

■ Brandenburg

Änderung zum ÖPNV-Gesetz Brandenburg verabschiedet

aus SIGNAL 02/2014 (April/Mai 2014), Seite 18 (Artikel-Nr: 10003371)
DBV-Landesverband Berlin-Brandenburg

Sparen! Koste es, was und wen es wolle

»Ein gutes ÖPNV-Gesetz wird noch besser«, meinte Verkehrsminister Jörg Vogelsänger (SPD). Michael Jungclaus (Bündnis 90/Die Grünen) widersprach: »Mit SPD und Linke ist eine Verschlechterung des kommunalen ÖPNV vorprogrammiert - keine gute Nachricht vor allem für die ländlichen Regionen.«

Mit der Mehrheit der Regierungsfractionen von SPD und Linke wurde am 26. Februar 2014 im Brandenburger Landtag das Änderungsgesetz angenommen. Nach Meinung des DBV-Landesverbandes ein Tiefpunkt in der Brandenburger Verkehrspolitik. Anstatt um die beste Lösung demokratisch zu ringen, wurde letztlich nur der vom Ministerium vorgelegte Gesetzentwurf durchgewunken.

Auch die Anhörung Mitte Januar 2014, zu der unter anderem der Landesverband als Sachverständiger geladen war, hat daran nicht viel geändert. So blieb es bei einem hilflosen »... auch wir hätten uns mehr gewünscht«, wie es die Abgeordnete Kerstin Kircheis (SPD) in der Debatte am 26. Februar 2014 zur Finanzausstattung formulierte.

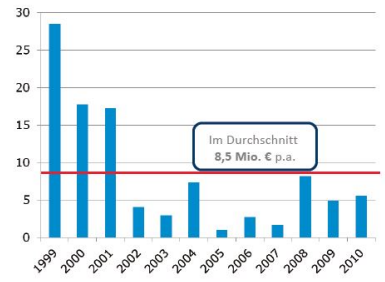
10 Millionen Euro weniger für den ÖPNV 2014 im Vergleich zu 2013

85 statt 83 Millionen Euro, also zwei Millionen mehr gibt es für die Bestellung von Bus- und Straßenbahnverkehren für die kommunalen Aufgabenträger in Brandenburg. Nach 8 Jahren Stillstand nur ein Plus von 2,4 Prozent - das ist mager bei im selben Zeitraum 10 bis 12 Prozent Inflationsrate! Hier half nur die Keule der Drohung mit einem ansonsten notwendigen Nachtragshaushalt, um kritische Abgeordnete auf Linie zu bringen. Der Landshaushalt ist nämlich schon in Kraft und hat bereits die Absenkung der ÖPNV-Mittel berücksichtigt. Wer verabschiedet Gesetze und ist für den Haushalt zuständig? Das Ministerium oder das Parlament? In Brandenburg ist die Frage eindeutig geklärt - ein weiterer Tiefpunkt im Parlamentarismus.

Fakt ist, nachzulesen in den Haushaltsplänen und -rechnungen des Landes, dass es insgesamt weniger Geld für den ÖPNV geben wird (nachzulesen im Einzelplan 11, Kapitel 11 500), siehe Tabelle.

Dreh- und Angelpunkt sind angeblich satte 5 Millionen Euro als zusätzliche Pauschale für Investitionen an die Kommunen, die davon die Straßenbahn- und Obus-Infrastruktur finanzieren sollen. Die Pauschalierung dieser Investitionskosten bedeutet für sechs der sieben Straßenbahnbetriebe in Brandenburg in etwa ein Verbleib auf dem bisherigen, sehr niedrigen Niveau. Nur die Landeshauptstadt bekommt im Vergleich zu den vorangegangenen Jahren etwa 1 Million Euro weniger - eine Lex Potsdam! So werden in Brandenburg verkehrspolitische Schwerpunkte gesetzt: diejenigen, die erfolgreich sind, werden bestraft.

Der DBV und die Mehrheit der anderen Sachverständigen sah deshalb in der



Quelle: Antwort der Landesregierung auf die Kleine Anfrage 1514 (Drs. 5/3894)
Investitionsförderung Straßenbahn im Land Brandenburg in Mio Euro pro Jahr. (Grafik: VDV)

Jahr	Mio Euro
2011	100,7
2012	101,8
2013	100,8
ab 2014	90,0

Geld für den ÖPNV im Land Brandenburg, gemäß Haushaltsplan.

Anhörung langfristig die Aufrechterhaltung selbst des jetzigen Standards in Cottbus, Frankfurt (Oder), Brandenburg an der Havel, Woltersdorf, Schöneiche und Strausberg sowie Eberswalde (Obus!) als nicht machbar an.

Ein simpler Rechentrick lieferte das gewünschte Ergebnis. Für die Festlegung auf 5 Millionen Euro wurde ein Zeitraum als repräsentativ erklärt, in dem kaum Investitionen anfallen. So waren die Landesförderungen für die Straßenbahn- und Obus-Infrastruktur in den Jahren 2005 bis 2010 mit ca. 4,1 Millionen Euro sehr niedrig. Betrachtet man jedoch einen Zeitraum von beispielsweise 20 Jahren (siehe Tabelle), so landet man bei durchschnittlich 8,5 Millionen Euro.

Vollständige Barrierefreiheit wird nicht erreicht

Keine planerische und finanzielle Sicherheit gibt das ÖPNV-Gesetz auch zur Erreichung der Barrierefreiheit bis 2020. Wie soll die gesetzlich geforderte Umrüstung von Haltestellen und Fahrzeugen (ggf. ist hierbei ja auch eine Neuanschaffung unumgänglich!) finanziert und geplant werden? Hier reicht es den Fraktionen von SPD und Linke, in einem Entschließungsantrag die Landesregierung zu bitten »... gegenüber dem Bund darauf hinzuwirken, dass die Anforderungen des Personenbeförderungsgesetzes zur Gewährleistung von Barrierefreiheit im ÖPNV zeitnah konkretisiert werden.« Verantwortung sähe anders aus. Bedauerlich findet der DBV, dass sich vor diesem Hintergrund der unklaren Finanzierung der Barrierefreiheit die Behindertenverbände nicht vernehmbarer zu Wort gemeldet haben.

Kommunale Nahverkehrspläne und Nahverkehrsbeiräte? Bloß keine Standards setzen

Hauptziel des ÖPNV-Gesetzes ist es, die Mittel für den ÖPNV zu kürzen. Deshalb, so wieder die SPD-Abgeordnete Kerstin Kircheis (SPD) während der Lesung am 26. Februar 2014, werde ganz bewusst darauf verzichtet, im Gesetz Standards zu setzen. Sonst könnten die Aufgabenträger für den Straßenbahn- und Busverkehr ja auch die zur Durchsetzung dieser konkreten Vorgaben erforderlichen Mittel einfordern. Deshalb wird es auch nicht, wie seit vielen Jahren vom DBV gefordert, eine Verpflichtung zur Einrichtung von Nahverkehrsbeiräten in den Landkreisen und kreisfreien Städten geben. Nach Meinung des DBV-Landesverbandes ist es gerade bei klammen Kassen enorm wichtig, Entscheidungen breit zu diskutieren und die einzubeziehen, die die Konsequenzen dieser Entscheidungen zu tragen haben. Aber das wollen - mit Hinweis auf angeblich damit verbundene Kosten - SPD und Linke nicht.

Falsches wird nicht wahr, wenn es ständig wiederholt wird

»Durch das Vierte Gesetz zur Änderung des ÖPNV-Gesetzes werden dem Öffentlichen Personennahverkehr trotz schwieriger finanzieller Rahmenbedingungen mehr finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt: durch die Anhebung der zweckgebundenen pauschalen Zuweisung an die kommunalen Aufgabenträger (Anm. d. Red.: gemeint ist die Erhöhung von 83 auf 85 Millionen Euro) als auch durch die Umstellung der Förderung von Straßenbahnen und O-Bussen auf eine Pauschalzuweisung. ...« Da gibt es an einer Stelle ein bißchen mehr Geld (+ 2 Mio. Euro), an anderer Stelle werden 10,8 Mio. Euro weggenommen. Und SPD und Linke

freuen sich darüber, dass »... mehr finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt ...« werden. Möge sich hierauf jeder Fahrgast und Wähler seine eigene Meinung bilden.

Die Brandenburger Landesregierung zieht sich mit der Gesetzesänderung, so die Meinung des DBV-Landesverbandes, ein großes Stück weiter aus ihrer Verantwortung für die Sicherstellung der Mobilität zurück. Mehr Verantwortung für die Landkreise und kreisfreien Städte einerseits, weniger Geld für sie andererseits. Das kann auf Dauer nicht gutgehen. (bö)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003371>.

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