

■ Aktuell

## Brandenburg verschachert den ÖPNV

aus SIGNAL 05/2006 (Oktober/November 2006), Seite 7-8 (Artikel-Nr: 10002955)  
PRO BAHN LV Berlin/Brandenburg

Vor wenigen Wochen stimmte die Landesregierung des Landes Brandenburg im Bundesrat einer drastischen Kürzung der Regionalisierungsmittel durch den Bund zu, die jedoch durch einen betragsmäßig mehrfach höheren Landesanteil am Mehrwertsteueraufkommen ausgeglichen wird. Ein gutes Geschäft für das hoch verschuldete Land Brandenburg, das von ungedeckten Ausgaben zwischen 200 und 400 Millionen Euro im Jahr gedrückt wird. Und ein schlechtes Geschäft für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) des Landes Brandenburg, da nach Maßgabe des Finanzministers sowie des Ministers für Infrastruktur und Raumordnung die Mehrwertsteuer-Mehreinnahmen nur zum Teil die verloren gegangenen Regionalisierungsmittel des Bundes zur ÖPNV-Finanzierung ersetzen sollen.

Damit kassiert das Land Brandenburg die höheren Mehrwertsteuereinnahmen vom Bund und verweigert trotzdem in erheblichem Maße die 1996 auf die Länder übertragene Verantwortung für die alltägliche Mobilität der Bürger. Dazu mit Rezepten aus der ÖPNV-Mottenkiste, die sich schon vor Jahrzehnten in den alten Bundesländern als Sackgasse erwiesen haben: Ausdünnungen der ÖPNV-Verkehre bis hin zur Abbestellung jeglicher öffentlich zugänglicher Mobilität. In Brandenburg sind sogar Schienenstrecken betroffen, die noch kurz zuvor mit Millionen Euro Steuergeldern von Grund auf saniert wurden und demzufolge mit Rückzahlungsverpflichtungen der Fördermittel belastet sind.

### Der Ausweg aus der ÖPNV-Krise

Eine Steigerung der Effizienz des ÖPNV und damit eine Reduzierung des Zuschussbedarfs durch die öffentliche Hand ist wünschenswert und nach Überzeugung von PRO BAHN auch machbar! Nicht jedoch die Fortsetzung der sattsam bekannten ÖPNV-Abwärtsspirale, wo auf ein schlechteres ÖPNV-Angebot eine noch geringere Akzeptanz der Fahrgäste mit noch geringeren Fahrgeldeinnahmen folgt. Weil es gerade für Kinder und Jugendliche keine Alternative zum ÖPNV gibt, wird mit falschen ÖPNV-Rezepten einer weiteren Entvölkerung des Landes Brandenburg Vorschub geleistet. Das Gebot der Stunde sind zweckmäßige und am Bedarf des Kunden ausgerichtete Streckenführungen und erheblich bessere Vernetzungen der verschiedenen Verkehrsmittel. Bus und Bahn sollen nicht im - unbezahlbaren - Wettbewerb gegeneinander stehen, sondern sich sinnvoll ergänzen. Zubringerverkehr statt Parallelverkehr muss die Devise lauten!

Die fortgesetzte Streichung von Halten auf Nebenstrecken ist angesichts einer immer stärkeren Motorisierung moderner Nahverkehrstriebwagen kontraproduktiv und vielfach können außerhalb von Orten liegende Halte durch eine Verschiebung mit geringen Mitteln den Fahrgästen besser zugänglich gemacht werden. Ist die Erreichbarkeit der Bahn zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit einem akzeptablen Busanschluss nicht gegeben, wandern potenzielle Fahrgäste auf das Auto ab und gehen dem ÖPNV für immer verloren.

### Forderungen

- Der frühere brandenburgische Verkehrsminister Hartmut Meyer hat Ende 2002 -also kurz bevor er als Berater zur Deutschen Bahn wechselte - mit dieser einen Verkehrsvertrag zum Betrieb von etwa 75 Prozent des brandenburgischen Schienennahverkehrs ohne Ausschreibung abgeschlossen, was die Europäische Kommission seinerzeit scharf kritisiert hatte. Dieser zwischen dem Land Brandenburg und der DB AG abgeschlossene Verkehrsvertrag - mit einem Gesamtvolumen von rund zwei Milliarden Euro bei einer Laufzeit von zehn Jahren - muss auf den Prüfstand, bevor Wettbewerber wegen eines Einsparungsvolumens von jährlich 10 Millionen Euro den Fahrgästen vorenthalten werden sollen. Nach den bisherigen Erfahrungen mit privaten Betreibern wären bei einer Neuvergabe des brandenburgischen Schienennahverkehrs größere Kostensenkungen ohne Stillelegungen oder Angebotsausdünnungen zu realisieren!

Der Schülerverkehr ist eine unmittelbare Investition in die Zukunft des Landes Brandenburg und muss Bestandsschutz genießen. Die Übertragung vom Land auf die Aufgabenträger ist eine Verschlechterung und stellt im Endeffekt »einen Griff in die Kreiskasse" dar.

Bevor ÖPNV-Verkehre ausgedünnt oder gar eingestellt werden, ist umfassend zu prüfen, inwieweit durch sinnvolle Beförderungsketten die Nachfrage und damit die Fahrgeldeinnahmen zu Gunsten der öffentlichen Hand gesteigert werden können. Das gilt insbesondere für die höherwertigen Verkehre wie Bahn, Straßenbahn und Obus. Vorhandene Streckenführungen sind auf bessere Alternativen zu überprüfen. Zum Beispiel würde eine Direktverbindung Potsdam Hbf--Flughafen Schönefeld über das Wissenschaftszentrum Golm (statt wie heute mit einem Riesenumweg über Michendorf) nicht länger am Bedarf vorbeifahren. Die Fahrt wäre erheblich schneller, damit preiswerter und ließe durch eine wesentlich höhere Attraktivität größere Fahrgeldeinnahmen mit einem geringeren Zuschussbedarf erwarten. Das Wenden der Züge im Bahnhof Golm stellt bei den heutigen Wendezügen bzw. Triebwagen kein Problem dar.

Sofern Abbestellungen unvermeidbar sind, muss das Land Brandenburg die Ersatzverkehre nachhaltig finanzieren und darf sich diesen Aufgaben nicht durch bloße Abwälzung auf die Aufgabenträger - schleichend - entziehen.

Die Leistungen des Landes Brandenburg nach dem brandenburgischen ÖPNV-Gesetz mit jährlich 50 Millionen Euro müssen beibehalten werden. Dazu ist es erforderlich, die im Kompensationskonzept des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung zugesicherten originären jährlichen Landesmittel nicht erst ab 2010, sondern schon ab dem Jahre 2007 zu zahlen, um damit auch die wichtige Zu- und Abbringerleistung zum SPNV des Landes Brandenburg durch den übrigen ÖPNV sicher zu stellen.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002955>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten