

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage Nr. 2758
des Abgeordneten Daniel Münschke (AfD-Fraktion)
Drucksache 7/7572

Auswirkungen des 49-Euro-Tickets auf Brandenburgs ÖPNV und SPNV

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

Grundsätzliche Vorabbemerkung des Fragestellers: Gemäß Artikel 56 Abs. 2 Satz 2 LV Brandenburg sind Fragen an die Landesregierung unverzüglich nach bestem Wissen und vollständig zu beantworten. Das Gutachten des Parlamentarischen Beratungsdienstes des Landtages (vgl. <https://www.parlamentsdokumentation.brandenburg.de/starweb/LBB/EL-VIS/parladoku/w7/gu/30.pdf>, abgerufen am 05.04.2023) führt dazu Folgendes aus:

„Die Antwort der Landesregierung auf Fragen von Abgeordneten nach Art. 56 Abs. 2 Satz 2 LV unterliegt auch dann verfassungsrechtlichen Vorgaben, wenn die Landesregierung auf externe Quellen verweist, also etwa auf Rechtsnormen oder auf Dokumente, die von Dritten stammen und - oft im Internet - veröffentlicht werden. Die Landesregierung ist nicht berechtigt, Fragen deshalb unbeantwortet zu lassen, weil sie auf allgemein zugängliche Informationen zielen. Die Landesverfassung räumt dem Fragerecht des Abgeordneten erhebliches Gewicht ein. Es dient der Kontrolle der Landesregierung sowie der Herstellung von Öffentlichkeit und ist allgemein darauf gerichtet, dem Abgeordneten die für seine parlamentarische Arbeit notwendigen Informationen zu verschaffen. Darum sind auch Fragen nach allgemein zugänglichen Informationen nicht rechtsmissbräuchlich und ist ihre Beantwortung der Landesregierung trotz des damit verbundenen Aufwands zumutbar.“

Vorab zur Fragestellung: Zum 1. Mai 2023 kann das sogenannte 49-Euro-Deutschlandticket im Nahverkehr genutzt werden. Das bundesweit gültige Ticket kann bei den jeweiligen regionalen Verkehrsunternehmen oder per App bei der Deutschen Bahn erworben werden. Daraus resultiert, dass ein Nutzer in Brandenburg dieses Ticket nicht unbedingt in Brandenburg erwerben muss und dementsprechend das Geld auch nicht in Brandenburg bleibt oder ankommt.

1. Wie wird sich aus Sicht der Landesregierung dieses Ticketmodell auf die Gesamtfinanzierung des ÖPNV/SPNV in Brandenburg auswirken?

zu Frage 1: In der Besprechung des Bundeskanzlers mit den Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder am 2. November 2022 haben sich die Bundesregierung und die Länder auf ein digitales, deutschlandweit gültiges „Deutschlandticket“ für den ÖPNV mit einem Einführungspreis von 49 Euro pro Monat im monatlich kündbaren Abonnement geeinigt. Der Bund gibt für den Verlustausgleich bei den leistungserbringenden Verkehrsunternehmen (fehlende Einnahmen) jährlich 1,5 Milliarden Euro und die Länder beteiligen sich in gleicher Höhe. Das Land Brandenburg finanziert die Co-Finanzierung aus dem Brandenburg Paket.

2. In welchem Umfang wird das Land Brandenburg vermutlich, über die zusätzlich zugewiesenen Bundesmittel gemäß Regionalisierungsgesetz hinaus, Gelder zur Aufrechterhaltung des bisherigen Verkehrsangebotes bereitstellen müssen?

zu Frage 2: Die Finanzierung des Verkehrsangebotes für den übrigen Öffentlichen Personennahverkehr und den Schienenpersonennahverkehr erfolgt im finanziellen Rahmen des Haushaltes 2023 und 2024.

3. Wird aus Sicht der Landesregierung nach Einführung des 49-Euro-Tickets eine Erweiterung des Nahverkehrsangebotes in Brandenburg, insbesondere im ländlichen Raum, also in Form des kommunalen ÖPNV, überhaupt noch möglich sein?

zu Frage 3: Gemäß § 3 Abs. 3 ÖPNVG ist die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im übrigen öffentlichen Personennahverkehr, einschließlich des Ausbildungsverkehrs, freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Landkreise und kreisfreien Städte. § 112 des Schulgesetzes bleibt davon unberührt.

Für die Wahrnehmung dieser kommunalen Selbstverwaltungsaufgabe werden den Landkreisen und kreisfreien Städten auf Grundlage der ÖPNV-Finanzierungsverordnung pauschale Zuweisungen gewährt.

4. Erwartet die Landesregierung Einschränkungen im bestehenden Gesamtangebot des Regionalverkehrs, insbesondere aber im kommunalen Nahverkehr, in Brandenburg durch die Einführung des 49-Euro-Tickets? Wenn ja, in welcher Form?

zu Frage 4: Hierzu wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

Einschränkungen durch die Einführung des Deutschlandtickets im bestehenden Gesamtangebot, insbesondere im kommunalen Nahverkehr, sind der Landesregierung nicht bekannt.

5. Erwartet die Landesregierung einen Rückgang an Investitionen im Brandenburger Personennahverkehr? Wenn ja, in welcher Weise?

zu Frage 5: Der Landesregierung sind Rückgänge an Investitionen im Brandenburger Personennahverkehr nicht bekannt. Die Förderinstrumente des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung stehen gemäß des finanziellen Rahmens im Haushalt 2023 und 2024 zur Verfügung.

6. Ist aus Sicht der Landesregierung zu erwarten oder liegen bereits konkrete Erkenntnisse darüber vor, dass bestehende Verkehrsverträge zukünftig von einzelnen Verkehrsunternehmen nicht mehr vollumfänglich erfüllt werden können? Wenn ja, welche Kenntnisse und ggf. Lösungsansätze hat die Landesregierung dazu?

zu Frage 6: Für den übrigen öffentlichen Personennahverkehr wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

Für den Schienenpersonennahverkehr liegen keine konkreten Erkenntnisse vor, dass bestehende Verkehrsverträge von den Eisenbahnunternehmen nicht mehr vollumfänglich erfüllt werden können.

7. Welche Anreize zur Investition in Infrastruktur und Verkehrsangebot bieten sich aus Sicht der Landesregierung den Verkehrsunternehmen zukünftig noch, wenn mehr Fahrgäste nicht mehr gleichbedeutend mit höheren Einnahmen sind?

zu Frage 7: Hierzu wird auf die Antworten zu den Fragen 1 und 5 verwiesen. Die entstehenden Fahrgeldausfälle bei den leistungserbringenden Verkehrsunternehmen werden von Bund und Länder mit jeweils 1,5 Milliarden Euro finanziert.

Die zukünftigen Entscheidungen über Investitionen in die Infrastruktur und das Verkehrsangebot obliegen dem jeweils zuständigen Aufgabenträger.

8. Wie schätzt die Landesregierung die zu erwartende tatsächliche Verlagerungswirkung vom Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr durch die Einführung des 49-Euro-Tickets in Brandenburg ein?

zu Frage 8: Die Entwicklung der Nachfrage durch die Einführung des Deutschlandtickets in Brandenburg und die damit verbundenen Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr und Individualverkehr muss abgewartet werden.

9. Wie beurteilt die Landesregierung den Einwand, dass das 49-Euro-Ticket den Anreiz zum Fernpendeln verstärke, was dem eigentlichen politischen Konsens zur Zurückdrängung von Zersiedelung und Fernpendeln widersprechen und somit einen Anreiz in die falsche Richtung darstellen würde?

zu Frage 9: Hierzu wird auf die Antworten zu den Fragen 1 und 8 verwiesen.

10. Welche Annahmen hat die Landesregierung zum künftigen administrativen Aufwand zur Verteilung der Mittel, die außerhalb der Einnahmen aus dem 49-Euro-Ticket noch zusätzlich generiert werden, z. B. durch den Verkauf von Einzeltickets?

11. Welche Kenntnisse besitzt die Landesregierung generell über den künftigen Umgang mit zusätzlich generierten Einnahmen der Verkehrsunternehmen aus dem Fahrgastgeschäft - werden diese Gelder beim jeweiligen Verkehrsunternehmen verbleiben, ist eine Umverteilung geplant und wenn ja, in welcher Form?

Die Fragen 10 und 11 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg bestehen für die VBB-Tarife Einnahmenaufteilungsverfahren, welche durchgeführt werden. Entsprechend der vereinbarten Aufteilung für die einzelnen VBB-Tarifprodukte erhalten die leistungserbringenden Verkehrsunternehmen bzw. deren Aufgabenträger die Zuschuldung der Einnahmen.

12. Wie hoch werden nach Kenntnis der Landesregierung künftig in Brandenburg noch die Erträge der Verkehrsunternehmen allein aus Fahrgasteinnahmen sein? (Bitte getrennt darstellen in Euro und als prozentualen Anteil der Gesamterträge im Vergleich mit dem Verlauf der letzten zehn Jahre und in der zukünftigen Annahme durch die Wirkung des 49-Euro-Tickets.)

zu Frage 12: Hierzu wird auf die Antwort auf Fragen 10 und 11 verwiesen.

Die Erträge der Verkehrsunternehmen sind Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse des jeweiligen Unternehmens.