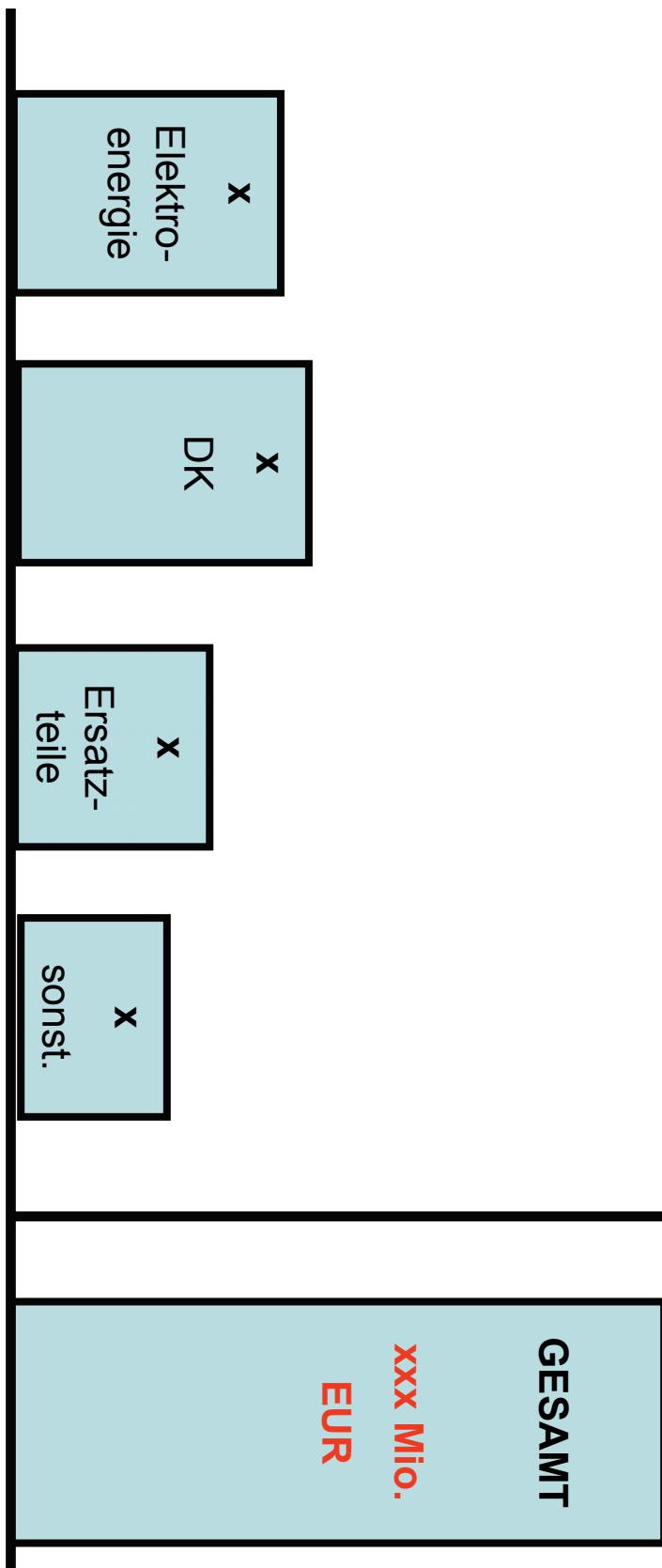
Zusammenfassung

Kürzungen für das Land Brandenburg in den Jahren 2006 bis 2010:



Veränderte Rahmenbedingungen im ÖPNV

Weitere Kostensteigerungen sind zu erwarten



Veränderte Rahmenbedingungen im ÖPNV

EU-Verordnung 1191/69 n.F.

- politische Einigung in der EU-Verkehrsministertagung am 09.06.2006
- keine voreiligen Bewertungen vornehmen, bevor nicht eine autorisierte deutsche Übersetzung vorliegt
- Entscheidung des Europäischen Parlaments steht noch an

Veränderte Rahmenbedingungen im ÖPNV

EU-Verordnung 1191/69 n.F.

- Ausschreibungserfordernis bzw. Kriterien für Direktvergabe / Inhouse-Vergabe
- Behandlung von Verkehrsvverbundleistungen
- Übergangszeiten bis Inkrafttreten
- usw., usw.

Veränderte Rahmenbedingungen im ÖPNV

Wie betrieblich reagieren?

- eigene Möglichkeiten neu bestimmen
- Analyse / Benchmark
- betriebliches Maßnahmekonzept erarbeiten
- Abstimmung mit Kommunalpolitik
- regionale Partnerschaften

Veränderte Rahmenbedingungen im ÖPNV

Wie betrieblich reagieren?

- ÖPNV-Vergleichsring der 4 kreisfreien Städte im Land Brandenburg P, CB, FF, BRB
- gemeinsame Beauftragung für Testat „... . gut geführtes Unternehmen“
- Bestwerte vergleichen – Erfahrungen nutzen
- Effektivitätssteigerung im Unternehmen

Ein Brandenburger Ehrenbürger:

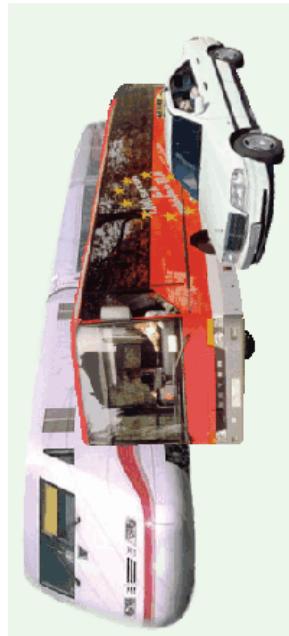


Veränderte Rahmenbedingungen im ÖPNV

**Vielen Dank
für Ihre
Aufmerksamkeit**

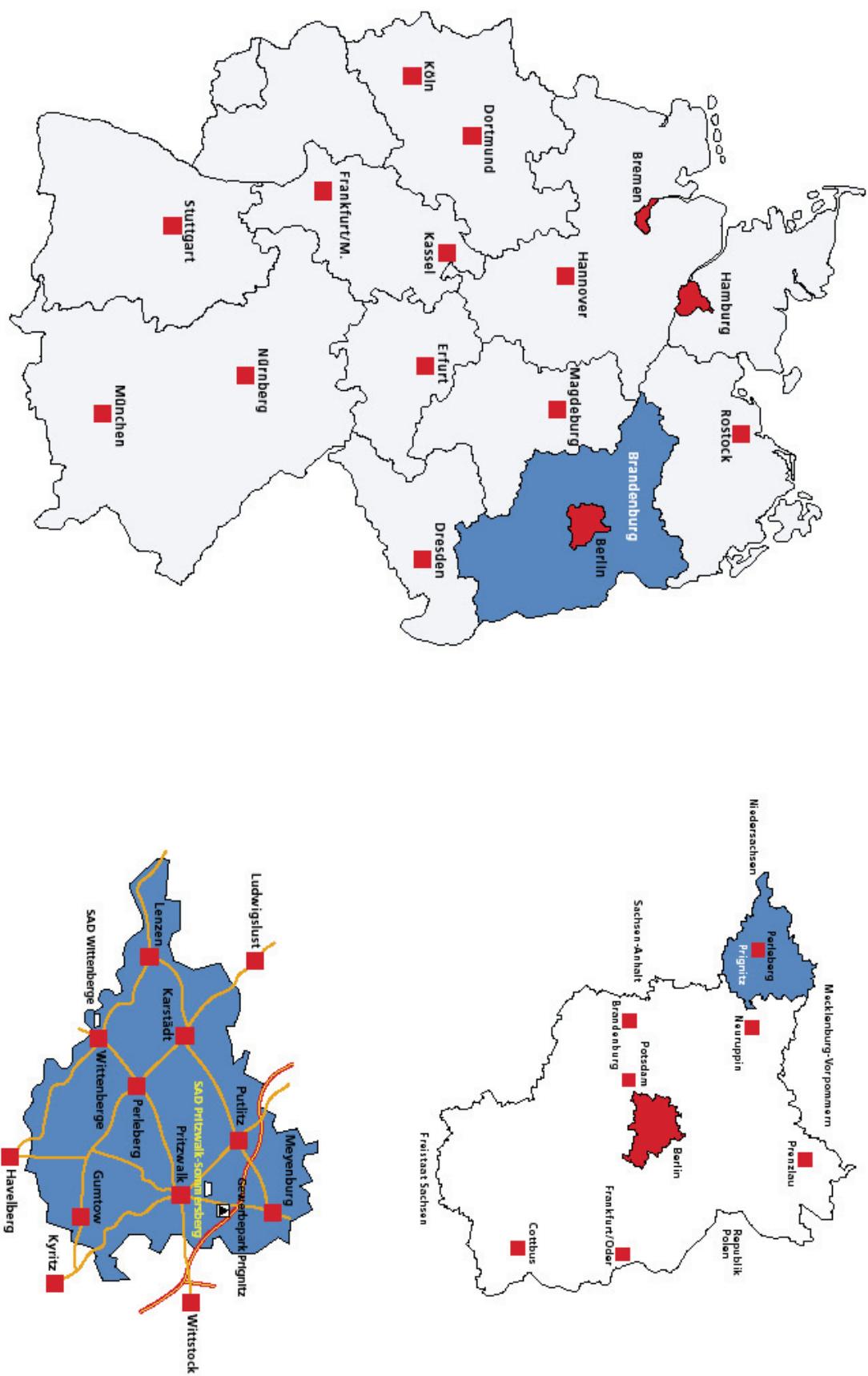
Integriertes Verkehrskonzept für den Landkreis Prignitz

Pilotprojekt für das Land Brandenburg



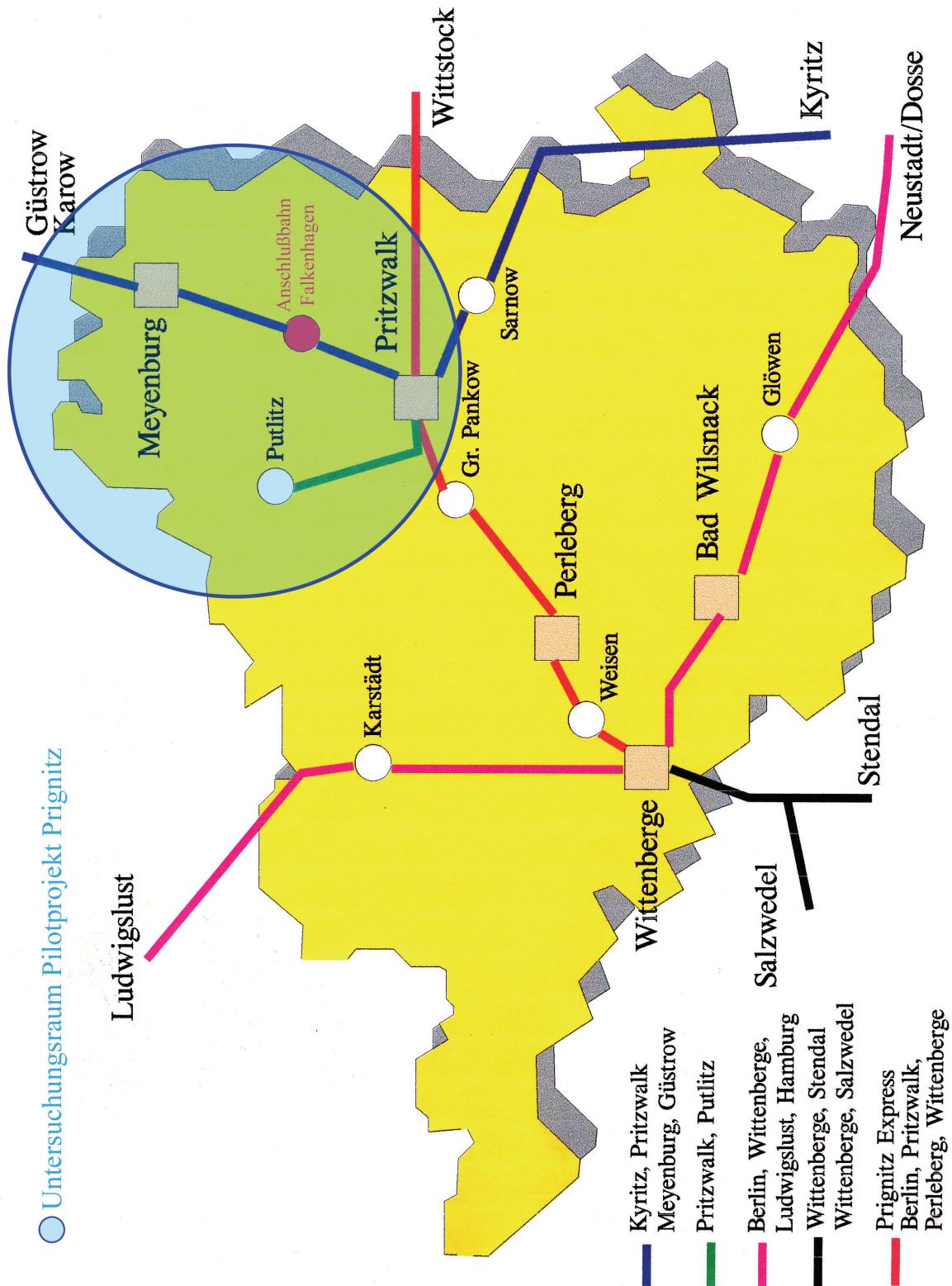
Präsentation für den 24.06.2006

Der Landkreis Prignitz



Vorhandenes SPNV-Liniennetz im Landkreis Prignitz

○ Untersuchungsraum Pilotprojekt Prignitz



Ausgangssituation

- Strecken
 - Pritzwalk – Putlitz
 - Pritzwalk – Meyenburg
- Gegenwärtig Minimalangebot, das zu 100% auf den Schülerverkehr ausgerichtet ist
- Optimale Verknüpfung von Bus und Bahn im nördlichen Kreisgebiet
- Gleichzeitiger Abbau von Parallelverkehren
- Ausbau eines flexiblen ÖPNV-Angebotes durch Einrichtung eines Taktverkehrs

Ausgangssituation

- Beide Linien sind von infrastruktureller Bedeutung für den Erhalt der beiden Strecken, um ein endgültiges Abschneiden der oberen Region des Landkreises vom Schienennetz zu verhindern
- Bedeutung, insbesondere für Gewerbegebiet Falkenhagen, für die weitere touristische Erschließung der Region bis einschließlich der Mecklenburgischen Seenplatte und als Zubringerverkehr zum „Prignitz-Express“

Ziele des Integrierten Verkehrskonzeptes (IVK)

- Gewinnung neuer Fahrgäste im
 - Schülerverkehr
 - Berufsverkehr
 - Tourismusverkehr
 - Wirtschaftsverkehr (Cargo)
- und dadurch Kostensenkungspotentiale aktivieren
- Erhalt des Bahn- und Busangebotes
- Stärkung des Fernbahnhofes Wittenberge

Ziele des Integrierten Verkehrskonzeptes

Schülerverkehr

- durch fehlende Taktung Schülerverkehr wenig attraktiv
- Bus übernimmt Zubringer für die Bahn

Berufsverkehr

- Erschließung des Potentials „Gewerbegebiet Prignitz“ in Falkenhagen mit ca. 1.300 Arbeitskräften
- Schaffung einer größeren Flexibilität durch Einrichtung eines Taktverkehrs

Ziele des Integrierten Verkehrskonzeptes

Tourismusverkehr

- für weitere touristische Erschließung der Region bis einschließlich der Mecklenburgischen Seenplatte
- schwerpunktmäßige Ausrichtung der ILE-Projekte auf die Bahn im nördlichen Raum der Prignitz in Planung

Wirtschaftsverkehr

- Ausbau des Cargo-Verkehrs zum „Gewerbepark Prignitz“ in Falkenhagen

Entscheidende Vorteile :

- ★ intakte Strecken und durchgängig mit 60 km/h befahrbar
- ★ neue Schienenfahrzeuge – damit Qualitätsverbesserung
- ★ mehr Abfahrzeiten für die Schüler (Prignitztakt)
- ★ flexiblere Gestaltung der Schulzeiten

Kosten zur Umsetzung des Integrierten Verkehrskonzeptes

- Investitionskosten (Stand: 16.01.2006)

Strecke Pritzwalk – Putlitz

2,7 Mio. €

Strecke Pritzwalk – Meyenburg

2,6 Mio. €

Gesamt

5,3 Mio. €

Zeitlicher Ablauf des Integrierten Verkehrskonzeptes

Mit Kreistagsbeschluss vom 25.04.2002 wurde die Vorbereitung der Umsetzung des „Integrierten Verkehrskonzeptes“ als Pilotprojekt bestätigt.

- Zuordnung der Strecke Pritzwalk – Putlitz in das Eigentum der Verkehrsgesellschaft Prignitz mbH (VGP) zum 01.01.2005
- Zuordnung der Strecke Pritzwalk – Meyenburg in das Eigentum der PEG zum 01.01.2004
- Eröffnung des Bedarfshaltepunktes Pritzwalk-Hainholz zum 01.06.2005 in Eigenleistung PEG, Stadt Pritzwalk und Naturwacht

Zeitlicher Ablauf des Integrierten Verkehrskonzeptes

- Errichtung einer Buswendeschleife in 2005 am Giesensdorfer Weg in Pritzwalk (Haltepunkt „Pritzwalk-West“) durch die Stadt als Vorbereitung des Verknüpfungspunktes zwischen Bus - Bahn
- Durch die PEG wurde in 2005 ein Antrag auf Investitionsförderung beim Land gestellt

Ausstehende Entscheidungen

- Entscheidung über die Ausbaukosten von ca. 5,3 Mio. € für die Erhöhung der Reisegeschwindigkeit durch das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung (MIR)
- Klärung des Problems der Einnahmenminderung bei Umsetzung des Integrierten Verkehrskonzeptes
- Entscheidung über die Revisionsklausel im Rahmen des Verkehrsvertrages der PE Ariva AG durch das MIR

Danke für Ihre Aufmerksamkeit



Presseinformation

Potsdam, 6. Juli 2006

Zu den Auswirkungen des Haushaltsbegleitgesetzes des Bundestages und den damit verbundenen drastischen Kürzungen der Regionalisierungsmittel bis 2010 erklärt die verkehrspolitische Sprecherin Anita Tack:

Landesregierung erteilt Mobilitätssicherung als Daseinsvorsorge eine Absage

Im Ergebnis unserer Verkehrskonferenz „Mobilität für alle sichern“ am 24.6.2006 in Potsdam gemeinsam mit Vertretern der Brandenburgischen Verkehrsunternehmen bekräftige ich unsere Forderung an die Landesregierung, den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) mit Bussen und Bahnen im Rahmen der sozialen Daseinsvorsorge im Land zu stärken. Die Auswirkungen einer falschen Verkehrspolitik der Bundesregierung, die unter dem Druck des Bundesfinanzministers die Belastungen auf die Länder abwälzt, erhält von uns keine Unterstützung. Diese Entscheidungen des Bundes bedeuten in ihren Auswirkungen ein weiteres Anwachsen des Autoverkehrs (MIV), mehr Lärm- und Feinstaubbelastungen in den Städten und erhöhtes Unfallrisiko auf den Straßen.

Da der Brandenburger Verkehrsminister Frank Szymanski die getroffene Entscheidung als einen tragfähigen Kompromiss bezeichnet, sage ich, da unterliegt er einer fundamentalen Fehleinschätzung. Zugabbestellungen und ungünstigere Taktzeiten, höhere finanzielle Belastungen für die Landkreise und kreisfreien Städte, Arbeitsplatzabbau bei den Verkehrsunternehmen und steigende Fahrpreise sind zu erwarten. Die zusätzlichen Lasten haben also wieder die Kommunen und die Bürgerinnen und Bürger zu tragen.

Wir entlassen den Brandenburgischen Verkehrsminister nicht aus seiner Verantwortung, attraktive und bezahlbare öffentliche Verkehrsangebote im Land zu sichern. Die Linkspartei.PDS-Fraktion fordert von der Landesregierung ein Umsteuern bei der Finanzierung von Verkehrsleistungen und –infrastruktur.

Die Linkspartei.PDS-Fraktion fordert deshalb von der Landesregierung:

ein integriertes zukunftsfähiges Verkehrskonzept für den öffentlichen Verkehr unter Einbeziehung des Umweltverbundes mit Rad- und Fußgägerverkehr bis 2010, das die reduzierten Regionalisierungsmittel

für Brandenburg und den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg ausgleicht, in das neue Ideen und Vorschläge zur Mobilitätssicherung einfließen und das intelligente Verknüpfungen von Bahnen und Bussen enthält.

den Wiedereinsatz von Landesmitteln zur Kompensation der gekürzten Regionalisierungsmittel des Bundes für den Schienenverkehr (SPNV), den ÖPNV (ÖPNV-Gesetz des Landes), den Ausbildungsverkehr (§45a-Mittel) und für den elternbeitragsfreien Schülerverkehr. Wir werden das als Antrag zum Bildungsgesetz bzw. zum Haushalt 2007 oder als Zweckbindung im FAG dem Parlament erneut vorschlagen.

die Stärkung der Landesmittel für den Nahverkehr aus den vom Bund zugesicherten Einnahmen aus der Mehrwertsteuererhöhung ab 2007. Die Länder sollen zu einem Prozent an der Mehrwertsteuererhöhung beteiligt werden.

die Umsetzung des vom Bund versprochenen Kompromisses (500 Mio. Euro weniger Kürzung in 2008 und 2009, keine Revision der Regionalisierungsmittel vor 2010) in bundesgesetzliche Regelungen. Die alten Bundesländer streben eine Veränderung des Verteilungsschlüssels dahingehend an, dass die Einwohnerzahl zu Grunde gelegt werden soll, was für Brandenburg bzw. die Region Berlin-Brandenburg die Absenkung der Regionalisierungsmittel um 50% bedeuten würde.

die Finanzierung für entsprechende Ersatzverkehre mit Bussen durch das Land, wenn Zugabbestellungen unvermeidbar sind,

die Neuverhandlung des Bahnvertrages des Landes mit der DB AG (2 Mrd. Euro für 10 Jahre) mit dem Ziel, ihn kostengünstiger zu gestalten, um mehr Verkehrsleistungen zu sichern, so wie in vergleichbaren Ländern üblich. Dazu gehören auch frühzeitige Ausschreibungen der gewinnbringenden Regionalexpress-Strecken, damit die DB AG sich kostenseitig bewegt!

die Erschließung von anderen Finanzierungsreserven. Die sehen wir auch in einem wirtschaftlichen Einsatz der Mittel für das 3-Milliarden-Projekt Flughafen BBI. Wir halten z.B. die Modernisierung des jetzigen Bahnhofes in Schönefeld für sinnvoll, um den künftigen BBI an das Fernverkehrsnetz der Bahn anzubinden, anstatt einen 600 Mio. Euro teuren neuen Flughafen-Bahnhof zu bauen. Für uns ist es nicht hinnehmbar, dass sich die Landesregierung mit öffentlichen Mitteln, teuren Krediten und Schulden für die Zukunft ein milliardenschweres Prestigeprojekt BBI leisten will und sie gleichzeitig für die Bevölkerung die Mobilität mit Bussen und Bahnen verschlechtert und verteuert.

einen effektiven Einsatz der EFRE-Mittel bis 2013 für Verkehrsprojekte zur Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs.

Verweigert sich Landesregierung diesen Forderungen, bedeutet das eine Abkehr vom ÖPNV als Daseinsvorsorge. Ganz offensichtlich hat sie das

vor, denn mit ihrem neuen Entwurf für das Zentrale Orte System sieht sie für die Erreichbarkeit von Mittelzentren nicht mehr wie bisher den ÖPNV vor, sondern das Auto (MIV). Diesen geplanten Paradigmenwechsel: weg vom ÖPNV hin zum Auto als Grundsatz für die Erreichbarkeit der Mittelzentren lehnt die Linkspartei.PDS-Fraktion strikt ab, weil er dem Verfassungsgrundsatz gleichwertiger Lebensverhältnisse in allen Teilen des Landes zu sichern, entgegensteht, unsozial und ausgrenzend ist.

Die Landesregierung widerspricht mit ihren Entscheidungen eindeutig den eigenen, im Leitbild Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg formulierten Ansprüchen, die Daseinsvorsorge zu sichern. Damit konterkariert die Landesregierung sich selbst in ihrer neuen Förderstrategie „Stärken stärken“. Wir unterstreichen, dass der Nahverkehr mit Bussen und Bahnen in der Region eine Stärke und ein wichtiger Standortfaktor ist.

Mobilität sichern ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge und durch den Staat vorzuhalten! Wir werden die Landesregierung an ihren Entscheidungen messen und immer wieder erinnern!

Alexa Lamberz