

## Entschließungsantrag

der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

ZU:

**Antwort der Landesregierung - Drucksache 6/7554 vom 27.10.2017**

### **Trendwende beim Bahnverkehr – deutliche Verbesserungen für Pendlerinnen und Pendler im LNVP verankern**

Der Landtag möge beschließen:

Am 23.10.2017 hat die Landesregierung den Entwurf des Landesnahverkehrsplans (LNVP) 2018-2022 vorgestellt. Der LNVP stellt die zentralen Weichen für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Land Brandenburg für die nächsten Jahre.

Das Angebot im SPNV wurde in den vergangenen zehn Jahren reduziert. Gleichzeitig nahm die Zahl der Fahrgäste allein im Regionalverkehr in diesem Zeitraum um fast 60 Prozent zu.

Vor diesem Hintergrund begrüßt der Landtag, dass die Landesregierung verlautbart, es würden keine Strecken stillgelegt und keine weiteren Bahnhalte geschlossen werden. Angesichts rasant steigender Nutzerzahlen im SPNV wird dies aber nicht ausreichen, um den berechtigten Ansprüchen der Pendlerinnen und Pendler an einen leistungsfähigen Nahverkehr gerecht zu werden. Der Entwurf lässt sowohl eine strategische Gesamtplanung vermissen, als auch Sofortmaßnahmen, die die Situation der Pendlerinnen und Pendler verbessern würden.

Die Landesregierung wird daher aufgefordert, den Entwurf des LNVP 2018-2022 entsprechend der folgenden Eckpunkte zu überarbeiten:

1. Die Regionalisierungsmittel sind mittelfristig ausschließlich für den SPNV zu verwenden. Es ist ein geeignetes Stufenmodell vorzubereiten, um schrittweise die Finanzierung des übrigen ÖPNV aus Landesmitteln zu ermöglichen. Bereits im Nachtragshaushalt 2018 sowie im Doppelhaushalt 2019/2020 sind entsprechende Mittel für die Finanzierung der Aufgabenträger des übrigen ÖPNV aus Landesmitteln einzuplanen.
2. Verbesserungen für Pendlerinnen und Pendler müssen im Rahmen der Angebotsnachsteuerung bereits deutlich vor Dezember 2022 geschaffen werden. Im Beteiligungsverfahren sind zahlreiche Hinweise zu einzelnen Strecken eingegangen, die dringend eine Kapazitätserhöhung benötigen. Sie sind eingehend zu prüfen. Das Ergebnis der Prüfung ist dem Ausschuss für Infrastruktur und Landesplanung vorzulegen.

Eingegangen: 12.12.2017 / Ausgegeben: 12.12.2017

gen. Ab 2019 sind Nachbestellungen vorzunehmen. Die Gespräche mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen sind zu diesem Zweck voranzutreiben.

3. Zukünftige Ausschreibungen sind mit flexiblen Nachsteuerungsoptionen zu versehen, um Handlungsspielräume auch bei langfristigen verkehrsvertraglichen Bindungen zu sichern. Daneben sind Lösungen zu entwickeln, die die Verfügbarkeit einer angemessenen Reserve an Fahrzeugen ermöglichen.
4. Der Ausbau der Schieneninfrastruktur im Rahmen des Projekts i2030 sollte im Sinne einer strategischen Weiterentwicklung des SPNV erfolgen. Als Grundlage ist ein Bestellkonzept für das Jahr 2030 zu entwickeln. Zudem ist der Ausbau der Infrastruktur mit einem konkreten Zeitplan zu hinterlegen.
5. Aufgrund des Anstiegs der Fahrgastzahlen ist zu prüfen, bei welchen stillgelegten Bahnstrecken eine Reaktivierung erfolgsversprechend wäre.
6. Anknüpfend an das PlusBus-Konzept und abgestimmt auf den Bahnverkehr sind landesbedeutsame Buslinien zu definieren, zu entwickeln und umzusetzen, um grenzüberschreitenden Mobilitätsbedürfnissen zwischen den Landkreisen gerecht zu werden.
7. Aufgrund der engen verkehrlichen Verflechtungen sind im Rahmen des LNVP Vorbereitungen zu treffen, um ein gemeinsames Landesnahverkehrskonzept mit dem Land Berlin für den Umlandverkehr aufzustellen und umzusetzen.

Das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung wird aufgefordert, dem zuständigen Ausschuss bis Ende des 2. Quartals 2018 Bericht über den Stand der Umsetzung zu erstatten.

#### Begründung:

Nach §7 Absatz 1 ÖPNV-Gesetz soll der LNVP die Grundlage für die Entwicklung des SPNV bilden. Die aktuelle Fortschreibung des LNVP gab Anlass zu einer umfassenden Bestandsaufnahme der Situation des Bahnverkehrs in Brandenburg im Rahmen einer Großen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Die Antwort auf die Große Anfrage hat dokumentiert, dass die zwischen 2006 und 2016 bestellte Leistung in Zugkilometern im Regionalverkehr um 674.000 Kilometer sank. Zwischen 2006 und 2016 wurden 15 Streckenabschnitte im Umfang von 249 Kilometern stillgelegt und dadurch 60 Haltepunkte geschlossen. Und es wurden an 16 Haltepunkten - alle im ländlichen Raum - die Takte weiter ausgedünnt. Gleichzeitig nahm die Zahl der Fahrgäste allein im Regionalverkehr um fast 60 Prozent zu. Die Folge sind überfüllte Züge. Die Antwort auf die Große Anfrage hat darüber hinaus verdeutlicht, dass ein großer Teil der Regionalisierungsmittel nicht für den SPNV eingesetzt wird. Brandenburg erhielt 2016 die Summe von 481 Millionen Euro Regionalisierungsmittel vom Bund, davon wurden lediglich 324,5 Millionen Euro für die Bestellung von Verkehrsleistungen im SPNV ausgegeben, und nur 3,7 Millionen für Investitionen in den SPNV.

Die Anhörung zum LNVP im Verkehrsausschuss hat gezeigt, dass das Tempo des Ausbaus des SPNV, wie es in dem vorgelegten Entwurf des LNVP 2018-2022 beschrieben wird, nicht ansatzweise den Bedarfen gerecht wird. Sofortmaßnahmen zur Verbesserung der angespannten Situation werden zwar angekündigt, jedoch ohne konkret zu benennen, wo es deutlich vor Dezember 2022 eine Erhöhung der Takte und eine Bereitstellung größerer Fahrzeuge geben könnte. Hinsichtlich der Möglichkeit, stillgelegte Strecken zu reaktivieren, trifft der LNVP keine Aussagen. Mit Blick auf den langfristigen Ausbau der Schieneninfrastruktur besteht darüber hinaus Sorge, weil die Maßnahmen in der Rahmenvereinbarung (i2030) zwischen den Bundesländern Berlin und Brandenburg und der DB bei weitem nicht ausreichen.

Die notwendigen Verbesserungen im SPNV müssen mit konkreten Finanzierungsansätzen hinterlegt werden. Landesmittel müssen stufenweise zur Finanzierung des übrigen ÖPNV herangezogen werden, damit die Regionalisierungsmittel mittelfristig vollständig in den SPNV fließen können. Kurzfristiges Ziel muss es sein, die teilweise unzumutbaren Bedingungen im Regionalverkehr zu verbessern. Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens sind zahlreiche Hinweise zu konkreten Linien eingegangen, die dringend eine Kapazitätserhöhung benötigen (z.B. dritter Zug pro Stunde beim RE1). Die Prüfung von Nachbestellungen in laufenden Verkehrsverträgen sollte daher prioritär und nicht als Randnotiz im LNVP behandelt werden. Im Nachtragshaushalt müssen dafür Mittel eingeplant werden.

Ferner soll der LNVP nach § 7 Abs. 1 ÖPNVG auch Aussagen zu landesbedeutsamen Verkehrslinien enthalten. Dieses Thema wird im vorliegenden Entwurf gänzlich ausgeblendet. Erklärtes Ziel des LNVP ist es zwar, das PlusBus-Angebot auszuweiten. Diese verkehren jedoch nur innerhalb der Landkreise und müssten deutlich erweitert werden, um als landesbedeutsame Linien zu gelten. Zudem formuliert der LNVP lediglich das Ziel der Ausweitung, und trifft keine Aussagen, wie dies von den übrigen Trägern des ÖPNV geschultert werden kann - was die Kapazitäten der Fahrzeuge wie auch die Finanzierung durch das Land betrifft.