

I.Öffentlicher Teil:

Zu TOP 1 Feststellung der ordnungsgemäßen Einladung und Beschlussfähigkeit

Der Vorsitzende wünscht ein frohes neues Jahr, stellt die Beschlussfähigkeit und ordnungsgemäße Ladung fest.

zur Kenntnis genommen

Zu TOP 2 Bestätigung der Tagesordnung

Die Tagesordnung wird einstimmig beschlossen.

einstimmig zugestimmt

Zu TOP 3 Bestätigung des Protokolls der Sitzung vom 08.11.2017

Herr Rengert: Im letzten Protokoll waren mir die Passagen zum Wolfsmanagement zu kurz.
Herr Engert: Können wir die Folien zum Wolfsmanagement noch mal digital bekommen? Sie sind in der gedruckten Fassung teilweise schlecht zu lesen.
Frau Gläsmer: Die Protokollierung war in der Form abgestimmt. Die Folien können nochmal elektronisch übersandt werden.

Mehrheitlich zugestimmt

Ja 2 Nein 1 Enthaltung 2

Zu TOP 4 Benennung eines stellvertretenden Schriftführers

Der Vorsitzende benennt Herrn Gehm zum stellvertretenden Schriftführer.
Frau Gläsmer: Frau Wickfelder hat sich leider einen 2-fachen Bruch zugezogen und kann daher heute nicht protokollieren. Wir gehen aber davon aus, dass die Stellvertretung nur selten in Anspruch genommen werden muss.

einstimmig zugestimmt

Zu TOP 5 Informationen zum ÖPNV im LOS **- Fahrplanwechsel 2017/2018** **- Erfahrungen aus dem Rufbus** **- Fortführung Nahverkehrsplan LOS** **VA: Dezernat II**

Herr Rengert: Der Tagesordnungspunkt geht ja auf eine Anfrage von Frau Tschierschky bzw. der Fraktion Die Linke zurück. Ich erteile Herrn Ansorge vom BOS das Wort.

Herr Ansorge stellt sich kurz vor und erläutert die Änderungen im Fahrplan anhand seiner Präsentation. Die Präsentation wird diesem Protokoll als Anlage beigefügt.
Wichtige Aussagen, welche nicht auf den Folien enthalten sind:

- Elektromobilität sollte unter der ökologischen Gesamtbilanz betrachtet werden, kann aber unter dem Gesichtspunkt der Immissionen in Innenstädten sinnvoll sein. Im aktuellen Rahmenvertrag ist Elektromobilität nicht enthalten.
- Fahrplanänderung heißt nicht vordergründig Verdichtung oder Ausdünnung des Taktes. Dieser ist im Rahmenvertrag festgeschrieben. Vielmehr verschieben sich hauptsächlich Abfahrzeiten.
- Durch den Rufbusverkehr konnten viele neue Fahrgäste gewonnen werden. Eine Bilanz kann man jedoch frühestens nach 3 Jahren ziehen.
- Derzeit noch nicht genutzte Angebote werden daher vorerst weiter bedient. Außerdem sind diese Fahrten zur Erfüllung des Nahverkehrsplans erforderlich.

Fragen:

Herr Rengert: Meiner Einschätzung nach ist der Erfolg des Rufbusses im Hinblick auf die Rentabilität noch nicht zufriedenstellend. Wie planen Sie damit umzugehen? Mehr Werbung, Erweiterung des Angebots?

Herr Ansorge: Der Rahmenvertrag gibt die Standards der Bedienung und die Anzahl der Rufbuslinien vor. Hier sind wir nicht flexibel. Dafür müssten wir den Vertrag ändern. Mit Vertragsänderungen sollte man jedoch aus vergaberechtlichen Gründen auf dem hart umkämpften Markt sehr vorsichtig sein.

Prof. Böhm: Wir haben seit Monaten um diese Aussprache gebeten. Die Aussagen des Vortrags stimmen mich trotz allem hoffnungsvoll. Ich will hervorheben, dass hier das Angebot an die Erfordernisse und nicht an die aktuelle Nachfrage angepasst wird. Das ist ein Fortschritt. Die Bevölkerungsentwicklung ist ja auch auf dem Land positiv. Diese Entwicklung hängt aber von der vorhandenen Infrastruktur ab, also nicht zuletzt der Verkehrsanbindung in der Fläche. Wird der Verkehr aber wirklich an die Erfordernisse angepasst? In Fürstenwalde kommt ein Zug immer 11 Minuten nach, der Bus fährt aber schon 15 Minuten nach. Das Schaffen viele Menschen nicht, auch wenn der Zug keine Verspätung hat. Und müssen wir nicht mehr kleinere Busse anschaffen? Ich weiß, dass die Personalkosten ein wichtiger Kostenfaktor sind. Aber sind nicht auch die Anschaffungskosten erheblich? Ich habe Klagen bekommen, dass der Bus im GVZ Freienbrink immer gerade weg ist, wenn die Nachtschicht Feierabend hat, wenn er überhaupt fährt. Dadurch erreichen die Mitarbeiter ihren Zug in Hangelsberg nicht und müssen 1,5 h warten. Ist es möglich, die Verbindung für Schüler zur Wetterwarte in Lindenberg zu verbessern? Da fährt kein Linienbus.

Herr Hellmich: Mit Voranmeldung kommen die Schüler da ganz gut hin, jedenfalls in den Hauptrelationen.

Herr Ansorge: Anschlüsse im Stadtverkehr werden nie für jeden Fahrgast perfekt sein, da die Interessen zu unterschiedlich sind. Jeder Fahrplan muss daher ein Kompromiss zwischen den verschiedenen Nutzergruppen sein. Würde man einen Fahrplan nur auf eine Gruppe zuschneiden, wie die Pendler nach Berlin, würde man mehr Beschwerden erhalten.

Herr Buhrke: Bei den Schulen steuern wir über die Anfangszeiten des Unterrichts. Die Fahrtzeiten der Bahn geben uns ansonsten die Fahrtzeiten der Busse vor. Bei Problemen im Schienenverkehr gerät das ganze System ins Wanken. Das hatten wir zuletzt wegen der Baustellen der Bahn in Berlin recht häufig und hoffen, dass sich das jetzt gibt.

Wir sind auch stark gebunden durch die ausgeschriebenen und bestellten Leistungen. Der Nahverkehr wird durch die öffentliche Hand finanziell unterstützt, deshalb darf vergaberechtlich der Kern der Leistung nicht verändert werden. Drumherum sind Anpassungen möglich. Sie kennen das ja aus den Vergaben für Bauleistungen. In diesem Rahmen passen wir das Angebot unter Beteiligung der Gemeinden an. Jedes Angebot muss sich aber auch erst einspielen.

Weil wir das Angebot finanziell unterstützen, sind wir sehr daran interessiert, dass es auch genutzt wird.

Prof. Böhm: Als Fraktion hätten wir gern schriftlich die Anforderungen der Kommunen, um sie mit dem Ergebnis abzugleichen.

Herr Buhrke: Wir stimmen uns zunächst immer vor der Ausschreibung der Nahverkehrsleistung mit den Kommunen ab. Das Leistungsverzeichnis enthält dann aber immer auch prozentuale Rahmenvorgaben. In diesem Rahmen können wir uns bewegen und beteiligen auch die Gemeinden vor jedem Fahrplanwechsel. Außerdem können die Kommunen auch weitere Leistungen bestellen, wenn sie diese dann bezahlen. Das gab es z.B. in Fürstenwalde eine Weile.

Herr Hellmich: Wir stimmen uns bei jedem Fahrplanwechsel mit den Kommunen ab und versuchen, das in das System einzuarbeiten.

Herr Buhrke: Das ist im Regelverkehr selbstverständlich. Darüber hinausgehende Wünsche können durch Bestellung der Gemeinden erfüllt werden. In Eisenhüttenstadt gibt es einen privaten Einkaufsverkehr, den hatten wir auch mal. Es ist aber eine finanzielle Frage.

Herr Hilpmann: Es ist aber nicht alles auf den RE1 und Fürstenwalde ausgerichtet? In Storkow fährt ein Bus 5 Minuten vor dem Zug. Das war gestern Abend auch ein Thema auf der Einwohnerversammlung.

Herr Ansorge: Der RB36 hat für uns die gleiche Priorität wie der RE1. Es gibt aber Zubringer- und Abholerbusse.

Herr Engert: Die Linie A400 ist die einzige Ausflugslinie. Sie ist weniger nachgefragt, da sie zu wenig bekannt ist. Sie müsste intensiver beworben werden. Jetzt ist sie auch noch ein Rufbus, den man lange vorher anmelden muss. Da muss man sich über die geringen Nutzerzahlen nicht wundern.

Herr Hellmich: Der A400 ist in der Saison von Mai bis Oktober kein Rufbus. Außerhalb der Saison gibt es die Möglichkeit, mit vorheriger Anmeldung trotzdem zu fahren. Es handelt sich hier um ein Angebot außerhalb des Nahverkehrsplans. Die Bewerbung erfolgt durch die Tourismusagentur. Wir haben Flugblätter im Bus und die DB wirbt in Berlin. Der Landkreis fasst hier richtig Geld an. Die Einrichtungen, die davon profitieren, wie z.B. die Gaststätten, beteiligen sich aber zu wenig.

Herr Buhrke: Diese Linie wird stark beworben, z.B. auch bei Journalisten. Das muss man immer wieder machen.

Der Vorsitzende bittet Herrn Buhrke, noch etwas zur Fortführung des Nahverkehrsplans zu sagen.

Herr Buhrke: Der Nahverkehrsplan ist gesetzlich keine Pflicht, macht aber für uns Sinn. Wir müssen regelmäßig Nahverkehrsleistungen ausschreiben. Das Leistungsverzeichnis dieser Ausschreibung ist Ergebnis des Nahverkehrsplans. Dabei sind auch zukünftige Entwicklungen zu beachten. Ein aktuelles Beispiel ist der zunehmend barrierefreie ÖPNV. Dahingehend gibt es eine Änderung des ÖPNV-Gesetzes und des ÖPNV-Finanzierungsgesetzes - ich verweise dabei auf den heutigen Tagesordnungspunkt 9.

Im aktuellen Nahverkehrsplan ist der schienengebundene ÖPNV noch nicht vollständig berücksichtigt. Dann ist auch an die Änderungen im Verkehrsaufkommen durch die Umsetzung des gerade beschlossenen Schulentwicklungsplans zu denken. Das Land arbeitet an einem neuen Landesverkehrsplan, u.a. eine Verdichtung des Taktes des RE1 angedacht ist. Schließlich hat uns die Absage der Kreisgebietsreform die Möglichkeit gegeben, hier über Anpassungen nach-

zudenken. Mit der Reform hätten wir ggf. über einen ganz anderen Planungsraum nachdenken müssen. Das ist alles kein kurzfristiger Prozess; schon die Planungsleistungen selbst müssten ja zunächst ausgeschrieben werden.

Herr Hellmich: Die 3 Straßenbahngesellschaften im Landkreis haben langfristige Verkehrsverträge. Hier müssen wir aber auch über Kooperationen nachdenken.

Herr Buhrke: Laut ÖPNV-Gesetz brauchen wir für eine neue Ausschreibung einen Vorlauf von mindestens 15 Monaten. Zwar laufen die aktuellen Verträge für die Woltersdorfer Straßenbahn noch eine ganze Weile, es ist aber wohl bekannt, dass mit den tragischen Ereignissen um die Geschäftsführerin eine Lösung gefunden werden muss. Eine Notgeschäftsführung ist nur zeitlich begrenzt möglich, so dass die Zeit drängt. Wir werden also in der nächsten Zeit mit der Arbeit am Nahverkehrsplan beginnen.

Fragen:

Herr Engert: Warum gibt es im Landkreis noch keinen Plusbus? Zwischen Kloster Lehnin und Brandenburg fährt ein solcher schon sehr erfolgreich. Ich würde hier an die Strecke Fürstenwalde-Beeskow denken.

Herr Hellmich: Ja, es gibt landesweit bereits Versuchsstrecken. Die Anforderungen, um als Plusbus anerkannt zu werden, sind sehr streng. Die Verbindung muss 15 mal am Tag bedient werden, immer zur gleichen Abfahrtsminute. Dabei wird keine Rücksicht auf den Schülertransport genommen, dieser wird quasi nachgelagert. Der 403 hatte mal einen ähnlichen Fahrplan. Das funktioniert z.B. zwischen Bahnhöfen, wo die Verbindung vollständig auf den Bahnverkehr abgestimmt ist. Außerdem zahlen hier die Landkreise richtig drauf. Deshalb sind wir skeptisch. Eigentlichen haben wir eine solche Verbindung auch schon in Erkner. Aber diese Linie wurde nicht als Plusbus anerkannt.

Herr Buhrke: Als die Bahnverbindung abgeschafft wurde, hatte man seinerzeit den einen Schnellbus zwischen Fürstenwalde und Beeskow als Ersatz geschaffen. Auch hierfür hatte man seitens des Landes den Bedarf nicht mehr gesehen.

zur Kenntnis genommen

Zu TOP 6 Baubeschluss zur Erneuerung der Kreisstraße 6741, Abschnitt 010, Ortsdurchfahrt (OD) Buchholz Vorlage: 007/2018

Frau Gläsmer erläutert die Beschlussvorlage.
Keine Fragen.

Es erfolgt die Abstimmung.

einstimmig zugestimmt

Zu TOP 7 Baubeschluss zur Erneuerung der Kreisstraße 6755, Abschnitt 020, 1. BA Autobahnbrücke (A 10) - Freienbrink Vorlage: 009/2018

Frau Gläsmer erläutert die Beschlussvorlage und ergänzt: Die Deutsch-Polnische Koordinierungsgruppe/Begleitausschuss trifft sich voraussichtlich Ende des Monats. Diese Sitzung ist Voraussetzung für die Fördermittel. Daher ist der Beschlussvorschlag dieser Drucksache unter den Vorbehalt der Bereitstellung der Fördermittel gestellt.

Es erfolgt die Abstimmung.

einstimmig zugestimmt

Ja 5 Enthaltung 1

**Zu TOP 8 Baubeschluss zur Erneuerung der Kreisstraße 6747, Abschnitt 040,
1. BA Ortsdurchfahrt (OD) Alt Stahnsdorf
Vorlage: 010/2018**

Frau Gläsmer erläutert die Beschlussvorlage.

Fragen:

Herr Rengert: Es heißt, der nächste Bauabschnitt folgt dann im Anschluss auf der freien Strecke. In welche Richtung ist das gemeint? Richtung Autobahn oder Richtung Storkow?

Frau Gläsmer: Der nächste Bauabschnitt ist der Richtung L40. Der Grundsatzbeschluss beinhaltet diesen Abschnitt ebenfalls.

Herr Labahn: In die andere Richtung wurde bereits erneuert. Der nächste Bauabschnitt ist dann für 2019 geplant.

Um Abstimmung wird gebeten.

einstimmig zugestimmt

**Zu TOP 9 Gewährung einer Zuwendung an die Schöneicher-Rüdersdorfer Straßenbahn GmbH im Jahr 2018 zum Kauf von Straßenbahnen vom Typ Artic Tram zur Herstellung der Barrierefreiheit nach § 3 Abs. 3 des Brandenburgischen Behindertengleichstellungsgesetzes im Straßenbahnbetrieb
Vorlage: 008/2018**

Herr Buhrke erläutert die Beschlussvorlage und ergänzt: Beihilferechtlich ist das Verfahren möglich, da es sich um Schienenfahrzeuge handelt. Sie kennen die Schwierigkeiten bei Bussen bereits. Bei einem Betreiberwechsel nach Ablauf des Verkehrsvertrages wäre dann eine Regelung zur Ablösung des Restwertes bzw. eine Übertragung an den neuen Betreiber zu regeln. Das erfolgt aber im Rahmen des Fördermittelbescheids.

Fragen:

Herr Bublak: Ist geprüft worden, ob man nicht besser auf Busse umstellt?

Herr Buhrke: Wir haben in die Verkehrsanlagen viel Geld investiert und auch viele Fördermittel erhalten. Wenn wir umstellen würden, müssten wir die Verkehrsanlagen abschreiben und die Fördermittel zurückzahlen. Das macht wirtschaftlich keinen Sinn.

Herr Engert: Wir sind ja auch der Ausschuss für Umwelt und das sollte man im Blick behalten. Stichwort: Elektrifizierung.

Herr Bublak: Aber Herr Ansorge hat doch vorhin ausgeführt, dass man die ökologische Gesamtbilanz von Elektrofahrzeugen betrachten muss!

Um Abstimmung wird gebeten.

einstimmig zugestimmt

Zu TOP 10 Sonstiges

Herr Gehm berichtet über eine Fördermittelangelegenheit aus dem Denkmalschutz. Hierüber hatte der Ausschuss im letzten Jahr beraten. Für eine archäologische Publikation zur Burg Storkow wurden 5.000,- € bereitgestellt. Der Antragsteller, ein Fachbüro, hat nunmehr mitgeteilt, dass sie die Mittel nicht abrufen werden, da sie den Betrieb einstellen. Ein Mitarbeiter des Büros, der hiermit befasst war, würde jedoch selbständig das Projekt zu Ende bringen, wenn der Adressat des Fördermittelbescheides geändert würde. Die Verwaltung beabsichtigt, dem nachzukommen, um das Projekt zu einem erfolgreichen Abschluss zu führen.

zur Kenntnis genommen

Der Vorsitzende beendet die Sitzung.

Fred Rengert
Vorsitzender
des Ausschusses für Bauen,
Umwelt und Verkehr

Sascha Gehm
Stellv. Schriftführer