

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage Nr. 2180
des Abgeordneten Daniel Münschke (AfD-Fraktion)
Drucksache 7/5870

Bus und Bahn im Brandenburger ÖPNV

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

Vorbemerkung des Fragestellers: Im Gemeinsamen Koalitionsvertrag von SPD, CDU und Bündnis90/Die Grünen findet sich an unterschiedlichen Stellen immer wieder der Verweis darauf, dass (sinngemäß) gleichwertige Lebensverhältnisse für die Koalition das maßgebliche Ziel der Landesentwicklung seien und dass die Koalition eine stärkere Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs als Maßnahme der Daseinsvorsorge anstrebe.

Aus dem Deutschlandatlas (https://www.deutschlandatlas.bund.de/DE/Karten/Wie-wir-uns-bewegen/103-Erreichbarkeit-Nahverkehr-Haltestellen.html#_ijb5mihpb, abgerufen am 8. Juli 2022) geht hervor, dass eine Reihe Brandenburger Regionen offenbar weit davon entfernt ist, den Menschen vor Ort die Teilnahme am ÖPNV in ausreichendem Maße zu gewährleisten.

So heißt es im Deutschlandatlas: „Als komfortabler Zugang zum ÖV wird die fußläufige Erreichbarkeit einer Haltestelle mit einem Mindestangebot an Fahrtmöglichkeiten im Verlauf eines Tages betrachtet. In den ‚Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs‘ werden Richtwerte für Haltestelleneinzugsbereiche in Abhängigkeit von Siedlungsstruktur und der jeweiligen Qualität des ÖV-Angebots zwischen 300 Metern und 1200 Metern genannt. Ein Radius von 600 Metern entspricht dabei einem 8- bis 10-minütigen Fußweg, der zur Erreichung einer Bushaltestelle noch als zumutbar gilt. Für das Erreichen einer Haltestelle mit einem höherwertigen ÖV-Angebot werden dagegen auch noch weitere Distanzen in Kauf genommen. Hinsichtlich der Bedienungshäufigkeit wurde ein Schwellenwert von 20 Abfahrten zugrunde gelegt, um so ein Mindestangebot von einer Fahrt je Stunde und Fahrtrichtung während der Hauptverkehrszeit von 7:30 Uhr bis 17:30 Uhr abzubilden.“ (https://www.deutschlandatlas.bund.de/DE/Karten/Wie-wir-uns-bewegen/103-Erreichbarkeit-Nahverkehr-Haltestellen.html#_m24yw3i4e, abgerufen am 8. Juli 2022)

So lag laut Deutschlandatlas der Anteil der Bevölkerung, die in maximal 600 Meter bzw. bei Bahnhöfen 1200 Meter Luftlinienentfernung um eine Haltestelle mit mindestens 20 Abfahrten im ÖV am Tag wohnt, im Jahr 2020 im Amt Neuzelle nur bei 41,2 Prozent, in der amtsfreien Gemeinde Schenkendöbern nur bei 33,2 Prozent, in der amtsfreien Gemeinde Friedland bei nur 22,5 Prozent und in der amtsfreien Gemeinde Heiligengrabe mit nur 18,7 Prozent am niedrigsten in Brandenburg überhaupt.

1. Wie kann aus Sicht der Landesregierung in ganz Brandenburg, insbesondere in den stark ländlich geprägten Regionen, eine Erhöhung der Quote der Menschen, die in maximal 600 Meter bzw. bei Bahnhöfen 1200 Meter Luftlinienentfernung um eine Haltestelle mit mindestens 20 Abfahrten im ÖV am Tag wohnen, erreicht werden?
2. Welche Möglichkeiten sieht die Landesregierung zur Erreichung einer Verbesserung der bisherigen, in vielen Gemeinden geringen Quote des Zugangs zum ÖPNV?

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

Die gemeinsame Landesentwicklungsplanung von Brandenburg und Berlin (LEP HR) ist an den mit SPNV bedienten Siedlungsachsen orientiert. Insofern ist davon auszugehen, dass die Wachstumspotentiale im Siedlungsbereich im Rahmen der kommunalen Bauleitplanung, insbesondere bei den Zugangsstellen (Bahnhöfen), die laut Landesnahverkehrsplan in der Regel mit mindestens einer Bedienung pro Stunde angeschlossen sind, den entsprechenden Effekt erzielen.

Die Bedienung im Straßenpersonenverkehr mit Bussen und Straßenbahnen ist eine freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Landkreise und kreisfreien Städte. Das Land unterstützt die kommunalen Aufgabenträger bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben- und Ausgabenverantwortung durch pauschalierte finanzielle Zuweisungen. Diese Zuweisungen sind gemäß § 10 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNV Gesetz - ÖPNVG) zur Finanzierung von Verkehrsleistungen, gesetzlichen Ausgleichsleistungen sowie zur Förderung von Investitionen in den öffentlichen Personennahverkehr zu verwenden.

3. Die förderfähigen Vorhaben des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG, § 2) sind nahezu komplett auf den schienengebundenen ÖPNV ausgerichtet und insgesamt eher zur Förderung des ÖPNV im städtischen Umfeld geeignet. Der ländliche ÖPNV ist demnach klar benachteiligt. Die Erhöhung der GVFG-Mittel auf zunächst eine Milliarde Euro ab 2021 und die weitere Anhebung auf zwei Milliarden Euro pro Jahr ab 2025 beinhalten somit für den ländlichen ÖPNV in Brandenburg kaum Nutzen. Inwieweit ist der Landesregierung zumindest für die vier kreisfreien Städte und zwei Landkreise, in denen Straßenbahnverkehr stattfindet, bekannt, in welchem Umfang Mittel aus dem GVFG für die kommenden Jahre beantragt wurden bzw. werden (bitte die Projekte auflisten, für die Mittel beantragt wurden bzw. noch beantragt werden sollen)?

Zu Frage 3: Beim Bundesministerium für Verkehr und Digitales (BMVD) sind folgende Vorhaben angemeldet worden:

LHS Potsdam	Straßenbahnlinie 96 nach Potsdam - Fahrland
Brandenburg/ Havel	Grunderneuerung Liniennetzes der Straßenbahn
Cottbus	Grunderneuerung der Schieneninfrastruktur Straßenbahn

Den von den Städten und Kommunen in Frankfurt (Oder) und Rüdersdorf/ Schöneiche beauftragten Verkehrsunternehmen wurden die Bedingungen für eine Beantragung von Förderungen über GVFG erläutert.

Überlegungen der Kommunen und Verkehrsunternehmen für den Ausbau und/oder die Sanierung der Straßenbahninfrastruktur sind bekannt, die allerdings für eine Anmeldung beim BMDV durch die Kommunen und Verkehrsunternehmen noch qualifiziert werden müssen.

4. Wo sieht die Landesregierung Möglichkeiten, sich in bestmöglichem Maße zur Unterstützung des Landkreises Dahme-Spreewald einzusetzen, sodass für den Neubau der U7 in der Gemeinde Schönefeld Fördergelder gemäß GVFG in höchstmöglichem Maße abgerufen werden können und das Projekt damit auch tatsächlich zur Umsetzung kommt?

Zu Frage 4: Die Inanspruchnahme einer GVFG - Förderung ist in erster Linie von einem positiven Nutzen-Kosten-Verhältnis abhängig. Hierfür ist eine sog. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung notwendig. Zur Beauftragung sind noch Abstimmungen zwischen Berlin und den relevanten Brandenburger Stellen erforderlich.

5. Wie viele Busse werden aktuell in den 14 Landkreisen und vier kreisfreien Städten zum Einsatz im ÖPNV vorgehalten (bitte nach Landkreisen, kreisfreien Städten und jeweilig dort vorgehaltenen Fahrzeugklassen auflisten)?

Zu Frage 5:

Gebiet	Anzahl der Busse	Standard-/ Gelenkbus	Midi-/ Kleinbus	Sonstige
BAR	119	102	5	12
BRB	32	32		
C	91	74	17	
EE	96	86	10	
F	26	26		
HVL	150	121	29	
LDS	149	144	5	
LOS	127	125	2	
MOL	109	98	8	3
OHV	96	96		
OPR	109	89	20	
OSL	105	91	14	
P	80	73	4	3
PM	199	190	8	1
PR	87	71	11	5
SPN	114	93	21	
TF	133	128	5	
UM	147	120	27	
Summe	1969	1759	186	24

Quelle: VBB, Meldung der Verkehrsunternehmen zum 31.12.2021

6. Wie hoch ist nach Kenntnis der Landesregierung das durchschnittliche Fahrzeugalter der Busse, die aktuell in den 14 Landkreisen und vier kreisfreien Städten in Brandenburg im ÖPNV vorgehalten werden?

Zu Frage 6:

Gebiet	Durchschnittsalter in Jahren
BAR	8,3
BRB	4,6
C	4,7
EE	7,0
F	10,8
HVL	7,5
LDS	6,8
LOS	7,6
MOL	6,2
OHV	6,8
OPR	8,4
OSL	5,7
P	4,1
PM	6,2
PR	5,1
SPN	8,7
TF	8,0
UM	6,6
Durchschnittsalter in J.	6,9

Quelle: VBB, Meldung der Verkehrsunternehmen zum 31.12.2021

7. In welchem Fahrzeugalter werden diese im ÖPNV zum Einsatz kommenden Busse in der Regel altersbedingt ausgetauscht und durch neue Fahrzeuge ersetzt?

Zu Frage 7: Hierzu gibt es keine festen Zyklen, dies wird von den Verkehrsunternehmen individuell und unterschiedlich gehandhabt. Genaue Daten liegen der Landesregierung hierzu nicht vor.

8. Ist der Landesregierung bekannt, in welchem Umfang diese Fahrzeuge von den aktuellen Betreibern nach den Beschaffungsarten Leasing, Finanzierung, Barkauf beschafft werden?

Wenn ja, bitte nach Beschaffungsart in den jeweiligen Landkreisen und kreisfreien Städten auflisten.

9. Welche Kenntnisse hat die Landesregierung über den konkreten Verbleib der ausgemusterten Busse?

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

Hierzu liegen der Landesregierung keine Daten vor.