

## Erlaubt ist, was funktioniert

**Jörg Vogelsänger, Minister für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg über die Sicherung der Mobilität auf dem Lande bei knappen öffentlichen Kassen, neue Angebote des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und Ansätze für bedarfsgerechte Angebote an ältere Menschen**

*Wie wichtig ist aus Ihrer Sicht die Sicherung der Mobilität für eine positive Entwicklung abgelegener ländlicher Räume?*

**Vogelsänger:** Sehr wichtig. Es ist nicht nur der verfassungsmäßige Auftrag an mich als Mitglied der Landesregierung, dass keine Region in ihrer Entwicklung – und in diesem Fall also von einem bezahlbaren Öffentlichen Personennahverkehr – abgehängt wird, sondern auch mein persönliches Anliegen, Landleben lebenswert zu gestalten. Ich werbe im Gegenteil dafür, dass möglichst viele Menschen ihren Lebensmittelpunkt im ländlichen Raum halten können. Ich trage ja als Landwirtschaftsminister und Infrastrukturminister gewissermaßen zwei Hüte auf meinem Kopf. Aus dieser in Deutschland einmaligen Kombination ergeben sich für Brandenburg gerade beim Thema Mobilität besondere Synergie-Effekte, die ich nutzen kann.

*Wie ist die gegenwärtige Situation in den abgelegenen ländlichen Regionen Brandenburgs?*

**Vogelsänger:** Zzt. ist der ÖPNV vorrangig auf die Schülerverkehre ausgerichtet – die in Zukunft jedoch auf dem Land deutlich abnehmen werden. An Wochenenden, Feiertagen und in den Ferien ist das ÖPNV-Angebot bereits jetzt sehr eingeschränkt. Das trifft auch für die Abendstunden in abgelegenen ländlichen Regionen zu. Insbesondere in ländlichen Regionen, in denen jüngere Leute zur Ausbildung oder an den Arbeitsplatz pendeln müssen und Ältere zunehmend auf öffentliche Verkehrsangebote angewiesen sind, wird die Bereitstellung von Bus und Bahn finanziell und organisatorisch zu einer Herausforderung. Allein schon die jährlich steigenden Preise für Kraftstoffe, Energie und Infrastruktur führen ja dazu, dass wir selbst bei gleichbleibenden Haushaltstiteln immer weniger bestellen können. Massive Fahrpreiserhöhungen treffen aber gerade die Älteren und Jüngeren, also diejenigen, die besonders auf den ÖPNV angewiesen sind und nicht zu den Besserverdienern zählen. Ohnehin liegt das Einkommensniveau in unseren Dörfern weit unter dem, was im Ballungsraum Berlin-Potsdam verdient wird. Der andere Weg, die Verkehrsinfrastruktur über mehr Fahrgäste und mehr Güter wirtschaftlicher zu nutzen, ist für uns ein Dauerthema. In den attraktiven Ausflugsgebieten rund um Berlin kann es an Sonn- und Feiertagen auch schon zu Engpässen kommen. Aber was ist mit den Regionen, die über kein touristisches Potenzial verfügen oder so weit weg liegen, dass sich dorthin kaum Tages-touristen verirren? Ein Kilometer Zug kostet wegen der eigenen Bahninfrastruktur erst einmal wesentlich mehr als ein Kilometer Linienbus. Dafür ist der Zug umweltgerechter und kann mehr transportieren und manchmal gehört der Bahnhof zur Mitte des Ortes. Für all das gibt es keine leichten Antworten. Wir erleben das gerade mit dem Landkreis Prignitz, mit dem wir Lösungen für die Aufrechterhaltung von Regionalbahnlinien suchen.

*Wie lässt sich die Mobilität in ländlichen Räumen sichern?*

**Vogelsänger:** Zunächst einmal müssen wir klären, was wirklich gebraucht wird. Wenn an einem Bahnsteig in 24 Stunden nur fünf Leute aussteigen, ist das sicher keine Werbung für die Aufrechterhaltung des Zugbetriebs. Die Sicherung der Mobilität ist immer eine Querschnittsaufgabe, die nicht nur durch den Ver-



Foto: J. Zocher

Jörg Vogelsänger ist seit Februar 2010 brandenburgischer Minister für Infrastruktur und Landwirtschaft. Der SPD-Politiker war von 1994 bis 2002 Landtagsabgeordneter in Potsdam. Von 2002 bis 2009 gehörte er dem Deutschen Bundestag an. Dort hat er sich vor allem als Verkehrspolitiker einen Namen gemacht. Der 49-Jährige hat in Dresden Maschinenbau studiert. Nach dem Studium arbeitete der gebürtige Brandenburger als Entwicklungsingenieur im Reichsbahnausbesserungswerk Berlin-Schöneweide. Vogelsänger ist wohnhaft in Erkner bei Berlin, verheiratet und Vater zweier Töchter.

kehrsbereich allein gewährleistet werden kann. Deshalb ist es so wichtig gewesen, dass SPD und CDU bereits im Bundeswahlkampf einen Schwerpunkt auf den Erhalt der Infrastruktur und die Sicherung des ÖPNV gelegt haben. So sind mit dem Koalitionsvertrag auch erste Weichenstellungen erfolgt, um wieder mehr Geld in diesen Bereich zu lenken. Insgesamt reden wir in den Verkehrshaushalten über ein jährliches Defizit von rund 7 Mrd. €, das wir allein bräuchten, um den Werteverzehr an den Straßen des Bundes, der Länder und der Gemeinden aufzuhalten. Da besteht also noch weiter Handlungsbedarf. Neben einer besseren Finanzierung müssen wir uns aber auch der Frage stellen, in welcher Form wir Mobilitätsangebote gestalten. Wir haben deshalb in der vor wenigen Tagen verabschiedeten Novelle unseres Landes-ÖPNV-Gesetzes alternative Bedienformen wie Rufbusse gestärkt. Wir müssen die Fahrpläne überprüfen, übrigens nicht nur mit dem Rotstift in der Hand, sondern auch mit Blick auf bedarfsgerechte Streckenführungen und optimierte Umsteigepunkte.

Eine offene Frage ist auch, wie wir in ländlichen Regionen wieder mehr Güterverkehr auf die Schiene bekommen. Wo gibt es sinnvolle Kombinationen zwischen Personen- und Güterverkehr. In der Schweiz fahren in den Bergen z. B. Postbusse. Das kennen wir ja auch aus der Postkutschenzeit. In der Uckermark gibt es wieder einen Kombibus, der ein Landlogistikkonzept umsetzt (s. S. 32 ff.). Ich hoffe, dass sich das für alle Beteiligten rechnet und nachgeahmt werden kann. Die ÖPNV-Angebote dürfen nicht an Landes- oder Kreisgrenzen enden. Mit dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, immerhin der größte seiner Art in Deutschland, haben wir einen Partner, der uns dabei hilft, die Bedürfnisse eines Flächenlands nicht gegen die Forderungen einer Metropole auszuspielen, sondern beidem gerecht zu werden.

*Welchen Stellenwert weisen Sie den unterschiedlichen Verkehrsträgern zu?*

**Vogelsänger:** Brandenburg verfügt als Bundesland über kein eigenes Verkehrsunternehmen, wir sind nur zu einem geringen Prozentsatz an der Berliner S-Bahn beteiligt. Die entscheidende Rolle zur Sicherung der Grundversorgung der Mobilität liegt bei den kommunalen Verkehrsunternehmen. Vorrangig sind sie in dünn besiedelten Regionen mit Bussen unterwegs. Hier gilt es, die Angebote vielfältiger und bedarfsorientierter zu gestalten und an die unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen – Senioren, Jugendliche – anzupassen und zu koordinieren.

*Welche Ansätze verfolgen Sie, den ÖPNV speziell in dünnbesiedelten Regionen aufrechtzuerhalten?*

**Vogelsänger:** Zunächst einmal gibt es da keine Denkverbote und kein Copyright. Erlaubt ist, was funktioniert. Wir können inzwischen auch eigene Erfahrungen beisteuern. Seit einigen Jahren sind bei uns im Land einzelne Projekte in der Start- oder Demonstrationsphase, wie der Rufbus in Eberswalde oder der Bürgerbus in Gransee. Hierbei wird insbesondere auch ehrenamtliches Engagement von Senioren für Senioren mobilisiert. Der schon erwähnte Kombibus will mit dem ÖPNV neue Dienstleistungen – insbesondere Güterverkehr – anbieten, um durch weitere Einnahmen sein Angebot zu stabilisieren. Ich möchte auch das Jugend-Projekt mit dem Mitfahrnetzwerk flinc (s. S. 40 f.) erwähnen, ein Mobilitätsangebot, passgerecht für ländliche Regionen, das für öffentliche Hand und die Nutzer kostenfrei nutzbar ist.

*Welche Rolle spielen alternative Bedienformen?*

**Vogelsänger:** Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und kommunale Verkehrsunternehmen bedienen die Hauptrouten und sichern den Transport der Schüler zu den Schulen und nach Hause. Die Aufgabe der alternativen Bedienformen ist es, Defizite und Lücken im Angebot zu schließen. In vielen Projekten – Discobus, Fifty-Fifty-Taxi, Kombibus, flinc – hat sich bereits gezeigt, dass diese alternativen Angebote sehr gut angenommen werden, wenn sie gut beworben werden.

*Was lässt sich das Land Brandenburg die Sicherung der Mobilität in seinen ländlichen Regionen kosten?*

**Vogelsänger:** Mit der Novelle des ÖPNV-Gesetzes sollen die Mittelzuweisungen an die kommunalen Aufgabenträger um 2 Mio. € auf 85 Mio. € jährlich erhöht werden, die Einzelfallförderung für die Infrastruktur von Straßenbahnen und Oberleitungsbussen (O-Bus) auf eine erfolgsorientierte Pauschalzuweisung von 5 Mio. € jährlich umgestellt sowie die Kooperation bei aufgabenträgerüberschreitenden Verkehren bereits bei der Angebotsplanung gewährleistet werden. Alternative Bedienformen werden als Bedarfsverkehre im Rahmen einer Verwaltungsvorschrift zusätzlich honoriert. Daneben wurden Anpassungen an das seit 2013 novellierte Bundesrecht (Personenbeförderungsgesetz) und notwendige Aktualisierungen vorgenommen.

*Im Mittelpunkt des Interesses stehen alte Menschen, die nicht mehr über einen eigenen PKW verfügen und den bestehenden ÖPNV kaum in Anspruch nehmen können. Welche Ansätze verfolgen Sie im Hinblick auf diese Bevölkerungsgruppe in den ländlichen Gebieten?*

**Vogelsänger:** Ältere Menschen sind im Land Brandenburg die am stärksten wachsende Bevölkerungsgruppe. Die Landesregierung hat daher bereits vor mehreren Jahren mit den Leitlinien zur Seniorenpolitik eine inhaltliche Grundlage für ihr seniorenpolitisches Handeln geschaffen. Als wichtige Voraussetzung für die persönliche Lebensqualität im Alter und die aktive Teilhabe am gesellschaftlichen Leben spielt das Thema Mobilität und Gewährleistung einer barrierefreien Nutzung aller Verkehrsmittel eine wichtige Rolle. In zahlreichen Workshops auf der Grundlage von im Januar 2012 durchgeführten Befragungen wurden die Mobilitätsgewohnheiten von Seniorinnen und Senioren in direkten Gesprächen zwischen Senioren und Vertretern von Politik, Verkehr und Wirtschaft analysiert, diskutiert, bestehende Defizite aufgezeigt und Lösungsansätze entwickelt. Die Ergebnisse werden in einem Leitfaden zusammengefasst, der neben konkreten landkreisspezifischen auch realisierbare und übertragbare Lösungsansätze aufzeigt und Anfang nächsten Jahres vorliegen wird.

*Wie wird das Land den Anforderungen einer familienfreundlichen Verkehrspolitik gerecht?*

**Vogelsänger:** Das Mobilitätsticket unterstützt die Mobilitätsicherung für einkommensschwache Familien bei der Benutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs. Das Mobilitätsticket ist eine persönliche Monatskarte, die zu einem ermäßigten Preis ausgegeben und jährlich durch das Brandenburger Verkehrsministerium fortgeschrieben wird. Der Finanzierungsbedarf liegt bei jährlich 2,5 Mio. €. Ziel des Modellvorhabens „JugendMobil – immer unterwegs – immer erreichbar“ ist, gemeinsam mit den Jugendlichen als „Experten in eigener Sache“ integrierte, demografiefeste und langfristig finanzierbare innovative Strategien, Konzepte und Maßnahmen zur Bewältigung der strukturbedingten Mobilitätsprobleme zu entwickeln und zu erproben. Die Berufsorientierung und Lebenswegeplanung von Jugendlichen im ländlichen Raum wird entlang des Projektverlaufs aktiv thematisiert – sowohl unter den Jugendlichen selbst in der schulartübergreifenden Jugend-Initiativgruppe als auch in Expertengesprächen und Netzwerk-Workshops. Mit der Einbindung der Jugendlichen in die kommunalen Entscheidungsprozesse wird die Zielstellung verfolgt, ihnen zusätzliche Chancen zu eröffnen, ihre Lebenswelt verantwortlich und aktiv zu gestalten und so ihre Identifizierung mit der Region zu erhöhen.

*Welche Ansätze verfolgen Sie, um die Erreichbarkeit von Schulen in der Fläche zu sichern?*

**Vogelsänger:** Das ist Aufgabe der Landkreise, wir unterstützen sie finanziell. Allerdings muss auch die Schulentwicklungsplanung in Zukunft die Auswirkungen auf die Mobilität stärker berücksichtigen. ■ Rainer Münch