

**Pressemitteilung des Kreisverbandes MOL von Bündnis 90 / Die Grünen zur Veranstaltung der Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen zum Thema Zukunft des ÖPNV in Brandenburg am 04.12.2006 in Strausberg im "Ku-Stall"**

---

Am 4. Dezember 2006 diskutierten Verkehrsexperten auf Einladung der Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen in Strausberg über die Zukunft des ÖPNV in Brandenburg. Dabei kamen Experten, wie der verkehrspolitische Sprecher der Grünen, Winfried Hermann, und der Abteilungsleiter Verkehr im Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung Brandenburg, Rainer Bretschneider, zu Wort, aber auch diejenigen für die Busse und Bahne überhaupt erst fahren - die Fahrgäste.

Christfried Tschepe vom Berliner Fahrgastverband IGEB bemängelte nicht nur die auf stetige Preiserhöhungen ausgerichtete Tarifpolitik der Verkehrsunternehmen, sondern beklagte auch in Hinblick auf die Probleme des anstehenden Klimawandels fehlende Visionen in der Brandenburger Verkehrspolitik. Tschepe forderte zudem, dass das Land Brandenburg zukünftige eigene Haushaltsmittel für den öffentlichen Personenverkehr in den Landeshaushalt einstellt. Bisher werden für die Finanzierung von Bussen und Bahnen lediglich so genannte Regionalisierungsmittel verwendet, die der Bund den Ländern zur Verfügung stellt.

Im Ergebnis der beschlossenen Kürzung dieser Regionalisierungsmittel erarbeitete das Brandenburger Ministerium in den letzten Monaten ein Kompensationskonzept. Dies sieht neben Strecken- und Taktausdünnungen auch verminderte Zuschüsse für die kommunalen Verkehrsträger vor.

Jan Bleis (Geschäftsführer der Niederbarnimer Eisenbahn) konnte zwar erleichtert feststellen, dass sein Unternehmen, das derzeit die Heidekrautbahn und demnächst auch die Oderlandbahn betreiben wird, noch einmal mit einem blauen Auge davon gekommen ist. Dagegen müssen andere private Eisenbahnunternehmen, wie die Prignitzer Eisenbahn, Abbestellungen hinnehmen. Nach Meinung von Jan Bleis ein falsches Signal im Hinblick auf den ohnehin schon viel zu langsam aufkeimenden Wettbewerb.

Die Streichungen wurden vom bündnisgrünen Verkehrspolitiker Winfried Hermann stark kritisiert. Hermann wies darauf hin, dass die Kürzung der Regionalisierungsmittel Ergebnis eines gemeinsamen Beschlusses des Bundes und der Ministerpräsidenten war. Dieser beinhaltet nicht nur die Kürzung der Regionalisierungsmittel, sondern auch Mehreinnahmen für die Länder aus dem Mehrwertsteueraufkommen.

Anhand von Zahlenbeispielen machte Hermann deutlich, dass auf der einen Seite zwar die Regionalisierungsmittel gekürzt werden, auf der anderen Seite den Ländern aber das Zehnfache an Mehreinnahmen aus der Mehrwertsteuererhöhung, zur Verfügung steht. Die Streichung von Verkehrsangeboten ist daher nicht nur verkehrspolitisch der falsche Weg, sondern auch aus finanzieller Sicht unbegründet. Andere Bundesländer, wie Sachsen oder Baden-Württemberg, aber auch Berlin, haben gezeigt, wie die Regionalisierungsmittelkürzungen auch ohne Streichungen bei Bussen und Bahnen kompensiert werden können.

Eine Forderung die Frank Wruck von der Brandenburger Unternehmensgemeinschaft ÖPNV (BUG) ausdrücklich unterstützte, ansonsten drohen auch bei den kommunalen Bus- und Straßenbahnunternehmen erhebliche Verschlechterungen des Verkehrsangebotes.

Einig waren sich alle Podiumsteilnehmer in der Frage die zur Verfügung stehenden Mittel zukünftig noch effizienter einzusetzen. Dazu gehört ein konsequenterer Wettbewerb bei der Vergabe von Schienenverkehrsleistungen. Beispiele zeigen, dass die Vergabe von Nahverkehrsleistungen an private Unternehmen, wie in Brandenburg an die Niederbarnimer Eisenbahn oder die ODEG, Einsparungen in Größenordnungen bringen, ohne dass damit eine Verschlechterung des Angebotes verbunden ist.

Aber auch innovative Verkehrslösungen sind gefragt. Gerade in der Wahlheimat von Winfried Hermann, Baden-Württemberg, gibt es genügend Beispiele für effiziente und zukunftsweisende Verkehrssysteme. Am bekanntesten und erfolgreichsten ist das so genannte „Karlsruher Modell“. Das Modell beinhaltet die Verknüpfung von Straßenbahn und Eisenbahn zur Regionalstadtbahn. Ein Projekt, das seit seinem Start im Jahr 1992 nicht nur zu einem ständigen Wachstum des Netzes in und um Karlsruhe geführt hat, sondern auf Grund seiner beispielhaften Erfolgsgeschichte immer mehr Nachahmer findet. Winfried Hermann wies darauf hin, dass die Regionalstadtbahnen oft das erheblich preiswertere Verkehrssystem sind und auch im Land Brandenburg eine günstige Alternative zu S- und Eisenbahnverkehren sein können.

Einig war man sich aber auch über die Bedeutung der Verkehrspolitik für die zukünftigen Herausforderungen. Angesichts des demographischen Wandels und des Klimaschutzes sind mehr denn je intelligente Verkehrslösungen gefragt. Verkehrslösungen die dazu beitragen, den Tourismus und die wirtschaftliche Entwicklung in den einzelnen Regionen zu fördern, der Entleerung des ländlichen Raumes entgegenstehen und die zu mehr umweltfreundlichen Verkehr mit Bussen und Bahnen führen.

Positiv aufgenommen wurde in diesem Zusammenhang die Ankündigung von Rainer Bretschneider im kommenden Jahr einen Landesnahverkehrsplan zu erarbeiten. Alle Verkehrsverantwortlichen sind aufgerufen sich an der qualitativen Diskussion zu diesem Nahverkehrsplan zu beteiligen.

Fazit dieser äußerst gelungenen Veranstaltung bleibt, dass eine ökonomisch und ökologisch vernünftige Verkehrspolitik immer wichtiger wird. Im Interesse der Landesentwicklung genauso wie für die Mobilität der Menschen und für den Klimaschutz. Und trotz gegenteiliger Ansätze entstand der Eindruck, dass alle Beteiligten inhaltlich in der Sache diese Verantwortung auch erkannt haben.