

Antwort

der Landesregierung

auf die Große Anfrage Nr. 10
der Fraktion DIE LINKE
Drucksache 7/3453

Situation des öffentlichen Nahverkehrs in Brandenburg

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

Vorbemerkung der Fragesteller:

Für die gebotene sozial-ökologische Transformation unserer Gesellschaft spielt der öffentliche Nahverkehr eine zentrale Rolle. Als Rückgrat des sogenannten Umweltverbunds ist er das wichtigste Instrument, um Verkehr in Größenordnungen auf menschen- und klimarechte Transportmittel zu verlagern. Um die Klimaziele im Verkehr zu erreichen, muss der Verkehrsanteil (Modal Split) des öffentlichen Nahverkehrs, nach Einschätzung von Wissenschaft und Fachverbänden, binnen 15 Jahren verdoppelt werden.

Zugleich besitzen Bahn und Bus eine immense Bedeutung für die öffentliche Daseinsfürsorge. Denn sie ermöglichen und sichern Mobilität und gesellschaftliche Teilhabe für all jene, die auf Grund ihres Alters, ihres Einkommens, ihrer Gesundheit oder ihrer Überzeugung kein eigenes Auto besitzen und nutzen können oder wollen. Eine sozial-ökologische Verkehrswende wird ohne eine deutliche Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs nicht gelingen. In Folge der Corona-Pandemie sehen sich öffentliche wie private Verkehrsunternehmen allerdings massiven Schwierigkeiten ausgesetzt. Fahrgastzahlen und Fahrgeldeinnahmen sind seit Frühjahr 2020 deutlich zurückgegangen. Die Landespolitik ist damit konfrontiert, Krisenhilfe zu leisten und gleichzeitig den Ausbau des Angebots nicht zu vernachlässigen. Die Vorbereitungen für den nächsten Landesnahverkehrsplan 2023 bis 2027/28 haben bereits begonnen. Er wird für die Weichenstellungen zu einer sozial-ökologischen Verkehrswende in Brandenburg von entscheidender Bedeutung sein. Es sind, über alle öffentlichen Verkehrsmittel hinweg, zahlreiche Herausforderungen zu bewältigen – vom Ausbau des Angebots über die Instandhaltung der bestehenden Infrastruktur, die Erneuerung der Fahrzeugflotten und deren Umstellung auf emissionsfreie Antriebe, die Neuregelung der Finanzierung, die Verknüpfung mit den anderen Transportmitteln des Umweltverbunds, bis hin zur Herstellung der Barrierefreiheit. Hinzu kommt, dass eine Nutzung öffentlicher Nahverkehrsmittel für alle Bevölkerungsgruppen nicht nur praktisch möglich, sondern auch finanziell attraktiv und bezahlbar sein muss.

Teil 1: Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs in Brandenburg

1. Wie hat sich das öffentliche Verkehrsangebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) seit 2010 jährlich entwickelt (in Fahrzeugkilometern)?

zu Frage 1:

Das Land Brandenburg hat auf seinem Territorium entsprechend der nachfolgenden Tabelle Leistungen im Schienenpersonennahverkehr bestellt.

bestellte Zugkilometer pro Jahr in Brandenburg			
Jahr	Regionalverkehr	S-Bahn Berlin	Summe SPNV
2010	30.322.000	3.450.000	33.772.000
2011	30.468.000	3.480.000	33.948.000
2012	32.290.000*	3.613.000	35.903.000
2013	30.519.000	3.621.000	34.140.000
2014	31.429.000	3.621.000	35.050.000
2015	31.489.000	3.621.000	35.110.000
2016	31.483.000	3.673.000	35.156.000
2017	30.978.000**	3.748.000	34.726.000
2018	31.020.000	3.819.000	34.839.000
2019	32.260.000	3.816.000	36.076.000
2020	32.450.000	3.827.000	36.277.000

* 2012 Sperrung Grunewald im Regionalverkehr und Umleitung von Zügen über Golm

** 2017 Sperrung Dresdner Bahn (Wünsdorf-Elsterwerda)

2. Wie haben sich die Fahrgastzahlen im SPNV seit 2010 jährlich entwickelt?

zu Frage 2:

Die jährliche Entwicklung der Fahrgastzahlen im SPNV im VBB-Verbundgebiet (Länder Brandenburg und Berlin) ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Fahrgastzahlen in Mio.			
(Summe der Einsteiger in Brandenburg und Berlin sowie der aus Nachbarländern einreisenden Fahrgäste pro Jahr)			
Jahr	Regionalverkehr	S-Bahn Berlin	Summe SPNV
2010	60	376	436
2011	62	383	445
2012	58*	395	453
2013	71	402	473
2014	78	414	492
2015	82	417	499
2016	84	431	515
2017	88	436**	524
2018	90	478**	568
2019	92	485	577
2020	74***	334***	408

* 2012 Sperrung Grunewald im Regionalverkehr

** Vgl. auch Antwort zu Frage 5

*** 2020 Corona-Pandemie

3. Wie hat sich das öffentliche Verkehrsangebot im kommunalen/übrigen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) seit 2010 jährlich entwickelt (in Fahrzeugkilometern)?

zu Frage 3:

Die Entwicklung des öffentlichen Verkehrsangebotes im kommunalen/übrigen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

	Angabe in Nutzwagenkilometer pro Jahr in Brandenburg
Jahr	kÖPNV (Bus, O-Bus, Tram, Fähre)
2010	91.738.000
2011	89.555.000
2012	89.389.000
2013	87.146.000
2014	87.212.000
2015	87.477.000
2016	88.132.000
2017	89.397.000
2018	91.460.000
2019	93.741.000
2020	95.121.000

4. Wie haben sich die Fahrgastzahlen im ÖPNV seit 2010 jährlich entwickelt?

zu Frage 4:

Die jährliche Entwicklung der Fahrgastzahlen im ÖPNV ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

	Angabe in Fahrgäste in Mio. pro Jahr in Brandenburg
Jahr	kÖPNV (Bus, O-Bus, Tram, Fähre)
2010	137
2011	133
2012	135
2013	137
2014	139
2015	132
2016	140
2017	144
2018	143
2019	146

Für das Jahr 2020 liegt bisher keine belastbare Datengrundlage vor.

Teil 2: Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den öffentlichen Nahverkehr

5. Wie haben sich die Fahrgastzahlen im SPNV und im ÖPNV seit Januar 2019 jeweils monatlich entwickelt?

zu Frage 5:

Der Landesregierung bzw. der VBB GmbH liegen im Regionalverkehr nur einzelne Erhebungen aus automatischen Fahrgastzählsystemen (AFZS) der Fahrzeuge vor. Zur Beobachtung der Auswirkungen der Corona-Pandemie wurden daher für ausgewählte Linien mit AFZS-Daten die Nachfragedaten ab März 2020 mit den jeweiligen Monatswerten des Jahres 2019 verglichen, um relative Nachfrageveränderungen abschätzen zu können.

Jahr	Monat	Nachfrageniveau im Vergleich zum selben Monat in 2019	
		Montag bis Freitag	Samstag, Sonntag, Feiertage
2020	März	68 %	57 %
2020	April	38 %	33 %
2020	Mai	49 %	48 %
2020	Juni	60 %	58 %
2020	Juli	71 %	73 %
2020	August	71 %	85 %
2020	September	76 %	89 %
2020	Oktober	68 %	62 %
2020	November	60 %	50 %
2020	Dezember	55 %	46 %
2021	Januar	47 %	40 %
2021	Februar	48 %	42 %
2021	März	51 %	44 %
2021	April	48 %	44 %

Für den S-Bahn-Verkehr liegen der Landesregierung bzw. der VBB GmbH keine Daten zur monatlichen Entwicklung der Verkehrsnachfrage vor. Die eingesetzten Fahrzeuge verfügen nicht über ein automatisches Fahrgastzählsystem (AFZS).

6. Wie haben sich die gefahrenen Fahrzeugkilometer im SPNV und ÖPNV seit Januar 2019 jeweils monatlich entwickelt?

zu Frage 6:

Die tatsächlich erbrachten Zugkilometer im Land Brandenburg sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

Tatsächlich erbrachte Zugkilometer pro Monat in Brandenburg				
Jahr	Monat	Regionalverkehr	S-Bahn	Summe SPNV
2019	Januar	2.631.673	316.100	2.947.773
2019	Februar	2.420.996	281.400	2.702.396
2019	März	2.658.977	300.500	2.959.477
2019	April	2.601.271	298.300	2.899.571
2019	Mai	2.658.641	317.700	2.976.341
2019	Juni	2.530.361	284.900	2.815.261
2019	Juli	2.680.882	305.300	2.986.182
2019	August	2.713.016	299.400	3.012.416
2019	September	2.578.215	268.600	2.846.815
2019	Oktober	2.654.169	314.000	2.968.169
2019	November	2.570.274	306.000	2.876.274
2019	Dezember	2.694.085	313.600	3.007.685
2020	Januar	2.743.276	318.100	3.061.376
2020	Februar	2.513.845	291.300	2.805.145
2020	März	2.671.478	295.700	2.967.178
2020	April	2.435.189	219.400	2.654.589
2020	Mai	2.589.407	298.300	2.887.707
2020	Juni	2.577.076	288.200	2.865.276
2020	Juli	2.711.021	304.400	3.015.421
2020	August	2.684.410	302.100	2.986.510
2020	September	2.626.027	305.200	2.931.227
2020	Oktober	2.741.266	309.900	3.051.166
2020	November	2.711.640	314.100	3.025.740
2020	Dezember	2.784.297	345.300	3.129.597
2021	Januar	2.794.265	286.300	3.080.565
2021	Februar	2.553.511	296.700	2.850.211
2021	März	2.838.763	330.800	3.169.563
2021	April	2.707.333	303.600	3.010.933

Bei den Werten für 2021 handelt es sich um den vorläufigen Abrechnungsstand, es können sich im Zuge der weiteren Abrechnung noch Änderungen von diesen Werten ergeben.

Für den kommunalen ÖPNV liegen der Landesregierung bzw. der VBB GmbH die Meldedaten der 36 Verkehrsunternehmen nur jährlich vor.

Im kommunalen ÖPNV sind die tatsächlich erbrachten Fahrzeugkilometer im Jahr 2020 leicht gestiegen (Änderung 2019/2020: +1,5 Prozent). Die Änderung der Betriebsleistung im Jahr 2020 zu 2019 ist in der Antwort zu Frage 3 dargestellt.

7. In welcher Höhe erhielt das Land Brandenburg in den Jahren 2020 und 2021 jeweils Mittel des Bundes aus dem ÖPNV-Rettungsschirm?

zu Frage 7:

Für das Jahr 2020 wurden dem Land Brandenburg gem. § 7 Abs. 1 Regionalisierungsgesetz 132.872.987,81 Euro Regionalisierungsmittel für den ÖPNV-Rettungsschirm zur Verfügung gestellt.

8. Welchen Anteil dieser Mittel hat das Land Brandenburg im Zuge der Verrechnung an andere Bundesländer abgegeben?

zu Frage 8:

Im Rahmen einer Vorabzuschneidung zwischen den Ländern hat das Land Brandenburg 63.500.000,00 Euro Regionalisierungsmittel abgegeben.

9. In welcher Höhe wurden Mittel aus dem Rettungsschirm 2020 und 2021 jeweils an die Aufgabenträger oder Verkehrsunternehmen des ÖPNV bzw. an die Verkehrsunternehmen des SPNV ausgezahlt?

zu Frage 9:

Im Rahmen des Corona-Rettungsschirms wurden im Jahr 2020 für den ÖPNV 20.983.318,06 Euro und für den SPNV 87.552.623,00 Euro für pandemiebedingte Schäden ausgezahlt. Der insgesamt bewilligte Schaden im Corona-Rettungsschirm im Jahr 2020 betrug 108.535.941,06 Euro. Der Nachweis der tatsächlich pandemiebedingten Schäden für das Jahr 2020 ist bis zum 30. September 2021 gegenüber der Bewilligungsbehörde zu erbringen. Für das Jahr 2021 wurden zum aktuellen Zeitpunkt noch keine Mittel aus dem Rettungsschirm ausgezahlt.

10. Welche Einnahmeausfälle erwartet die Landesregierung für das Jahr 2021?

zu Frage 10:

Für das Land Brandenburg wird im Jahr 2021 ein Schaden in Höhe von 118.400.000,00 Euro erwartet.

11. In welcher Höhe wird die Landesregierung eigene Finanzmittel für den Rettungsschirm 2021 bereitstellen?

zu Frage 11:

Die Höhe der durch die Landesregierung im Jahr 2021 bereitzustellenden Mittel richtet sich nach dem Grundsatz der hälftigen Lastentragung der pandemiebedingten Schäden zwischen Bund und Ländern und erfolgt im Rahmen der im Landeshaushalt verfügbaren Haushaltsmittel. Der Bundesrat stimmte in seiner 1006. Sitzung am 25. Juni 2021 dem vom Deutschen Bundestag am 24. Juni 2021 verabschiedeten Entwurf eines Sechsten Änderungsgesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes (BT-Drs. 19/30400) gemäß Artikel 106a Satz 2 des Grundgesetzes zu. Der auf das Land Brandenburg entfallende Anteil der vom Bund zusätzlich bereitgestellten 1 Mrd. Euro zum Ausgleich der im Jahr 2021 durch die COVID-19-Pandemie entstandenen finanziellen Nachteile beträgt insgesamt 27.800.000 Euro. Das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung bereitet gemäß den Vorgaben des Bundes zu paritätischen Lastenteilung einen Antrag auf Einwilligung des Ministeriums der Finanzen und für Europa in außerplanmäßige Ausgaben gemäß § 9 des Haushaltsgesetzes 2021 vor. Die Höhe der in 2021 bereitzustellenden Landesmittel steht zum Zeitpunkt der Abfassung der Antwort auf die Große Anfrage noch nicht fest.

12. In welcher Höhe wurden im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie in den Jahren 2020 und 2021 den Fahrgästen jeweils Erstattungen und Kulanzleistungen gewährt?

zu Frage 12:

Im März 2020 verständigten sich Verkehrsunternehmen, Aufgabenträger und die VBB GmbH auf folgende Kulanzregelungen:

1. Bei Umtausch und Erstattung von Fahrausweisen, sowie übertragbaren und persönlichen Zeitkarten, wird auf das tarifliche Bearbeitungsentgelt verzichtet.
2. Die tarifliche Erstattungsregelung bei übertragbaren und persönlichen Zeitkarten in besonderen, nicht vorhersehbaren Fällen (z.B. Krankheit, Unfall oder Tod des Inhabers) wird auch auf eine nachgewiesene Quarantäne angewendet. Dies gilt bei Vorlage einer geeigneten Bescheinigung auch rückwirkend.
3. Bei der außerordentlichen Kündigung von Abonnements entfällt das Bearbeitungsentgelt.
4. Bei touristischen Kombinationsprodukten, die im Voraus gekauft wurden, wird bei Nichtantritt der Reise ausnahmsweise ein Umtausch bzw. eine Erstattung ermöglicht.
5. Bei Studierenden werden abgelaufene Semestertickets aus dem Wintersemester 2019/2020 in Verbindung mit einer aktuellen Immatrikulationsbescheinigung im Original zur Fahrt anerkannt, da die Hochschulen aufgrund der Einschränkungen den Versand der Semestertickets eingestellt haben. Bei Erstsemestern ist die Immatrikulationsbescheinigung ausreichend.
6. Beim Mobilitätsticket des Landes Brandenburg werden auch abgelaufene Kundenkarten in Verbindung mit dem Mobilitätsticket als Nachweis zur Fahrt anerkannt, da Leistungsstellen zur Ausgabe der Kundenkarten geschlossen sind.
7. Beim Berlin-Ticket S des Landes Berlin werden auch abgelaufene Berlinpässe in Verbindung mit dem Ticket S als Nachweis zur Fahrt anerkannt, da aufgrund der Einschränkungen Berlinpässe nicht verlängert oder neu ausgestellt werden können. Neu hinzugekommene Leistungsberechtigte können die berechtigte Nutzung des Ticket S durch einen entsprechenden Leistungsbescheid mit Lichtbildausweis nachweisen.

Die Regelungen zu Position 1 bis 4 sind zum 31. Mai 2020 wieder entfallen. Abgelaufene Semestertickets bzw. ersatzweise Immatrikulationsbescheinigungen (Pos. 5) sowie abgelaufene Kundenkarten für das Brandenburger Mobilitätsticket (Pos. 6) wurden bis zum 28. Juni 2020 anerkannt. Die Kulanzregelung für abgelaufene Berlinpässe zum Berlin-Ticket S (Pos. 7) wird voraussichtlich bis Dezember 2021 verlängert.

Über den Umfang der Inanspruchnahme, der in Position 1 - 7 benannten Kulanzregelungen durch die jeweiligen Kundengruppen, liegen der Landesregierung keine Informationen vor.

Darüber hinaus besteht bei den immer zwölf Monate laufenden Abonnementverträgen neben einer ordentlichen Kündigung sechs Wochen zum Vertragsende auch die sehr kundenfreundliche Regelung, dass Kundinnen und Kunden ihr Abonnement bei Nichtbedarf jederzeit außerordentlich zum Ende eines Monats beim jeweiligen vertragsführenden Verkehrsunternehmen kündigen können. Ist dies der Fall, erfolgt die Abrechnung des Nutzungszeitraums auf der Grundlage der jeweiligen Preise der entsprechenden Monatskarten ohne Abonnement.

13. Wie entwickelten sich die Kündigungen von Zeitkarten (Monats- und Jahreskarten sowie Abos) seit Januar 2019 monatlich?

zu Frage 13:

Angaben über die Anzahl von Kündigungen liegen nur den vertragshaltenden Verkehrsunternehmen vor.

14. Welche neuen Tarifmodelle oder Angebote werden im Zusammenhang mit den Erfahrungen der Corona-Pandemie entwickelt und wann werden diese ggf. eingeführt?

zu Frage 14:

Im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg werden bereits Abonnements mit einer attraktiven Rabattierung angeboten. In der Regel zahlen die Kunden nur für zehn Monate, können aber zwölf Monate fahren. Da die Corona-Pandemie voraussichtlich zu nachhaltig veränderten Arbeits- und Lebensbedingungen führen wird, prüft davon unabhängig jedoch die VBB GmbH flexible Tarifmodelle im Rahmen des Tarifentwicklungsverfahrens.

Teil 3: Allgemeine Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs

15. Wie haben sich die Zuweisungen des Bundes (Regionalisierungsmittel) seit 2010 jährlich entwickelt und welche Entwicklung erwartet die Landesregierung bis 2030?

zu Frage 15:

Der Landesregierung standen seit 2010 bzw. stehen bis 2030 die folgenden jährlichen Regionalisierungsmittel zur Verfügung:

Jahr	Regionalisierungsmittel Land Brandenburg in Mio. Euro
2010	392,7
2011	398,6
2012	404,5
2013	410,6
2014	416,8
2015	423,0
2016	481,0
2017	478,2
2018	475,1
2019	471,7
2020	476,1*
2021	479,8
2022	481,9
2023	491,6
2024	493,6
2025	495,5
2026	498,7
2027	501,9
2028	505,0
2029	508,2
2030	511,2

*ohne die zusätzlichen Regionalisierungsmittel für den Corona-Rettungsschirm ÖPNV

16. Wie wurden die Regionalisierungsmittel seit 2010 jährlich im Einzelnen verwendet?

zu Frage 16:

Die Länder müssen die Verwendung der Regionalisierungsmittel dem Bund gegenüber nachweisen. Für die Jahre 2010 bis 2020 wurden die Regionalisierungsmittel entsprechend der nachfolgenden Tabelle verwendet.

Jahr	Verwendung Regionalisierungsmittel in Mio. Euro				
	Leistungsbestellungen (Verkehrsverträge SPNV)	ÖPNV-G Bedarfsverkehre Sonstiges	Investitionen	Managementaufwand (VBB)	Summe
2010	320,6	76,4	1,3	4,8	403,1
2011	317,2	75,4	-0,5	4,8	396,9
2012	318,9	73,3	1,4	4,8	398,4
2013	324,1	50,8	20,0	6,0	400,9
2014	324,8	70,0	5,6	5,7	406,1
2015	328,9	70,5	8,0	5,4	412,8
2016	324,2	71,1	4,0	5,5	404,8
2017	313,4	72,9	9,7	5,9	401,9
2018	346,4	77,7	17,0	6,6	447,7
2019	343,6	73,1	12,8	7,8	437,3
2020	346,0	60,2	12,8	9,1	428,1

17. Wie hoch ist die aktuelle Rücklage aus Regionalisierungsmitteln zum Jahresabschluss 2020?

zu Frage 17:

Zum Jahresabschluss 2020 wurden 368.900.000 Euro Ausgabereste gebildet. Die Reste werden voraussichtlich 2024/2025 verbraucht sein.

18. Welche Kostenaufteilung bei länderübergreifenden Verkehren im SPNV wird zwischen Berlin und Brandenburg vorgenommen?

19. Finanziert das Land Brandenburg Verkehrsleistungen auf Berliner Territorium bzw. umgekehrt?

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 18 und 19 gemeinsam beantwortet.

Die Länder Brandenburg und Berlin als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr verantworten und finanzieren die Verkehrsleistungen auf dem eigenen Territorium.

20. Wie haben sich die Zuweisungen des Landes an die kommunalen Aufgabenträger des ÖPNV seit 2010 jährlich entwickelt?

zu Frage 20:

Auf der Grundlage des ÖPNV-Gesetzes betrug 2010 die pauschalierte Zuweisung der kommunalen Aufgabenträger 83 Mio. Euro. Im Rahmen der Novellierung des ÖPNV-Gesetzes wurde 2014 die pauschalierte Zuweisung für alle Aufgabenträger auf 85 Mio. Euro jährlich erhöht. Zusätzlich wurden die pauschalierte Zuweisung für die Aufgabenträger, die Straßenbahn und O-Bus betreiben, in Höhe von 5 Mio. Euro jährlich und die finanzielle Würdigung der Bedarfsverkehre eingeführt.

Im Rahmen der 5. Änderung des ÖPNV-Gesetzes 2017 stellte das Land Brandenburg für die Jahre 2017 bis 2022 insgesamt 48 Mio. Euro für den investiven Einsatz im Sinne des Brandenburgischen Behindertengleichstellungsgesetzes zur Verfügung:

- 2017: 3 Mio. Euro
- 2018: 10 Mio. Euro
- 2019: 11 Mio. Euro
- 2020 - 2022: jeweils 8 Mio. Euro

Davon erhalten alle kommunalen Aufgabenträger jeweils 1 Mio. Euro in 2017 und ab 2018 jeweils 2 Mio. Euro jährlich, die weiteren Mittel werden den kommunalen Aufgabenträgern mit Straßenbahn und O-Bus jährlich zur Verfügung gestellt. Ferner wurde die finanzielle Würdigung der PlusBus-Verkehre eingeführt.

21. Nach welchem Schlüssel wurden diese Mittel an die kommunalen Aufgabenträger ausbezahlt und wie hoch war jeweils der Betrag für die einzelnen Landkreise und kreisfreien Städte?

zu Frage 21:

Die Verteilung der Zuweisungen nach dynamischen Schlüsseln und festen Prozentsätzen sind § 1 ÖPNV-Finanzierungsverordnung zu entnehmen. Der jeweils auf die einzelnen kommunalen Aufgabenträger auf die Jahre 2010 bis 2021 entfallende Betrag ist den beigefügten Aufstellungen zu entnehmen (Anlage 1).

22. Aus welchen Finanzierungsquellen speisten sich die Zuweisungen an die kommunalen Aufgabenträger (Mittelherkunft) in den jeweiligen Haushaltsplänen?

23. In welcher Höhe hat das Land Brandenburg die weggefallenen Bundesmittel aus dem Entflechtungsgesetz für den öffentlichen Nahverkehr durch Landesmittel ersetzt?

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 22 und 23 gemeinsam beantwortet.

Zur Beantwortung der Fragen wird auf die folgende Tabelle verwiesen.

Jahr	Finanzierung Kommunalen ÖPNV (Kap. 11 500 TGr. 60, 70) in Mio. Euro		
	Entfl.G	Regiomittel	Landesmittel
2010	21,7	76,4	0,0
2011	21,7	75,4	0,0
2012	21,7	73,3	0,0
2013	27,1	50,8	0,0
2014	27,1	70,0	0,0
2015	27,1	70,5	0,0
2016	27,1	71,1	0,0
2017	27,1	72,9	0,0
2018	27,1	77,7	0,0
2019	6,7	73,1	9,5
2020	0,0	60,2	38,2

24. Wird die Landesregierung das im Koalitionsvertrag vereinbarte Ziel einer Dynamisierung der Zuweisungen für den öffentlichen Nahverkehr um 1,5 Prozent pro Jahr über 2021 hinaus umsetzen?

zu Frage 24:

Die Umsetzung der Zielstellungen des Koalitionsvertrages der die Landesregierung tragenden politischen Parteien der 7. Wahlperiode durch die Landesregierung erfolgt im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel. Die Beratungen der Landesregierung zur Aufstellung des Haushaltsplanentwurfes 2022 sind zum Zeitpunkt der Abfassung der Antwort auf die Große Anfrage noch nicht abgeschlossen.

25. Verfügt die Landesregierung über Erkenntnisse, wonach die Kostenentwicklung im kommunalen ÖPNV deutlich anders ausfällt als im SPNV, wodurch eine Dynamisierung allein der Mittel für den SPNV (nicht aber der für den ÖPNV) gerechtfertigt erscheint?

zu Frage 25:

Die Landesregierung geht davon aus, dass es auch im kommunalen ÖPNV eine Kostenentwicklung gegeben hat. Konkrete Erkenntnisse, die eine vergleichende Betrachtung zum SPNV zulassen, liegen nicht vor.

26. Wie haben sich die Fahrgeldeinnahmen des öffentlichen Nahverkehrs in Brandenburg seit 2010 jährlich entwickelt?

zu Frage 26:

Die jährliche Einnahmenentwicklung (Quelle: testierte Jahresmeldungen der Verkehrsunternehmen) wird in der folgenden Tabelle ohne Einnahmen aus den VBB-Semestertickets (Semesterzeiträume nicht identisch mit Jahreszeiträumen) dargestellt.

Jahr	Jährliche Einnahmenentwicklung aus VBB-Tarif in Mio. Euro
2010	333,2
2011	345,4
2012	360,4
2013	379,0
2014	398,7
2015	410,6
2016	444,4
2017	461,5
2018	473,9
2019	476,7
2020	389,0

27. Wie hat sich die Anzahl der verkauften Zeitkarten (Monats- und Jahreskarten sowie Abos) seit 2010 jährlich entwickelt?

zu Frage 27:

Die Anzahl der verkauften Zeitkarten (Monats- und Jahreskarten sowie Abos) liegen nur den vertragshaltenden Verkehrsunternehmen vor.

28. Beabsichtigt die Landesregierung Instrumente einer dritten Finanzierungssäule für den öffentlichen Nahverkehr (wie ein Bürgerticket oder eine Nutznießerabgabe für Unternehmen) einzuführen?

zu Frage 28:

Es gibt keine Planungen der Landesregierung zur Einführung von Instrumenten einer dritten Finanzierungssäule.

29. Wird die Landesregierung den Kommunen über eine Anpassung des Kommunalabgabengesetzes ermöglichen, eigene Modelle einer regionalen bzw. lokalen dritten Finanzierungssäule für den ÖPNV zu entwickeln und umzusetzen (analog zu der bestehenden Möglichkeit, touristische Gästeabgaben zu erheben und dafür die ÖPNV-Nutzung fahrscheinlos anzubieten)?

zu Frage 29:

Im Rahmen der Überarbeitung der Mobilitätsstrategie 2030 sowie der anstehenden Abstimmungen mit der Volksinitiative „Verkehrswende Brandenburg Jetzt!“ zu einem Mobilitätsgesetz werden im Rahmen einer Stärkung des Umweltverbundes insbesondere die Anforderungen und Potenziale bei der Weiterentwicklung des ÖPNV umfassend geprüft. Dies impliziert auch die Prüfung notwendiger weiterer gesetzlicher Anpassungen.

Teil 4: Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeuge des öffentlichen Nahverkehrs

30. In welcher Höhe hat die Landesregierung seit 1990 Betriebshöfe der Verkehrsunternehmen gefördert und welche Zweckbindungsfristen sind dafür vereinbart worden?

zu Frage 30:

In den Jahren 1991 bis 2004 wurden die Betriebshöfe einschließlich technischer Anlagen mit 176,91 Mio. Euro gefördert. Die Zweckbindungsfrist der Fördermaßnahmen betrug 25

Jahre ab Inbetriebnahme, bei Erteilung von Zuwendungen bis 1995 20 Jahre. Ab 2005 erhielten die Aufgabenträger Zuweisungen mit einem Investitionsanteil über das ÖPNVG u. a. für Betriebshöfe.

31. Welche Ersatzinvestitionen werden in den kommenden Jahren dafür fällig (in Bezug auf betriebliche Abschreibungszeiträume)?

zu Frage 31:

Bei den Betriebshöfen handelt es sich um kommunale Infrastruktur. Die Landesregierung hat keine gesetzliche Grundlage, hierfür gesonderte Daten bei den kommunalen Aufgabenträgern zu erheben.

32. Welche finanzielle Förderung stellt die Landesregierung den Verkehrsunternehmen bzw. den kommunalen Aufgabenträgern für diesen Zweck zur Verfügung?

zu Frage 32:

Die Verkehrsbetriebe haben aufgrund der anstehenden Umstellung auf alternative Antriebe und der laufenden Erweiterung und Taktverdichtung des ÖPNV einen gesonderten Förderbedarf signalisiert. Im Rahmen der Evaluierung und Neufassung der Richtlinie ÖPNV-Invest in 2020 wurden neue Omnibusbahnhöfe, Betriebshöfe und -stützpunkte oder die Erweiterung bestehender Anlagen als Fördergegenstände aufgenommen (https://bravors.brandenburg.de/verwaltungsvorschriften/oepnv_invest_2020). Über die konkrete Mittelausstattung des Förderprogramms ÖPNV-Invest entscheidet der Landtag im Rahmen der jährlichen Haushaltsaufstellung. Die konkrete Mittelaussteuerung für das Politikfeld kommunaler ÖPNV erfolgt entsprechend der angemeldeten Vorhaben und der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel im Rahmen der Aufstellung des Förderprogramms.

33. Welche alternativen Finanzierungswege stehen den Aufgabenträgern ggf. für diesen Zweck zur Verfügung?

zu Frage 33:

Die Finanzierung der Investitionen liegt grundsätzlich in der Verantwortung der kommunalen Aufgabenträger und kann aus dem ÖPNVG und Eigenmitteln erfolgen. Im Rahmen der Umsetzung der Clean Vehicles Directive sind weitere Finanzierungsmöglichkeiten im Rahmen einer Bundes- bzw. EU-Förderung für den Umbau der dafür nötigen Infrastruktur im Gespräch. Im Rahmen der EFRE-Richtlinie Mobilität (https://bravors.brandenburg.de/verwaltungsvorschriften/rili_mobilitaet_2016) hat und wird die Landesregierung in dieser Fondsperiode energieeffiziente und klimafreundliche Antriebe im ÖPNV einschließlich der für den Betrieb notwendigen stationären Betriebsstoffanlagen oder erforderliche stationäre Werkstattausrüstungen unterstützen.

34. Welche Entwicklung bei der Betriebshofinfrastruktur erwartet die Landesregierung im Falle des Ausbleibens von Ersatzinvestitionen?

zu Frage 34:

Es wird auf die Beantwortung der Frage 31 verwiesen.

35. Welche finanziellen Aufwendungen im kommunalen ÖPNV werden im Hinblick auf die Herstellung der gesetzlich vorgeschriebenen Barrierefreiheit für Fahrzeuge und Haltestellen erwartet?

36. Wie schätzt die Landesregierung in diesem Zusammenhang die Realisierung der Barrierefreiheit im vorgesehenen Zeitraum ein und welche Maßnahmen ergreift sie, um diesen Prozess zu unterstützen?

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 35 und 36 gemeinsam beantwortet.

Der kommunale ÖPNV liegt in der Verantwortung der kommunalen Aufgabenträger. Die Landesregierung erhebt daher hierfür keine gesonderten Daten. Der kommunale ÖPNV wird seit vielen Jahren über das ÖPNVG und Förderprogramme unterstützt.

37. Wird die Landesregierung die Förderung für die Beschaffung von Straßenbahnfahrzeugen und O-Bussen (im Rahmen der Förderung der Barrierefreiheit) über 2022 hinaus fortführen?

zu Frage 37:

Die investiven Zuweisungen an die kommunalen Aufgabenträger gemäß § 10 Abs. 3 ÖPNVG sind durch das fünfte Gesetz zur Änderung des ÖPNV-Gesetzes vom 14. Dezember 2017 bis einschließlich 2022 befristet worden. Für eine Fortführung der Zahlungen durch die Landesregierung besteht keine rechtliche Grundlage.

38. Welche Investitionen in neue Straßenbahnfahrzeuge und O-Busse konnten in den vergangenen vier Jahren getätigt werden und wie hoch war dabei der Anteil der Landesförderung (inkl. laufender Bestellungen, die noch nicht ausgeliefert worden sind)?

zu Frage 38:

Im Rahmen der Zuweisung von finanziellen Mitteln nach dem ÖPNVG und der ÖPNVfV liegen der Landesregierung nur die Angaben aus den vereinfachten Nachweisen der Aufgabenträger vor. Diese beinhalten ausschließlich die Ausgaben der Aufgabenträger zur Finanzierung von Straßenbahnen (Städte Brandenburg, Cottbus, Frankfurt (Oder), Potsdam und die Landkreise Märkisch-Oderland und Oder-Spree) und O-Bussen (Landkreis Barnim). Die Ausgaben der Verkehrsunternehmen sind nicht enthalten. Aus diesem Grund handelt es sich um anteilige Finanzierungsangaben.

Die Angaben können nur für die Jahre 2017 bis 2019 erfolgen. Die Vorlagefrist der vereinfachten Nachweise für 2020 war nach ÖPNVfV am 31. Mai 2021 und demzufolge gibt es noch keine zusammengefasste Übersicht wegen ausstehender Prüfungen der Unterlagen. Die Städte Cottbus, Brandenburg und Frankfurt (Oder) haben in den Jahren 2017 bis 2019 keine Ausgaben zur Neubeschaffung von Straßenbahnen abgerechnet.

Für die Landeshauptstadt Potsdam und die Landkreise Barnim, Märkisch-Oderland und Oder-Spree wurden folgende Ausgaben in den vereinfachten Nachweisen dargestellt:

Aufgaben-träger	2017	2018	2019	Summe
LHP	1.250.000 € (anteilige Finanzierung 18 NFL Straßenbahnen VIP)	3.750.000 € (anteilige Finanzierung 18 NFL Straßenbahnen VIP)	2.500.000 € (anteilige Finanzierung 18 NFL Straßenbahnen VIP)	7.500.000 €
BAR	9.298 € (Kreditfinanzierung 12 NF O-Geleisenbusse)	1.915.016 € (anteilige Finanzierung 6 O-Busse)	-	1.924.314 €
MOL	100.700 € (anteilige Finanzierung 2 Straßenbahnen STE)	762.300 € (anteilige Finanzierung 2 Straßenbahnen STE)	1.065.700 € (anteilige Finanzierung 3 Straßenbahnen SRS)	1.928.700 €
LOS		910.900 € (anteilige Finanzierung 3 Straßenbahnen SRS)	1.949.600 € (anteilige Finanzierung 3 Straßenbahnen SRS)	2.860.500 €

STE - Strausberger Eisenbahn GmbH;

SRS - Schöneicher-Rüdersdorfer Straßenbahn GmbH;

VIP - Verkehrsbetriebe Potsdam GmbH

39. Wie groß ist der Anteil der in den vergangenen vier Jahren neu bestellten Straßenbahnfahrzeuge und O-Busse an den jeweiligen Flotten der einzelnen Verkehrsunternehmen und wie groß ist die Anzahl der verbleibenden Fahrzeuge, deren technische Lebensdauer überschritten ist?

zu Frage 39:

Hierzu liegen der Landesregierung keine Informationen vor. Eine Abfrage bei den kommunalen Spitzenverbänden ist unbeantwortet geblieben.

40. Wie hoch ist jeweils der Anteil der SPNV-Bahnhöfe/Haltepunkte und der ÖPNV-Haltestellen, die noch nicht barrierefrei umgestaltet worden sind?

zu Frage 40:

Im Land Brandenburg werden auf Strecken des Regionalverkehrs und der S-Bahn insgesamt 343 Stationen bedient. Davon sind im Regionalverkehr (ohne S-Bahn)

- 182 Zugangsstellen barrierefrei zugänglich
- 120 Zugangsstellen sind nicht barrierefrei zugänglich
- 18 Zugangsstellen sind nur teilweise barrierefrei zugänglich, z.B. ist nur eine Bahnsteigkante barrierefrei erreichbar.

Aktuell sind von 23 reinen S-Bahnstationen 20 barrierefrei (Eichwalde in Realisierung, Schönfließ nicht stufenfrei und Hegermühle kein taktiles Leitsystem).

Die Bahnsteigbereiche der S-Bahn in Strausberg und Bernau sind durch fehlende taktile Leitstreifen baulich nicht vollständig barrierefrei. Da die Bahnsteigbereiche des Regionalverkehrs baulich vollständig barrierefrei (also mit taktilem Leitsystemen) sind, sind diese Stationen in der Betrachtung als barrierefrei zugänglich eingeordnet.

Damit sind in Brandenburg über die Hälfte der Stationen barrierefrei zugänglich, bei den

ausstehenden Stationen ist häufig ein stufenfreier Zugang möglich, auch wenn die Station noch nicht barrierefrei ausgebaut ist.

Bei einer als barrierefrei zugänglich eingestuften Station darf nicht automatisch von einem barrierefreien Zugang in das Eisenbahnfahrzeug ausgegangen werden. Dies ist nur dann der Fall, wenn Einstiegshöhe des Zuges und die Bahnsteighöhe aufeinander abgestimmt sind. Dieser Umstand ist im Regionalverkehr im Land Brandenburg nicht flächendeckend erfüllt, im Gegensatz zum Netz der S-Bahn Berlin.

Angaben zu den Haltestellen im kommunalen ÖPNV liegen der Landesregierung nicht vor.

41. Strebt die Landesregierung an, sich mit dem Land Berlin auf einheitliche Standards für die Bahnsteighöhen und die Einstiegshöhen der Fahrzeuge im SPNV zu verständigen, um einen stufenfreien Zugang zu den Zügen im gesamten VBB-Gebiet zu ermöglichen und welche Maßnahmen werden ggf. zum Erreichen dieses Ziels verfolgt?

zu Frage 41:

Einheitliche Standards von Bahnsteighöhen und Einstiegshöhen der Fahrzeuge im SPNV werden derzeit für das gesamte Bundesgebiet erarbeitet.

42. Was tut die Landesregierung, um die jeweiligen Baulastträger bei der Herstellung der Barrierefreiheit bei den Zugängen zum öffentlichen Nahverkehr zu unterstützen?

zu Frage 42:

Es wird auf die Beantwortung der Fragen 35 und 36 verwiesen.

43. Welche zusätzlichen Kosten (über die Mehrkosten aus verschobenen Ersatzinvestitionen und für steigende Standards im öffentlichen Verkehr hinaus) erwartet die Landesregierung im Hinblick auf die Realisierung einer Verkehrswende? Exemplarisch bitten wir um eine Abschätzung der Kosten für eine Verdoppelung des Anteils des SPNV/ÖPNV am Modal Split bis 2035. Bitte getrennt nach SPNV und kommunalem ÖPNV ausweisen.

zu Frage 43:

Die zur Realisierung der Verkehrswende zu erwartenden Kosten werden im Rahmen der Überarbeitung der Mobilitätsstrategie 2030 sowie des Dialogs mit der Volksinitiative „Verkehrswende Brandenburg Jetzt!“ zu ermitteln sein. Weitergehende Aussagen hierzu sind noch nicht möglich.

44. In welcher Höhe wird die Landesregierung die kommunalen Aufgabenträger bei der Inanspruchnahme von Fördermitteln des Bundes aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) für die Sanierung und den Neubau von Straßenbahninfrastruktur mit Landesmitteln unterstützen?

zu Frage 44:

Die Kofinanzierung für Mittel des GVFG durch das Land Brandenburg ist mit 25 Prozent der Investitionssummen bei Sanierungsmaßnahmen und mit 15 Prozent der Investitionssummen bei Neubaumaßnahmen vorgesehen. Die Umsetzung der Kofinanzierung erfolgt über das Förderprogramm ÖPNV-Invest im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel. Über die konkrete Mittelausstattung des Förderprogramms ÖPNV-Invest entscheidet der Landtag im Rahmen der jährlichen Haushaltsaufstellung.

Teil 5: Erarbeitung des Landesnahverkehrsplans 2023

45. Welchen Zeitplan verfolgt die Landesregierung zur Erarbeitung und Beschlussfassung des Landesnahverkehrsplans 2023?

zu Frage 45:

Für die Erarbeitung des Landesnahverkehrsplans 2023 - 2027 wird seitens der Landesregierung folgender Zeitplan angestrebt:

	2021				2022			
	I. Quartal	II. Quartal	III. Quartal	IV. Quartal	I. Quartal	II. Quartal	III. Quartal	IV. Quartal
Erarbeitung								
Potenzialuntersuchung Streckenreaktivierungen								
Öffentlichkeitsbeteiligung								
Auswertung Stellungnahmen, Überarbeitung und Finalisierung								

46. Werden in den Landesnahverkehrsplan 2023 ausschließlich die Betriebsprogramme bereits vergebener Ausschreibungsnetze einfließen oder wird darin ein langfristiges Ziel-Liniennetz entwickelt? Für welchen Planungshorizont wird ein solches Ziel-Liniennetz ggf. konfiguriert?

zu Frage 46:

Für den Landesnahverkehrsplan 2023 - 2027 werden ein Liniennetz für die Laufzeit des Plans selbst sowie ein langfristiges Zielbild entworfen. Während sich ersteres auf die vergebenen bzw. derzeit im Vergabeverfahren befindlichen Netze bezieht, fließen in das Zielbild vorrangig langfristige Infrastrukturentwicklungen und deren Wirkungen auf das Angebotskonzept ein. Beiden Horizonten gleich ist ein starker Bezug zu den langfristigen strategischen Zielen des Landes Brandenburg, z.B. der Mobilitätsstrategie.

47. Wird die Landesregierung - analog zum bundesweiten Modus beim Deutschlandtakt - ein solches langfristiges Ziel-Liniennetz zur Grundlage der Infrastrukturentwicklung machen?

zu Frage 47:

Das Prinzip des fahrplanbasierten Infrastrukturausbaus, wie es dem Deutschlandtakt zugrunde liegt, wird bereits seit vielen Jahren von der Landesregierung verfolgt.

Dies betrifft insbesondere auch die Strecken des regionalen Schienennetzes, die bereits nach diesem Prinzip ausgebaut wurden bzw. aktuell werden. Demnach begegnen sich die im Stundentakt verkehrenden Züge jeweils zur vollen und halben Stunde in den Bahnhöfen und erreichen an den Endpunkten möglichst optimale Anschlüsse, so dass diese Konzepte auch nahezu unverändert in den Deutschlandtakt übernommen werden konnten.

48. Wie werden Kommunen, Zivilgesellschaft und Bevölkerung (z.B. über Instrumente der Öffentlichkeitsbeteiligung) in die Erarbeitung des Landesnahverkehrsplans 2023 einbezogen?

zu Frage 48:

Der Entwurf des Landesnahverkehrsplans 2023 - 2027 wird im Rahmen des Beteiligungsverfahrens in 2022 auch für die Kommunen, Zivilgesellschaft und Bevölkerung über das Internet zugänglich gemacht. Nach Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen wird der Entwurf überarbeitet und finalisiert.

49. Welche Änderungs- bzw. Anpassungsoptionen hat die Landesregierung bei den bereits erfolgten Netzausschreibungen in die Verkehrsverträge aufgenommen, um diese an die zukünftigen Anforderungen des Landesnahverkehrsplans 2023 anpassen zu können?

zu Frage 49:

In den Verkehrsverträgen des Regionalverkehrs ist ein Leistungsbestimmungsrecht der Aufgabenträger vereinbart. Demnach können die Aufgabenträger die Änderung des Umfangs und der Beschaffenheit jedweder vom Eisenbahnverkehrsunternehmen geschuldeten Leistungsbestandteile verlangen, soweit dies vergaberechtlich zulässig ist. Dies schließt auch einmalige oder befristete Leistungsveränderungen sowie Linienverlängerungen oder – verkürzungen ein. Die Veränderung der Leistung zieht in der Regel auch eine Veränderung der Vergütung nach sich.

Auch in dem bereits vergebenen Verkehrsvertrag S-Bahn Teilnetz Ring sind umfangreiche Leistungsänderungsrechte der Länder Brandenburg und Berlin vereinbart.

50. Wie wird die Landesregierung in zukünftig abzuschließenden Verkehrsverträgen entsprechende Anpassungsmöglichkeiten sicherstellen?

zu Frage 50:

Die in der Antwort zu Frage 49 genannten Leistungsänderungsrechte werden auch in den zukünftig abzuschließenden Verkehrsverträgen vereinbart. Mögliche Leistungsänderungen können außerdem, sofern sie bereits während des Vergabeverfahrens absehbar sind, durch entsprechende Optionen in die Verträge aufgenommen werden.

Teil 6: Infrastrukturvorhaben „i2030“

51. In welchem Planungsstadium befinden sich die Teilprojekte in den einzelnen Korridoren gegenwärtig, welche Planungsschritte wurden bereits durchlaufen und welche stehen als Nächste an? Bitte für sämtliche Teilprojekte in allen Korridoren aufschlüsseln.
52. Welcher zeitliche Planungs- und Umsetzungshorizont besteht für die einzelnen Teilprojekte? Bitte für sämtliche Teilprojekte in allen Korridoren aufschlüsseln.

Die Fragen 51 und 52 werden aufgrund des Sachzusammenhangs anhand der folgenden Abbildungen gemeinsam beantwortet:

Tabelle 1: Zeitliche Zielvorstellungen für den Beginn der im Planungs- und Umsetzungsprozess zu bewältigenden Leistungsphasen für die i2030-Maßnahmen

	Grundlagen-Ermittlung 	Planungs-Phase 	Genehmigungs-Phase 	Ausführungs-Phase 	Zielstellung Inbetriebnahme
Berlin-Spandau – Nauen (West)					
	✓	▶▶	Ab 2026	Ab 2029	Mitte/Ende 2030er Jahre
Prignitz-Express/Velten (Nord-West)					
Schönholz - Hennigsdorf	▶▶	Ab 2021	Ab 2026	Ab 2029	Mitte 2030er Jahre
Hennigsdorf - Velten	✓	Ab 2021	Ab 2025	Ab 2028	Ende 2031
Velten - Neuruppin	✓	▶▶	Ab 2022	Ab 2023	2026
Nordbahn/Heidekrautbahn (Nord)					
Nordbahn	✓	Ab 2021	Ab 2024	Ab 2027	2030
Heidekrautbahn	✓	✓	▶▶	Ab 2021	2024
Birkenwerder	▶▶	Ab 2023	Ab 2026	Ab 2028	2030
Berlin-Dresden/Rangsdorf (Süd)					
	✓	▶▶	Ab 2024	Ab 2026	2028
RE1 (West-Ost)					
1. Betriebsstufe	✓	▶▶	Ausführung ab 2022		Ende 2022
2. Betriebsstufe	✓	▶▶ (bis Mitte 2023)	Ab 2023	Ab 2025 bis Ende 2025	sukzessive ab 2025 - 2028
Berlin – Cottbus / Königs Wusterhausen (Süd-Ost)					
Berlin – Cottbus	✓	✓	▶▶	Ab 2023	2027
Kehrgleis Königs Wusterhausen	✓	✓	✓	▶▶	Ende 2021 fertiggestellt
Königs Wusterhausen Nordkopf	✓	✓	▶▶	Ab 2023	2025
Potsdamer Stammbahn/S25 Süd (Süd-West)					
Potsdamer Stammbahn*	▶▶	Ab 2022	abhängig von Systementscheid	abhängig von Systementscheid	abhängig von Systementscheid
S25 Süd	✓	Ab 2021	Ab 2026	Ab 2028	2032
Siemensbahn					
	✓	▶▶	Ab 2024	Ab 2025	2029

✓ = abgeschlossen ▶▶ = laufend

©VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH 5-2021



- * Im Korridor Potsdamer Stammbahn richtet sich der weitere Verlauf des Planungsprozesses danach, ob ein Systementscheid zugunsten der S-Bahnvariante oder der Regionalverkehrs-Variante getroffen wird.
- ** Das Maßnahmenpaket S-Bahn umfasst rund 35 Einzelmaßnahmen, die in den nächsten Jahren geplant und umgesetzt werden sollen. Für eine erste Tranche von Maßnahmen zum Ausbau der Abstell- und Werkstattkapazitäten wurde die Grundlagenermittlung bereits abgeschlossen. Für diese Tranche ist bereits die Finanzierung der Planungsleistung für die Vorplanung (Lph 2) durch die Länder Berlin und Brandenburg abgesichert worden. Im Hinblick auf die Ausschreibung der S-Bahn-Teilnetze Nord-Süd und Stadtbahn sowie der damit verbundenen Angebotserweiterung und Vergrößerung der Fahrzeugflotte ist die Errichtung von zusätzlichen Abstellkapazitäten und die Anbindung potenziell zusätzlicher Werkstattstandorte von vorrangiger Bedeutung.
- *** Alle für das S-Bahnnetz definierten Maßnahmen haben für die Kapazitätserweiterung sowie Stabilität und Pünktlichkeit des S-Bahn-Betriebs eine hohe Bedeutung und dementsprechend hohe Priorität. Die Aufnahme konkreter Planungen (Lph 2 ff.) wird aufgrund des Umfangs der Einzelmaßnahmen in mehrere Tranchen gestaffelt. Gegenwärtig verhandeln die Länder und die DB Netz AG über den Zuschnitt der 2. Tranche. In dem Zusammenhang werden auch die Zielstellungen für die Zeitplanung der entsprechenden Maßnahmen abgestimmt.

53. Welche Planungs- und welche Baukosten werden jeweils für die einzelnen Teilprojekte erwartet und wie sind diese Kosten durch die Haushaltsplanung des Landes Brandenburg unterlegt? Bitte für sämtliche Teilprojekte in allen Korridoren aufschlüsseln.

zu Frage 53:

Die zukünftig durch i2030 zu erwartenden Planungs- und Baukosten in den einzelnen Teilkorridoren können der beigefügten Kostenkalkulation (Anlage 2) entnommen werden. Wesentliche Grundlage hierfür stellt eine Kostenprognose der DB aus Februar 2021 dar. Abweichungen können je nach Projektfortentwicklung entstehen. Um eine finanzielle Untersetzung zu gewährleisten, müssen die für i2030 notwendigen Aufwendungen jeweils vor Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung im Rahmen der Haushaltsaufstellungen u.a. beim Landesetat berücksichtigt werden. In die aktuellen Beratungen wurde diese Thematik auch eingespeist. Dem Ergebnis der Haushaltsberatungen kann hier zurzeit nicht vorgegriffen werden.

54. Welche Finanzierungsinstrumente des Bundes und der EU werden zur Finanzierung der einzelnen Teilprojekte in Anspruch genommen und welche konkreten Anträge befinden sich in Vorbereitung? Bitte für sämtliche Teilprojekte in allen Korridoren aufschlüsseln.

zu Frage 54:

Im Wesentlichen werden als Finanzierungsinstrumente Bundesmittel und zwar die Bedarfsplanmittel des Bundesverkehrswegeplans – Teilbereich Schiene, die Mittel des Bundesprogramms Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und Mittel aus dem Strukturstärkungsgesetz angesehen. In Einzelfällen sind auch Mittel aus der LuFV, Anlage 8.7 für die Bauausführungen nicht ausgeschlossen. Für den notwendigen Planungsvorlauf bis zur Genehmigungsplanung (Leistungsphasen 0-4 der HOAI) werden zurzeit Landesmittel verausgabt. Darüber hinaus werden Mittel der EU akquiriert, sofern hier die Voraussetzung für eine Unterstützung gegeben sind. Im Fall des Korridors West (Berlin – Falkensee – Nauen) konnte erfolgreich eine Unterstützung der EU für die Vorentwurfsplanung aus dem „Connecting Europe Facility“ (CEF – zentrales EU-Förderinstrument zur Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen in Europa) gewonnen werden. Die EU fördert hier bis zu 50 Prozent der beantragten Planungskosten. Eine Finanzierung durch den Bund ist an die Wirtschaftlichkeit der Maßnahmen gekoppelt, hierzu werden im Rahmen der Planung entsprechende Nutzen-Kostenuntersuchungen durchgeführt.

Im Einzelnen sind folgende Finanzierungsinstrumente angedacht bzw. in Vorbereitung:

- Korridor West: Bedarfsplan BVWP (F-Bahn) und CEF (EU), GVFG (S-Bahn)
- Korridor Nordwest: GVFG
- Korridor Nord: GVFG und für Teilabschnitt „Nordbahn“ Bedarfsplan BVWP
- Korridor West-Ost: GVFG
- Korridor Südost: Strukturstärkungsg, LuFV 8.7
- Korridor Süd: GVFG
- Korridor Südwest: Bedarfsplan BVWP (F-Bahn), GVFG
- Gesamtnetz S-Bahn: GVFG und Mittel der LuFV nach Anlage 8.7
- Siemensbahn: GVFG

Im GVFG – Bundesprogramm sind bisher folgende Vorhaben angemeldet:

- Korridor West-Ost: RE 1 (1.+2. Betriebsstufe)
- Korridor Nordwest: Velten – Neuruppin
- Siemensbahn
- Korridor Südwest: Blankenfelde – Rangsdorf
- Korridor Nord: Heidekrautbahn (Stammstrecke)

55. Für welche Teilprojekte besteht die Aussicht auf eine Fertigstellung bis zum Ende des Jahres 2030?

zu Frage 55:

Aus der Übersicht in den Antworten zu den Fragen 51 und 52 sind die geschätzten Fertigstellungstermine unter dem Vorbehalt, dass es zu keinen genehmigungsrechtlichen und technischen Verzögerungen kommt, zu ersehen.

56. Welche Maßnahmen ergreift oder erwägt die Landesregierung, um die Planung und Realisierung der Vorhaben zu beschleunigen?

zu Frage 56:

Mit der Rahmenvereinbarung zu i2030 vom Oktober 2017 mit der DB Netz haben die Länder Brandenburg und Berlin die Voraussetzungen geschaffen, damit die konkreten Planungen für den Ausbau der Schieneninfrastruktur in der Hauptstadtregion beginnen konnten. Durch die zügige Umsetzung weiterer Finanzierungsvereinbarungen (Einzel- oder Sammelvereinbarungen) zu nachfolgenden Planungsschritten in den einzelnen Teilprojekten ist ein bestmöglicher Planungsablauf abgesichert. Mit dem dialogorientierten Kommunikationskonzept werden frühzeitig alle Beteiligten - insbesondere Kommunen und Anwohnende - einbezogen, um Konflikte für die Genehmigungsverfahren soweit möglich zu minimieren. Darüber hinaus sind das Eisenbahnbundesamt sowie die Landkreis- und Bezirksebene im Lenkungskreis eingebunden. Hinsichtlich der baulichen Umsetzung werden bereits Gespräche mit dem BMVI geführt, um die notwendige Förderung aus Bundesmitteln abzuklären. Mit dem Aufbau personeller Ressourcen im MIL, SenUVK, der DB Netz und bei der VBB GmbH wurde begonnen und damit die arbeitstechnischen Voraussetzungen geschaffen, um die anstehenden Prozesse zu gewährleisten. Über die VBB GmbH wurde auch ein Rahmenvertrag mit einem Gutachter abgeschlossen, um die vorgeschriebenen Nutzen-Kosten-Untersuchungen zeitnah durchführen zu lassen.

57. Für welche Teilprojekte wurden bereits Sammelfinanzierungsvereinbarungen abgeschlossen und für welche steht eine solche in Aussicht?

zu Frage 57:

Für das Teilprojekt der Berliner S-Bahn wurde eine Sammelvereinbarung (Engpassbeseitigung und Weiterentwicklung des S Bahnnetzes) mit 35 Einzelprojekten für Verbesserungen im Berliner S-Bahnnetz abgeschlossen. Weitere konkrete Sammelvereinbarungen stehen derzeit nicht in Aussicht. Dennoch wird für weitere Vorhaben auch die Realisierung von Sammelvereinbarungen geprüft.

58. Welche Planungs- und/oder Realisierungsschritte werden durch diese Sammelfinanzierungsvereinbarungen jeweils abgesichert?

zu Frage 58:

Mit der Sammelfinanzierungsvereinbarung des Teilprojektes der Berliner S-Bahn wurden die Leistungsphasen 2-4 nach HOAI abgesichert.

59. Welches Ziel-Liniennetz ist die Grundlage für die Infrastrukturplanung „i2030“?

zu Frage 59:

Grundlage für die Infrastrukturplanung i2030 sind die Ergebnisse des zwischen den Partnern abgestimmten Angebotskonzeptes und der konzeptionellen Arbeiten in Vorbereitung der Ausschreibung des Netzes Elbe-Spree. Im Rahmen der Erarbeitung beider Konzepte wurde offenbar, dass die Eisenbahn-Infrastruktur – insbesondere im Stadt-Umland-Zusammenhang Berlin – mittelfristig erweitert werden muss, um die langfristig erforderlichen Leistungsausweitungen im Regional- und S-Bahnverkehr im gewünschten qualitativen Maße umsetzen zu können.

60. Wie wird die Infrastrukturplanung „i2030“ gegebenenfalls an das dem Landesnahverkehrsplan 2023 zu erarbeitende Ziel-Liniennetz angepasst?

zu Frage 60:

Grundlage der Infrastrukturplanung des Projektes i2030 ist das im Rahmen der Projektkonsolidierung zwischen den Partnern abgestimmte Angebotskonzept auf Basis des Landesnahverkehrsplans 2018 und seinen vorgeschalteten Untersuchungen zur Nachfrage und zu Kapazitäten auf der Schiene sowie weitere landesplanerische Prämissen wie z.B. die Mobilitätsstrategie. Sobald im Laufe der Projektarbeit neue Erkenntnisse beispielsweise zu verkehrlichen oder raumordnerischen Zusammenhängen vorliegen, wird im Rahmen des Projektes i2030 geprüft, inwiefern die in Planung befindliche Infrastruktur den veränderten Anforderungen noch genügen kann. Dies gilt auch für nicht in planerischer Verantwortung der i2030-Projektpartner stehende Vorhaben wie z.B. dem Deutschland-Takt, zu dem die Infrastrukturplanungen des Projektes i2030 jedoch eine größtmögliche Kohärenz herstellen sollen.

Teil 7: Ausbau des schienengebundenen öffentlichen Nahverkehrs

61. Welche stillgelegten Bahnstrecken haben die Landkreise und kreisfreien Städte jeweils für die Prüfung einer Reaktivierung bei der Landesregierung angemeldet?

zu Frage 61:

Im Rahmen der Aufstellung des Landesnahverkehrsplans 2023 - 2027 wird derzeit eine Potenzialanalyse zur Reaktivierung von Strecken und Halten von einem externen Gutachter erstellt. Dabei werden die Reaktivierungsvorschläge anhand von einheitlichen und vergleichbaren Kriterien in einem zweistufigen Verfahren geprüft.

In der Analyse werden die von Gebietskörperschaften, Verbänden und Bürgerinitiativen eingebrachten Streckenreaktivierungsvorschläge berücksichtigt. Darüber hinaus fand eine fachliche Ergänzung weiterer potenziell relevanter Strecken statt. Strecken, deren reguläre Bedienung bereits konkret in Planung ist oder deren Reaktivierung im Rahmen des Infrastrukturprojektes i2030 untersucht wird, sind nicht Teil der Potenzialanalyse. Außerdem werden nur jene Reaktivierungsvorschläge betrachtet, die im maßgeblichen Verantwortungsbereich des Landes Brandenburg liegen.

Die nachstehende Tabelle enthält die im Rahmen der Potenzialanalyse untersuchten Strecken, Streckenabschnitte und Verbindungskurven:

Von	Nach
Abzw Kerkow	Abzw Erichshagen (Verbindungskurve)
Bad Belzig	Brandenburg (Havel)
Bad Freienwalde (Oder)	Angermünde
Bad Freienwalde (Oder)	Oderberg
Bad Saarow-Pieskow	Beeskow
Falkenberg (Elster)	Herzberg (Elster) Stadt
Falkenberg (Elster)	Luckau-Uckro
Falkenberg (Elster)	Riesa
Finsterwalde	F60
Finsterwalde	Großräschen (Verbindungskurve)
Forst	Weißwasser
Fredersdorf (b Berlin)	Rüdersdorf (b Berlin)
Guben	Forst
Hoppegarten	Altlandsberg
Joachimsthal	Templin
Jüterbog	Luckau-Uckro
Jüterbog	Zossen
Kremmen	Nauen
Luckau-Uckro	Beeskow
Luckau-Uckro	Groß Leuthen
Luckau-Uckro	Lübben
Michendorf	Saarmund (Verbindungskurve)
Mittenwalde	Königs Wusterhausen
Müncheberg	Buckow
Müncheberg	Müncheberg Stadt
Neuruppin	Herzberg (Mark)
Neustadt (Dosse)	Neuruppin West
Oranienburg	Kremmen
Oranienburg	Nauen
Pritzwalk	Putlitz
Rathenow	Neustadt (Dosse)
Rathenow	Rathenow (Nord)
Schmachtenhagen	Oranienburg
Senftenberg	Hosena (Verbindungskurve)
Sperenberg	Zossen
Tantow	Gartz (Oder)
Templin	Fürstenberg (Havel)
Templin	Prenzlau
Treuenbrietzen	Bad Belzig
Wensickendorf	Liebenwalde
Werneuchen	Tiefensee
Werneuchen	Wriezen
Wittenberge	Dannenberg Ost
Wittstock (Dosse)	Landesgrenze (- Mirow)
Wustermark	Ketzin
Zossen-Dabendorf	Königs Wusterhausen

62. Welche Reaktivierungsvorhaben bewertet die Landesregierung nach gegenwärtigem Erkenntnisstand als besonders aussichtsreich?
63. Wann ist mit der Wiederinbetriebnahme erster stillgelegter Strecken zu rechnen und welche werden das sein?

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 62 und 63 gemeinsam beantwortet.

In Anbetracht der noch laufenden Untersuchung sind Aussagen zum Reaktivierungspotenzial konkreter Strecken zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht möglich. Die Ergebnisse der Potenzialanalyse werden im Jahr 2022 im Entwurf des Landesnahverkehrsplans dargestellt.

Unabhängig von der Potenzialanalyse befinden sich Streckenreaktivierungen in Brandenburg in Durchführung (Datum der Inbetriebnahme nach jetzigem Planungsstand):

- die Verlängerung der RB35 um 1,3 km zum reaktivierten Halt Bad Saarow-Pieskow im Dezember 2021,
- die Wiederinbetriebnahme des Lückenschlusses zwischen den Bahnhöfen Beelitz Stadt und Ferch-Lienewitz mit Betriebsaufnahme des Netzes Elbe-Spree im Dezember 2022,
- die Wiederinbetriebnahme der Dresdner Bahn zwischen Blankenfelde und Berlin Südkreuz im Dezember 2025 (4 km in Brandenburg),
- die Wiederinbetriebnahme der Stammstrecke der Heidekrautbahn im Dezember 2024 (Basdorf – Berlin-Wilhelmsruh, 8 km in Brandenburg) im Rahmen des Infrastrukturprojektes i2030.

64. Wie stellt die Landesregierung sicher, dass stillgelegte, aber potenziell zu reaktivierende Bahnstrecken planerisch gesichert und nicht entwidmet werden?

zu Frage 64:

Die Landesregierung prüft in jedem Einzelfall im Rahmen des gesetzlich normierten Verfahrens zur Freistellung von Bahnbetriebszwecken, ob ein Verkehrsbedürfnis besteht und langfristig eine Nutzung der Infrastruktur zu erwarten ist. Hiervon unabhängig verfügen die Kommunen im Rahmen ihrer kommunalen Planungshoheit über die Möglichkeit Flächen für Bahnstrecken zu sichern.

65. Welche Bahnhöfe/Haltepunkte haben die Landkreise und kreisfreien Städte jeweils für die Prüfung eines Neubaus bzw. einer Reaktivierung bei der Landesregierung angemeldet?

zu Frage 65:

Im Rahmen der genannten Potenzialanalyse (vgl. Antwort zur Frage 61) werden die von Gebietskörperschaften, Verbänden und Bürgerinitiativen eingebrachten Haltreaktivierungsvorschläge berücksichtigt. Darüber hinaus fand eine fachliche Ergänzung um weitere potenziell relevante Halte statt. In der Analyse werden ausschließlich Halte an noch bedienten Strecken betrachtet.

Die nachstehende Tabelle enthält die im Rahmen der Potenzialanalyse untersuchten Halte:

Stationsname
Bergholz (b Potsdam)
Beveringen
Booßen
Bornim-Grube
Carzig
Dierberg
Dolgelin
Eichow
Frohnsdorf
Gnewikow
Grieben (Gransee)
Groß Behnitz
Haida (Oberlausitz)
Hänchen
Heidefeld
Heinersdorf
Herzprung
Karwe
Kiekebusch
Klosterheide
Köpernitz
Linde (Mark)
Löwenberg Dorf
Mürow
Niederlandin
Petersdorf
Ragow
Rosow
Satzkorn
Schönberg (Mark)
Schönermark
Schönwalde (Kr Nauen)
Wall
Welsow-Bruchhagen
Zeischa

66. Welche dieser Neubauten bzw. Reaktivierungen von Bahnhöfen/Haltepunkten bewertet die Landesregierung nach gegenwärtigem Erkenntnisstand als besonders aussichtsreich?

zu Frage 66:

In Anbetracht der noch laufenden Untersuchung sind Aussagen zum Reaktivierungspotenzial konkreter Halte zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht möglich. Die Ergebnisse der Potenzialanalyse werden im Jahr 2022 im Entwurf des Landesnahverkehrsplans dargestellt.

67. Wie ist der Planungsstand für den zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung der Ostbahn zwischen Berlin und Kostrzyn?
68. Bis wann ist mit einer Realisierung der Elektrifizierung und bis wann mit einem zweigleisigen Ausbau der Ostbahn zu rechnen?

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 67 und 68 gemeinsam beantwortet.

Der Bund steht in der Pflicht, da es sich um eine bundeseigene Eisenbahninfrastruktur handelt. Die Strecke wurde für den Ausbau im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans beim zuständigen Bundesverkehrsministerium angemeldet und von diesem abgelehnt. Auch eine Elektrifizierung der Ostbahn im Rahmen des Programms „Elektrische Güterbahn“ wurde nicht berücksichtigt. Die Länder verfolgen daher parallel weitere Optionen der Finanzierung des Infrastrukturausbaus. Ziel der Landesregierung ist der Vollausbau der Ostbahn, also zweigleisig, elektrifiziert, für 160 km/h, mit ETCS und 750m Überholgleisen.

Auf Initiative des Landes Brandenburg hat die DB Netz AG eine Vorplanungsstudie für eine Strategie zum Ausbau der Eisenbahnstrecke der Ostbahn erstellt. Weiterführende Planungen sind noch nicht erfolgt.

Entsprechend der Prinzipien des Deutschlandtaktes wird ein fahrplanbasierter Ausbau der Ostbahn angestrebt, so dass die konkret erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen aus dem Zielfahrplan abgeleitet werden. Darüber hinaus wird angestrebt, die Ostbahn als Teil des transeuropäischen Transportnetzes TNT-T durch die EU auszuweisen.

Vor diesem Hintergrund ist eine terminliche Einordnung bisher nicht möglich.

69. Was tut die Landesregierung, um die Kapazität auf bestehenden, stark ausgelasteten Bahnstrecken zu erhöhen?

zu Frage 69:

Für den anforderungsgerechten Ausbau bundeseigener Eisenbahninfrastruktur, insbesondere auch in kapazitiver Hinsicht, ist grundsätzlich der Eigentümer zuständig. Die Landesregierung setzt sich daher beim Bund für den Ausbau der Infrastruktur im Land ein, wie z.B. beim Ausbau gemäß Bundesverkehrswegeplan einschließlich der Planungen zum Deutschlandtakt sowie beim Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen. Darüber hinaus besteht bei einzelnen Infrastrukturprogrammen auch die Möglichkeit zur direkten Einflussnahme. Konkret zu nennen sind hier insbesondere:

- die Länderliste gemäß Anlage 8.7 der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen Bund und DB,
- Maßnahmen im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG),
- die gezielte Unterstützung von Einzelmaßnahmen der Infrastrukturbetreiber durch Förderung auf Antrag.

Zudem wurde zusammen mit dem Land Berlin und der DB Netz AG das gemeinsame Projekt i2030 initiiert, um den Infrastrukturausbau in der Hauptstadtregion voranzutreiben.

70. Bis wann werden die laufenden Maßnahmen zur Elektrifizierung und zum zweigleisigen Ausbau der Stettiner Bahn zwischen Angermünde und Szczecin fertiggestellt?

zu Frage 70:

Entsprechend der aktuellsten Information der DB AG zur Bundesbedarfsplanmaßnahme „ABS Angermünde – Grenze D/PL (– Szczecin)“ ist die Fertigstellung des für die vollständige Inbetriebnahme des Streckenabschnittes notwendigen zweiten Bauabschnittes (Passow – Grenze D/PL) für 2026 vorgesehen.

71. Welche weiteren Projekte zum Ausbau der Eisenbahninfrastruktur verfolgt die Landesregierung über die in Teil 6 und Teil 7 dieser Anfrage angesprochenen Maßnahmen hinaus?

zu Frage 71:

Neben den i2030-Maßnahmen aus Teil 6 und der Reaktivierung der in Teil 7 benannten Strecken unterstützt die Landesregierung u.a. den Ausbau der Lehrter Bahn (Strecke Hannover - Berlin) und der Stettiner Bahn (Strecke Angermünde - Stettin). Zudem gibt es etliche Projekte, die im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) 8.7 realisiert werden sollen (reine SPNV-verbessernde Maßnahmen), was u.a. Modernisierung, Umgestaltung/Umbau von Zugangsstellen, die Wiederinbetriebnahme von Bahnsteigen oder die Bereitstellung von Abstellanlagen beinhaltet. Zudem gehören alle Maßnahmen aus der 2018 geschlossenen Rahmenvereinbarung (Bahnhofsmodernisierungsprogramm) dazu.

72. Wie setzt sich die Landesregierung dafür ein, die bestehenden Straßenbahnnetze in Brandenburg auszubauen und ggf. miteinander zu verknüpfen?

zu Frage 72:

Im Land Brandenburg ist das Land für die Bestellung der Schienenpersonennahverkehrsleistungen zuständig; die Planung und Bedienung im kommunalen Personennahverkehr mit Bussen und Straßenbahnen hingegen ist eine freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Landkreise und kreisfreien Städte. Das Land unterstützt die kommunalen Aufgabenträger bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben- und Ausgabenverantwortung durch finanzielle Zuweisungen.

73. Wie hoch schätzt die Landesregierung bzw. der Berliner Senat die Gesamtkosten für die vom Land Berlin vorgeschlagene Verlängerung der U-Bahnlinie U7 von Berlin-Rudow über die Gemeinde Schönefeld zum Flughafen BER? Bitte nach Bau- und Betriebskosten differenziert darstellen.

74. Welche Vorschläge hat das Land Berlin für die Kostenverteilung unterbreitet und wie hoch liegt der Kostenanteil für die Streckenabschnitte im Land Brandenburg?

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 73 und 74 gemeinsam beantwortet.

Im Ergebnis der baulichen Machbarkeitsuntersuchung werden die Baukosten für die Gesamtmaßnahme auf 650 – 750 Mio. Euro geschätzt, davon entfallen auf Berlin ca. 160 Mio. Euro. Angaben zu den Betriebskosten liegen nicht vor. Die Kostenteilung ergibt sich aus den jeweils in den Ländern liegenden Streckenkilometern. Die Gesamtstrecke umfasst 8,5 km, davon 1,8 km im Land Berlin.

75. Wie bewertet die Landesregierung den Nutzen einer U7-Verlängerung für das Land Brandenburg?

zu Frage 75:

Die U7 besitzt eine wichtige Erschließungsfunktion für die wachsende Gemeinde Schönefeld und die umliegenden Gewerbegebiete im Flughafenumfeld und stellt damit eine wesentliche Ergänzung des Nahverkehrsangebotes dar.

76. Welche Auswirkungen hat eine (Teil-) Finanzierung dieses Projekts auf andere Vorhaben zum Ausbau des SPNV/ÖPNV im Land Brandenburg?

zu Frage 76:

Es gibt bisher keine Finanzierungsentscheidung zur U7.

77. Wo läge die Aufgabenträgerschaft für die Verlängerungsstrecke der U7 im Land Brandenburg?

zu Frage 77:

Für die vom Land Berlin vorgeschlagene Verlängerung der U-Bahnlinie U7 von Berlin-Rudow über die Gemeinde Schönefeld zum Flughafen BER obliegt dem Landkreis Dahme-Spreewald gemäß § 3 Abs. 3 ÖPNV-Gesetz die Aufgabenträgerschaft für den auf Brandenburger Gebiet liegenden Streckenabschnitt der U7.

78. Wäre für den Betrieb der U-Bahnlinie auf Brandenburger Territorium eine Direktvergabe an die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) möglich oder müsste hierzu eine öffentliche Ausschreibung erfolgen?

zu Frage 78:

Hierzu kann gegenwärtig noch keine Aussage getroffen werden. Dies muss zu gegebener Zeit geprüft werden.

79. Welche alternativen Trassenführungen (bspw. östlich über das Kosmosviertel und den S-Bahnhof Grünbergallee) sowie alternativen Verkehrslösungen (bspw. mit der Straßenbahn) werden im Rahmen der Nutzen-Kosten-Analyse untersucht und wer trägt die Kosten für dieses Gutachten?

zu Frage 79:

Mittels einer Machbarkeitsstudie wurde die Realisierungsmöglichkeit für verschiedene Trassenvarianten untersucht. Auf der Fläche des Landes Berlin wurde dabei die Streckenführung, für die Flächen über den Flächennutzungsplan Berlin für die spätere Verlängerung der U7 vom U-Bahnhof Rudow in Richtung Schönefeld/BER abgesichert sind, genutzt.

Umwegige Streckenführungen, wie beispielsweise die Anbindung des Kosmosviertels oder des S-Bahnhof Grünbergallee, würden die Reisezeit vom Flughafen BER in die Berliner Innenstadt für den Großteil der die U7-Verlängerung nutzenden Fahrgäste verlängern. Neben höheren Kosten für die längere Strecke ist zu berücksichtigen, dass es für diese Streckenführungen keine Trassenfreihaltung gibt und eine zweimalige Querung der BAB A 113 nötig wäre, was ggf. deutlich höhere Realisierungskosten und evtl. das Erfordernis zum Grunderwerb mit sich bringen würde. Zusätzlich sei darauf hingewiesen, dass die S-Bahn vom Bahnhof Grünbergallee den Flughafen BER bereits heute direkt erreicht. Auch kann bei einer, wie hier vorgeschlagenen, alternativen Trassenführung der Aufkommensschwerpunkt in der wachsenden Gemeinde Schönefeld nur unzureichend erreicht werden. Alle

diese Aspekte fließen in eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung im Rahmen einer Nutzen-Kosten-Untersuchung ein und könnten die Wirtschaftlichkeit schmälern oder in Frage stellen.

Teil 8: Elektrifizierung und alternative Antriebe

80. Wie hat sich der absolute und prozentuale Anteil der elektrifizierten Eisenbahnstrecken in Brandenburg seit 2010 jährlich entwickelt?

zu Frage 80:

2010 waren 56 Prozent der Eisenbahnstrecken des Regionalverkehrsnetzes in Brandenburg elektrifiziert. Durch die 2011 fertiggestellte und seit 2020 mit Personenverkehr bedienten Strecken Glasower Damm Ost – Bohnsdorf Nord / Bohnsdorf Süd zur Anbindung des Bahnhofes Flughafen BER Terminal 1-2 ist das elektrifizierte Netz um 12 km erweitert worden und der Anteil hat sich um ca. 1 Prozent auf ca. 57 Prozent erhöht.

Im Bereich der Berliner S-Bahn sind 100 Prozent der Strecken elektrifiziert. Durch die 2011 fertiggestellte und seit 2020 mit Personenverkehr bedienten Strecke Flughafen BER Terminal 5 – Flughafen BER Terminal 1-2 ist das elektrifizierte Netz um ca. 8 km erweitert worden.

81. Wie hoch soll dieser Anteil nach den Plänen der Landesregierung im Jahr 2030 sein?

82. Welche Strecken bzw. Streckenabschnitte kommen nach Einschätzung der Landesregierung für eine Elektrifizierung ohne Planfeststellung (gemäß Planungsbeschleunigungsgesetz vom 03.03.2020) in Frage?

83. Welche konkreten Pläne verfolgt die Landesregierung hinsichtlich des Einsatzes alternativer Antriebstechnologien (Wasserstoff, Batterieelektrizität, Hybridtechnologien etc.) im SPNV sowie im ÖPNV?

84. Wie bewertet die Landesregierung speziell das Potenzial für den Einsatz hybrider Antriebslösungen mit Elektrifizierungsinselfen und Batteriebetrieb auf bisher nicht elektrifizierten Bahnstrecken in Brandenburg (wie im Innoverse-Gutachten für den „Prignitz-Express“ vorgeschlagen)?

Die Fragen 81 bis 84 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Land Brandenburg prüft anlässlich der Neuvergabe von Verkehrsleistungen jeweils die Potenziale und vorhandenen technischen Innovationen am Fahrzeugmarkt, dementsprechend auch den Einsatz von alternativen Antriebstechnologien wie z.B. Fahrzeugen mit Brennstoffzelle oder Energiespeicher (Akkumulatoren).

Ein konkreter Einsatz solcher Fahrzeuge ist derzeit für die Vergabernetze Heidekrautbahn (Fahrzeuge mit Brennstoffzelle, ab 12/2024) und Ostbrandenburg (Fahrzeuge mit Energiespeicher, ab 12/2024) vorgesehen. Im Rahmen des Projektes i2030 wird der Einsatz von alternativen Antriebsformen für den Prignitzexpress (RE6 und RB55) geprüft.

Sollte sich im Rahmen der Prüfungen auch der Bedarf nach kurzen Oberleitungsinselfen ergeben, so kann in diesen Fällen auch die konkrete Anwendbarkeit des Planungsbeschleunigungsgesetzes geprüft werden.

85. In welchem Umfang ist das Land langfristige Verpflichtungen zum Einsatz von Dieselfahrzeugen durch Wiedereinsatz- und Nachnutzungsgarantien eingegangen? Wir bitten um Angaben zur Anzahl der Fahrzeuge und zum Zeitraum für die jeweils betroffenen Linien.

zu Frage 85:

Durch die Verkehrsunternehmen in Anspruch genommene Wiedereinsatzgarantien bzw. Nachnutzungszusagen für Fahrzeuge betreffen insgesamt acht Fahrzeuge des Typs Alstom Coradia LINT 54, die im Rahmen des Netzes Elbe-Spree ab Dezember 2022 durch die Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH auf den Linien RB33, RB37 und RB51 zum Einsatz kommen.

86. Auf welchen Linien in Brandenburg sollen solche Dieselfahrzeuge, welche das Land Brandenburg bis in die 2040er Jahre finanzieren muss, nach 2034 eingesetzt werden?

zu Frage 86:

Eine konkrete Festlegung zum Einsatz auf bestimmten Linien existiert aktuell nicht. Neben einem festen Einsatz auf bestimmten Linien bestehen jedoch auch anderen Optionen, wie z.B. der Einsatz als Reservefahrzeuge oder der Umbau auf andere Antriebsformen, über die erst zu gegebener Zeit entschieden werden kann.

87. Ab wann sollen der SPNV sowie der ÖPNV in Brandenburg vollständig emissionsfrei fahren?

zu Frage 87:

Ein vollständig lokal emissionsfreier SPNV-Betrieb im Land Brandenburg wird, vorbehaltlich bestehender Wiedereinsatzgarantien oder Nachnutzungszusagen, für die mit dem Nachfolgenetz des Vergabernetzes Elbe-Spree beginnende Vergabeperiode angestrebt. Die konkrete Umsetzung ist jedoch auch abhängig von der Infrastrukturentwicklung sowie der Abstimmung mit den an den jeweils konkreten Vergabeverfahren beteiligten Aufgabenträgern.

Mit der im Frühjahr 2021 erfolgten Novellierung des Klimaschutzgesetzes hat die Bundesregierung u. a. das Ziel der Treibhausgasneutralität bis zum Jahr 2045 verankert. An diesem neuen Ziel wird sich das Land Brandenburg – somit auch das MIL für den Bereich Verkehr – orientieren müssen.

Auf Beschluss des Kabinetts wird mit dem Klimaplan Brandenburg unter Einbezug der verschiedenen Ressorts und unter Leitung des Ministeriums für Landwirtschaft, Umwelt und Klimaschutz (MLUK) eine Klimaschutzstrategie des Landes erarbeitet, die den Weg hin zu einem klimaneutralen Leben und Arbeiten in Brandenburg aufzeigen soll und auch den Verkehrsbereich umfassen wird. Darüber hinaus wird das Ziel der Klimaneutralität bis 2045 eine Grundlage für die Überarbeitung der Mobilitätsstrategie 2030 des Landes Brandenburg darstellen, die in diesem Jahr begonnen wird.

Für den kommunalen ÖPNV liegt die Verantwortlichkeit hierfür bei den kommunalen Aufgabenträgern.

88. Wie hoch taxiert die Landesregierung jeweils die Kosten für eine vollständige Umstellung des SPNV sowie des ÖPNV auf emissionsfreie Antriebe und wie beabsichtigt sie, diese zu finanzieren?

zu Frage 88:

Eine solche gesamthafte Kostenkalkulation für den Regionalverkehr liegt der Landesregierung nicht vor, da die Prüfung im Rahmen der Vorbereitung der jeweiligen Vergabeneetze erfolgt.

Die Einführung emissionsfreier Antriebe im kommunalen ÖPNV ist Aufgabe der kommunalen Aufgabenträger. Die Kosten sind gegenwärtig nicht bekannt.

89. Welche Kostensteigerungen für die Neubeschaffung von Bussen und die Anpassung der Infrastruktur zur Umsetzung der EU-rechtlichen Vorgaben (insbesondere der Clean Vehicle Directive) sind in den kommenden Jahren zu erwarten? Bitte die Antwort differenzieren nach Antriebsart und zusätzlichen Fahrzeug- bzw. Infrastrukturkosten.

zu Frage 89:

Die Marktentwicklung und die hiermit zu erwartenden Kostensteigerungen für die Neubeschaffungen von Fahrzeugen sowie die Anpassung zur Erreichung der Klimaschutzziele und der Umsetzung der EU-rechtlichen Vorgaben können seitens der Landesregierung nicht prognostiziert werden.

90. Welche Auswirkungen dieser Investitionen erwartet die Landesregierung für die Gesamtkosten des kommunalen ÖPNV und dessen Leistungserbringung (Kosten pro Fahrzeugkilometer)?

zu Frage 90:

Hierzu liegen der Landesregierung keine Informationen vor. Eine Abfrage bei den kommunalen Spitzenverbänden ist unbeantwortet geblieben.

91. In welcher Weise wird die Landesregierung die kommunalen Aufgabenträger bei der Bewältigung der Mehrkosten für die Antriebsumstellung unterstützen?

zu Frage 91:

Hierzu wird auf die Beantwortung der Frage 33 verwiesen.

92. Wie bewertet die Landesregierung den Aufbau weiterer O-Bus- oder Hybridbusnetze als Lösung zur Umstellung des ÖPNV auf nichtfossile Antriebe gegenüber anderen Antriebsarten und wird sie derartige Vorhaben unterstützen?

zu Frage 92:

Dies ist durch die kommunalen Aufgabenträger zu entscheiden. Hierfür können geeignete Förderprogramme genutzt werden.

Teil 9: Verknüpfung der klimagerechten Verkehrsmittel

93. Wie haben sich die Kapazitäten für die Fahrradmitnahme im Brandenburger SPNV seit 2010 jährlich entwickelt?
94. Welche Entwicklung der Kapazitäten zur Fahrradmitnahme im SPNV strebt die Landesregierung bis 2030 an?

Die Fragen 93 und 94 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Landesregierung strebt eine Steigerung des Anteils des Fahrradverkehrs am Gesamtverkehr im Rahmen der Umsetzung ihrer verkehrs- und umweltpolitischen Zielstellungen an. Mit dem Landesnahverkehrsplan 2018 wurde dazu das Konzept „Rad im Regio“ etabliert. Um die intermodale Verknüpfung zwischen Radverkehr und SPNV zu ermöglichen, soll in den Zügen ein möglichst nachfragegerechtes Stellplatzangebot zur Verfügung stehen. Da fahrzeug- und infrastrukturseitige Kapazitäten auf einigen Strecken ihre Grenzen erreicht haben, können Fahrradstellplätze jedoch mitunter nicht in dem zu Spitzenzeiten (insbesondere im Ausflugsverkehr) notwendigen Maße bereitgestellt werden. Die Landesregierung sieht daher neben der Bereitstellung von Fahrradmitnahmemöglichkeiten insbesondere auch eine Möglichkeit, Fahrgäste durch eine verbesserte Verfügbarkeit von Bike+Ride-Stellplätzen und Fahrradverleihsystemen am Ankunfts- und Abfahrtsort zu einer intermodalen Nutzung zu animieren, ohne dass das begrenzte Platzangebot in den Zügen durch die Fahrradmitnahme weiter eingeschränkt wird.

In der nachfolgenden Tabelle ist die aktuelle Fahrradstellplatzkapazität je Linie aufgeführt. Sind mehrere Zahlen angegeben so ist dies darauf zurückzuführen, dass auf der Linie unterschiedliche Zuglängen und Zugarten zum Einsatz kommen.

Linien	Start	Ziel	Fahrradstellplätze
RE1	Magdeburg Hbf; Brandenburg Hbf	Frankfurt (Oder); Eisenhüttenstadt; Cottbus	56
RE2	Cottbus	Wismar; Wittenberge	36
RE3	Lutherstadt Wittenberg/Falkenberg	Stralsund/ Schwedt	72
RE4	Rathenow	Ludwigsfelde; Jüterbog	36
RE6	Wittenberge	Berlin Gesundbrunnen/-Spandau	12 24
RE7	Wünsdorf-Waldstadt	Dessau	27 42
RE10	Cottbus	Leipzig Hbf	15 23
RE15	Hoyerswerda	Dresden Hbf	15 30
RE18	Cottbus	Dresden Hbf	15 30
RB10	Nauen	Berlin-Südkreuz	36
RB11	Frankfurt (Oder)	Cottbus	15
RB12	Templin	Berlin Ostkreuz	10
RB13	Wustermark	Berlin-Jungfernheide	27
RB14	Nauen	Berlin-Schönefeld Flughafen	42
RB20	Oranienburg	Potsdam Hbf	15
RB21	Berlin-Friedrichstraße; Griebnitzsee; Potsdam Hbf	Wustermark	15
RB22	Berlin-Friedrichstraße; Griebnitzsee; Potsdam Hbf	Berlin-Schönefeld Flughafen	15
RB23	Potsdam Hbf	Beelitz-Heilstätten	15
RB24	Eberswalde	Senftenberg	27

Linien	Start	Ziel	Fahrradstellplätze
RB25	Werneuchen	Berlin-Ostkreuz	10
RB26	Kostrzyn	Berlin-Ostkreuz	12
			24
RB27	Groß Schönebeck; Wensikendorf	Berlin-Karow	10
RB31	Dresden	Elsterwerda	15
			30
RB33	Jüterbog	Berlin-Wannsee	12
RB34	Rathenow	Stendal	10
RB35	Fürstenwalde (Spree)	Bad Saarow Klinikum	9
RB36	Frankfurt (Oder)	Berlin-Lichtenberg	9
			18
RB43	Cottbus	Falkenberg (Elster)	8
RB45	Cottbus	Falkenberg (Elster)	24
			6
RB46	Cottbus	Forst	8
RB49	Cottbus	Falkenberg (Elster)	15
			30
RB51	Rathenow	Brandenburg Hbf	12
RB54	Rheinsberg	Herzberg (Mark)	10
RB55	Hennigsdorf	Kremmen	12
RB60	Frankfurt (Oder)	Berlin-Lichtenberg	9
			18
RB61	Angermünde	Schwedt	9
			18
RB62	Eberswalde	Prenzlau	9
			18
RB63	Eberswalde	Joachimsthal	9
RB65	Cottbus	Zittau	8
RB66	Angermünde	Szczecin	4
	Berlin	Szczecin	12
RB73	Neustadt; Kyritz	Pritzwalk	3
RB74	Pritzwalk	Meyenburg	3
S2/S8	(Lutherstadt Wittenberg) Landesgrenze	Jüterbog	24
RB51 ST	Dessau	Falkenberg (Elster)	6

Die Landesregierung setzt im Regionalverkehr bei allen Vergaben, bei denen sie allein oder gemeinsam mit dem Land Berlin federführend ist, das Konzept „Rad im Regio“ um. Das Konzept beinhaltet sowohl Aspekte zur Verbesserung zur Information als auch der Verfügbarkeit der vorhandenen Fahrradstellplätze, da in den Zügen eine kapazitätsabhängige Mindestanzahl an Fahrradstellplätzen nicht durch Klappsitze verbaut sein darf. Dies reduziert die Konflikte zwischen Fahrgästen mit und ohne Fahrrad.

Die Anzahl der Fahrradstellplätze ist des Weiteren fest an die Anzahl der Sitzplätze gekoppelt. Im Zusammenhang mit den Kapazitätserhöhungen bei vergangenen Betriebsaufnahmen haben sich daher auch die Fahrradkapazitäten erhöht. Zu nennen ist hier insbesondere auch die Einführung der besonderen Fahrradwagen im Netz Nord-Süd auf den Linien RE3 und RE5. Gleiches gilt in der Zukunft durch die Erhöhung der Zugdichte und Kapazitätsdichte auf vielen Linien. Insbesondere mit den Betriebsaufnahmen der Netze Elbe-Spree, Lausitz, Nord-Süd und Ostbrandenburg kommt es flächendeckend zu einer Erhöhung der angebotenen Fahrradstellplätze auf beinahe allen Linien.

Im S-Bahn-Verkehr ist jeder Viertelzug (betrieblich nicht trennbare Zwei-Wagen-Einheit) mit einem Mehrzweckbereich für die Beförderung von Rollstühlen, Kinderwagen und Fahrrädern ausgestattet. Abhängig von der jeweils linien-, abschnitts- und tageszeitbezogen vereinbarten Zugstärke stehen somit pro Zug zwei, drei oder vier Mehrzweckbereiche zur Verfügung. Mit der wettbewerblichen Neuvergabe der Verkehrsleistungen im S-Bahn-Netz werden in den einzusetzenden Neubaufahrzeugen getrennte Mehrzweckbereiche für Rollstühle und Fahrräder vorgesehen, um Nutzungskonflikte zu reduzieren und der gestiegenen Bedeutung der Fahrradmitnahme Rechnung zu tragen. Im Verkehrsvertrag für das Teilnetz Ring (mit schrittweiser Betriebsaufnahme in den Jahren 2021 bis 2023) erfolgt für die beiden auch auf Brandenburger Gebiet verkehrenden Linien S46 und S8 die Betriebsaufnahme mit Neufahrzeugen im Jahr 2022. Die wettbewerbliche Vergabe für die Teilnetze Stadtbahn und Nord-Süd, die auch die übrigen Linien mit Teilabschnitten im Land Brandenburg umfassen, läuft derzeit.

Durch einige im zurückliegenden Jahrzehnt auf Brandenburger Gebiet realisierte Taktverdichtungen auf den Abschnitten nach Teltow Stadt (S25/S26) und Strausberg Nord (S5) wurden auch zusätzliche Kapazitäten für die Fahrradmitnahme geschaffen. Mit der Verlängerung der bisher in Zeuthen endenden Fahrten der Linie S8 nach Wildau ab Oktober 2022 entstehen auch dort zusätzliche Kapazitäten für die Fahrradmitnahme. Mit den im Zielkonzept enthaltenen Möglichkeiten für Taktverdichtungen auf den Abschnitten nach Oranienburg (S1), Bernau (S2) und Strausberg (S5), die bei der Vergabe der Verkehrsleistungen als Option berücksichtigt sind und deren infrastrukturelle Anforderungen im Projekt i2030 untersucht werden, kann die Schaffung zusätzlicher Kapazitäten, auch für die Fahrradmitnahme, fortgesetzt werden.

95. Wann wird den Fahrgästen im SPNV flächendeckend eine wagengenaue Echtzeit-Information über freie Fahrradstellplätze in den Zügen zur Verfügung gestellt, damit sie vor Einfahrt des Zuges einschätzen können, ob noch Platz für Fahrräder ist und in welchen Wagen?

zu Frage 95:

Die Echtzeit-Erfassungstechnologie zur Erfassung von Fahrgästen und Fahrrädern ist Bestandteil aller neuen Verkehrsverträge. Mit deren Inkrafttreten können diese Daten dem Kunden zuverlässig zur Verfügung gestellt werden. Ein Großteil des VBB-Regionalverkehrsnetzes wird ab Dezember 2022 durch die neuen Verträge Netz Elbe-Spree und Lausitz diese Auslastungsdaten liefern.

96. Unter welchen Bedingungen ist eine Fahrradmitnahme im kommunalen ÖPNV möglich?

97. Wie haben sich die Kapazitäten für die Fahrradmitnahme im ÖPNV seit 2010 jährlich entwickelt?
98. Welche Entwicklung der Kapazitäten zur Fahrradmitnahme im ÖPNV strebt die Landesregierung bis 2030 an?
99. Wie unterstützt die Landesregierung die kommunalen Aufgabenträger dabei, die Fahrradmitnahme im ÖPNV zu erleichtern?

Die Fragen 96 bis 99 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In den Beförderungsbedingungen der VBB GmbH ist im §11 Abs. 1 geregelt, dass eine Fahrradmitnahme in den Zügen des Eisenbahn-Regionalverkehrs, der S-Bahn und der U-Bahn sowie auf Fähren vorgesehen ist, sofern hierfür ausreichend Platz vorhanden ist. Die Mitnahme von Fahrrädern in Omnibussen, O-Bussen und Straßenbahnen ist nicht gestattet, es sei denn, dass diese Verkehrsmittel dafür hergerichtet und entsprechend gekennzeichnet sind. Das gilt auch für den Bahn-Ersatzverkehr. Die Entscheidung über die Mitnahme von Fahrrädern obliegt bei allen Verkehrsmitteln letztlich dem Betriebspersonal.

Der kommunale ÖPNV ist Aufgabe der kommunalen Aufgabenträger bzw. der Verkehrsunternehmen. Der Landesregierung liegen hierzu keine Daten vor.

100. Bis wann beabsichtigt die Landesregierung, die Handlungsempfehlungen aus dem VBB-Bericht „Bike+Ride / Park+Ride im Land Brandenburg“ vom 22.07.2020 umzusetzen?

zu Frage 100:

Bike+Ride und Park+Ride sind kommunale Aufgaben. Planung, Finanzierung und Bau der Anlagen sind ein fortlaufender Prozess und können nur sukzessive umgesetzt werden. Die Kommunen als wesentliche Vorhabenträger und das Land als Fördergeber arbeiten hier intensiv zusammen. Die VBB GmbH mit seiner Kompetenzstelle Bahnhof berät die Kommunen umfangreich bei der Umsetzung der Projekte. Auch die Finanzierung und Förderung der Vorhaben sind Daueraufgaben und letztlich von den haushaltspolitischen Entscheidungen abhängig. Im Rahmen des Zukunftsinvestitionsfonds wurden umfangreiche Landesmittel zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus stehen mit dem Bundesprogramm „Stadt und Land“ Mittel für Bike+Ride zur Verfügung. Ziel ist es, bis Ende des Jahres 2021 mit dem Land Berlin einen Finanzierungsvertrag für die Errichtung von Park+Ride und Bike+Ride an pendlerstarken Bahnhöfen im Land Brandenburg abzuschließen. Die Verhandlungen mit dem Land Berlin haben begonnen.

101. Wie hoch schätzt die Landesregierung die Kosten für die Umsetzung dieser Handlungsempfehlungen?

zu Frage 101:

Das Gutachten geht von einem jährlichen Mittelbedarf von 15 Mio. Euro aus, der sukzessive über die genannten Finanzierungsquellen unterstützt werden kann. Eine Evaluierung des Finanzierungsbedarfs ist in Auswertung der Fortschrittsberichte im 2-Jahres-Rhythmus im Rahmen einer Aktualisierung des Gutachtens in 2025 vorgesehen.

102. Was tut die Landesregierung darüber hinaus, um Zubringerverkehre zu den SPNV-Angeboten vom Auto auf den Umweltverbund zu verlagern?

zu Frage 102:

Es handelt sich um eine kommunale Aufgabe. Im Rahmen einer Stärkung des Umweltverbundes liegt ein besonderer Fokus auf der Erhöhung der Mobilität und entsprechenden Lösungen für Zubringerverkehre zum SPNV sowie der sogenannten „letzten Meile“.

In diesem Zusammenhang erfolgt derzeit eine Evaluation des ÖPNV-Gesetzes. Zudem wurde die finanzielle Förderung der PlusBus-Linien, die von den Nutzerinnen und Nutzern ausgesprochen gut angenommen werden, über das Jahr 2021 hinaus fortgeführt. Um insbesondere im ländlichen Raum neue Lösungen für Mobilitätsangebote zu finden, fördert das MIL durch die Richtlinie „Innovative Mobilitätsangebote“ zeitlich befristete, neue Bedienangeboten im ÖPNV als Ergänzung zum derzeitigen Linienverkehr. Durch diese Modellprojekte können Erfahrungen in Bezug auf planerische und wirtschaftliche Aspekte sowie die Nutzerakzeptanz gewonnen werden.

Mit dem Ziel einer verbesserten Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV fördert das MIL zudem die Errichtung von Fahrradabstellanlagen an Haltestellen und Bahnhöfen über die Richtlinie zur Förderung von Investitionen für den Öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (Rili ÖPNV-Invest). Neben Landesmitteln stehen hierfür seit kurzem auch zusätzliche Bundesmittel über das Sonderprogramm „Stadt und Land“ zur Verfügung. Das MIL und die Bewilligungsbehörde LBV unterstützen die Kommunen bei der Beantragung der Fördermittel. Die bei der VBB GmbH eingerichtete Kompetenzstelle Bahnhof berät bei entsprechenden Umsetzungsfragen vor Ort. Darüber hinaus werden die durch das MIL begleiteten Gremien der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen des Landes Brandenburg (AGFK BB) für einen Informations- und Erfahrungsaustausch zu den Themen Fahrradparken sowie Bike+Ride genutzt, damit die Bedarfe an Fahrradstellplätzen erfüllt und Verlagerungspotenziale erschlossen werden können.

Teil 10: Förderung moderner Ausstattung und innovativer Projekte im öffentlichen Nahverkehr

103. Wie hat sich die Anzahl der PlusBus-Linien und deren Verkehrsleistung (in Fahrzeugkilometern) seit deren Einführung jährlich entwickelt?

zu Frage 103:

Mit der Einführung von PlusBus in Brandenburg im Jahr 2014 ist die Anzahl der Linien jährlich gestiegen:

Jahr	Linien
2014	3
2015	5
2016	5
2017	8
2018	15
2019	26
2020	31
2021	32*

* Stand Mai 2021

Mit der zunehmenden Anzahl neu eingeführter PlusBus-Linien ist auch die Verkehrsleistung gestiegen. Diese belief sich in 2018 auf rund 3,3 Mio. Kilometer, 2020 bereits auf rund 7,5 Mio. Kilometer.

104. Wie hat sich die Förderung des Landes für PlusBus-Linien seit deren Einführung jährlich entwickelt?

zu Frage 104:

Die Landesförderung ist im August 2018 in Kraft getreten und sieht seitdem eine Förderung von 0,40 Euro/km für die PlusBus Linien vor. Im Jahr 2018 belief sich die Unterstützung dabei auf rund 1,3 Mio. Euro. Für das Jahr 2020 konnten die PlusBus-Linien von der Landesregierung mit rund 3 Mio. Euro unterstützt werden.

105. Wie wirkt die Landesregierung darauf hin, dass mit PlusBus-Linien bestehende Angebotslücken über die Landkreis- bzw. Stadtgrenzen hinweg geschlossen werden?

zu Frage 105:

Grundsätzlich ist es Aufgabe der Kommunen sich zu kreisübergreifenden Verkehren zu verständigen. Es besteht für jeden kommunalen Aufgabenträger die Möglichkeit dies in einem Nahverkehrsplan festzulegen.

Die Landesregierung unterstützt mit ihrem Finanzierungsbeitrag die Einführung von Plus-Bus-Linien generell. Darunter fallen je nach Linienführung auch Linien, die landkreisgrenzüberschreitend fahren und damit zum Teil Angebotslücken füllen. Letztendlich liegt es an den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen, die Verkehre umzusetzen und dementsprechend mögliche Angebotslücken zu schließen.

106. Wie hoch ist der Anteil der Fahrzeuge im Brandenburger SPNV, in denen den Fahrgästen ein kostenfreier WLAN-Zugang angeboten wird?

zu Frage 106:

Im Regionalverkehr sind aktuell die Fahrzeuge der Netze Mitteldeutsche S-Bahn 1, Mitteldeutsche S-Bahn 2, Elektro-Netz-Nord und Spree-Neiße mit kostenlosem WLAN ausgestattet. Im Zusammenhang mit der Betriebsaufnahme des Netzes Elbe-Spree werden vorhandene Fahrzeuge aus dem Netz Stadtbahn 1 durch eine Modernisierung nach und nach mit WLAN ausgestattet. Da die Fahrzeuge teilweise über die Landesgrenzen hinweg eingesetzt werden, lässt sich ein Anteil der Fahrzeuge am Brandenburger SPNV nicht berechnen.

Die Fahrzeuge der Berliner S-Bahn GmbH sind nicht mit WLAN-Zugang ausgerüstet.

107. Bis wann werden die Fahrzeugflotten im SPNV vollständig mit WLAN-Hotspots ausgestattet sein und wie unterstützt die Landesregierung diese Aufrüstung?

zu Frage 107:

Im Rahmen der Vergabe im Regionalverkehr werden funktionale Vorgaben zur Ausstattung mit WLAN gemacht. Die Umsetzung erfolgt somit schrittweise mit der Betriebsaufnahme der jeweiligen Vergabernetze. Dies ist in ersten Netzen bereits erfolgt (vgl. Antwort zur Frage 106). Mit den Betriebsaufnahmen in den Netzen Elbe-Spree und Lausitz zum Dezember 2022 wird dies bereits einen Großteil der Verkehrsleistungen in Brandenburg betreffen.

108. Wie hoch ist der Anteil der Bahnhöfe und Haltepunkte im Land Brandenburg, an denen ein kostenfreier WLAN-Zugang angeboten wird?

zu Frage 108:

Die Ausstattung von Bahnhöfen und Haltepunkten mit kostenlosem WLAN liegt im Entscheidungsbereich des jeweiligen Stationsbetreibers. Darüber hinaus existieren im Bereich der Bahnhöfe und Haltepunkte teilweise auch kostenlose WLAN-Angebote kommunaler und privater Anbieter innerhalb und außerhalb des Bahnhofsbereichs. Da diese nicht alle statistisch erfasst sind, kann ein konkreter Anteil nicht berechnet werden.

In Brandenburg sind die Stationen Brandenburg Hauptbahnhof, Potsdam Hauptbahnhof und Prenzlau mit WLAN ausgestattet. Cottbus, Frankfurt (Oder) sowie Flughafen Berlin-Schönefeld sollen bis voraussichtlich 2021 mit WLAN ausgestattet werden. Weitere 25 Stationen sind perspektivisch bei der DB Station & Service AG in Planung.

109. Bis wann werden sämtliche Bahnhöfe und Haltepunkte mit einem WLAN-Hotspot ausgestattet sein und wie unterstützt die Landesregierung diese Aufrüstung?

zu Frage 109:

Ein konkreter Zeitpunkt hierfür kann seitens der Landesregierung nicht benannt werden.

Das Wirtschaftsministerium des Landes Brandenburg hat auf Grundlage des Landtagsbeschlusses vom 29. Juni 2017 ein WLAN-Hotspot Programm aufgelegt, bei dem seit April 2019 ca. 1.200 Hotspots im kommunalen Bereich errichtet werden, wobei das Land Brandenburg die Kosten für fünf Jahre übernimmt.

Einige Kommunen haben dabei auch Bahnhöfe angemeldet. Die hier in Rede stehenden Bahnhofsgebäude stehen entweder im Eigentum der Kommunen oder es gibt kommunales Eigentum in räumlicher Nähe zu den Bahnhöfen. Beispielhaft betrifft dies die Bahnhöfe in Brand, Falkenberg (Elster), Herzberg (Elster), Liebenwalde und Rathenow. Auch Bahnhofsvorplätze wurden angemeldet, auf denen öffentliches WLAN eingerichtet wird, wie zum Beispiel in Angermünde, Bernau, Bestensee, Elstal, Forst, Lauchhammer und Velten. Insgesamt wurden im Rahmen des WLAN-Hotspot-Projektes der Landesregierung 27 Bahnhöfe bzw. Bahnhofsvorplätze mit WLAN-Hotspots ausgestattet.

Die tatsächliche Verfügbarkeit von WLAN an den Brandenburger Bahnhöfen ist somit bereits jetzt schon deutlich höher als dargestellt.

Als Aufgabenträger für den SPNV liegt der Schwerpunkt des Landes Brandenburg im SPNV aktuell bei der Ausrüstung der Züge mit öffentlichem WLAN. Im Rahmen der Vergabeverfahren für neue Verkehrsverträge werden nach und nach immer mehr Linien mit freiem WLAN in den Zügen ausgestattet und vom Land über die Verkehrsverträge finanziert.

110. Wie hoch ist der Anteil der Fahrzeuge im kommunalen ÖPNV, in denen den Fahrgästen ein kostenfreier WLAN-Zugang angeboten wird?

zu Frage 110:

Die Ausstattung der kommunalen Fahrzeuge ist Aufgabe der kommunalen Aufgabenträger bzw. Verkehrsunternehmen, der Landesregierung liegen hierzu keine Daten vor.

111. Wie unterstützt die Landesregierung die Ausrüstung der Fahrzeugflotten im ÖPNV mit WLAN-Hotspots?

zu Frage 111:

Im Land Brandenburg ist die Bedienung im Straßenpersonennahverkehr mit Bussen und Straßenbahnen eine freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Landkreise und kreisfreien Städte. Dabei beinhaltet ein attraktives Verkehrsangebot auch die angemessene Ausstattung der Fahrzeugflotten. Das Land unterstützt die kommunalen Aufgabenträger bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben- und Ausgabenverantwortung durch finanzielle Zuweisungen.

112. Wie hoch ist der Anteil der ÖPNV-Haltestellen im Land Brandenburg, an denen ein kostenfreier WLAN-Zugang angeboten wird?

113. Wie unterstützt die Landesregierung diese Ausrüstung von ÖPNV-Haltestellen mit WLAN-Hotspots?

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 112 und 113 gemeinsam beantwortet.

Die Ausstattung der ÖPNV-Haltestellen ist Aufgabe der kommunalen Aufgabenträger bzw. Verkehrsunternehmen, der Landesregierung liegen hierzu keine Daten vor.

114. Welche Pilotvorhaben zur Erprobung autonom fahrender Busse, Züge und/oder Straßenbahnen wurden in Brandenburg durchgeführt oder sind geplant?

zu Frage 114:

Im Land Brandenburg gab es 2019/2020 ein Modellprojekt zum hochautomatisierten (noch nicht autonomen) Fahren eines Kleinbusses im Landkreis Ostprignitz-Ruppin als Ergänzung zum Linienverkehr im ÖPNV. In diesem Verbundprojekt konnten umfassende Erfahrungen in Bezug auf technische und wirtschaftliche Aspekte sowie die Nutzerakzeptanz gewonnen werden.

Im Jahr 2018 gab es bei der ViP in Potsdam im Rahmen eines Modellprojektes einen Testbetrieb mit einer autonom fahrenden Tram. Dieser erfolgte im Rahmen der internationalen Fach- und Besuchermesse „InnoTrans“ vom 18. bis 21. September 2018 auf einem ca. sechs Kilometer langen Teilstück des Potsdamer Tramnetzes. Weitere konkreten Planungen zu Projekten sind nicht bekannt.

115. Welche dieser Projekte haben eine Aussicht darauf, im Erfolgsfall dauerhaft beibehalten zu werden?

zu Frage 115:

Bei den bisherigen Projekten handelte es sich von vornherein um zeitlich begrenzte Modellprojekte, um entsprechende Erfahrungswerte zu erlangen. Ein dauerhafter Betrieb war demnach nicht geplant.

116. Wie unterstützt die Landesregierung derartige Pilotvorhaben und deren Verstetigung?

zu Frage 116:

Modellvorhaben im ÖPNV als Ergänzung zum bestehenden Linienverkehr werden im Rahmen der Förderrichtlinie „Innovative Mobilitätsangebote“ unterstützt. Dies schließt grundsätzlich auch Projekte zu automatisierten Bedienangeboten mit ein. Das MIL steht grundsätzlich Akteuren bei der Durchführung entsprechender Praxisprojekte beratend zur Seite (z. B. in Bezug auf notwendige Ausnahmegenehmigungen).

Eine Verstetigung entsprechender autonomer Bedienungsangebote setzt noch weitere Erprobungen und Weiterentwicklungen der Technik voraus und bietet sich derzeit daher noch nicht an. Für den Einsatz autonom fahrender Fahrzeuge (d. h. ohne physische Anwesenheit eines Fahrers – Stufe 4) in festgelegten Betriebsbereichen des öffentlichen Straßenverkehrs im Regelbetrieb wurde durch den Bund im Frühjahr 2021 ein entsprechendes Gesetz auf den Weg gebracht.

117. Wie wird die Landesregierung die kommunalen Aufgabenträger dabei unterstützen und dazu ermuntern, die neu in das Personenbeförderungsrecht eingeführten Verkehrsformen in ihrer Nahverkehrsplanung zu berücksichtigen?

zu Frage 117:

Nach Inkrafttreten des geänderten Personenbeförderungsgesetzes werden die Neuregelungen in bewährter Form in den Gremien auf Länderebene unter Beteiligung des Bundes hinsichtlich einer einheitlichen Anwendung im Bundesgebiet diskutiert. Parallel dazu werden die Änderungsbedarfe im Landesrecht eruiert und in Abhängigkeit vom abgestimmten Vorgehen der Länder und des Bundes und der Bedarfe vor Ort die erforderliche Unterstützung organisiert.

118. Mit welchen Ergebnissen wurde das Projekt „KombiBus“ in der Uckermark evaluiert?

119. Wie unterstützt die Landesregierung den Aufbau vergleichbarer Projekte in anderen Regionen des Landes?

Die Fragen 118 und 119 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach dem erfolgreich durchgeführten Modellprojekt „KombiBus“ in der Uckermark hatte die Landesregierung entschieden, die Übertragung des KombiBus-Prinzips auf weitere Teile des Landes Brandenburg zu unterstützen. Die dafür initiierte „Richtlinie des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung zur Förderung der Übertragung des KombiBus-Prinzips (Kombinierte Serviceleistungen als ergänzendes Angebot im Linienverkehr) im Land Brandenburg (Rili KombiBus)“ vom 20. Mai 2016 wurde nach einmaliger Verlängerung zum 31. Dezember 2019 eingestellt, da lediglich ein weiteres Unternehmen Fördermittel nach dieser Richtlinie beantragt hatte und darüber hinaus trotz regelmäßiger Werbung keine weitere Nachfrage bestand. In Anbetracht der Ergebnisse der Förderrichtlinie ist seitens der Landesregierung keine weitere Unterstützung entsprechender Projekte geplant.

120. Fördert die Landesregierung die Planung neuer Wohngebiete in Form autofreier oder autoarmer Quartiere und falls ja, in welcher Form?

zu Frage 120:

Die Landesregierung befürwortet und begrüßt grundsätzlich die Planung neuer Wohngebiete in Form autofreier oder autoarmer Quartiere. Die Mobilitätswende ist ein wichtiger Bestandteil zur Erreichung der klimapolitischen Ziele des Landes. Eine Unterstützung kann hierbei über vom MIL initiierten Wissenstransfer und Vernetzung der Kommunen in Form von Veranstaltungen erfolgen. Eine finanzielle Förderung durch etablierte Förderprogramme kann grundsätzlich auch auf autofreie oder autoarme Quartiere angewendet werden.

121. Wie viele Carsharing-Fahrzeuge stehen im Land Brandenburg insgesamt zur Verfügung und wie viele davon an Verknüpfungspunkten mit dem öffentlichen Nahverkehr? Bitte aufschlüsseln nach stationsbasierten und stationsunabhängigen Fahrzeugen.

122. Wie viele Städte und Gemeinden werden mit diesen Fahrzeugen durch ein Carsharing-Angebot (als Ausgangsort) erreicht?

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 121 und 122 gemeinsam beantwortet.

Hierzu liegen der Landesregierung keine Informationen vor. Eine Abfrage bei den kommunalen Spitzenverbänden ist unbeantwortet geblieben.

123. Wie fördert die Landesregierung den Aufbau von Carsharing-Angeboten, z.B. durch die Einbindung kommunaler Dienstfahrzeuge in ein Carsharing-System, sowie deren Verknüpfung mit dem öffentlichen Nahverkehr?

zu Frage 123:

Anlagen für Carsharing sind nach der Richtlinie ÖPNV-Invest zuwendungsfähig, soweit sie funktionell die Anforderungen an Park+Ride-Anlagen erfüllen.

Teil 11: Tickets und Tarife im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB)

124. Setzt sich die Landesregierung dafür ein, das gegenwärtige und sehr langwierige Verfahren zur Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen innerhalb des VBB zu reformieren, um mehr Planungssicherheit für die Verkehrsunternehmen zu erreichen?

zu Frage 124:

Im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg werden die Einnahmen auf Grundlage des VBB-Einnahmenaufteilungsvertrages, welche alle Verkehrsunternehmen im Verkehrsverbund anerkennen, aufgeteilt.

Sowohl die Verfahren der Einnahmenaufteilung als auch die zur Bestimmung der Verkehrsnachfrage regelmäßig durchzuführenden Erhebungen werden kontinuierlich auf den Prüfstand gestellt und in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen einvernehmlich weiterentwickelt. Dieses Vorgehen hat sich im Hinblick auf eine möglichst große Planungssicherheit für die Verkehrsunternehmen bewährt. Eine grundlegende Reform der Einnahmenaufteilung ist daher nicht erforderlich.

125. Arbeitet der VBB an einer Ausweitung der Möglichkeiten zum kontaktlosen, elektronischen Verkauf von Fahrscheinen und wann ist die Einführung entsprechender Modelle geplant?

zu Frage 125:

Die VBB GmbH arbeitet gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen kontinuierlich an einer Ausweitung innovativer und zukunftsfähiger Vertriebssysteme. Die infrastrukturelle Organisation und Umsetzung des Verkaufs von Fahrausweisen liegt grundsätzlich in der Eigenverantwortung der Verkehrsunternehmen.

Im elektronischen Verkauf wird im Verbundgebiet unterschieden zwischen der VBB-fahrCard und dem Handyticket. Mit der VBB-fahrCard wurden alle Abonnements in elektronischer Form ausgegeben. Eine Ausweitung der Nutzungsmöglichkeiten für z.B. weitere Tarifprodukte ist aktuell in der Prüfung. Abseits der Abonnements sind viele Fahrausweise (z.B. der Einzelfahrausweis) in elektronischer Form als Handyticket erhältlich. Eine Ausweitung auf weitere Tarifprodukte und räumliche Geltungsbereiche ist aktuell in der Prüfung. Da es sich sowohl beim Ausbau der VBB-fahrCard als auch beim Handyticket um kontinuierliche Weiterentwicklungen handelt, kann kein spezieller Umsetzungszeitraum für oben genannte mögliche Maßnahmen genannt werden.

126. Wie bewertet die Landesregierung die Idee, den Fahrscheinverkauf gegen Bargeld einzuschränken oder perspektivisch vollständig einzustellen, vor dem Hintergrund des gleichberechtigten Zugangs aller Bevölkerungsgruppen zum öffentlichen Nahverkehr?

zu Frage 126:

Aktuell wurde die Regelung zur Bargeldzahlung vom Gesetzgeber angepasst. Der Bundesrat hat am 26. März 2021 einer PBefG-Novelle zugestimmt, mit einer Ergänzung in der „Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Obusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen“. Danach können die Besonderen Beförderungsbedingungen vorsehen, dass das Verkehrsunternehmen nicht verpflichtet ist, an der Haltestelle oder im Fahrzeug einen Fahrausweiserwerb mit Bargeld zu ermöglichen, sofern auf andere Weise ein Fahrausweiserwerb angeboten wird. Laut Veröffentlichung der PBefG-Novelle im Bundesgesetzblatt tritt die Änderung zum 1. August 2021 in Kraft. Damit besteht formal die rechtliche Grundlage, mittel bis langfristig das kosten- und aufwandsintensive Bargeldmanagement bei Verkehrsunternehmen zu minimieren.

Dennoch wird Bargeld auf lange Sicht ein hauptsächliches Zahlungsmittel für viele Fahrgäste bleiben. Auch für die Landesregierung steht der Fahrgast mit Blick auf die Daseinsvorsorge und Barrierefreiheit weiterhin im Fokus. Jede Weiterentwicklung in die elektronische Abwicklung von Bezahlvorgängen wird sich dennoch positiv auswirken, da die Anzahl an potentiellen Fahrgästen, die nur wenig Bargeld mit sich führen, wächst.

Die Landesregierung hat die VBB GmbH beauftragt im Rahmen von Vergaben im Regionalverkehr zu prüfen, inwieweit der Verzicht auf Bargeldzahlungsoptionen an einzelnen Vertriebsstandorten sinnvoll ist. Hintergrund dieser Prüfungen sind insbesondere Großvandalismusfälle (Automatensprengungen), die zu enormen Kosten und Fahrgeldverlusten führen. In der Vergangenheit wurden oft bestimmte Automaten wiederholt vandalisiert und an diesen Standorten wird geprüft, ob die Einschränkung des Zahlens mit Bargeld durch den Vertrieb im Zug kompensiert werden kann.

127. Setzt sich die Landesregierung dafür ein, ein VBB-weit einheitliches Semesterticket auf dem Preisniveau des Azubi-Tickets anzubieten?

128. Welche Kosten erwartet das Land für entsprechende Ausgleichszahlungen an die Verkehrsunternehmen bei der Einführung eines solchen Semestertickets?

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 127 und 128 gemeinsam beantwortet.

Die Länder Brandenburg und Berlin haben die VBB GmbH mit einer entsprechenden Prüfung beauftragt. Nach Vorliegen der Ergebnisse wird die Landesregierung die Umsetzbarkeit bewerten.

129. Welche Modelle für eine Weiterentwicklung des Schülertickets wurden durch die Landesregierung und den VBB geprüft und mit welchen Ergebnissen (inkl. Kosteschätzungen)?

130. Welches Modell für eine Weiterentwicklung des Schülertickets wird von der Landesregierung weiterverfolgt und bis wann ist mit einer Umsetzung zu rechnen?

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 129 und 130 gemeinsam beantwortet.

Die Landesregierung hat die VBB GmbH mit der Weiterentwicklung des Schülertickets beauftragt. Im Rahmen des Prüfauftrages wurden zunächst folgende Schwerpunkte angeführt:

- verbundweites 365 Euro Ticket für Schüler (analog VBB-Abo Azubi),
- kostenloses Wohnort-Schule-Ticket für Sekundarstufe 1 und/oder 2,
- kostenloses brandenburgweit gültiges Schülerticket (analog Berlin AB),
- Erhöhung der Rabattierung des VBB-Schülertickets von 25 Prozent auf 50 Prozent (analog zum Mobilitätsticket Brandenburg),
- innovative Vorschläge für bestehende Tarifprodukte oder andere Alternativen für Verbesserungen für Schülerinnen und Schüler.

Zum zweiten und dritten Anstrich ist zu erwähnen, dass die Kosten der Landkreise und kreisfreien Städte (anteilige Elternbeiträge oder keine Elternbeiträge) für die Schülerbeförderung berücksichtigt werden.

Die Analysen und Bewertungen zu den einzelnen Prüfthemen befinden sich in Bearbeitung.

131. Beabsichtigt die Landesregierung, vor dem Hintergrund sinkender Verkaufszahlen beim „Mobilitätsticket Brandenburg“, dieses Angebot auf weitere Zielgruppen auszuweiten und/oder die Preise für das Angebot zu senken?

zu Frage 131:

Das Mobilitätsticket Brandenburg wurde im Jahr 2008 eingeführt. Bereits von Beginn an wurde das Ticket mit einer Rabattierung in Höhe von bis zu 50 Prozent gegenüber dem Regeltarif für eine VBB-Umweltmonatskarte eingeführt. Anspruch auf das Mobilitätsticket Brandenburg haben Empfänger von Arbeitslosengeld II bzw. Sozialgeld (Sozialgesetzbuch II); Leistungen der Sozialhilfe einschließlich der Grundsicherung im Alter (Sozialgesetzbuch XII); Leistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz und Mitglieder von Bedarfsgemeinschaften. Die Prüfung der Berechtigung erfolgt bei der jeweiligen Stelle (z.B. Arbeitsagentur, Sozialamt), bei der die Leistung bezogen wird. Sinkende Verkaufszahlen beim Mobilitätsticket Brandenburg stehen nicht im Kausalzusammenhang mit einer Abkehr der Kunden vom

ÖPNV. Sie begründen sich auch in einer abnehmenden Zahl von Leistungsempfängern. Auswirkungen der Corona-Pandemie können ggf. wieder zu einem Anstieg bei den Anspruchsberechtigten führen. Es besteht somit ein bereits attraktives Tarifangebot für diesen Berechtigtenkreis.

132. Wie beabsichtigt die Landesregierung, das Tarifgefälle zwischen den Tarifzonen Berlin B und C sowie zwischen Berlin C und den Waben- bzw. Landkreistarifen zu verringern, um insbesondere für Pendlerinnen und Pendler die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel ab Wohnort attraktiver zu gestalten und MIV-Transitverkehre über die Tarifgrenzen zu vermeiden?

zu Frage 132:

Im Verbundgebiet gibt es für die Anforderungen verschiedener Kundengruppe unterschiedlichste Tarifangebote, um die Nutzung des ÖPNV wahrnehmen zu können.

Mit den 2- bis 5-Waben und darüberhinausgehenden Kilometertarifen stehen jeweils passende Fahrausweise für die individuellen Fahrtstrecken zur Verfügung. In Berlin und den kreisfreien Städten wird ein Flächentarif angeboten. Die Tarife werden im Rahmen des Tarifentwicklungsverfahrens geprüft und weiterentwickelt. Gemäß VBB-Gesellschaftsvertrag obliegt dem VBB-Aufsichtsrat die Beschlussfassung über die VBB-Tarife.

Anlage/n:

1. Anlage 1
2. Anlage 2

GA 10 Anlage 1 – zu Frage 21

Situation des öffentlichen Nahverkehrs in Brandenburg

Große Anfrage 10 der Fraktion DIE LINKE, Drucksache 7/3453

Zusätzlich Zuweisungen 2014 - 2020 nach VVPlusBus

Stand: Mai 2021

Aufgabenträger	Zuweisung 2018	Zuweisung 2019	Zuweisung 2020	Zuweisung 2021	SUMME 2018-2021
	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro
Brandenburg					0
Cottbus				27.102,03	27.102,03
Frankfurt (Oder)					0
Landeshauptstadt Potsdam					0
Barmin		5.627,00	101.735,76	101.735,76	209.098,52
Dahme-Spreewald			99.860,40	197.749,60	297.610,00
Elbe-Elster				43.842,46	43.842,46
Havelland					0
Märkisch-Oderland				4.975,35	4.975,35
Oberhavel					0
Oberspreewald-Lausitz					0
Oder-Spree					0
Ostprignitz-Ruppin	265.155,19	254.508,66	255.199,41	307.466,50	1.082.329,76
Potsdam-Mittelmark	438.992,58	560.012,57	713.100,22	880.870,77	2.592.976,14
Prignitz			37.711,41	96.710,08	134.421,49
Spree-Neiße			6.525,29	182.837,84	189.363,13
Teltow-Fläming		4.488,40	84.225,54	157.119,59	245.833,53
Uckermark				55.143,20	55.143,20
Summe	704.147,77	824.636,63	1.298.358,03	2.055.553,18	4.882.695,61

Aufgabenträger ohne Antrag

Kontrolle: 0,00

Grundlage: VVPlusBus vom 24.08.2018 (Amtsblatt f. Brandenburg Nr. 37 vom 19.09.2018)

GA 10 Anlage 1 – zu Frage 21

ÖPNV-Zuweisungen 2010 – 2021

Stand: Mai 2021

Aufgabenträger	Zuweisung 2010	Zuweisung 2011	Zuweisung 2012	Zuweisung 2013	Zuweisung 2014	Zuweisung 2015	Zuweisung 2016	Zuweisung 2017	Zuweisung 2018	Zuweisung 2019	Zuweisung 2020	Zuweisung 2021	SUMME 2010-2021
	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro								
Brandenburg	2.544.305	2.469.611	2.492.401	2.647.436	3.268.983	3.472.750	3.311.608	3.474.416	4.456.985	4.638.872	3.984.125	4.052.001	40.813.493
Cottbus	3.746.546	3.239.823	3.359.653	3.277.830	4.409.316	4.478.345	4.447.097	4.584.696	5.495.581	5.729.653	5.098.330	4.833.511	52.700.381
Frankfurt (Oder)	3.029.496	2.746.852	2.788.958	2.864.065	3.676.018	3.758.285	3.737.263	3.765.088	4.664.320	4.942.119	4.222.009	4.174.327	44.368.800
Landeshauptstadt Potsdam	9.354.911	10.854.878	10.267.708	9.947.091	12.189.071	11.917.878	11.728.020	12.996.446	15.158.603	14.883.466	14.379.899	13.818.490	147.496.461
Barmin	4.567.208	4.668.375	4.757.585	4.913.653	5.055.853	5.194.811	5.335.763	5.494.492	5.878.016	6.000.248	6.194.290	6.023.034	64.083.328
Dahme-Spreewald	5.152.672	5.176.788	5.271.543	5.318.155	5.600.822	5.724.626	5.507.829	5.498.720	5.687.341	5.760.576	5.976.186	5.998.070	66.673.328
Elbe-Elster	3.750.506	3.802.478	3.772.423	3.660.610	3.686.735	3.662.234	3.613.046	3.630.853	3.641.362	3.659.497	3.623.406	3.575.180	44.078.330
Havelland	4.355.376	4.186.877	4.271.171	4.406.686	4.540.063	4.424.672	4.490.434	5.031.448	4.879.397	4.863.215	4.943.412	5.165.319	55.558.070
Märkisch-Oderland	5.124.578	5.050.159	4.996.184	4.935.298	5.333.397	5.537.398	5.499.262	5.715.901	6.239.939	6.509.390	6.341.138	6.592.280	67.874.924
Oberhavel	4.510.522	4.718.882	4.681.248	4.823.080	4.886.534	4.813.397	5.037.355	4.943.891	4.923.403	4.974.349	5.044.612	5.094.082	58.451.355
Oberspreewald- Lausitz	2.895.502	2.607.445	2.550.238	2.588.665	2.581.032	2.573.216	2.392.583	2.494.268	2.634.857	2.543.517	2.625.109	2.618.861	31.105.293
Oder-Spree	4.991.347	4.978.004	4.917.539	4.948.987	5.276.872	5.316.453	5.286.824	5.485.124	6.448.834	6.520.949	6.018.637	6.154.738	66.344.308
Ostprignitz-Ruppin	4.234.089	3.994.232	3.959.070	3.970.909	4.037.310	4.050.427	4.025.402	4.098.080	4.093.917	4.064.999	4.052.921	4.319.704	48.901.060
Potsdam-Mittelmark	7.150.145	6.824.922	7.211.573	7.047.491	7.705.748	7.670.275	7.971.653	8.209.874	8.020.739	8.083.773	7.919.517	7.971.759	91.787.469
Prignitz	3.322.595	3.466.277	3.371.725	3.375.787	3.429.776	3.384.223	3.438.612	3.533.508	3.516.353	3.620.741	3.583.198	3.527.199	41.569.994
Spree-Neiße	3.885.533	3.830.338	3.737.710	3.694.857	3.784.306	3.749.680	3.726.780	3.661.340	3.644.904	3.656.995	3.592.374	3.483.462	44.448.279
Teltow-Fläming	4.197.987	4.329.244	4.519.868	4.493.263	4.580.564	4.779.421	4.703.662	4.749.976	4.812.210	4.727.813	4.753.497	4.946.373	55.593.878
Uckermark	6.186.682	6.054.815	6.073.403	6.086.137	5.957.600	5.735.551	5.746.807	5.631.879	5.803.239	5.819.828	5.647.340	5.651.610	70.394.891
Summe	83.000.000	83.000.000	83.000.000	83.000.000	90.000.000	90.243.642	90.000.000	93.000.000	100.000.000	101.000.000	98.000.000	98.000.000	1.092.243.642

Kontrolle: 0

Zuweisungen incl. Rückzahlungen LK OSL

Grundlage: ÖPNVG vom 26.10.1995, zuletzt geändert durch das Gesetz vom 14.12.2017 (GVBL I/17, Nr. 30 und der ÖPNVfV vom 03.01.2005, zuletzt geändert durch VO vom 18.01.2018 (GVBL II/18, Nr. 4)

GA 10 Anlage 1 – zu Frage 21

Zusätzlich Zuweisungen 2014 - 2020 nach VVBV

Stand: Mai 2021

alle Angaben in Euro

	zusätzliche Zuweisung 2014	zusätzliche Zuweisung 2015	zusätzliche Zuweisung 2016	zusätzliche Zuweisung 2017	zusätzliche Zuweisung 2018	zusätzliche Zuweisung 2019	zusätzliche Zuweisung 2020	zusätzliche Zuweisung 2021	zusätzliche Zuweisung SUMME
Brandenburg an der Havel	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	463,90	488,06	453,68	1.405,64
Cottbus	0,00	7.280,26	4.301,29	3.677,23	7.254,20	7.368,53	6.107,54	5.964,69	41.953,74
Frankfurt (Oder)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Landeshauptstadt Potsdam	2.775,75	2.873,32	2.397,72	827,18	526,69	0,00	0,00	0,00	9.400,66
Barnim	1.469,23	1.663,79	1.938,20	1.649,75	1.692,06	11.671,01	13.142,42	13.016,97	46.243,43
Dahme-Spreewald	0,00	9.596,38	8.575,85	8.077,65	16.453,61	17.097,84	16.021,18	13.211,86	89.034,37
Elbe-Elster	78.779,75	86.283,73	77.906,33	51.275,62	67.002,06	77.727,84	64.124,92	59.353,31	562.453,56
Havelland	7.815,17	8.715,19	10.647,25	10.701,33	22.244,00	21.458,54	12.796,15	16.606,37	110.983,99
Märkisch- Oderland	18.319,17	32.106,59	37.513,29	24.041,84	47.094,84	48.938,19	50.202,47	29.950,96	288.167,36
Oberhavel	43.385,38	15.394,37	17.255,73	17.123,52	34.532,85	36.299,49	34.178,18	32.832,93	231.002,45
Oberspreewald- Lausitz	9.632,15	9.333,00	8.988,56	8.232,00	16.042,65	12.245,13	7.184,08	7.108,10	78.765,67
Oder-Spree	0,00	916,57	1.179,02	1.100,62	3.175,69	4.023,65	3.656,54	4.150,74	18.202,83
Ostprignitz- Ruppin	2.680,02	4.887,73	7.403,44	4.607,59	6.849,67	8.390,64	10.366,05	11.029,88	56.215,01
Potsdam- Mittelmark	14.304,43	14.171,19	16.144,79	17.818,11	33.225,99	24.811,15	23.165,89	16.902,16	160.543,71
Prignitz	4.294,85	7.403,43	7.088,98	7.919,05	22.626,03	26.086,33	21.114,34	19.438,78	115.971,78
Spree-Neiße	0,00	8.436,86	13.395,81	14.010,32	30.442,55	35.056,78	32.996,76	30.352,33	164.691,41
Teltow-Fläming	5.502,56	6.285,57	9.575,58	12.449,53	29.857,72	37.307,38	37.960,42	54.862,04	193.800,80
Uckermark	71.160,37	45.301,13	44.510,87	45.257,38	78.841,56	87.608,86	83.325,84	84.520,49	540.526,50
Summe	260.118,82	260.649,11	268.822,71	228.768,71	417.862,17	456.555,26	416.830,84	399.755,29	2.709.362,90

Kontrolle: 0,00

Aufgabenträger ohne Antrag

Grundlage: VVBV vom 12.12.2013 (Amtsblatt f. Brandenburg Nr. 1 vom 08.01.2014, zuletzt geändert durch Erlass des MIL vom 08.06.2017)

GA 10 Anlage 2 – zu Frage 53

Situation des öffentlichen Nahverkehrs in Brandenburg Große Anfrage 10 der Fraktion DIE LINKE, Drucksache 7/3453

Übersicht der geschätzten Planungs- und Baukosten für zukünftig noch abzusichernde Maßnahmen in den i2030-Teilkorridoren

Stand: 10.02.2021*

Nr.	Korridor	Vorhaben	Baukosten (alle EIU) (TEUR)	Plankosten (alle EIU) (TEUR)
1	Südwest	Potsdamer Stammbahn (Regionalbahnvariante Griebnitzsee - Zehlendorf - Potsdamer Platz)	658.555 €	158.074 €
2	Südwest	S25 Süd, Teilabschnitt Teltow Stadt - Stahnsdorf	342.337 €	82.733 €
3	Süd	Blankenfelde - Rangsdorf	141.984 €	33.339 €
4	Nordwest	PEX, Schönholz - Hennigsdorf	232.400 €	57.600 €
5	Nordwest	PEX, Hennigsdorf - Velten	151.600 €	38.400 €
6	Nordwest	PEX, Velten - Neuruppin	40.625 €	8.103 €
7	Nord	Nordbahn (Einbindung Heidekrautbahn)	106.371 €	25.535 €
8	Nord	Heidekrautbahn (Stammstrecke)	34.066 €	3.407 €
9	West	Berlin-Spandau - Nauen	1.667.999 €	400.838 €
10	RE 1	RE 1 2. BS	52.003 €	14.741 €
11	S-Bahn	Abstellanlage Marzahn	24.368 €	5.480 €
12	S-Bahn	Abstellanlage Lichterfelde Süd	13.651 €	3.270 €
13	S-Bahn	Abstellanlage Lichterfelde West	9.125 €	2.192 €
14	S-Bahn	Abstellanlage Waidmannslust	4.210 €	1.005 €
15	S-Bahn	Abstellanlage Frohnau	7.728 €	1.849 €
16	S-Bahn	Zugbildungsanlage Nordbahnhof	119.251 €	28.615 €
17	S-Bahn	Abstellanlage Humboldtthain	72.220 €	16.965 €
18	S-Bahn	Abstellanlage Hundekehle	22.256 €	4.973 €
19	S-Bahn	Zugbildungsanlage Tempelhof	9.798 €	2.352 €
20	S-Bahn	Abstellanlage Beusselstraße/Westhafen	35.469 €	8.507 €
21	S-Bahn	Umwandlung Westkreuz in Bahnhof	13.684 €	3.343 €
22	S-Bahn	3. Bahnsteigkante Messe Nord und Anbindung Kehranlage	20.347 €	4.877 €
23	S-Bahn	S-Bahn, Zweigleisigkeit Buch - Bernau	204.000 €	46.000 €
24	S-Bahn	Zweigleisigkeit Hoppegarten - Strausberg	125.199 €	30.474 €
25	S-Bahn	Weichenverbindung Berlin Hbf	11.392 €	2.734 €
26	S-Bahn	Werkstattanbindung Fredersdorf	119.361 €	30.580 €
27	S-Bahn	Werkstattanbindung Hennigsdorf	8.988 €	1.750 €

GA 10 Anlage 2 – zu Frage 53

Nr.	Korridor	Vorhaben	Baukosten (alle EIU) (TEUR)	Plankosten (alle EIU) (TEUR)
28	S-Bahn	Werkstattanbindung Schönerlinder Straße	242.162 €	58.171 €
29	S-Bahn	Werkstattanbindung Waßmansdorf	45.491 €	11.852 €
30	S-Bahn	Abstellanlage Schönholz	10.459 €	2.512 €
31	S-Bahn	Abstellanlage Südkreuz	9.896 €	2.377 €
32	S-Bahn	Abstellanlage Bundesplatz	2.724 €	655 €
Summe			<u>4.559.719 €</u>	<u>1.093.303 €</u>

EIU = Eisenbahninfrastrukturunternehmen

**Quelle: DB AG, Stand: 10.02.2021*