

Landkreis Teltow-Fläming

Die Landrätin



ERGÄNZENDE

Stellungnahme der Verwaltung zum Antrag der SPD-Fraktion Nr. 6-5044/23-KT vom 06.04.2023 zur Einrichtung einer PlusBus-Linie Baruth - Petkus - Luckenwalde

Die Einrichtung einer PlusBus-Linie Zossen - Baruth - Petkus - Luckenwalde ist bereits durch den Kreistag beschlossen worden. Diese - wie auch die Plus-Bus-Linie Luckau - Dahme/Mark-Uckro - Jüterbog - sind Bestandteil des Nahverkehrsplanes 2021 - 2025.

Diese Linien sind nicht nur verkehrsplanerisch sinnvoll, sondern sichern den Zugang der Menschen im ländlichen Raum zu den Zentren und damit zu Arbeit, Bildung, Gesundheit, Kultur, Sport und Freizeit. Die Einrichtung der PlusBus-Linien ist einstimmig durch den Nahverkehrsbeirat, indem auch die kreisangehörigen Kommunen vertreten sind, dem Kreistag empfohlen worden. Mit der Umsetzung der PlusBus-Linien wird angestrebt, dass die Rufbusse als Zubringer zu den PlusBus-Linien dienen und dadurch eine optimale ÖPNV Verbindung im ländlichen Raum sichergestellt wird.

Die aktuelle prekäre Situation im kommunalen ÖPNV (Fahrermangel, lange Wartezeiten bei der Beschaffung von zusätzlichen Bussen und hohe Betriebskosten) stellen den Landkreis und seine Verkehrsunternehmen gegenwärtig vor große Herausforderungen zur Aufgabensicherung. Gegenwärtig können nur 95 % der ÖPNV-Verkehre (Notfahrplan) umgesetzt werden.

Hinzu kommt, dass auch die Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung für die Zuweisung von Mitteln für die Durchführung von PlusBus-Verkehren (WPlusBus) mit Ablauf des Jahres 2022 außer Kraft gesetzt ist. Eine Neuauflage soll kommen, ist aber noch nicht beschlossen, so dass die Weiterführung der Landesförderung von 0,40 € pro Fahrplankilometer entsprechend der PlusBus-Kriterien ab 2023 noch nicht feststeht. Leider sind die PlusBus-Linien in der Mobilitätsstrategie des Landes nicht als „landesbedeutsam“ eingestuft worden. Deshalb gibt das Land nur eine Anteilsfinanzierung von 0,40 € auf 2 € Kosten je Fahrplankilometer. Durch die Energiekosten- und Inflationsentwicklung sind die für die Anteilsfinanzierung durch das Land zu Grunde gelegten 2 € Kosten je Fahrplankilometer längst nicht mehr auskömmlich.

Aus diesen Gründen ist eine schnellstmögliche Einrichtung der PlusBus-Linie nicht möglich, da zuvor die Fragen der Finanzierung und Kapazitäten geklärt werden müssen. Die Verwaltung hat deshalb das Verkehrsplanungsunternehmen Spreeplan Verkehr beauftragt, um eine Umsetzung über einen Subauftragnehmer zu prüfen. Das Ergebnis wird den Gremien des Kreistages im Rahmen der Haushaltsdiskussion 2024 vorgelegt.

ERGÄNZUNG

Die Ergebnisse des Verkehrsplanungsunternehmens Spreepan Verkehr liegen nun vor.

Zwei Varianten wurden erarbeitet:

Variante 1: Luckenwalde Bhf <> Industriegebiet Bernhardsmüh, unter Einbindung von Petkus;

Variante 2: Luckenwalde Bhf <> Kladorf-Glashütte, ohne Petkus

Variante	MehrKm	GesamtKm	Kosten in €	PlusBus Förderung in €	Verblei- bende Kos- ten in €	Mehrkosten zum Status quo in €
1	316.000	658.000	1.974.000	263.200	1.710.800	684.800
2	245.000	587.000	1.761.000	234.800	1.526.200	500.200

Es ist darauf hinzuweisen, dass bereits heute die Strecke mit einer erheblichen Verkehrsleistung von 342.000 Fahrplankilometern erschlossen ist. Für die Anerkennung als PlusBus-Linie und damit den Zugang zur Landesförderung müssen aber Kriterien wie beispielsweise zur Taktung, zum Wochenendverkehr u. v. a. m. (Siehe Anlage) erfüllt sein. Fahrgastbetrachtungen zur möglichen Nutzung der jeweiligen PlusBus-Linien-Varianten liegen nicht vor.

Wenn auch die Förderrichtlinie des Landes zu den PlusBus-Linien nun inzwischen verlängert wurde, so zeigt die erneute Befristung bis zum 31.12.2024 deutlich an, dass diese unter den Vorbehalt der jeweiligen Haushaltsjahre gestellt ist. Denn leider sind die PlusBus-Linien in der Mobilitätsstrategie des Landes nicht als „landesbedeutsam“ eingestuft worden. Es ist also eine freiwillige Aufgabe des Landes PlusBus-Linien zu unterstützen. Das Land gibt über die Förderrichtlinie, wenn die Kriterien erfüllt sind, eine Anteilsfinanzierung von 0,40 € auf jeden tatsächlich erbrachten Fahrplankilometer.

Als im Landkreis die PlusBus-Linie erstmalig eingerichtet wurde, bildete dieser Betrag 20 Prozent der Betriebskosten (0,40 € auf 2 € Fahrplankilometer) ab. Heute sind es ca. 13 Prozent.

Hinzu kommt, dass aufgrund der Erstattungssystematik eine Förderung über die Richtlinie VVPlusBus immer zwei Jahre rückwirkend erfolgt. Das bedeutet, dass Fahrleistungen für 2025 in 2027 erstattet würden. Damit würde die Erstattung des Einrichtungsjahres bereits wieder außerhalb des aktuellen Gültigkeitszeitraumes liegen und die einzurichtende Linie könnte nicht von der Förderung profitieren. Hierin liegt ein Kostenrisiko für den Landkreis. Zwar wird derzeit von einer erneuten Verlängerung der VVPlusBus über den 31.12.2024 hinaus ausgegangen, aber in Anbetracht der geschilderten Gesamtsituation ist nicht klar, ob die Förderrichtlinie langfristig überhaupt Bestand haben wird.

Fazit:

Die Ausweitung der Fahrleistung muss im Gesamtkontext des kÖPNV betrachtet werden. In den kommenden Jahren ist mit erheblichen Finanzierungsbedarfen in die Umstellung der Flotte und den Aufbau der Infrastruktur zum Betrieb emissionsfreier Fahrzeuge zu rechnen. Gleichzeitig entwickeln sich die Kosten der Fahrleistungen aufgrund von Preissteigerungen bei den Betriebsmitteln und des zu erwartenden Tarifabschlusses für das Personal der Verkehrsbetriebe dynamisch. Es ist daher absehbar, dass bereits die Aufrechterhaltung des bereits bestehenden Angebotes perspektivisch zu einem zusätzlichen Finanzierungsbedarf führen wird.

Im Strategieprogramm (Vorlagen Nr.:6-5234/24-IV) sind die kÖPNV-Aufwendungen aus dem Kreishaushalt für 2024 (12,4 Mio. €) klar benannt und für die Folgejahre prognostiziert dargestellt worden. Die Aufstellung des Haushaltsplanes 2024 erfolgte ohne das Projekt PlusBus-Linie, weil die Mittel dafür gegenwärtig nicht darstellbar sind. Es ist darauf hinzuweisen, dass die Finanzierung des kÖPNV über die Fehlbetragsfinanzierung abgebildet werden muss - sprich Kreisumlage.

Die Verwaltung arbeitet daran, die unterschiedlichen „Zukunftsaufgaben für den kÖPNV“ in einer Vorlage aufzubereiten und von der notwendigen Kostenstruktur her darzustellen. Diese umfassen auch die noch offenen Maßnahmen des Nahverkehrsplanes 2021 - 2025. Denn die Einrichtung von zwei PlusBus-Linien - Zossen - Baruth - Petkus - Luckenwalde und Luckau - Dahme/Mark-Uckro - Jüterbog ist bereits Bestandteil des Nahverkehrsplanes und Beschlusslage des Kreistages.

Auf den Umstand, dass auch nach aktueller Rücksprache mit dem Verkehrsunternehmen VTF eine weitere PlusBus-Linie mit dem Personal des Unternehmens nicht abbildbar ist, wird vollständigshalber verwiesen.

Angesichts der komplexen Gemengelage wird empfohlen, auf der Grundlage der Vorlage „Entwicklungsszenarien für den kÖPNV“ die weitere Debatte in den Gremien des Kreistages zu führen.

Anlage

PlusBus Kriterien

Um eine gleichbleibende Qualität der PlusBusse in ganz Brandenburg zu gewährleisten, müssen die betreffenden Linien, die unter der Marke PlusBus fahren, die unten aufgeführten Kriterien erfüllen. Diese Kriterien sind sowohl für die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen untereinander, aber auch gegenüber dem Kunden ein Qualitätsversprechen.

Das Land Brandenburg unterstützt PlusBus-Verkehre zusätzlich zur bestehenden ÖPNV-Finanzierung mit 0,40 Euro je tatsächlich gefahrenem Kilometer. Es werden nur die PlusBus-relevanten Fahrten, die nachfolgende Kriterien erfüllen, gefördert.

Zentrale Qualitätskriterien, die gegenüber dem Kunden kommuniziert werden:

- **Regelmäßiger Taktverkehr:** An Werktagen außer Samstagen sind mindestens 15 Fahrtenpaare im Stundentakt mit ersten Abfahrten an den jeweiligen Endpunkten zwischen 5.30 und 6.30 Uhr und letzten Abfahrten zwischen 19.30 und 20.30 Uhr über die gesamte Linienlänge anzubieten.
- **Wochenendverkehr:** An Wochenenden sind über beide Tage mindestens zwölf Fahrtenpaare anzubieten, wobei am Samstag mindestens sechs Fahrtenpaare und am Sonn- und Feiertag mindestens fünf Fahrtenpaare anzubieten sind.
- **Zeitnahe Bahn-Bus-Übergang:** Die Bahn-Bus-Verknüpfung muss grundsätzlich an mindestens einem Zugangspunkt des Bahnverkehrs mit Umsteigezeiten von maximal 15 Minuten in Verbindung mit den Hauptrelationen gesichert sein.

Weiterhin gelten folgende Kriterien:

- **Direkte Linienführung:** Es muss grundsätzlich eine direkte Linienführung ohne Stichfahrten, ein einheitlicher Linienverlauf über alle Fahrten und der Hin- und Rückweg über gleiche Linienstrecken gewährleistet werden.
- **Ergänzung zum Bahn-Regionalverkehr:** Das PlusBus-Netz soll den Eisenbahnverkehr ergänzen auf Relationen wo keine Züge fahren. Linienführungen, die parallel zu vertakteten Bahnlinien verlaufen, dürfen deswegen nicht als PlusBus vermarktet werden, es sei denn, sie binden in ihrem Linienverlauf Zentren oder touristische Aufkommensschwerpunkte an, die von der Bahn nicht erschlossen werden.
- **Anbindung von Zentren:** Alle Linien müssen mindestens ein Mittel- oder Oberzentrum der Landesplanung anbinden. Linien, die nur innerhalb des Berliner Tarifbereichs C fahren, müssen mindestens zwei Zentren der Landesplanung miteinander verbinden, die nicht mit direkten Bahn-Linien verbunden sind.
- **Barrierefreiheit:** Es müssen barrierefreie Fahrzeuge gemäß der VDV-Mitteilung „kundenorientierter und behindertenfreundlicher ÖPNV“ und den Vorschriften für technische Einrichtungen für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität der Richtlinie 2001/85/EG eingesetzt werden.

* [PlusBus-Kriterien | VBB](#)



Wehlan