



Pressekonferenz, Potsdam, 13.8.14

Vorstellung Gutachten „Brandenburg bewegt sich – Mobilisierungsstrategie für den ÖPNV“

Die Fraktion von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Brandenburger Landtag hat der Landesregierung mangelnden Einsatz für einen attraktiven ÖPNV vorgeworfen: „Rot-Rot hat Zeit verplempert und sich nicht genug für einen gut funktionierenden Öffentlichen Personennahverkehr eingesetzt“, kritisierte der verkehrspolitische Sprecher der Fraktion MICHAEL JUNGCLAUS anlässlich der Vorstellung der Studie „Brandenburg bewegt sich – Mobilisierungsstrategie für den ÖPNV“, die seine Fraktion in Auftrag gegeben hat. „Noch immer ist das Bild geprägt von einem ausgedünnten Schienennetz, fehlenden Busverbindungen auf dem Land, überfüllten Regionalzügen am Wochenende, schlecht abgestimmten Fahrplänen und einer teilweise maroden Infrastruktur.“

Die Landtagsfraktion will erreichen, dass der öffentliche Personennahverkehr in Brandenburg deutlich ausgebaut wird und die steigenden Fahrgastzahlen weiter deutlich wachsen. „Ein gut funktionierender ÖPNV ist aus Gründen der Daseinsvorsorge und des Klimaschutzes unabdingbar“, sagte MICHAEL JUNGCLAUS.

Die Gutachter des Beratungsunternehmens team red sehen gute Chancen, Brandenburgs Angebot an Bussen, Bahnen und ergänzenden Transportmitteln deutlich leistungsfähiger zu machen. Hierfür müssen allerdings wichtige planerische Grundlagen im Rahmen eines „integrierten Landesverkehrskonzepts“ geschaffen und strategisch wichtige Entscheidungen getroffen werden. Notwendig sei beispielsweise eine stärkere Hierarchisierung der unterschiedlichen Verkehrsmittel entsprechend ihrer Aufgabe. Vorgeschlagen werden u.a. ein integrierter Taktfahrplan, einheitliche Bedienungsstandards mit dichteren Takten, eine Sanierung der Infrastruktur, eine Stärkung des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB) und ein einheitliches VBB-Erkennungsmerkmal aller Fahrzeuge, Fahrscheine und Automaten im Gebiet des VBB. Gegebenenfalls sei das ÖPNV-Netz durch landesbedeutsame Expressbuslinien zu ergänzen, so die Gutachter. „Unsere Gutachter formulieren hohe Ziele – wir müssen uns ihnen Schritt für Schritt nähern“, sagte MICHAEL JUNGCLAUS.

Notwendig sei eine deutlich bessere finanzielle Ausstattung des ÖPNV, sagte der Vorsitzende der Fraktion von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN AXEL VOGEL. „Brandenburgs Verkehrsminister Jörg Vogelsänger darf sich in den Verhandlungen mit dem Bund über die neue Höhe der Regionalisierungsmittel nicht abspeisen lassen.“ Außerdem müsse

der Bund überhöhte Trassen- und Stationsentgelte senken, die das Land an Tochterunternehmen der Deutsche Bahn AG zu entrichten habe.

Der derzeit vom brandenburgischen Verkehrsministerium in Erwägung gezogenen Schließung von bis zu 60 Bahnhöfen erteilte MICHAEL JUNGCLAUS eine Absage: „Statt das Verkehrssystem weiter auszuhöhlen, müssen wir es attraktiver machen. Bahnhöfe müssen durch eine ansehnliche Ausstattung und erforderliche Anschlussverbindungen mit Bussen belebt werden.“

Das Gutachten „Brandenburg bewegt sich – Mobilisierungsstrategie für den ÖPNV“:

Analyse des Status Quo:

1.) Schienenpersonennahverkehr (SPNV):

- Das derzeitige Angebot im Gebiet des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB) umfasst 11 Regionalexpresslinien (RE) – zuzüglich der Linie Leipzig-Hoyerswerda des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes MDV – und 29 Regionalbahnlinien (RB), davon eine Linie nur saisonal. Alle RE-Linien verkehren täglich im 1-Stunden-Takt, nur die aufkommensstärkste Linie RE1 wird werktags mit 2 Fahrten pro Stunde und Richtung bedient. Die RB-Linien verkehren nachfrageorientiert zum Teil mit 2-Stunden-Takten oder auch mit Einzelfahrten. Auf schwächer ausgelasteten Linien besteht am Wochenende und an Feiertagen ein deutlich ausgedünntes Angebot. Insgesamt sind im Gebiet des VBB derzeit 5 Eisenbahnverkehrsunternehmen tätig.
- Charakteristisch für das Angebot des Schienenpersonennahverkehrs sind die Linienverläufe der Regionalexpresslinien, die in der Regel auf den Radialen von und nach Berlin das gesamte Land durchqueren. Durch zum Teil sehr lange Zugläufe besteht eine hohe Diskrepanz in der Auslastung zwischen dem Metropolraum und den berlinfernen Regionen.
- Insbesondere in der Hauptsaison und im Feiertagsverkehr bestehen zum Teil gravierende Kapazitätsprobleme im Schienenpersonennahverkehr, die sich auch dadurch ergeben, dass dieser weggefallene Fernverkehrsverbindungen der Deutschen Bahn (DB) kompensieren muss. Das führt häufig zu einer drastischen Verschlechterung des Komforts für die Kunden: Platz für die Mitnahme von Gepäck und Fahrrädern fehlt, die Unpünktlichkeit nimmt durch längere Ein- und Aussteigezeiten zu.
- Insgesamt wurden im Brandenburger Schienenpersonennahverkehr seit 1990 zahlreiche Linien eingestellt, dies betrifft insbesondere tangenziale Linien (Querverbindungen) in den berlinfernen Regionen.
- Der Zustand der Infrastruktur im SPNV ist stark verbesserungsbedürftig: Rund 460 Kilometer des brandenburgischen Bahnnetzes (10,3% des

Untersuchungsnetzes) sind in desolatem Zustand. Dies führt zu Geschwindigkeitsbeschränkungen, die an einem durchschnittlichen Werktag insgesamt Verspätungen von fast drei Stunden mit sich bringen (vgl. VBB-Netzstatusbericht 2013). Zudem sind nach aktuellen Angaben 34 Prozent aller Bahnbrücken in Brandenburg stark sanierungsbedürftig, 65 Eisenbahnbrücken sind so marode, dass ein Neubau erforderlich wird. Auch weisen zwei Drittel aller Bahnhöfe im Land nur die einfachste Ausstattung auf.

- Die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Strecken und Stationen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens (z.B. der DB Netz bzw. DB Station&Service AG) nutzen, müssen dafür „Trassengebühren“ und „Stationsentgelte“ zahlen. Die Stationspreise der DB Station&Service AG nehmen in Berlin-Brandenburg im Bundesvergleich eine Spitzenposition ein. Diese Infrastrukturentgelte für Leistungen im SPNV, die fast vollständig an die Infrastrukturunternehmen der DB AG fließen, binden inzwischen etwa die Hälfte der Regionalisierungsmittel.
- Im derzeitigen Linien- und Fahrplangefüge ergeben sich in der Anbindung der verschiedenen Regionen des Landes an die Landeshauptstadt Potsdam teilweise deutliche Reisezeitunterschiede zwischen ÖPNV und motorisiertem Individualverkehr. Damit ist vor allem für die südlichen Landesteile die Attraktivität des SPNV in dieser Verbindung gegenüber dem Auto eingeschränkt.

2. Übriger öffentlicher Personennahverkehr in der Fläche (üÖPNV):

- Der üÖPNV wird insbesondere durch Busse bedient, in den Städten auch durch Straßenbahnen bzw. O-Busse (in/um Berlin auch durch S+U-Bahnen). Im Busbereich sind derzeit 35 Unternehmen in Brandenburg tätig. Es dominiert der konventionelle Linienverkehr mit Regionalbussen, in Ausnahmefällen gibt es alternative Angebote wie Rufbusse oder Bürgerbusse. Straßenbahnen verkehren in den kreisfreien Städten Potsdam, Brandenburg an der Havel, Cottbus und Frankfurt (Oder), O-Busse in Eberswalde.

Das vorrangig am Schülerverkehr ausgerichtete Angebot des üÖPNV ist nur in den seltensten Fällen für den Jedermann-Verkehr nutzbar, für den Freizeit- und Ausflugsverkehr fast überhaupt nicht. Linien, die elementaren Anforderungen des Freizeit- und Ausflugsverkehrs entsprechen, existieren fast nicht.

- Eine sinnvolle Verknüpfung von Schienenpersonennahverkehr und übrigem Personennahverkehr findet nicht in ausreichendem Maße statt, nur einige wenige speziell für Pendler eingerichtete Einzelfahrten ermöglichen die zügige Nutzung von Bus und Bahn in einer Wegeketten.
- Die vorhandenen Nahverkehrspläne der Landkreise enthalten nur rudimentäre Vorgaben zur Qualität der Leistungserbringung im üÖPNV (Bedienungsformen, Liniennetz, Fahrplangestaltung, eingesetzter Fahrzeugpark), die darüber hinaus von den zuständigen kommunalen Aufgabenträgern nur unzureichend

durchgesetzt werden. Der Grund dafür dürfte sein, dass mit einer Festlegung die unmittelbare Verpflichtung zur Finanzierung verbunden wäre.

- Aufgrund der o.g. Randbedingungen sind die derzeitigen Angebote des üÖPNV in der Fläche nur in den wenigsten Fällen zufriedenstellend.

3. Finanzierung:

- Öffentlicher Verkehr im ländlichen Raum scheint angesichts geringer Nachfrage nur noch hoch subventioniert möglich – alle „unwirtschaftlichen“ Verbindungen werden aufgrund der angespannten Finanzlage der öffentlichen Hand hinsichtlich ihres mittel- und langfristigen Bestandes in Frage gestellt. Das betrifft im Land Brandenburg zahlreiche Angebote der Regionalbahnen und viele der unter der Aufgabenträgerschaft der Landkreise bestellten und finanzierten regionalen Busverkehre, die im Rahmen der freiwilligen kommunalen Aufgaben ergänzend zum Schülerverkehr geleistet werden.
- Aktuell erwägt das Land die Schließung zahlreicher gering frequentierter Bahnhöfe (ca. 60 von insgesamt 300 = 20%), falls nicht zusätzliche Mittel bereitgestellt werden, u.a. auch auf der mit Millionenaufwand ertüchtigten Strecke des „Prignitz- Express“ (RE6). Damit versiegen weitere „Zuläufe“ zum Schienenverkehr.

4. Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB):

- Derzeit wird der SPNV vom VBB im Auftrage der Länder Brandenburg und Berlin bestellt, der üÖPNV von den 14 Landkreisen und 4 kreisfreien Städten. Obwohl es gemeinsame Ziele gibt, unterscheidet sich die Angebotsqualität innerhalb des VBB stark aufgrund der unterschiedlichen Ausrichtungen und Möglichkeiten der einzelnen Verkehrsunternehmen vor Ort. Ein Grund dafür ist, dass bei der Vergabe von Leistungen durch die Aufgabenträger nur unzureichend Qualitätsstandards durchgesetzt werden. Zudem gibt es bei den Bussen und Straßenbahnen der Verkehrsunternehmen des üÖPNV kaum einen Wiedererkennungseffekt, weil Haltestellen, Fahrscheinautomaten und Fahrzeuge nicht einheitlich gestaltet sind.

Schlussfolgerungen der Gutachter:

- Integriertes Landesverkehrskonzept erstellen

Trotz rückläufiger Bevölkerungszahlen erachten die Gutachter mittelfristig auch in den ländlichen Regionen eine Steigerung der Marktanteile des öffentlichen Nahverkehrs als möglich. Voraussetzung hierfür ist eine ganzheitliche und

verkehrsmittelübergreifende Verkehrsplanung. Diese sollte in einem integrierten Landesverkehrskonzept münden. Ziel muss ein attraktives ÖPNV-Angebot sein, das sich möglichst durch moderne Fahrzeuge, eine häufige Fahrtenfolge, geringe Warte- und Umsteigezeiten und attraktive Bahnhöfe auszeichnet: Hierfür ist ein integraler Taktfahrplan zu erstellen, der Schienenpersonennahverkehr und übrigen öffentlicher Personennahverkehr bestmöglich vernetzt und Umsteige- und Wartezeiten minimiert.

Die Gutachter schlagen vor, im Rahmen dieser Untersuchung alle noch existierenden tangentialen Bahnstrecken auf ihre Bedeutung für den SPNV zu untersuchen. Auch eine mögliche Reaktivierung stillgelegter Strecken und Stationen sollte in Erwägung gezogen werden.

- Klare Struktur schaffen, Regionalexpressbusse anbieten, Bund bei Fernverbindungen in Pflicht nehmen

Damit einher muss aus Sicht der Gutachter die Schaffung einer klar zu erkennenden und gut zu unterscheidenden Struktur des ÖPNV-Angebots gehen. Regionalexpress-Bahnen sollen als schnelle Verbindungen ohne Stopp an jedem Bahnhof zu erkennen sein, Regionalbahnen als Züge, die an jedem Bahnhof halten. Sofern Bahnverbindungen ihre Aufgabe nicht sinnvoll erfüllen können, sollen aus Sicht der Gutachter weitere Regionalexpressbuslinien (RX) als landesbedeutsame Buslinien eingeführt werden, die tangentielle Relationen oder Strecken entlang viel befahrener Autostraßen bedienen. Ein Taktverkehr mit IR/IRE- (InterRegio) oder IC/EC/ICE- (InterCity) Angeboten soll durch den Bund finanziert wieder die Aufgabe von Fernverkehrsverbindungen übernehmen und somit vom Land zu finanzierende Regionalexpress-Angebote beispielsweise zur Ostsee entlasten.

- Einheitliche Bedienungsstandards im ganzen Land etablieren

Von den Gutachtern vorgeschlagen werden einheitliche SPNV/ÖPNV-Bedienungsstandards. Für den Schienenpersonennahverkehr (RE/RB) und die landesbedeutsamen Buslinien (RX) beinhaltet dies mindestens einen 1-Stunden-Takt bei allen Verbindungen sowie ein durchgehendes Angebot auch am Wochenende (nur leichte Unterscheidungen von Werktagen und Wochenenden). Für den übrigen öffentlichen Personennahverkehr sehen die Gutachter das Angebot des Landkreises Uckermark - den „Uckertakt“ - als vorbildlich an: Zwischen den Hauptorten des Landkreises verkehren Haupt-Buslinien alle ein/zwei Stunden möglichst im Taktverkehr, die an den SPNV optimal angebunden sind. Ergänzt werden die Haupt-Buslinien durch Neben-Buslinien, die nachfrageorientiert eine Verbindung zu fast allen Orten im Landkreis herstellen. Nach telefonischer Voranmeldung fahren Neben-Buslinien auch als Rufbus abseits des klassischen Linienweges.

Grundsätzlich sollen die Landeshauptstadt Potsdam und Berlin aus allen Regionen des Landes mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sein und die Reisezeiten mit den Fahrzeiten im Pkw konkurrieren können. Alle Orte im Land Brandenburg sollen mit Angeboten des Öffentlichen Personennahverkehrs und neuen Mobilitätsangeboten an allen Tagen des Jahres gut erreichbar sein.

- Soweit Regionen nicht sinnvoll durch regionale Busverkehre im Linienverkehr erschlossen werden können bzw. diese sich zur „Erschließung der ersten bzw. letzten Meile“ nicht eignen, sind verstärkt alternative Bedienformen wie Rufbusse oder Bürgerbusse anzubieten.
- Verantwortungsbereich des VBB ausbauen

Die Gutachter schlagen eine Strukturreform vor, durch die der VBB vom „Verkehrsverbund der Verkehrsunternehmen“ hin zu einem „Verkehrsverbund der Aufgabenträger und Mobilitätsdienstleister“ mit einheitlichen Vorgaben und einem Angebot „aus einem Guss“ weiterentwickelt wird. Das Angebot der im VBB vertretenen Unternehmen soll um Verkehrsmittel wie Carsharing, Taxi oder leihbare Pedelects – Elektrofahrräder – ergänzt werden. Die Koordinationsrolle des VBB zwischen den Aufgabenträgern und zwischen benachbarten Regionen muss gestärkt werden.

- Mobilitätszentrale 24 h: an sieben Tagen rund um die Uhr erreichbar

Von den Gutachtern angeregt wird der Aufbau einer Mobilitätszentrale durch den VBB, die über das Internetangebot hinaus rund um die Uhr und an sieben Tagen der Woche telefonisch erreichbar ist. Sie soll Informationen zu allen Mobilitätsangeboten im VBB geben können, bzw. auch die Buchung von Carsharing, Leihfahrrädern und Anrufsammeltaxis leisten.

- Zusammenarbeit Tourismus & Nahverkehr ausbauen

Mit seinen zahlreichen interessanten Reiseregionen und Einzelzielen verfügt Brandenburg über ein hohes Nutzerpotenzial für Bahnen und Busse im Ausflugs- und Reiseverkehr. Deutschlandweit werden bereits 20 Prozent aller Freizeit- und Urlaubsreisen mit dem öffentlichen Personennahverkehr zurückgelegt. Begünstigend ist, dass zwei Drittel der BerlinerInnen über keinen eigenen Pkw verfügen. Alle brandenburgischen Reiseregionen sind nach Aussage der Gutachter prinzipiell gut mit dem Schienenpersonennahverkehr zu erreichen. Regionale Ziele, die nicht an einer Bahnstation liegen, erfordern jedoch weitere Verkehrsmittel, hier bestehen große Defizite. Die Gutachter schlagen u.a. die Entwicklung strategischer Partnerschaften und die gemeinsame Finanzierung eines verbesserten Angebotes mit örtlichen Wirtschaftsakteuren vor. Die Verkehrsplanung in der Fläche darf sich in Zukunft nicht mehr ausschließlich an den Belangen des Schüler- und Ausbildungsverkehrs orientieren.

- Vollständige Barrierefreiheit schaffen

Nach der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes auf Bundesebene muss im ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit erreicht sein. Daher ist für alle Verkehrsträger in Abstimmung mit den Behindertenverbänden eine Barrierefreiheitsstrategie zu entwickeln.

- Finanzierungsbedingungen des ÖPNV verbessern

Durch die gegenwärtig zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel ist der Spielraum für Mehrbestellungen im SPNV, für eine Reaktivierung von Stationen im bestehenden Netz bzw. sogar der Reaktivierung von Strecken extrem eingengt. Allerdings erscheinen wesentliche Einsparungen bei Trassen- und Stationsentgelten möglich.

Die Finanzierung des ÖPNV ist auf eine anforderungsgerechte und stabile Grundlage zu stellen. Die bedarfsgerechte und stetige Bereitstellung der Regionalisierungsmittel vonseiten des Bundes ist eine entscheidende Voraussetzung für die Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs im Land. Die derzeit anstehende Revision der Regionalisierungsmittel muss genutzt werden, um eine zusätzliche Dynamisierung der zugewiesenen Mittel vom Bund entsprechend des starken Anstiegs der Infrastrukturnutzungsentgelte einzufordern. Auch der zusätzliche Bestellaufwand für den Ersatz weggefallener Fernverkehrsleistungen und der Mehraufwand durch höhere Stromkosten müssen berücksichtigt werden.