

Prioritäre Forderungen des Bündnis Verkehrswende Brandenburg für den Haushaltsplan 2023/2024

Generelle Einschätzung des vorliegenden Haushaltsentwurfes

Die Landesregierung hat sich das Ziel gesetzt, den Modal-Split-Anteil des Umweltverbundes bis 2030 auf 60% zu steigern und den Radverkehrsanteil zu verdoppeln. Im August 2022 hat sie ein umfassendes Zielgerüst mit Zwischen- und Sektorzielen beschlossen, um das Ziel der Klimaneutralität bis 2045 zu erreichen. Für den Verkehrssektor, dem einzigen Bereich in dem die Treibhausgasemissionen seit 1990 deutlich (um 58%) gestiegen sind, ist eine Reduzierung bis 2030 auf 3,4 Millionen Tonnen CO₂e vorgesehen. Damit lägen die Treibhausgasemissionen des Verkehrs 2030 immer noch 4 % über dem Referenzwert von 1990. In den verbleibenden 15 Jahren bis 2045 sollen dann 104% der Klimagase dieses Sektors (Basis 1990) bis zur Klimaneutralität reduziert werden. Das kann aufgrund der langen Vorlaufzeit im Verkehr nur gelingen, wenn sofort ein Paradigmenwechsel stattfindet und alle erforderlichen planerischen Vorleistungen noch 2023 angegangen werden.

Realität ist, dass sich der Verkehrsanteil des Umweltverbundes in Brandenburg zwischen 2008 bis 2017 sogar um 6 % reduziert hat. Die in der Bedarfsliste für Radwege vorgesehenen Trassen sind zu über 60 % immer noch nicht umgesetzt, obwohl es sich fast ausschließlich um Maßnahmen der Kategorien „Indisponibel“ und „Vordringlicher Bedarf“ handelt¹, der öffentliche Verkehr hat in den letzten Jahren trotz steigender Fahrgastzahlen (Corona ausgenommen) mit einem gravierenden Investitionsrückstau zu kämpfen, weil Gelder fehlten.

Dieses Umsetzungsdefizit bzw. die Zielverfehlung werden sich durch den vorgelegten Entwurf des Haushaltsplans 2023/2024 weiter verschärfen. Die im Koalitionsvertrag vereinbarten Schritte für die dringend erforderliche Verkehrswende werden damit nicht in die Tat umgesetzt. Für eine echte Verkehrswende wären vielmehr die im Gutachten von Rambøll fundiert hergeleiteten zusätzlichen 266 Millionen € pro Jahr erforderlich. Dabei ist die Preissteigerung aufgrund der aktuellen Inflation noch nicht berücksichtigt.

Der Doppelhaushalt 2023/2024 stellt die finanziellen Weichen für den Rest der laufenden Legislaturperiode und muss deshalb deutliche Schritte zur erklärten Verkehrswende beinhalten. Denn heute ausbleibende Investitionen in Klimaschutz und Verkehrswende führen, neben der Zerstörung unserer Lebensgrundlagen, auch zu erhöhten Kosten und Schulden für zukünftige Generationen. Unsere prioritären Forderungen für eine Verkehrswende in Brandenburg sind:

1. Abbau des Investitionsstau beim Bau von Radwegen an Landesstraßen,
2. Im Radnetz Brandenburg übernimmt das Land die Baulast für Radwege von überregionaler Bedeutung,

¹ s. hierzu Antwort des Ministeriums auf die kleine Anfrage der Grünen zum Radverkehr

3. Kompetenzzentrum Nahmobilität / Förderung des Umweltverbundes: Für den Einstieg in die Verkehrswende wird eine Task Force installiert,
4. Finanzierungsgrundlagen für Planung und Umsetzung eines landesweiten ÖV-Netzes (SPNV und Querverbindungen)
5. Keine Abbestellung der Linien RB 73 und 74 und Finanzierung des Regelbetriebs der RB 63.
6. Sicherstellung einer ausreichenden und an Qualitätskriterien orientierten Finanzierung des kommunalen ÖPNV.

Diese prioritären Forderungen lassen sich wie folgt im Haushaltsplan verankern:

Kapitel 11 460 - Straßen- und Brückenbau

Keine Kürzungen der Radverkehrsmittel, sondern Aufstockung der Mittel auf perspektivisch 100 Mio. €/Jahr (+ erforderlichen Inflationsausgleich). Konkret:

- Haushaltsstelle 883 11 /725: Gelder für den Bau von Radschnellwegen
-> mindestens 1 Mio. €/ Jahr
Aufgrund verzögerten Projektanlaufs werden Bundesgelder nicht abgerufen. Dieser Titel muss mit Geld hinterlegt werden. Der Koalitionsvertrag sieht vor, die Planung und Umsetzung von Radwegen mit überregionaler Bedeutung in die Kompetenz des Landes zu geben, das muss zügig geschehen. Die Haushaltskategorie muss entsprechend umbenannt werden: „Radwege von überregionaler Bedeutung“ anstatt „Radschnellwege“. Personalkapazitäten für die Planung und Umsetzung müssen geschaffen werden, bzw. im Ministerium oder LS umgeschichtet werden.
- 891 10-723 / 891 12-723 Zuführung an den LS für Straßenplanung und Straßenbau /Radwege an Landesstraßen
-> mindestens wieder 10 Mio. € /Jahr wie in 2021 (Gelder die nicht abgerufen werden, sollen in das Förderprogramm für den kommunalen Radverkehr fließen)
Die Mittel für den Radverkehr wurden 2022 schon um 4,5 Mio. € gekürzt. Im Plan sind weitere Kürzungen vorgesehen mit der Begründung, dass die Gelder aufgrund eines Umsetzungsstaus nicht abgerufen wurden. 60% der Radwege der Bedarfsliste von 2018 sind noch nicht gebaut, dies muss sich dringen ändern. Neue Prioritätensetzung des Personals im LS muss die Umsetzung gewährleisten.
- 891 10-723 / 891 12-723 / 891 13 – 723 Zuführung an den LS für Straßenplanung und Straßenbau
-> Reduzierung der Mittel für Straßenbau und -erhalt um 30 %
Überprüfung der Maßnahmenliste für Straßen und Konzentration auf absolut notwendige Bestandssicherung, bis der Umsetzungsstau für die Radwege abgebaut ist. Dabei darf

Volksinitiative Verkehrswende Brandenburg jetzt!

c/o VCD Brandenburg e.V.

Anja Hänel | Lindenstraße 34 | 14467 Potsdam

Fon 0331/201 55 60 | Mobil 0176/320 55 610

info@verkehrswende-brandenburg.de | www.verkehrswende-brandenburg.de



Volksinitiative **Verkehrswende Brandenburg jetzt**

keine Kapazitätserweiterung geschehen, der Erhalt hat weiterhin ohne zusätzliche Versiegelung stattzufinden.

Fortführung des Status Quo

65 Mio.€ für Erhaltungsmaßnahmen an Landesstraßen

Keine Verkehrswende!
7 Mio.€ für Radwegebau an Landesstraßen

Nr.	Multifunkt.Nr.	Verkehrsmittel	Verkehrsmittel	Verkehrsmittel	Verkehrsmittel	Verkehrsmittel	Verkehrsmittel	Verkehrsmittel
		2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
		1.000.000,00	1.000.000,00	1.000.000,00	1.000.000,00	1.000.000,00	1.000.000,00	1.000.000,00

Vorrang für den Umweltverbund

- Erhaltungsmaßnahmen zurückstellen
- Ausbaustandards nicht anheben
- Budget hin zum Radwegebau umschichten

x Mio.€ für Erhaltungsmaßnahmen an Landesstraßen

xx Mio.€ für Radwegebau an Landesstraßen

Nr.	Multifunkt.Nr.	Verkehrsmittel	Verkehrsmittel	Verkehrsmittel	Verkehrsmittel	Verkehrsmittel	Verkehrsmittel	Verkehrsmittel
		2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
		1.000.000,00	1.000.000,00	1.000.000,00	1.000.000,00	1.000.000,00	1.000.000,00	1.000.000,00

Erläuternde Abbildung zur Umsetzung der Maxime „Vorrang für den Umweltverbund“ durch Mittelumschichtung.

- 633 70-729 Zuweisungen an Aufgabenträger und Gemeinden zur Förderung des Radverkehrs

-> mindestens 1 Mio. in 2023 und 2024

Streichungen der Mittel für Gremien, die die Kommunen bei der Umsetzung der Radverkehrsförderung unterstützen, sind kontraproduktiv. Denn auch auf kommunaler Ebene fehlt es an personellen Ressourcen. Deshalb ist ein unterstützender Service für die Kommunen dringend erforderlich und gerade angesichts knapper Mittel extrem sinnvoll, um Ressourcen zu bündeln und gemeinsam zu planen und zu handeln (Stichpunkt Kompetenzzentrum Umweltverbund). Wesentliche Aufgaben:

- Entwicklung und Aufbau des Radnetzes Brandenburg gemeinsam mit Kommunen
- Koordination der Zusammenarbeit: MIL, LS, MLUK, MWAE, AGFK, Kommunen, Hochschulen, Verbände, ...
- Effizient gebündelte Unterstützung der Kommunen bei aufeinander abgestimmtem Rad+ÖV-Projekten (Ziel: Durchgängige transmodale Wegekettchen in Ballungsräumen und im ländlichen Raum; hier das Rad insbes. für die „erste und letzte Meile“ zum ÖV)
- Schulung, Qualifikation, Vernetzung kommunaler Mitarbeiter (z.B. MobilitätsmanagerInnen)

Volksinitiative Verkehrswende Brandenburg jetzt!

c/o VCD Brandenburg e.V.

Anja Hänel | Lindenstraße 34 | 14467 Potsdam

Fon 0331/201 55 60 | Mobil 0176/320 55 610

info@verkehrswende-brandenburg.de | www.verkehrswende-brandenburg.de



- Bereitstellung von Musterlösungen, Weitergabe von Best Practices, Lessons Learned etc. Die institutionelle Anbindung dieses Service ist noch offen.

11 500 Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs

Es muss sichergestellt werden, dass die Co-Finanzierung des Landes für das 49 €-Ticket in vollem Umfang getragen wird und nicht zu Lasten der übrigen Titel des ÖVs geht. Im Grundsatz Orientierung an den von Rambøll errechneten 120 Mio €/ Jahr + Inflationsausgleich und konkret:

- 537 10 742 Ausgaben für Gutachten und Planungsleistungen (Regionalisierungsgesetz)
-> Finanzbedarf für Planungsleistung für die Planung landesweites ÖV-Netz
Planungsmittel für die Planung eines landesweiten ÖV-Netzes in Abstimmung zwischen Land und Kommunen, um die Voraussetzung für eine spätere zügige Umsetzung und Inbetriebnahme zu gewährleisten. Verwaltungsgrenzen überschreitende Verkehre mitdenken. In diesem oder einem neuen Titel sind außerdem Gelder für die Fortsetzung des Reaktivierungsprogramms für stillgelegte Strecken und Haltepunkte einzustellen. Der LNVP-Entwurf sieht vor, dass für die entsprechenden Arbeitspakete (im Ergebnis der Potenzialanalyse) im nächsten Schritt Nutzen-Kosten-Analysen zu erstellen sind. Diese müssen finanziell untersetzt werden. Darüber hinaus wird für die Ertüchtigung/Modernisierung von Infrastrukturen ein Co-Förderung zum GVFG erforderlich sein.
- 633 20 741 Ausgleichszahlungen für qualitativ hohe Verkehrsangebote im kommunalen ÖPNV (PlusBus + Stadt-Bus)
-> Rambøll veranschlagt für das Stadt-Bus-Konzept: 83 Mio. € p.a. (ohne Berücksichtigung bestehender Leistungen)
Der Haushaltstitel muss um das Stadt-Bus-Konzept erweitert werden. Stadt-Bus und Plus-Bus müssen ausgebaut werden als wesentliche Teile eines landesweiten ÖV-Netzes.
- 682 20 Ausgleichszahlungen an Infrastrukturunternehmen und 682 10-742 und 683 10-742 Betriebskostenausgleich an öffentliche und private SPNV – Leistungsersteller (Regionalisierungsgesetz)
-> Berücksichtigung Investitionskosten und Betriebes der Linien RB 73/74 und RB 63 ca. 40 Mio. €
Keine Abbestellungen im LNVP, Fortführung des Betriebs auf der RB 63 und langfristige finanzielle Absicherung des Betriebs auf den Linien RB 73/74, müssen finanziell berücksichtigt werden.

TGr. 60 Finanzierung des kommunalen ÖPNV

Zusätzlich zu den in dieser TG veranschlagten Mittel bedarf es mindestens 15 Mio. € als Ausgleich für gestiegene Energiekosten in kommunalen ÖPNV über einen Rettungsschirm.

Volksinitiative **Verkehrswende Brandenburg jetzt!**

c/o VCD Brandenburg e.V.

Anja Hänel | Lindenstraße 34 | 14467 Potsdam

Fon 0331/201 55 60 | Mobil 0176/320 55 610

info@verkehrswende-brandenburg.de | www.verkehrswende-brandenburg.de



- 633 60-741 Förderung der kommunalen Aufgabenträger
-> in 2023: mindestens 83.244.660 € in 2023 und mindestens 84.523.780 € in 2024
Dynamisierung der ÖV-Mittel mindestens 1,5 %/Jahr, wie im Koalitionsvertrag
vorgesehen. Die vorgesehenen Mittel entsprechen lediglich knapp 1.3 %-Steigerung /Jahr.
Obendrein bleibt der Ansatz unterhalb der in § 10 Abs. 2 ÖPNV-Gesetz garantierten
Summe von von 86,044 Millionen Euro pro Jahr plus zusätzlichen 5 Millionen Euro für
Aufgabenträger von Verkehren nach § 4 Abs. 1 und 3 PBefG.

Stand 6.11.2022

Volksinitiative Verkehrswende Brandenburg jetzt!

c/o VCD Brandenburg e.V.

Anja Hänel | Lindenstraße 34 | 14467 Potsdam

Fon 0331/201 55 60 | Mobil 0176/320 55 610

info@verkehrswende-brandenburg.de | www.verkehrswende-brandenburg.de

