

## Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage Nr. 1918

der Abgeordneten Peter Drenke (AfD-Fraktion), Daniel Freiherr von Lützow (AfD-Fraktion), Steffen John (AfD-Fraktion), Daniel Münschke (AfD-Fraktion), Dr. Daniela Oeynhausen (AfD-Fraktion), Marianne Spring-Räumschüssel (AfD-Fraktion) und Felix Teichner (AfD-Fraktion)

Drucksache 7/5233

### **Ausbau von ÖPNV- Zugangsstellen (Stand: Februar 2022)**

Namens der Landesregierung beantwortet der Minister für Infrastruktur und Landesplanung die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie viele Bushaltestellen des ÖPNV gibt es insgesamt im Land Brandenburg und wie viele jeweils in den einzelnen Landkreisen (bitte differenziert nach Landkreisen einzeln ausweisen)?
2. Wie viele ÖPNV-Zugangsstellen gibt es in den kreisfreien Städten (bitte darstellen nach Bushaltestellen, Straßenbahnhaltstellen und sonstige, z. B. ÖPNV-Fähranlegestellen, jeweils für die einzelnen kreisfreien Städte)?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Die nachfolgende Tabelle enthält die Anzahl der Haltestellen für alle Landkreise und kreisfreien Städte im Land Brandenburg (Quelle: VBB mit Stand: Februar 2022). Eine Unterteilung in Bus- und Tramhaltestellen ist mit vertretbarem Aufwand nicht möglich.

<b>Landkreis</b>	<b>Kürzel</b>	<b>Anzahl Bus- und Tramhaltestellen</b>
Prignitz	PR	597
Ostprignitz-Ruppin	OPR	634
Oberhavel	OHV	622
Uckermark	UM	1.006
Barnim	BAR	622
Märkisch-Oderland	MOL	780
Oder-Spree	LOS	756
Frankfurt (Oder)	FF	166
Spree-Neiße	SPN	633
Cottbus	CB	259
Oberspreewald-Lausitz	OSL	435
Dahme-Spreewald	LDS	778
Elbe-Elster	EE	598
Brandenburg (Havel)	BB	189
Havelland	HVL	645
Potsdam	PR	284
Potsdam-Mittelmark	PM	829
Teltow-Fläming	TF	756
<b>Summe</b>		<b>10.589</b>

3. Wie viele der unter 1 abgefragten Haltestellen sind barrierefrei in dem Sinne, dass sie über folgende Merkmale verfügen:
  - a) taktilen Leitsystem (Bodenindikatoren) vorhanden,
  - b) abgesenkte Querungsstelle vorhanden,
  - c) barrierefreie Zuwegung gegeben?
4. Wie viele der unter 1 abgefragten Haltestellen verfügen über alle drei der unter 3 genannten Ausstattungsmerkmale?
5. Wie viele der unter 2 abgefragten Haltestellen sind barrierefrei in dem Sinne, dass sie über folgende Merkmale verfügen:
  - a) taktilen Leitsystem (Bodenindikatoren) vorhanden,
  - b) abgesenkte Querungsstelle vorhanden,
  - c) barrierefreie Zuwegung gegeben?
6. Wie viele der unter 2 abgefragten Haltestellen verfügen über alle drei der unter 3 genannten Ausstattungsmerkmale?
7. Bei wie vielen der unter 1 und 2 abgefragten ÖPNV-Zugangsstellen besteht Handlungsbedarf hinsichtlich ihres barrierefreien Ausbaus?

Die Fragen 3 bis 7 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Die Haltestellen für Bus und Straßenbahnen befinden sich überwiegend in der Zuständigkeit der Landkreise und kreisfreien Städte. Beim VBB ist eine Haltestellendatenbank installiert, die jedoch von den Landkreisen und kreisfreien Städten bzw. den Verkehrsunternehmen in unterschiedlich starkem Maße genutzt wird. Eine flächendeckende Erhebung über den Ausbaustandard der Haltestellen liegt der Landesregierung daher bisher noch nicht vor.

8. Welche Maßnahmen wendet die Landesregierung an, um der in § 8 Absatz 3 Satz 3 Personenbeförderungsgesetz formulierten Verpflichtung zu entsprechen und bis Ende 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu gewährleisten?
9. Ist die Zielerreichung der vollständigen Barrierefreiheit des Brandenburger ÖPNV insgesamt und der Zugangsstellen im Speziellen in den Ämtern, Städten und Gemeinden aus Sicht und nach Einschätzung der Landesregierung von der finanziellen Unterstützung durch Bund und Land abhängig oder auch ohne Zuwendungen von Bund und Land erreichbar?

Die Fragen 8 und 9 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Das Personenbeförderungsgesetz formuliert in § 8 Abs. 3 für die Nahverkehrsplanung das Ziel, die vollständige Barrierefreiheit bis zum 1. Januar 2022 zu erreichen. Das heißt nicht, dass der kommunale ÖPNV bis dahin vollständig barrierefrei sein muss. Vielmehr müssen die kommunalen Aufgabenträger in der Nahverkehrsplanung erläutern, wie sie das Ziel erreichen wollen. Zudem haben Sie die Möglichkeit, in begründeten Einzelfällen Ausnahmen zu formulieren. Adressat der Regelung sind die kommunalen Aufgabenträger des ÖPNV. Zudem handelt es sich bei der vollständigen Barrierefreiheit um einen laufenden Prozess, der sich an die sich ständig ändernden Rahmenbedingungen anpassen muss. Es besteht keine rechtliche Verpflichtung des Landes sowie des Bundes, durch eine entsprechende Bemessung der Förderung die Finanzierung der Barrierefreiheit abzusichern.

Gleichwohl hat das Land Brandenburg in den Jahren 2017 - 2022 insgesamt 48 Millionen Euro zusätzliche Mittel für die Umsetzung der Barrierefreiheit in das ÖPNV-Gesetz gegeben. Davon erhielten alle kommunalen Aufgabenträger in 2017 1 Mio. Euro und ab 2018 bis 2022 jeweils 2 Mio. Euro. Die weiteren Mittel wurden den kommunalen Aufgabenträgern mit Straßenbahn und O-Bus zur Verfügung gestellt. Das waren in 2017 2 Mio. Euro, in 2018 8 Mio. Euro, in 2019 9 Mio. Euro und von 2020 bis 2022 jeweils 6 Mio. Euro.

Die Mittel werden den Aufgabenträgern in Form von Zuweisungen zur Verfügung gestellt. Der aktuelle Koalitionsvertrag sieht eine Verstetigung der Mittel über 2022 hinaus vor. Die Haushaltsverhandlungen dazu müssen abgewartet werden. Darüber hinaus können Mittel nach der Förderrichtlinie „Richtlinie des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung zur Förderung von Investitionen für den Öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (RiLi ÖPNV-Unvest)“ für die Umsetzung der Barrierefreiheit beantragt werden.

10. Die finanzielle Förderung des barrierefreien Ausbaus von ÖPNV-Zugangsstellen ist gemäß der „Richtlinie des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung zur Förderung von Investitionen für den Öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg“ (RiLi ÖPNV-Invest) möglich. In welchem Umfang wurden seit Einführung dieser Richtlinie von den darin enthaltenen Fördermöglichkeiten Gebrauch gemacht (bitte tabellarische Darstellung der Kommunen/Aufgabenträger mit der jeweiligen Anzahl der beantragten, bewilligten und nicht bewilligten Maßnahmen zur Erreichung der Barrierefreiheit von ÖPNV-Zugangsstellen)?

Zu Frage 10: Die gültige RiLi ÖPNV-Invest ist mit Erlass vom 20.01.2020 in Kraft getreten. Seitdem wurden für die nachfolgenden Zugangsstellen des kommunalen ÖPNV eine Förderung beantragt und bewilligt:

AT/Gemeinde	LK	Anzahl bewilligte Maßnahmen	Anzahl geplant in 2022 zu bewilligen	Bewilligung in
Amt Elsterland	EE	2		2021
Amt Kleine Elster (Niederlausitz)	EE	2		2021
Amt Schlieben	EE	5	1	2021
Amt Schradenland	EE		1	
Falkenberg/Elster	EE	1		2021
Gemeinde Fehrbellin	OPR	1		2021
Gemeinde Großbeeren	TF	1		2021
Gemeinde Hohenleipisch vertr. durch Amt Plessa	EE	1		2021
Gemeinde Kleinmachnow	PM	1	1	2021
Gemeinde Lebusa	EE	1		2021
Gemeinde Röderland	EE	1		2020
Gemeinde Schwielowsee	PM	2	1	2021
Gemeinde Stahnsdorf	PM	1		2021
Gemeinde Teltow	PM	2		2020 und 2021
Stadt Potsdam	P	1		2020
Stadt Cottbus	CB		1	
Stadt Elsterwerda	EE	1		2020
Stadt Finsterwalde	EE	4		2020 und 2021
Stadt Frankfurt (Oder)	FFO		1	
Stadt Fürstenwalde	LOS		1	
Stadt Herzberg	EE	1		2020
Stadt Schönewalde	EE	2	1	2020 und 2021

AT/Gemeinde	LK	Anzahl bewilligte Maßnahmen	Anzahl geplant in 2022 zu bewilligen	Bewilligung in
Stadt Sonnewalde	EE	1		2021
Stadtverkehrsgesellschaft mbH Frankfurt (Oder)	FFO	1		2020
Verbandsgemeinde Liebenwerda	EE	3		2020
Verkehrsbetriebe Brandenburg an der Havel GmbH	BRB	3	3	2020 und 2021
		38	11	

Es wurden bisher keine Anträge abgelehnt.

11. Wie viele Kommunen/Aufgabenträger haben bislang nicht von der Fördermöglichkeit gemäß RiLi ÖPNV-Invest speziell zur barrierefreien Ausgestaltung von ÖPNV-Zugangsstellen Gebrauch gemacht (bitte differenziert nach Kommunen einzeln ausweisen)?

Zu Frage 11: Die in der Tabelle zu Frage 10 nicht aufgeführten Kommunen und Aufgabenträger haben seit dem Jahr 2020 keine Förderung für Zugangsstellen des kommunalen ÖPNV erhalten.

12. Welche Fördervoraussetzungen müssen erfüllt werden und wie ist der exakte Verfahrensablauf bis zur Auszahlung der bewilligten Mittel?

Zu Frage 12: Eine Maßnahme ist grundsätzlich förderfähig, wenn

- sie zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse erforderlich ist und den planungsrechtlichen Vorgaben sowie den sonstigen rechtlichen Vorgaben (z.B. Barrierefreiheit) entspricht,
- eine Sicherung der Gesamtfinanzierung nachgewiesen wird und
- die Maßnahme Bestandteil des bestätigten ÖPNV-Jahresprogramms gemäß Nummer 7.1 ist.

Die detaillierten Anforderungen können der Ziffer 4 der Richtlinie des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung zur Förderung von Investitionen für den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (RiLi ÖPNV-Invest) entnommen werden:

[https://bravors.brandenburg.de/verwaltungsvorschriften/oepnv\\_invest\\_2020](https://bravors.brandenburg.de/verwaltungsvorschriften/oepnv_invest_2020).

Das Förderverfahren bis zur Auszahlung der Zuwendung kann in folgende Schritte unterteilt werden:

- Aufnahme der Maßnahme in das Förderprogramm
- Antragstellung
- Prüfung der Maßnahme durch die Bewilligungsbehörde
- Erteilung des Zuwendungsbescheids durch die Bewilligungsbehörde

- Abruf der Zuwendung (ggf. auch in Teilbeträgen) durch den Zuwendungsempfänger
- Auszahlung der Mittel in Höhe der abgeforderten Beträge

13. Welche Unterlagen müssen zur Beantragung einer Maßnahme gemäß RiLi ÖPNV-Invest von den Antragstellern eingereicht werden (bitte eine vollständige Auflistung)?

Zu Frage 13: Die zur Beurteilung der Förderfähigkeit notwendigen Unterlagen gehen aus der Richtlinie und insbesondere den zugehörigen Anlagen hervor. Darüber hinaus sind die im Antragsformular geforderten Informationen und Erklärungen vorzulegen. Der Antrag und potenzielle weitere Dokumente sind unter <https://lbv.brandenburg.de/612.htm> abrufbar.

14. Wie hoch schätzt die Landesregierung den dafür zu veranschlagenden Zeitaufwand für den Antragsteller ein?

Zu Frage 14: Der Zeitaufwand ist abhängig von der Komplexität des Vorhabens sowie den Möglichkeiten der Vorhabenträger. Erfahrungsgemäß vergeht von der Anmeldung des Vorhabens bis zur Einreichung des Förderantrages ein Zeitraum von ein bis zwei Jahren.

15. Wie lange dauert durchschnittlich das Prüf- und Bewilligungsverfahren?

Zu Frage 15: Ist der Antrag vollständig und prüffähig, dauert das Prüf- und Bewilligungsverfahren in der Regel bis zu vier Wochen.