

Forderungen des Bündnis Verkehrswende Brandenburg für den Haushaltsplan 2025/2026

Generelle Einschätzung des vorliegenden Haushaltsentwurfes

Die Landesregierung bekennt sich in ihrem Koalitionsvertrag zum Mobilitätsgesetz und damit zum Ziel, den Modal-Split-Anteil des Umweltverbundes bis 2030 auf 60% zu steigern und den Radverkehrsanteil zu verdoppeln.

Modal Split Brandenburg nach der aktuellen MID 2023¹

	2008	2017	2023
Fußverkehr	25	20	28
Radverkehr	15	11	12
ÖPNV	8	11	9
MIV	51	59	51

Realität ist, dass sich der Verkehrsanteil des Umweltverbundes in Brandenburg zwischen 2008 bis 2023 nicht verändert hat. Im Vergleich zu 2017 ist der Fußverkehr um acht Prozent und der Radverkehr um ein Prozent gestiegen, während der Anteil des ÖPNV durch die Nachwehen des Corona-Tiefs um zwei Prozent gesunken ist. Die Zahlen zeigen deutlich, dass die Modal-Split-Ziele des Landes bis 2030 mit den bisherigen Maßnahmen und Ressourcen nicht erreichbar sind. Es ist ein deutliches Umsteuern erforderlich. Zumal die Kommunen und Kreise aktuell mit großen Finanzierungsschwierigkeiten zu kämpfen haben und aktuell schon in einigen Landkreisen ÖPNV-Leistungen abbestellt wurden. Bis 2030 bleiben der Regierung nur noch fünf Jahre, um die vereinbarten Ziele der Mobilitätswende zu erreichen. Angesichts der langen Planungs- und Umsetzungszeiten im Verkehr ist das eine vergleichsweise kurze Zeit. Der Doppelhaushalt 2025/2026 muss deshalb nicht nur die aktuelle Umsetzung von Verkehrsmaßnahmen zum Ausbau des Umweltverbundes gewährleisten, sondern auch die Planung für zukünftige Angebote sicherstellen.

Unsere prioritären Forderungen für eine Verkehrswende in Brandenburg sind:

1. Abbau des Investitionsstaus beim Bau von Radwegen an Landesstraßen,
2. zügige Umsetzung des Radnetz Brandenburg,
3. Finanzierungsgrundlagen für Planung und Umsetzung eines landesweiten ÖV-Netzes (Bus und Bahn),
4. Sicherstellung einer auf Angebotsausweitung ausgelegten und an Qualitätskriterien orientierten Finanzierung des kommunalen ÖPNVs,
5. finanzielle Unterstützung für die Koordination des Bündnis Verkehrswende Brandenburg, da die Zukunftsaufgabe Mobilitätswende im Land nur mit vereinten Kräften aus Politik, Verwaltung und Zivilgesellschaft gelingen kann.

¹ Mobilität in Deutschland (MID) Kurzbericht S. 15 und Regionalbericht Hauptstadtbericht S. 41

Zu den Haushaltspositionen im Einzelnen

Bündnis für Mobilität

11 020 Allgemeine Bewilligungen

HGr. 5: Sächliche Verwaltungsausgaben, Ausgaben für den Schuldendienst

537 20 011 Ausgaben für die Geschäftsstelle Bündnis für Mobilität

Für die Geschäftsstelle Bündnis für Mobilität sind im Haushaltsentwurf 80.000 € Sachmittel u.a. für Veranstaltungen, die Einrichtung und Pflege einer Website pro Jahr vorgesehen.

Das Bündnis *Verkehrswende Brandenburg* begrüßt ausdrücklich die Einrichtung eines Bündnis für Mobilität, weil die Zukunftsaufgabe Mobilitätswende nur mit vereinten Kräften aus Politik, Verwaltung und Zivilgesellschaft gelingen kann. Der Dialogprozess für ein Mobilitätsgesetz Brandenburg ist ein Beispiel für eine erfolgreiche Zusammenarbeit. Solche Prozesse sind jedoch nicht nur für die Verwaltung, sondern auch für die Zivilgesellschaft mit hohem Personal- und Ressourceneinsatz verbunden. Die Mitarbeit im Dialogprozess erfolgte ehrenamtlich. Das Bündnis *Verkehrswende Brandenburg*, in dem derzeit 18 Vereine und Organisationen vertreten sind, wird vom VCD Brandenburg koordiniert. Aus Eigenmitteln ist eine professionelle Koordination jedoch nicht dauerhaft zu stemmen. Um sich als zivilgesellschaftliches Bündnis dauerhaft kompetent und zuverlässig in das Bündnis für Mobilität einbringen zu können, braucht das Bündnis mindestens fünf Wochenstunden für eine professionelle Koordination. Veranschlagt werden dafür 10.000 € pro Jahr. Diese Summe sollte bei den 80.000 € mitgedacht oder gesondert veranschlagt werden, um einen Dialog auf Augenhöhe zu gewährleisten.

Unterstützung der Kommunen / Zukunftsinvestitionsfonds

TGr. 73 Maßnahmen des Zukunftsinvestitionsfonds

883 73 742 Zuweisungen an Kommunen

891 73 742 Zuschüsse für Investitionen an öffentliche Unternehmen

892 73 692 Zuschüsse für Investitionen an private Unternehmen

Die Förderung der Kommunen über den Zukunftsinvestitionsfond fällt ab 2026 weg. Davon betroffen ist u.a. auch das Förderprogramm ÖPNV-Invest, Förderung im Infrastrukturprogramm i2030 und die Förderung für kommunale Brücken und Radwege.

Während für 2024 insgesamt noch rund 63 Mio. € zur Verfügung standen, sind für 2025 nur noch knapp 11 Mio. € eingeplant. 2026 fallen die Gelder komplett weg.

883 15 725 (neu) Zuweisungen für Investitionen im kommunalen Brückenbau

Diese Position wurde neu in den Haushalt aufgenommen und für 2026 mit 5 Mio. € ausgestattet. Zuweisungen für den kommunalen Radwegebau fehlen in der neuen Haushaltsposition.

Als Zuweisung für Investitionen im ÖPNV sind neue Haushaltstitel eingeführt worden, s.u.

Die geplanten Ausgaben des Landes können die Reduzierung jedoch nicht kompensieren. Der reale Bedarf liegt deutlich höher.



Alleenschutz

Kapitel 11 460 - Straßen- und Brückenbau

537 10 711 Ausgaben für Gutachten

685 10 729 Kompetenzzentrum Alleem

Für die Jahre 2025 und 2026 sind zwar je 40.000 € für ein Gesamtgutachten Alleem im Rahmen der Alleemkonzeption vorgesehen, aber die Gelder für das Kompetenzzentrum Alleem, für das 2024 250.000 € zur Verfügung standen, werden für 2025 und 2026 gestrichen.

Das Bündnis Verkehrswende Brandenburg fragt sich, wie der Alleenschutz im Land Brandenburg zukünftig gewährleistet werden und wer die Aufgaben des Kompetenzzentrums Alleem übernehmen soll.

Radverkehr

- 883 10 -725: Zuweisungen für Investitionen in kommunale Straßen und Radwegebau (Landesbetrieb Straßenwesen)
Der Etat wird um 10 Mio. € / Jahr reduziert, weil Bundesmittel nach dem Entflechtungsgesetz wegfallen.
- 883 13 -723 Zuweisungen für den Bau von Radrouten von überregionaler Bedeutung
2024 waren dafür 500.000 € eingeplant, die für 2025 / 2026 gestrichen wurden.
- 891 10-723 Zuführung an den LS für Straßenplanung und Straßenbau /Radwege an Landesstraßen
Um je 7 Mio. gekürzt für 2025/2026.
Es fehlt Transparenz, wieviele Mittel in den Erhalt oder Um-, bzw. Ausbau von Landesstraßen und Brücken fließen und wieviele Mittel in Radverkehrsmaßnahmen. Bei den aufgeführten Projekten ist kein Umsteuern in Richtung Radverkehrsförderung erkennbar. Veranschlagt wurden 39 Straßenbauvorhaben mit einem Gesamtvolumen von rund 100 Mio. (für 2025 und 2026) während nur 8 Radwege mit einem Volumen von 8 Mio. eingeplant sind.
- TGR 70 Radverkehr
Auch bei den übrigen Radverkehrsmaßnahmen sind Kürzungen vorgesehen.

Titel	Position	Ansatz 2024	2025	2026
531 70 729	Ausgaben für Öffentlichkeitsarbeit	20.000	0	0
537 70 729	Gutachten	1.080.000	123.000	100.000
541 70 729	Aufwendungen für Ausstellungen, Wettbewerbe, Veranstaltungen	20.000	20.000	
545 70 729	Datenplattform Radverkehr		250.000	125.000
633 70 729	Zuweisungen an Aufgabenträger und Gemeinden	285.000	100.000	100.000
682 70 729	Zuschüsse an öffentliche Unternehmen	50.000	0	0
683 70 729	Zuschüsse an private Unternehmen	100.000	0	0
883 70 729	Pilotprojekt Fahrradparkhaus in Modulbauweise	1.000.000	102.000	170.000
gesamt		2.555.000	595.000	495.000



Forderung des Bündnis *Verkehrswende Brandenburg* zum Radverkehr

Mittleinsatz für Radverkehr (bisher Seite 9 im EP 11)		HH-Gesetz		Entwurf 29.3.2025		Forderung	
		HH 2023	HH 2024	HH 2025	HH 2026	HH 2025	HH 2026
Nr.		Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €
1	Planung/Bau/Sanierung Radwege an Landesstraßen LS einschließlich Planung von Radwegen an Bundesstraßen Kap. 11 460, Titel 891 10 / Titel 891 12, EFRE	10	10	?	?	24	24
2	Förderung kommunale Brücken und Radwege (KBR), Teil Radverkehr LS Kap. 11 020, TGr 73; Kap. 11 460 Titel 883 10	6	6	?	?	10	10
3	Förderprogramm ÖPNV Invest. Teil Radinfrastruktur (B+R) LBV Kap. 11 020, TGr 73; Kap. 11 500, HGr 8	6	6	?	?	10	10
4	Budget Radverkehr (einschließlich Lastenradprämie bis 2024) Kap. 11 460, TGr 70	1,76	2,56	0,6	0,5	1	1
5	Bau von Radrouten von überregionaler Bedeutung = Selbständige Radwege gemäß Bbg MobG Kap. 11 460 Titel 883 11 (Bundesmittel) Kap. 11 460 Titel 883 13 (Landesmittel)	0,5	0,5	0	0	10	10
6	Bund-Länder-Sonderprogramm Stadt und Land (Radverkehr) Kap. 11 460 Titel 883 14 und Kap. 11 500 Titel 883 14	10	10	10	10	10	10
	Nachrichtlich: Bundesmittel für Radwege an Bundesstraßen	10	10	?	?	10	10
	Gesamtsumme	44,26	45,06	10,6	10,5	75	75

Bei Planung, Bau und Sanierung von Radwegen wurde der Anteil des Radverkehrs nicht wie 2023/2024 gesondert ausgewiesen. Zur besseren Nachvollziehbarkeit der Mittelverwendung fordert das Bündnis *Verkehrswende Brandenburg* eine getrennte Übersicht der Mittelverwendung. Außerdem ist für uns nicht erkennbar, wie die Umsetzung des Radnetz Brandenburg, das nach MobilitätsG § 18 vorgeschrieben ist, im vorliegenden Haushaltsentwurf finanziert werden soll. Das Bündnis fordert deshalb eine deutliche Erhöhung der Mittel auf insgesamt 75 Mio.€. Außerdem braucht es eine verlässliche Stabilisierung der Mittel in der TGr. 70 Radverkehr (in der obigen Tabelle Position Nr. 4) mit je 1 Mio. € in 2025 und 2026. Darin enthalten sind 250T € p.a. für AGFK als zentraler Hebel für die kommunale Radverkehrsförderung und 250T € p.a. für eine Kompetenzstelle Planung und Umsetzung Radnetz Brandenburg.

11 470 Übrige Verkehrsträger - ohne öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)

TGr. 90 Verkehrssicherheit

Die Mittel für Verkehrssicherheit sollen in Summe stabil bleiben. Die Zuweisungen an die Kommunen werden leicht erhöht, während die Fördergelder für Institutionen gekürzt werden. Die institutionelle Förderung der Verkehrswacht soll unverändert 140.000 € betragen. Das Bündnis *Verkehrswende Brandenburg* begrüßt ausdrücklich die Konstanz beim Mittleinsatz für die Verkehrssicherheitsarbeit.



11 500 Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs

- 537 10 741 Ausgaben für Gutachten
Die Position soll von 565.000 € in 2024 auf je 200.000 € in 2025 und 2026 reduziert werden.
Veranschlagt werden u.a. Gutachterleistungen zur Untersuchung von Reaktivierungspotentialen für den SPNV, für die Umgestaltung des ÖPNV nach dem ÖPNVG, zur Prüfung des ÖPNV-G in der Fassung vom 24. Februar 2024 auf Konnexität gemäß Art. 97 Abs. 3 der Landesverfassung Brandenburg im Auftrag des Landtags (DS 719109), zur Umsetzung des Mobilitätsgesetzes.
In 2023 /2024 waren in dieser Position auch Planungsmittel enthalten. Diese Mittel fehlen. Sie sind jedoch für die Planung des landesweiten ÖV-Netzes nach § 4 ÖPNVG in Abstimmung zwischen Land und Kommunen, dringend erforderlich.
- 633 10 741 Ausgleichszahlungen Bedarfsverkehre uÖPNV
550.000 € gestrichen
- 682 10-742 Betriebskostenausgleich an SPNV – Leistungsersteller (Regionalisierungsgesetz)
steigt von 480,9 Mio. € in 2024 auf 566,7 Mio. € in 2025 und 577,1 Mio. € in 2026
Für die Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs werden aufgrund erhöhter Zuweisungen des Bundes zukünftig etwas mehr Mittel zur Verfügung stehen.
- 883 20 741 Zuweisungen für Investitionen an Gemeinden zur Kofinanzierung von EU-finanzierten Maßnahmen
Erhöhung von 500.000 € in 2024 auf 2025: 2.655.000 € und 2026 auf 3.186.000 €
- 891 20 741 Zuschüsse für Investitionen an öffentliche Unternehmen zur Kofinanzierung von EU-finanzierten Maßnahmen
Reduzierung von 500.000 € auf 295.000 € und 354.000 €.

Das Bündnis *Verkehrswende Brandenburg* begrüßt, dass das Land die Kofinanzierung von EU-finanzierten Maßnahmen der Kommunen ausbaut.

TGr. 60 Finanzierung des kommunalen ÖPNV

- 633 60-741 Förderung der kommunalen Aufgabenträger
Die vorgesehenen Mittel entsprechen lediglich knapp 1,3 %-Steigerung /Jahr und damit nicht einmal der vereinbarten 1,5 % Dynamisierung.

Die Förderung für die kommunalen Aufgabenträger deckt nicht einmal die gestiegenen Betriebskosten, die der Verband der Verkehrsunternehmen (VDV Ost) wie folgt beziffert:

- Personalkosten steigen jährlich um ca. 2,5 bis 3,5 %
- Energiekosten sind seit 2020 um 14,4% gestiegen
- Sachkosten steigen jährlich um ca. 3 bis 5 %

Auf der bisher kalkulierten Finanzierungsgrundlage müssen die Aufgabenträger Leistungseinschränkungen vornehmen. U.a. hat die Landeshauptstadt Potsdam schon erste

Kürzungen im Angebot vorgenommen. Spätestens ab 2026 besteht die Gefahr von erheblichen Leistungsreduzierungen.

- 883 60 741 Zuweisung an Aufgabenträger für Investitionen
deutliche Reduzierung von 30.250.000 € auf je 17.000.000 € in 2025 und 2026.
Begründet wird die Reduzierung mit einer Anpassung an die Ist-Summen von 2023.

Von den Kommunen hören wir jedoch, dass die anstehenden Investitionen im ÖPNV nicht gestemmt werden können. Es fehlt oft schon im Vorfeld an Personal und dem Nachweis der erforderlichen Planungen. Für die Umrüstung auf E-Busse zur Erfüllung der Clean Vehicle Direktive haben Kommunen z.B. Probleme die notwendige Umrüstung der Betriebshöfe zu finanzieren. Das Bündnis Verkehrswende Brandenburg fordert deshalb die Gelder für Investitionen nicht zu kürzen, sondern die Förderrichtlinie in enger Abstimmung mit den Aufgabenträgern nachzubessern. Damit die Gelder bedarfsgerechter abgerufen werden können.

Der VDV Ost kalkuliert folgende Fördersummen für die Umsetzung der bestehenden gesetzlichen Anforderungen

- Emissionsfreie Busse: ~ 25 Mio. € p.a. (bis 2030)
- Ladestellen: ~ 20 Mio. € p.a. (bis 2030)
- Betriebshöfe: ~ 70 Mio. € p.a. (bis 2030)

Aktuell gibt es hierfür keine Förderung durch den Bund! Eine Anlagenförderung durch das Land ist möglich, stellt aber im Volumen derzeit max. 10% der erforderlichen Summen zur Verfügung.

- Herstellung Barrierefreiheit (Gesamtkosten unbekannt – geschätzt 3-stellige Mio. €)
- Herstellung Barrierefreiheit – Beschaffung neuer Straßenbahnen: ca. 10 Mio. € p.a. (für ca. 5 Jahre)

Die Förderung des Landes wurde schon in der Vergangenheit stark zurückgefahren und die Gesamtsumme von 10 Mio. € auf alle Aufgabenträger (auch Landkreise) verteilt. Lücke bei Straßenbahn-Verkehrsunternehmen ca. 7 Mio. € p.a.

- Ziele des Mobilitätsgesetzes erfordern eine Steigerung der Kapazitäten im kommunalen ÖPNV von bis zu 100%: 140 Mio. € p.a. dauerhaft („Faktor 2“)

Das Land stellt derzeit keine Mittel für die Steigerung des Anteils des kommunalen ÖPNV am Modal Split zur Verfügung.

Fazit:

Auf der bisher kalkulierten Finanzierungsgrundlage können Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen die gesetzlichen Anforderungen nicht erfüllen.

TGr. 61 Finanzierung des 365 €-Tickets für Auszubildende in Brandenburg

Deutliche Reduzierung von 7,2 Mio. € auf 5 Mio. € in 2025 und in 2026 2,2 Mio. €.

Gerade Auszubildende sind auf ein günstiges ÖPNV-Ticket angewiesen, da sie oft (noch) keinen Führerschein besitzen und die Ausbildungsvergütung idR. sehr gering ist. Das Bündnis *Verkehrswende Brandenburg* fordert die Rücknahme der Kürzungen.

Im Haushaltplan nicht berücksichtigt ist außerdem ein Anstieg des Schüler:innen-Verkehrs. Ab 2026 besteht eine Pflicht zum Ganztagsangebot in Schulen. Daraus ergibt sich für die Schülerbeförderung eine steigende Beförderungspflicht im ÖPNV.

TGr. 63 ÖPNV-Invest

Neuverteilung der Mittel, aber insgesamt auch Aufstockung von derzeit 9 Mio. € auf 41,2 Mio. € in 2025 und 14,7 Mio. € in 2026.

Kompensiert knapp den Wegfall der Mittel aus dem Zukunftsinvestitionsfonds. s.o.

TGr. 66 Deutschlandticket (Land)

Der Anteil des Landes am Deutschlandticket wird in 2026 mit 4 Mio. € veranschlagt. Als Verrechnung aus 2024 und 2025. Was passiert, wenn das Ticket verlängert wird?

TGr. 67 Streckenreaktivierung

vor allem für Machbarkeitsstudien und Planungsleistungen neu in 2025 600.000 € und in 2026 400.000 €.

Die Planungsleistungen sind ein erster Schritt. Es braucht jedoch auch Gelder für die Umsetzung.

TGr. 80 Mobilitätsticket Brandenburg

Reduzierung um 400.000 € pro Jahr.

Die Reduzierung betrifft vor allem die Menschen mit sowieso schon geringem Einkommen. Das Bündnis Verkehrswende Brandenburg fordert deshalb eine Verstärkung der Mittel.

TGr. 90 Förderung innovativer Mobilitätsprojekte insbesondere im ländlichen Raum

2 Mio. € in 2024 wurde mit der Begründung gestrichen, dass die in 2024 ausgebrachte Verpflichtungsermächtigung nicht wie geplant in Anspruch genommen wurde.

Auch hier wäre es sinnvoll statt der Streichung in enger Abstimmung mit den Aufgabenträgern zu überlegen, wie die Förderrichtlinie an den bestehenden Bedarf angepasst werden kann, damit die Gelder sinnvoll ausgeschöpft werden können.