

Niederschrift

zur 9. Sitzung des Ausschusses für Ländliche Entwicklung und Kreisentwicklung -
außerordentliche Sitzung

Die Sitzung findet gem. § 4 i.V.m. § 6 BbgKomNotV als Präsenzsitzung in Form einer
Hybridsitzung statt. am Donnerstag, den 18.02.2021, um 18:00 Uhr im Atrium des
Landratsamtes, Haus B, Breitscheidstraße 7 in 15848 Beeskow

Sitzungsbeginn: 18:00 Uhr

Sitzungsende: 20:27 Uhr

Folgende Tagesordnung wird bestätigt und danach verfahren

I.Öffentlicher Teil:

1. Feststellung der ordnungsgemäßen Einladung und Beschlussfähigkeit
2. Bestätigung der Tagesordnung
3. Bestätigung des Protokolls der Sitzung vom 28.01.2021
4. Vorstellung der Abwägung zum Beteiligungsverfahren Nahverkehrsplan des Landkreises Oder-Spree für den Zeitraum 2021 - 2025
Berichtersteller: Herr Buhrke (Dezernat II)
Vortrag: Herr Dr. Günzel (PROZIV-Planungsbüro)
5. Information zur Mobilität
Bezug auf Änderungsantrag 3/BVB/Freie Wähler/2020
VA: Herr Balzuweit (Mobilitätsbeauftragter)
6. Sonstiges

I.Öffentlicher Teil:

Zu TOP 1 Feststellung der ordnungsgemäßen Einladung und Beschlussfähigkeit

Einladung wurde ordnungsgemäß zugestellt. Die Beschlussfähigkeit ist gegeben.

zugestimmt

Zu TOP 2 Bestätigung der Tagesordnung

Die Tagesordnung wird bestätigt.

zugestimmt

Zu TOP 3 Bestätigung des Protokolls der Sitzung vom 28.01.2021

Das Protokoll wird bestätigt.

zugestimmt

Zu TOP 4 Vorstellung der Abwägung zum Teilnahmeverfahren Nahverkehrsplan des Landkreises Oder-Spree für den Zeitraum 2021 - 2025 Berichtersteller: Herr Buhrke (Dezernat II) Vortrag: Herr Dr. Günzel (PROZIV-Planungsbüro)

Herr Buhrke begrüßt alle Anwesenden und führt kurz in den Tagesordnungspunkt ein. Dabei wird erwähnt, dass die Teilnahmefrist bereits verlängert wurde und es eine rege Teilnehmung gab. Somit gäbe es eine Grundlage für einen Beschluss. Anschließend wird das Wort an Herrn Dr. Günzel übergeben.

Herr Dr. Günzel stellt anhand einer Präsentation die wesentlichen Sachgegenstände zur Teilnehmungsabwägung der Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Landkreises Oder-Spree für den Zeitraum 2021 bis 2025 dar.

siehe Präsentation im Bürger- und Ratsinformationssystem

Folgende Fragen, Hinweise und Diskussionen aus dem Vortrag:

Wortmeldung:

Wie werden sich die Fahrpreise entwickeln?

Antwort:

Die Fahrpreisentwicklung liegt nicht im Ermessen des Aufgabenträgers. Diese Aufgaben wurden an den VBB übertragen. Dort gibt es Arbeitskreise in denen die Landkreise mitwirken. In den letzten Jahren gab es kaum Tarifierhöhungen. Dieses Jahr wurden die Tarife geringfügig um ca. 1,9 % erhöht. Dies wirkt sich auf den Landkreis mit max. bis zu 1 % aus. Diese Tarifierhöhungen beziehen sich hauptsächlich auf die Stadtverkehre. Aufgrund der Pandemie kann man die Tarifentwicklung schwer einschätzen. Der Punkt Tarifentwicklung wurde im Nahverkehrsplan unter dem Abschnitt 8.2 „Beförderungstarife“ aufgeführt. Es wird mit einem Anstieg von max. 2 % pro Jahr gerechnet.

Wortmeldung:

Der Gesetzesentwurf zum Personenbeförderungsverkehrsplan liegt seit dem 03.11.2020 vor. Dieser gibt neue Möglichkeiten in Bezug auf gebündelte Bedarfsverkehre und Linienbedarfsverkehre, sowie auch Gelegenheitsverkehre. Dies würde eine neue Basis für den Nahverkehrsplan darstellen und dem Landkreis neues Potential geben. Es könnten erhebliche Kosten gespart werden, da man nicht allein mit einer festen Linienführung arbeiten müsste.

Es erfolgte ein dringender Vorschlag und Appell an die Ausschussmitglieder die Beschlussfassung zum Nahverkehrsplan zu verschieben, bis das Personenbeförderungsgesetz durch den Bundestag beschlossen wird.

Zum Personenbeförderungsgesetz gibt es bereits einen Kabinettsbeschluss. Somit kann man in näherer Zeit mit einem Beschluss des Bundestages rechnen. Aus diesem Grund ist es empfehlenswert, die Gesetzesänderung abzuwarten und so einen nicht mehr zeitgemäßen Nahverkehrsplan vorbeugen zu können. Mit Beschluss des aktuellen Nahverkehrsplans wäre dieser fünf Jahre gültig und würde erhebliche Mehrkosten mit sich führen. Ebenso ist zum aktuellen Zeitpunkt nur ein Teil der Wünsche berücksichtigt. In der Zeit bis zum Beschluss des Personenbeförderungsgesetzes könnte man verstärkt an dem Mobilitätskonzept arbeiten. Die Wünsche der Bürger könnten mehr Berücksichtigung finden, es könnte ein erheblicher finanzieller Teil gespart und der ÖPNV könnte flexibler gestaltet werden.

Wortmeldung:

Die Unterlagen für den Sonderausschuss wurden zu kurzfristig zur Verfügung gestellt. Aus diesem Grund kann keine sachkundige Äußerung erfolgen. Es muss zuerst Klarheit erfolgen über bevorstehende Probleme die bei der Abwägung zu beachten sind.

Wie ist der weitere Verlauf des Verfahrens? Erfolgt die Beschlussfassung pauschal zu allen Änderungsvorschlägen oder erfolgt zu jedem Punkt eine Einzelabstimmung oder wird nur über die Punkte abgestimmt zu denen sich die Abgeordneten beteiligt hatten?

Antwort:

Der Sonderausschuss dient der Vorstellung und Information der wesentlichen Einwänden und es soll die Möglichkeit bestehen umfassende Diskussionen zu führen. Die Sondersitzung soll zur Vorbereitung der Beschlussfassung dienen. Aus diesem Grund wurden die Unterlagen vorab zur Kenntnis den Mitgliedern des Ausschusses übergeben.

In der Sitzung in dem die Beschlussfassung erfolgen soll, kann sich zu jedem Punkt geäußert werden. Die Beschlussfassung erfolgt zu der gesamten Beschlussvorlage, nicht zu einzelnen Punkten.

Wortmeldung:

Wie sah der Beteiligungskreis des Verfahrens aus? Wurden die beteiligten Personen direkt kontaktiert oder wurden die Unterlagen öffentlich gestellt? Erfolgte eine Bürgerbefragung?

Antwort:

Laut der Vorschrift des Personenbeförderungsgesetzes sind Verkehrsunternehmen zu beteiligen und weitere Träger öffentlicher Belange anzuhören. Den zu beteiligenden Kreis stellt der jeweilige Aufgabenträger zusammen.

Zudem werden die jeweiligen Struktureinheiten der Kreisverwaltung, alle kreisangehörigen Städte und Gemeinden und bestimmte Interessenvertreter (z. B. Behindertenbeauftragte) beteiligt. Grundsätzlich werden im Land Brandenburg der Verkehrsverband Berlin-Brandenburg und die Regionalen Planungsgemeinschaften einbezogen. Darüber hinaus können weitere Personen hinzugezogen werden. Diese Entscheidung ist dem Aufgabenträger überlassen. Es gibt keine Vorschrift zur Beteiligung von Kammern oder anderen Einrichtungen.

Eine Bürgerbeteiligung durchzuführen empfiehlt sich zum Beginn des Prozesses, jedoch nicht im laufenden Verfahren. So können die Hinweise von Bürgern und Verbänden in die Planung einbezogen werden. Zu beachten ist jedoch, dass dies ein sehr arbeitsintensiver und zeitaufwändiger Prozess ist, der möglicherweise nicht immer zu einem umsetzbaren Ergebnis führt.

Wortmeldung:

Im Nahverkehrsplan auf der Seite 89 findet man einen Bezug zu den Brennstoffzellenbussen. Dort wird auf eine aktualisierende und präzisierende gutachterliche Untersuchung aus dem Jahr 2009 von PROZIV verwiesen. Diese ergab, dass Brennstoffzelle als am geeignetsten für den Landkreis Oder-Spree befunden wird.

Ist dieses Gutachten erhältlich?

Auf welcher Grundlage wurde festgestellt, dass Brennstoffzellenbusse günstiger für den Landkreis sind als reine E-Busse?

Ein Brennstoffzellenbus ist nur ökologisch wenn dieser tatsächlich mit grünem Wasserstoff betrieben wird. Woher soll der Wasserstoff bezogen werden?

Antwort:

Es gab eine Untersuchung im Jahr 2009 für den Landkreis Barnim zur Analyse von Alternativen für den Rufbus.

Es gib sechs Technologien die geeignet wären. An erster Stelle sind batterieelektrische und Brennstoffzellenbusse. Für Stadtverkehre (und Überlandfahrten im Berliner Umfeld) eignen sich batterieelektrische Busse. Zu beachten sind die Reichweite und eine vorhandene Schnellladeinfrastruktur. Die Ladeinfrastruktur wird meist über Pantographen abgedeckt, die sehr kostenintensiv sind. Für Überlandfahrten eignen sich Brennstoffzellenbusse. Denn es wurde eine Lösung für die weiten Strecken benötigt. Die Technologien sollen auf keinen Fall gemischt werden, da unter anderem verschiedene Lade- / Tankmöglichkeiten benötigt werden. Deshalb fällt die Konzentration auf die Brennstoffzellenenergie. Gegen batteriebetriebene Busse spricht die Standfestigkeit im Winter. Mit diesen Problemen muss derzeit die BVG in Berlin umgehen. Dort wurden alte Busse als Ersatz für die Batteriebusse eingesetzt.

Die Kosten der Standortlinienbusse liegen in beiden Systemen bei ca. 650.000 € und kosten somit mehr als Dieselbusse. Die Förderquote für Brennstoffzellenbusse sollte auf 80 % (wie bei Elektrobussen) angepasst werden.

Grüner Wasserstoff müsste aus Wind- oder Solarenergie erzeugt sein. Im Landkreis Dahme-Spreewald (Schönefeld) gibt es Wasserstofftankstellen. Für den Landkreis Oder-Spree bedeutet es, dass eine Tankanlage oder auch eine Betriebstankanlage vorhanden sein muss. Der Wasserstofftransport ist kostenintensiv. Es muss eine Kooperationslösung zwischen den Gebietskörperschaften und Verkehrsunternehmen existieren. Es gibt einige Lösungsansätze und die Richtige muss für den Landkreis Oder-Spree gefunden werden.

Wortmeldung:

Gibt es bei der Beschaffung von Brennstoffzellenfahrzeugen eine Art Einkaufsgenossenschaft oder jemanden der als Käufer auftritt und in Zusammenarbeit mit anderen Landkreisen beim Kauf dieser Fahrzeuge niedrige Preise versucht zu erzielen?

Antwort:

Im Land Brandenburg existiert so etwas nicht. Aber die Lausitz ist bereits fortgeschrittener. Die Beschaffung könnte in gleicher Art wie die der Straßenbahnen erfolgen.

Wortmeldung:

Ist der Nahverkehrsplan mit einem Finanzbedarfsplan untermauert?

Antwort:

Im Finanzplan sind die Brennstoffzellenbusse insofern aufgelistet, dass die Förderquote von 80 % erfüllt und nur der Mehrbedarf finanziert wird. Ab 2023 sind pro Jahr 3 Fahrzeuge vorgesehen.

Wortmeldung:

Sind keine Stellungnahmen aus dem Kreistag eingegangen?

Auf der Strecke Woltersdorf/Erkner wurden ca. 350 reisende Personen in beiden Richtungen an Schultagen erfasst. Das reicht für den Bau einer Straßenbahn nicht aus. Im Vortrag wurde erwähnt, dass es Prognosen gibt die vorhersagen, dass ca. 1.000 Personen in beiden Richtungen fahren werden. Wann würde dieser Zeitpunkt eintreten? Wie wurde die Vorhersage von 1.000 Personen bestimmt?

Wie schätzt die Stabsstelle für ländliche Entwicklung den Nahverkehrsplan ein? Gibt es bereits erste Ideen zum Mobilitätskonzept?

Antwort:

Die Fraktionen des Kreistages wurden beteiligt. Es gab jedoch keine Rückläufer. (Beginn Beteiligungsverfahren am 05.11.2020)

Im Vorfeld des Nahverkehrsplans beauftragte die Stadt Erkner die Erstellung eines ÖPNV-Konzeptes für den südöstlichen Verflechtungsraum. Dieses Konzept wurde fast Deckungsgleich in den Nahverkehrsplan übernommen. Die Fahrgastprognose wurde im Rahmen der Konzeptentwicklung durchgeführt und findet sich im Nahverkehrsplan im entsprechenden Kartenmaterial wieder. 2025 wird mit ca. 1.000 Fahrgästen und einer Steigerung an Fahrgästen von ca. 20-25 % bis zum Jahr 2030 gerechnet. Durch Corona hat sich die Fahrgastentwicklung verändert. Diese wird sich voraussichtlich um ca. 1-2 Jahre verzögern.

Antwort:

Die Kreisverwaltung Oder-Spree wird als Träger öffentlicher Belange immer beteiligt. Es ist nicht ungewöhnlich, dass die einzelnen Struktureinheiten aus ihren Verantwortungsbereichen heraus unterschiedliche Stellungnahmen abgeben. Die Stabsstelle für Ländliche Entwicklung soll die Stärkung des ländlichen Raumes fördern. Es gibt drei Kreistagsbeschlüsse in denen dieses Ziel dargestellt wurde:

- Beschluss zu Leitzielen
- Beschluss zum Mobilitätsbeauftragen und Mobilitätskonzept
- Beschluss zur Stärkung des ÖPNV-Angebotes.

Das alles ist die Grundlage der Stellungnahme der Stabsstelle zum Nahverkehrsplan. Das Anliegen der Stabsstelle ist immer die Betrachtung des gesamten Landkreises.

Die Stabsstelle arbeitet am Mobilitätskonzept. Diese wurde ausgeschrieben, die Bietergespräche sind geführt und als nächster Schritt steht die Vergabe aus. Am 25.03.2021 soll eine UAG1-Sitzung mit Bürgerbeteiligung zur Diskussion des Mobilitätskonzeptes und die darin aufzunehmenden Sachverhalte aus dem Nahverkehrsplan (die hier nicht Berücksichtigt werden konnten) stattfinden. Laut den Zeitplänen der Bieter kann das Mobilitätskonzept innerhalb eines Jahres erarbeitet werden. Der Nahverkehrsplan verhindert nicht die Erstellung des Mobilitätskonzeptes.

Wortmeldung:

Die Ausschuss Mitglieder werden gewarnt vor einem zu eiligen Beschluß des Nahverkehrsplans. Man laufe Gefahr viele Möglichkeiten zu verpassen, die mit Änderung des Personenbeförderungsgesetzes entstehen. Wer die Arbeit der AG Ländlichen Entwicklung und ihrer Arbeitsgruppen mitbegleitet hat, weiß, dass es bundesweit verschiedene gute und innovative Lösungen gibt, die sich bereits in der Umsetzungsphase befinden. Diese Lösungen organisieren den ÖPNV so, dass einerseits jeder erreicht werden kann und andererseits ein schnelle und kostengünstige Beförderung möglich ist.

Die Grundstruktur muss in das Mobilitätskonzept aufgenommen werden und auf dieser Basis sollte der Nahverkehrsplan neu erstellt werden. Wichtig ist, dass zukünftig auch sehr kurzfristig die Busverkehrssysteme derart umgestellt werden müssen, dass die Hauptlinien (angebunden an Schienennahverkehr) und die Schnellverkehrsbusse hier die Haupt- und Mittelzentren miteinander verbinden. Dies müsste massiv ausgebaut und mit Linien, Rufbussen, Rufaxis, Sammelbussen und mittelfristig auch mit selbstfahrenden Systemen zugeführt und angeboten werden. Das Ganze muss den großen Vorteil haben, dass die Systeme bei Bedarf, mit relativ wenig Kosten bis vor die Haustür in der ländlichen Gegend fahren. Die Fahrgäste sollten von dort mit Shuttels bis zu den Hauptlinien transportiert werden, die in hoher Taktfrequenz und hoher Gefäßgröße verkehren. Das ist ein System, dass die Erreichbarkeit jedes Einzelnen auch in der ländlichen Gegend gewährleistet und gleichzeitig wesentlich kostengünstiger ist, als die sehr kostenintensive Fortschreibung der bisherigen klassischen Nahverkehrspläne. Der Nahverkehrsplan beschäftigt sich nur mit dem Busverkehrssystem. Der Landkreis benötigt eine Verkopplung und Vernetzung mit allen anderen Verkehrsträgern und das leistet ein Mobilitätskonzept. Ein Grundkonzept des Mobilitätsplanes könnte in kürzester Zeit als Grobkonzept und Vorgabe für einen neuen Nahverkehrsplan erstellt werden.

Es wird der Appell an alle Ausschussmitglieder gerichtet, diese Chance zu wahren und den vorgeschlagenen Weg zu gehen.

Wortmeldung:

Laut der Tagesordnung soll aus dem Verfahren im Sonderausschuss berichtet werden. Es gibt allerdings zum aktuellen Zeitpunkt keinen Beschlussgegenstand.

Antwort:

Die Beschlussvorlage wird in die nächste Beratungsrunde eingebracht.

Es gibt viele Aufgaben die erfüllt werden müssen und keinen Aufschub mehr dulden (z.B. Erfüllung der Forderungen an die Barrierefreiheit). Der Nahverkehrsplan wird benötigt um Aufgaben dieser Art erledigen zu können. Die Finanzmittel und Investitionen werden im Haushaltsplan aufgenommen und dargestellt. Dort wird sich zeigen, welcher Bedarf in Form von Zuschüssen an die Verkehrsunternehmen zu leisten wäre.

Alles darüber hinaus ist im Mobilitätskonzept aufzustellen. Dieses wird die Lücken in der Bedarfsplanung des Nahverkehrsplans schließen können.

Wortmeldung:

Was ist der Unterschied zwischen Brennstoffzellenbussen und Elektrobussen?

Antwort:

Beide Technologien sind Elektroantriebstechnologien. Bei dem Batteriebus wird die Elektroenergie in einem Akku gespeichert und während der Fahrt verbraucht. Der Brennstoffzellenbus verwendet (grünen) Wasserstoff und erzeugt während der Fahrt in der Brennstoffzelle die benötigte Elektroenergie.

Herr Dr. Günzel bietet an in der nächsten Ausschusssitzung weitere Erläuterungen zu der vorherigen Fragestellung auszuführen.

zur Kenntnis genommen

**Zu TOP 5 Information zur Mobilität
Bezug auf Änderungsantrag 3/BVB/Freie Wähler/2020
VA: Herr Balzuweit (Mobilitätsbeauftragter)**

Da Herr Balzuweit ausgefallen ist, wird der TOP durch die Verwaltung zurückgezogen. Dieser wird zu einer späteren Sitzung eingebracht.

zurückgezogen

Zu TOP 6 Sonstiges

Das Protokoll wird zur Sitzung am 29.04.2021 vorgelegt.

zur Kenntnis genommen

Maik Diepold
Vorsitzender des
Ausschusses für Ländliche
Entwicklung und
Kreisentwicklung

Gundula Teltewskaja
Beigeordnete für
Ländliche Entwicklung

Polina Poluektova
Schriftführerin