

Antrag

der AfD-Fraktion

Daseinsvorsorge ausgestalten - ein Grundangebot für den ÖPNV definieren

Der Landtag möge beschließen:

Der Landtag fordert die Landesregierung auf, ein Konzept zu erarbeiten und dabei folgende Punkte zu berücksichtigen:

1. Die Erreichbarkeit im ländlichen Raum durch den ÖPNV ist sicherzustellen,
2. dabei ist ein Mindeststandard für ein Grundangebot an Verkehrsleistungen zu definieren,
3. hierbei ist zu erörtern, wie zukünftig ein flächendeckendes ÖPNV-Netz auf der Basis von Grundangeboten finanziert werden kann und
4. im Zuge dessen ist ein langfristiger Planungshorizont zugrunde zu legen.

Die Landesregierung wird aufgefordert, dem zuständigen Ausschuss für Infrastruktur und Landesplanung fortlaufend Bericht zu erstatten und das Konzept spätestens bis zum Ende des Jahres 2018 vorzulegen.

Begründung:

Die „Daseinsvorsorge bezeichnet die staatliche Aufgabe, Güter und Leistungen bereitzustellen, die für ein menschliches Dasein notwendig sind. Dies umfasst u. a. Energie- und Wasserversorgung, Verkehrsleistungen, Telekommunikation, Rundfunk, Straßenreinigung sowie Abwasser- und Müllentsorgung. [...] In Deutschland sind nach dem Prinzip der kommunalen Selbstverwaltung die Kommunen für die Daseinsvorsorge verantwortlich, wo Daseinsvorsorge als Teil des Sozialstaatsprinzips verstanden wird.“¹ Im Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg wird dies konkret festgeschrieben: „Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.“²

Diese Verkehrsleistungen des öffentlichen Personennahverkehr in Brandenburg sind folgendermaßen definiert: „Öffentlicher Personennahverkehr [...] ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr sowie in alternativen

¹ Zitat aus: Chardon, M., Daseinsvorsorge, Bundeszentrale für Politische Bildung, <http://www.bpb.de/nachschlagen/lexika/176770/daseinsvorsorge>, Abfrage vom 11.04.2017, letztmalig am 30.04.2017 um 16:48h.

² Zitat aus: Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNV-Gesetz - ÖPNVG) vom 26. Oktober 1995 (GVBl.I/95, [Nr. 20], S.252), zuletzt geändert durch Gesetz vom 14. März 2014 (GVBl.I/14, [Nr. 15]), § 2 (1).

Bedienungsformen, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen.“^{3 4}

Hierbei ist ein Grundsatz für das Leistungsangebot des ÖPNV die Nachfrageorientierung.⁵ „In ländlichen Räumen soll eine angemessene Bedienung mit Leistungen des öffentlichen Personennahverkehrs gewährleistet werden.“⁶ Für die Bestellung und Finanzierung des ÖPNV-Angebotes sind die jeweiligen Aufgabenträger zuständig. Damit ist auch die Übernahme etwaiger Defizite - resultierend aus dem ÖPNV-Angebot - verbunden.⁷

Das Land Brandenburg stellt für das Angebot von Verkehrsleistungen Mittel zur Verfügung (nach dem Regionalisierungsgesetz und nach Maßgabe des Haushaltsplanes), ebenso für die Investitionen zur Verbesserung von Verkehrsverhältnissen des ÖPNV in den Gemeinden.⁸ Die kommunalen Aufgabenträger erhalten vom Land jährlich 85 Millionen Euro.⁹

„Diese Unterstützung zielt nicht auf die Schaffung eines bestimmten Angebotes und macht auch keine Vorgaben zur konkreten Umsetzung. Vielmehr wird mit der Finanzierung die Erwartung eines möglichst effizienten Mitteleinsatzes nach den jeweiligen Prioritäten des Aufgabenträgers verbunden.“¹⁰

„Ziel war es, auch unter den absehbar schwieriger werdenden Bedingungen mit den begrenzten öffentlichen Mitteln ein hohes ÖPNV-Niveau zu erhalten und weiterzuentwickeln.“¹¹

Zu diesen absehbar schwieriger werdenden Bedingungen zählen wegen des demographischen Wandels die enger werdenden finanziellen Spielräume, die ein tiefgreifendes Umsteuern erfordern.¹² „Die Veränderung der Bevölkerungszahl und -struktur hat weit reichende Konsequenzen für praktisch alle Lebens-, Wirtschafts- und Politikbereiche. Die Herausforderungen des demografischen Wandels werden im Land Brandenburg noch dadurch verstärkt, dass die Veränderungen räumlich so differenziert ablaufen.“¹³

³ Zitat aus ebenda, § 1 (1) S. 2.

⁴ Anmerkung: Zum ÖPNV gehören der SPNV, der üÖPNV, auf Gewässern auch Fähren, unter Umständen der Verkehr von Taxen oder Mietwagen sowie Verkehr, der per Antrag, im Zweifelsfalle durch das Ministerium als dem ÖPNV zugehörig entschieden wird.

⁵ Vgl. ebenda, § 2 (8).

⁶ Zitat aus ebenda, § 2 (8) S. 3.

⁷ Vgl. ebenda, § 9 (3).

⁸ Vgl. ebenda, § 10 (1).

⁹ Vgl. ebenda, § 10 (2).

¹⁰ Zitat aus: Berschin, Felix et al., Abschlussbericht über die Evaluierung des übrigen Öffentlichen Personennahverkehrs im Land Brandenburg“, für Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (MIL) des Landes Brandenburg vom 14.02.2012, http://www.mil.brandenburg.de/media_fast/4055/KCW%20Abschlussbericht.pdf, abgerufen am 12.04.2017, letztmalig am 30.04.2017 um 17:40h, S. 10.

¹¹ Zitat ebenda, S. 9.

¹² Vgl. Demografischer Wandel in Brandenburg, <http://www.demografie.brandenburg.de/cms/detail.php/lbm1.c.377483.de>, abgerufen am 15.02.2017, letztmalig am 30.04.2017 um 19:08h.

¹³ Zitat aus Bevölkerungsprognose für das Land Brandenburg, Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (Herausgeber), https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/publikationen/stat_berichte/2015/SB_A01-08-00_2015u00_BB.pdf, vom Dezember 2015, abgerufen am 07.04.2017, letztmalig am 30.04.2017 um 19:14h, S. 20.

U. a. kann eine Folge die Ausdünnung des öffentlichen Nahverkehrsangebotes sein. „Die Gefahr einer ´Abwärtsspirale´, einer sich immer weiter zuspitzenden Lage, ist damit vielerorts besonders groß. Ländliche Räume zu stärken und sie nachhaltig und lebenswert zu gestalten, ist [aber] die zentrale Aufgabe der Daseinsvorsorge.“¹⁴

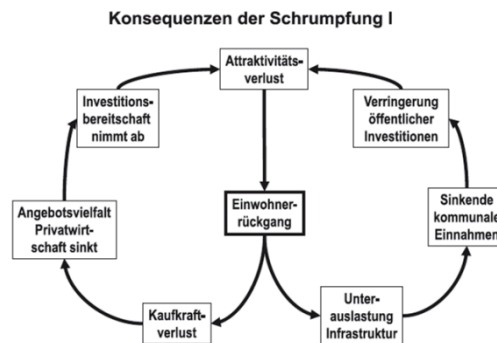


Abbildung 1: Die Konsequenzen der Schrumpfung I¹⁵

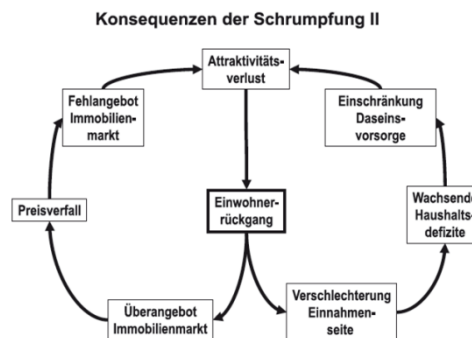


Abbildung 2: Die Konsequenzen der Schrumpfung II¹⁶

„Die Entleerungstendenzen in ländlichen Räumen Europas sind Ausdruck des demographischen und wirtschaftlichen Strukturwandels. Die Entleerung gefährdet die ökonomische Tragfähigkeit vieler Angebote der Daseinsvorsorge, Leistungen werden verschlechtert, ziehen sich auf wenige Standorte zurück oder werden gänzlich eingestellt. Die zunehmende Konzentration wirtschaftlicher Aktivitäten auf die Agglomerationsräume verschärft die Situation abgelegener ländlicher Räume noch mehr.“¹⁷ „Während also im Ballungsraum die Mobilitätsressourcen knapper werden, steht in den ländlichen Regionen die Frage im

¹⁴ Zitat aus „Daseinsvorsorge im ländlichen Räumen unter Druck“, Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (Herausgeber), https://www.netzwerk-laendlicher-raum.de/fileadmin/sites/ELER/Dateien/04_Partner/Daseinsvorsorge/Daseinsvorsorge_unter_Druck_BLE-SG-Infra_01_2013_Web.pdf, vom Januar 2013, abgerufen am 29.03.2017, letztmalig am 30.04.2017 um 19:29h, S. 4.

¹⁵ Abbildung entnommen aus Hahne, Ulf, „Herausforderungen des demographischen Wandels für Angebote der Daseinsvorsorge“, erschienen in „Daseinsvorsorge im ländlichen Räumen unter Druck“, Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (Herausgeber), vom Januar 2013, S. 9.

¹⁶ Abb. entnommen aus ebenda, S. 9.

¹⁷ Zitat aus Hahne, Ulf, „Herausforderungen des demographischen Wandels für Angebote der Daseinsvorsorge“, erschienen in „Daseinsvorsorge im ländlichen Räumen unter Druck“, Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (Herausgeber), vom Januar 2013, S. 9.

Raum, wie Mobilität hier für immer weniger Menschen mit zum Teil längeren Wegstrecken gesichert werden kann.“¹⁸

Die sich verstärkende Ausdünnung des ÖPNV-Angebotes im ländlichen Raum festigt damit auch die Dominanz des motorisierten Individualverkehrs. „Gegenwärtig stellt der private Pkw im ländlichen Raum häufig die einzige Möglichkeit dar, Dienstleistungen der Daseinsvorsorge in akzeptabler Zeit zu erreichen.“¹⁹ So gaben Eltern im ländlichen Raum bei einer Befragung, was sie tun, wenn ihr eigener Pkw kurzfristig nicht verfügbar ist, an: „Die beste Alternative zum Auto ist ... das Auto der Nachbarn.“²⁰

An dieser Stelle muss selbstverständlich erwähnt werden, dass es auch noch deutliche Potentiale bei der Optimierung der Daseinsvorsorge auf kommunaler Ebene gibt (inklusive des ÖPNV) - Stichwort Interkommunale Zusammenarbeit.²¹ Die Nutzbarmachung dieser Potentiale kann kurzfristig sogar zu einer Verbesserung der Situation führen, jedoch sind auch sie nicht in der Lage, dauerhaft die Konsequenzen der Schrumpfung aufzuhalten.

Auch muss zu Recht auf die Potentiale alternativer Bedienformen hingewiesen werden, die ebenfalls zu einer Verbesserung des ÖPNV-Angebots im ländlichen Raum führen können - aber neben deutlichen Vorteilen haben auch sie entsprechende Nachteile.²²

Eine Erkenntnis aus der Veränderung des klassischen ÖPNV-Angebotes, z. B. im Rahmen der Kürzung der Regionalisierungsmittel auf Bundesebene 2007/2008 und den damit verbundenen Streckenabbestellungen, ist: „Es lässt sich allerdings der Trend feststellen, dass selbst bei guten Busersatzverkehren (Takt, Verknüpfung SPNV, Geschwindigkeit) nur 50 bis 60 % der bisherigen Fahrgastzahlen im SPNV erreicht werden.“²³ Inwiefern sich diese Erkenntnis aus empirischen Studien quantitativ auch bei der Nutzung der alternativen Be-

¹⁸ Zitat aus Mobilitätsstrategie 2030, Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung, http://www.mil.brandenburg.de/media_fast/4055/Mobilit%C3%A4tsstrategie.pdf, vom 06.02.2017, abgerufen am 07.03.2017, letztmalig am 30.04.2017 um 21:04h, S. 15.

¹⁹ Zitat aus Kiresch, Moritz, „Mobilität als Basis der Daseinsvorsorge in ländlichen Räumen“, erschienen in „Daseinsvorsorge im ländlichen Räumen unter Druck“, Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (Herausgeber), vom Januar 2013, S. 15.

²⁰ Zitat aus Herget, Melanie, „Familien auf dem Land – morgen noch mobil“, erschienen in „Daseinsvorsorge im ländlichen Räumen unter Druck“, Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (Herausgeber), vom Januar 2013, S. 21.

²¹ Vgl. Reutter, Franziska, „Regionale und interkommunale Kooperation zur Sicherung der Daseinsvorsorge – Strukturen und Potentiale dargestellt am Beispiel der Region Hesselberg – Arbeitspapiere zur Regionalentwicklung Elektronische Schriftenreihe des Lehrstuhls Regionalentwicklung und Raumordnung“, Prof. Dr. Gabi Troeger-Weiß Lehrstuhl Regionalentwicklung und Raumordnung (Herausgeber), Kaiserslautern vom November 2015, http://www.uni-kl.de/rur/fileadmin/Medien/Publikationen/E-Paper/AzR_E-Paper_Band16_Reutter.pdf, abgerufen am 25.04.2017, letztmalig am 30.04.2017 um 21:25h.

²² Siehe „Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV – Ein Beitrag zur Sicherung der Daseinsvorsorge in nachfrageschwachen Räumen“, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) (Herausgeber) von 2009, http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVBS/Sonderveroeffentlichungen/2009/DL_HandbuchPlanungNeu.pdf?__blob=publicationFile&v=2, abgerufen am 17.11.2016, letztmalig am 30.04.2017 um 21:34h.

²³ Zitat aus Zitat aus: Berschin, Felix et al., Abschlussbericht über die Evaluierung des übrigen Öffentlichen Personennahverkehrs im Land Brandenburg“, für Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (MIL) des Landes Brandenburg vom 14.02.2012, http://www.mil.brandenburg.de/media_fast/4055/KCW%20Abschlussbericht.pdf, abgerufen am 12.04.2017, letztmalig am 30.04.2017 um 21:43h, S. 45.

dienformen widerspiegelt, ist noch zu verifizieren. Jedoch bietet dies einen Anknüpfungspunkt für eine zu führende Diskussion.

Einen gänzlich anderen Weg ist die Schweizerische Eidgenossenschaft gegangen. Im Rahmen der Gesetzgebung ist konkret auf die Erschließungsfunktion des regionalen Personenverkehrs eingegangen worden.²⁴ Die durch die Erschließungsfunktion entstehenden ungedeckten Kosten des gesetzlich vorgegebenen regionalen Personenverkehrs werden von dem Bund und den Kantonen getragen.²⁵ Neben massiven Investitionen hat diese Politik zu einem stärkeren Wachstum des ÖPNV im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr beigetragen.²⁶

Die fortwährende Ausdünnung der Daseinsvorsorge im ländlichen Raum führt zu absehbar größer werdenden weißen Flecken auf der Landkarte Brandenburgs. Eine reine kostenmäßige Betrachtung des ÖPNV wird weder der Verantwortung des Staates, noch den Aspekten des Umweltschutzes gerecht. Aus diesen Gründen muss über einen Mindeststandard in Form eines Grundangebotes im ÖPNV nachgedacht werden.

²⁴ Siehe Verordnung über die Personenbeförderung (VPB) vom 4. November 2009 (Stand am 1. Juli 2016), <https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/20091712/201607010000/745.11.pdf>, abgerufen am 07.12.2016, letztmalig am 01.05.2017 um 12:28h, Artikel 5.

²⁵ Vgl. Schweizer Eidgenossenschaft - Bundesgesetz über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetz, PBG) vom 20. März 2009 <https://www.admin.ch/opc/de/federal-gazette/2009/2075.pdf>, abgerufen am 07.12.2016, letztmalig am 01.05.2017 um 12:35h, Artikel 28.

²⁶ Vgl. 836-1600 Mobilität und Verkehr Taschenstatistik 2016, Schweizerische Eidgenossenschaft - Bundesamt für Statistik (BFS) (Herausgeber), <https://www.bfs.admin.ch/bfsstatic/dam/assets/821323/master>, abgerufen am 12.12.2016, letztmalig am 01.05.2017 um 12:44h, S. 17f.