SIGNALARCHIV.DE

Regionalverkehr

Nahverkehrsbeiräte in Brandenburg Segen oder Feigenblatt?

aus SIGNAL 07/1996 (Oktober 1996), Seite 21-22 (Artikel-Nr: 10003498)

Deutscher Bahnkunden-Verband
Brandenburg e.V.

Erster praktischer Erfolg der Arbeit des Bahnkunden-Verbandes in den Nahverkehrsbeiräten: Am 11. August konnte mit einem zünftigen Bahnhofsfest in Wilmersdorf (Uckermark) die Einrichtung des Verknüpfungspunktes zwischen Bahn und Bus gefeiert werden. Neue Buslinien zwischen Schwedt und Templin bedienen die Züge der RE 3 zwischen Berlin und Stralsund. (Foto: Stephan Müller)

Gute Voraussetzungen für die Integration von Bus und Bahn: Der neugestaltete Bahnhofsvorplatz in Belzig macht das Umsteigen einfach. Was heute fehlt, ist die gegenseitige Linienabstimmung. Der Bestand der Bahnlinie Belzig - Brandenburg (Havel) ist derzeit vor allem durch den dichten Busparallelverkehr und die bisher nicht vollzogene Einrichtung neuer Bahnhaltepunkte äußerst gefährdet. (Foto: Stephan Müller)

Mit der Verabschiedung des ÖPNV-Gesetzes im brandenburger Landtag am 11. Oktober 1995 stand es fest: Bundesweit erstmalig werden im Land Brandenburg - wie vom Bahnkunden-Verband Brandenburg langjährig gefordert - gesetzlich festgeschriebene Nahverkehrsbeiräte bei den Aufgabenträgern, also den Bestellern der Verkehrsleistungen, gebildet. Bekanntlich ist das Land für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zuständig, die Landkreise sowie kreisfreien Städte für den „übrigen“ ÖPNV, also den Bus- und Straßenbahnverkehr.

Zu § 6 des Gesetzes heißt es zu den Nahverkehrsbeiräten, daß diese den jeweiligen Aufgabenträger bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben beraten und daß die Aufgabenträger die Bildung und Arbeitsweise der Beiräte regeln. Wichtig ist auch die Vorgabe, daß bei der Zusammensetzung der Beiräte "möglichst die Interessenvertreter aller am öffentlichen Personennahverkehr Beteiligten berücksichtigt werden".

Was sind nun die Aufgaben, die durch einen solchen Beirat beratend begleitet werden sollen? Im Vordergrund steht vorerst die Aufstellung von Nahverkehrsplänen, die von den Kreistagen bis 3l.l2.l996 beschlossen sein müssen. In den Nahverkehrsplänen sind Bestandsanalysen, Entwicklungsvorstellungen, Mindeststandards sowie Investitions- und Finanzierungskonzepte darzustellen.

Als Grundlage für die Landkreise dient der am 30. Juni 1996 herausgegebene SPNV-Plan des Aufgabenträgers "Land". Schon hier verstieß das Land gegen sein eigenes ÖPNV-Gesetz, denn diese wichtige Aufgabe wurde von keinem Beirat auf Landesebene begleitet. Frühzeitige Forderungen der bisher bei Landtagsanhörungen eingeladenen Verbände und Interessen Vertreter, diesen Landesbeirat zügig zu gründen, um eine breite Bürgerbeteiligung bei dem bis zum Jahr 2001 gültigen SPNV-Plan zu erreichen, stießen auf Ablehnung der Landesregierung. Erst sollte der Fusionsentscheid abgewartet werden, dann wollte das Verkehrsministerium den Beirat an den frühestens zum 1.1.1997 zu gründenden Verkehrsverbund koppeln. Ein Beschluß des Landtagsausschusses für Verkehr sieht die Beiratsbildung nunmehr bis Ende des Jahres vor.

In den Landkreisen dagegen kam es nach dem Inkrafttreten des Gesetzes recht bald zu ersten Gründungsvorbereitungen. Vorreiter war der Landkreis Uckermark, der noch im November 1995 zur ersten Arbeitssitzung einlud. Der Beirat dort, bestehend aus Verwaltung, Fraktionsvertretern und Verbänden wie dem Fremdenverkehrsverband und dem Bahnkunden-Verband, verstand sich von Beginn an als sehr unabhängig und initiierte eigene Beschlußempfehlungen für das Landratsamt und den Kreistag. Durch den Bahnkunden-Verband konnten deutliche Prioritäten auf die Integration von Schienen- und Busverkehr gesetzt werden, erste Beispiele sind die seit 5.August neuen Verknüpfungsbahnhöfe Maßleben und Wilmersdorf.

Ab März 1996 schritten dann weitere Landkreise mehr oder weniger energisch zur Tat. Schon aus den Einladungstexten war oft erkennbar, daß in einigen Kreisverwaltungen die Beiratsgründung nur erfolgte, um dem Gesetz genüge zu tun. Die Anforderungen an die Beiräte waren bzw. sind in diesem Jahr überall ähnlich: Die mit der Erstellung der Nahverkehrspläne beauftragten Gutachterbüros stellen in einzelnen Zwischenpräsentationen die schon untersuchten Abschnitte des Planes vor. Der Beirat nimmt dies zur Kenntnis und äußert gegebenenfalls Änderungs- und Ergänzungswünsche. Das vorgelegte Material ist dabei oft schon allen bekannt, denn die Nahverkehrspläne stellen nichts anderes als die Fortschreibung schon bestehender ÖPNV-Konzepte dar. Diese sind höchstens zwei Jahre alt, da für die seit der Wende vor allem in Brandenburg bestehende "Planwirtschaft" von der Landesregierung großzügig Fördermittel sowohl für die Alt- als auch für die 1993 gebildeten Großkreise flössen, um Planungsleistungen zu unterstützen. Mit etwa 100.000 DM Kostenausgleich je Landkreis und kreisfreier Stadt durch das Land - also mit landesweit rund 1,8 Mio DM - wird derselbe Sachverhalt nunmehr zum dritten Mal untersucht. Clevere Kreisverwaltungen hätten ihre 1994 schon teuer bezahlten "Integrierten ÖPNV-System-Konzepte" in Eigenregie fortschreiben und mit ihren politischen Forderungen verknüpfen können, um in der Höhe des Landeszuschusses mit kreiseigenen Finanzen direkte Investitionen oder Angebotsverbesserungen auszulösen.

Unterschiede ergeben sich nach einem ersten Vergleich vor allem bei Zusammensetzung und Vorsitz der Nahvekehrsbeiräte in den einzelnen Kreisen. Die teils von der Kreisverwaltung, teils in Kreistagen beschlossene Vorgabe über die Mitgliedschaft in den Beiräten läßt deutliche Rückschlüsse auf das Verhältnis zur Beteiligung haupt- und ehrenamtlicher Interessen Vertreter außerhalb der Verwaltung zu. Während im Kreis Barnim durch die Mitwirkung von VCD, FUSS e.V., ÖTV, DGB, Behindertenverband, Verband der privaten Omnibusuntemehmer und Bahnkunden-Verband - unter Ausschluß der Kreistagsabgeordneten - die Anliegen eine breite Öffentlichkeit erreichen und der Beirat zu Beginn sogar mit der Auswahl des Gutachters beauftragt wurde, besteht im Nachbarkreis Märkisch-Oderland eine schlichte Verwaltungsrunde. In Potsdam sind unter anderem die Universität und die Verkehrspolizei, im Kreis Teltow-Fläming Kommunalpolitiker und die Eisenbahnergewerkschaft vertreten. In Dahme-Spreewald nehmen auch der ADFC, die IHK und der VDV teil. Bei letzterem schwer zu verstehen ist allerdings die Einrichtung eines "inneren Verwaltungskreises als projeklbegleitendem Ausschuß" für den Nahverkehrsplan.

Eine schwere Geburt vollzog sich im Landkreis Oberhavel. Die erste Kreistagsvorlage zur Zusammensetzung stieß aufgrund der Verwaltungsdominanz auf scharfen öffentlichen Protest, so daß der Landrat die Vorlage zurücknahm und überarbeitete. Wenig Kompetenz traute der Landkreis dem Beirat auch bei der Aufstellung von dessen Geschäftsordnung zu - diese wurde hier vom Kreistag im Vorfeld beschlossen. Andere Beiräte können eine Verwaltungsvorlage diskutieren. ändern und beschließen, oder sie erarbeiteneine eigene, z.B. Teltow-Fläming.

Grundsätzlich kritisch zu sehen ist die meist fehlende Abgrenzung zwischen "Beratern", "Bestellern" und "Erstellern" von Verkehrsleistungen. Die notwendige fachliche Einbeziehung der vor Ort tätigen Verkehrsunternehmen - und dies sind pro Landkreis neben der Bahn meist mehrere kommunale und private Busgesellschaften -

wird deutlich überschritten, wenn diese in den Beiräten bei politischen Vorgaben wie Angebots- und Organisationsstruktur mitentscheiden. Schon aus Gründen des geltenden Wettbewerbsrechtes ist dies sehr fragwürdig.

Auch das Thema Mindeststandards im ÖPNV- Angebot - kontrovers in den Nahverkehrsbeiräten diskutiert - ist mittlerweile keine Frage mehr der regionalen Auslegung, sondern wurde vom Land eindeutig geregelt, indem, von Vielen im Zuge der hitzigen Debatte um das ÖPNV-Gesetz kaum bemerkt, im Landesentwicklungsplan I - Zentralörtliche Gliederung - Kriterien zur Erreichbarkeit der zentralen Orte festgelegt wurden. Da diese Orte nunmehr ausgewählt sind, muß sich das ÖPNV-Angebot danach ausrichten. So sollen Oberzentren für alle Bürger zugehöriger Regionen mit öffentlichen Verkehrsmitteln innerhalb 90 Minuten, Mittelzentren innerhalb 60 Minuten sowie Grund- und Kleinzentren innerhalb 30 Minuten erreichbar sein. Diese Zeiten sind inklusive Zugangs-, Abgangs- und Umsteigezeiten in den regionalen Nahverkehrsplänen in ein ÖPNV-Angebot umzusetzen.

Erst im Dezember bei Aufstellung der Beschlußvorlagen für die Kreistage wird sich zeigen, ob die Arbeit der Beiräte und deren Empfehlungen überhaupt zur Kenntnis genommen werden. Ab Januar stellt sich dann für jeden Nahverkehrsbeirat die Frage nach der weiteren Arbeit. Außer der jährlichen Fortschreibung des Investitions- und Betriebskostenbedarfs sowie des Finanzierungskonzeptes gibt es keine weiteren gesetzlichen Vorgaben. Gerade hier wird sich dann heraussteilen, ob der Beirat seine Einflußmöglichkeiten nutzt bzw. nutzen kann und ob dessen Mitglieder die Umsetzung des Nahverkehrsplanes kontrollieren bzw. einfordern.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10003498.

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