



Postanschrift:
Landkreis Oder-Spree, Breitscheidstr. 7, 15848 Beeskow

Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung
Herr Guido Beermann
Henning-von-Tresckow-Straße 2-8
14467 Potsdam

Bereich: IV – Ländliche Entwicklung
Dienstgebäude: Breitscheidstraße 7, 15848 Beeskow
Haus A, Zimmer A310/311

Telefon: 03366 35-1800

laendliche.entwicklung@landkreis-oder-spree.de

Beeskow, den 03. November 2022

Finanzierung des kommunalen ÖPNV im Landkreis Oder-Spree

Sehr geehrter Herr Minister Beermann,

als Minister für Infrastruktur und Landesplanung bitten ich Sie bezüglich der künftigen Finanzierung des kommunalen ÖPNV (kÖPNV) auf Landes- und Bundesebene eindringlich um Unterstützung. Sollten Sie parallel Schreiben anderer Aufgabenträger zur gleichen Thematik erhalten haben, betont das die prekäre Situation des ÖPNVs im gesamten Land Brandenburg. So hat sich Landrat Gernot Schmidt zu dieser Thematik bereits an den Landtagsabgeordneten Herrn Vogelsänger gewandt.

Die Ziele des Landes Brandenburg, den Anteil des Umweltverbunds (Fuß-, Rad- und öffentlicher Verkehr) bis 2030 auf 60% zu erhöhen, die Erreichung der Ziele der Verkehrswende und die Umsetzung der Clean Vehicles Directive (CVD) bzw. des Sauberen Fahrzeugbeschaffungsgesetzes (SaubFahrzeugBeschG) sind aufgrund der **weltweiten COVID-19-Pandemie und der Energie- sowie Flüchtlingskrise durch den Ukraine-Krieg** mit den derzeitigen Zuweisungen des Landes Brandenburg für den ÖPNV nicht erreichbar. Der Landkreis Oder-Spree beginnt mit dem Fahrplanwechsel zu Dezember 2022 mit einer umfangreichen Modernisierung der kÖPNV-Landschaft, welche sich über mehrere Jahre erstrecken wird. Durch die Taktverdichtung des RE 1 müssen Stadtverkehrsleistung signifikant ausgebaut werden (ca. + 300 TFPL-km p.a.) und es werden nach Aufforderungen durch das MIL kreisgrenzenübergreifende PlusBus-Systeme im Verkehrsnetz integriert (ca. + 200 TFPL-km p.a. mit steigender Tendenz). Das RiLi InnoMob-Projekt DALLI soll weiterbetrieben und in den kommenden Jahren aufgrund des Erfolgs regional und überregional ausgebaut werden. Der Anpassungsbedarf i. V. m. den o. g. Krisen führt für das Haushaltsjahr 2023 im Vergleich zum laufenden Jahr zu einer annähernden Verdopplung des kommunalen Ausgleichsbedarfs für den kÖPNV (von ca. 5,1 Mio. € im Jahr 2022 zu ca. 9,6 Mio. € im Jahr 2023).

Eine angegebene E-Mailadresse dient nur dem Empfang einfacher Mitteilungen ohne Signatur. Für die rechtsverbindliche elektronische Kommunikation per E-Mail ist folgende E-Mail-Adresse eingerichtet worden: vps@landkreis-oder-spree.de. Rahmenbedingungen siehe www.l-os.de/vps.

Sprechzeiten:
Di./Do. 9-12; 13-18 Uhr
Mo./Fr. nach Vereinbarung
Mi. geschlossen
Telefon: 03366 35-0
Telefax: 03366 35-1111
Internet: www.landkreis-oder-spree.de
E-Mail: kreisverwaltung@landkreis-oder-spree.de

Bankverbindung: Sparkasse Oder-Spree
BLZ: 170 550 50 Konto: 2200601177
BIC: WELADED1LOS IBAN: DE43 1705 5050 2200 6011 77
Umsatzsteuer ID-Nr.: DE162705039

Wenn die Landesmittel für den ÖPNV kurzfristig nicht erhöht werden, kann keine der o. g. Zielstellungen erreicht und – mit drastischen Worten gesagt – das Mobilitätsbedürfnis der Einwohnerinnen und Einwohner des Landkreises Oder-Spree nicht ansatzweise befriedigt werden. Im schlimmsten Fall muss der kÖPNV vollständig eingestellt werden, was zu einem Kollaps des öffentlichen Lebens führt.

Die Auswirkungen von **COVID-19** treffen den ÖPNV seit 2020 in Bezug auf die Schäden durch fehlende Tarifeinnahmen und die Fahrpersonalverfügbarkeit sensibel. Die Einnahmenverluste (inkl. der Komponente zum temporären Einsatzes des 9-Euro-Tickets) konnten durch die vergangenen und laufenden ÖPNV-Rettungsschirme auf Basis des Jahres 2019 gedeckt werden. Im Landkreis Oder-Spree kommt jedoch erschwerend hinzu, dass die öffentlichen Dienstleistungsaufträge im kÖPNV im Rahmen eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens als Nettovertrag vergeben wurden (wie auch in anderen Landkreisen). Das Risiko für die Höhe der Fahrgeldeinnahmen tragen daher die Verkehrsunternehmen, welche bei Angebotsabgabe von jährlichen Steigerungen dieser ausgehen. Durch die Kompensation der Schäden mittels der ÖPNV-Rettungsschirme stagnieren die Einnahmen seit 2020 und zwingend notwendige Tarifierhöhungen im VBB-Tarif wurden mehrfach durch den Aufsichtsrat der VBB GmbH verschoben (letzter Beschluss im Oktober 2022: Eine eventuelle Tarifierhöhung könnte ab 01. April 2023 gelten). Eines der eingesetzten Verkehrsunternehmen im Landkreis Oder-Spree erkennt dadurch die Störung der Geschäftsgrundlage und erwartet bei weiterhin fehlenden Einnahmensteigerungen gemäß § 313 BGB eine finanzielle Anpassung des Verkehrsvertrags. Sollte hier keine Einigung erfolgen, ist die temporäre Einstellung des kÖPNV ein durchaus realistisches Szenario.

Fahrpersonal, das aufgrund einer Erkrankung ausgefallen ist, konnte anfangs durch den Einsatz von Nachauftragnehmern oder durch temporäre Zusammenlegungen von Diensten kompensiert werden. Die Unzufriedenheit im Fahrbereich der im Landkreis Oder-Spree beauftragten Verkehrsunternehmen hat sich seitdem jedoch aufgrund von Überstunden, sozial unverträglichen geteilten Diensten und der fehlenden Vereinbarkeit von Beruf und Familie signifikant erhöht. Seit mehreren Monaten ist in unserem Landkreis und benachbarten Landkreisen bzw. der kreisfreien Stadt Frankfurt (Oder) sowie dem Land Berlin durch die Aktivierung von stark reduzierten Notfahrplänen (für den Landkreis Oder-Spree ca. 21 TFPL-km im 1. Halbjahr 2022) und täglichen zusätzlichen Ausfallmeldungen (für den Landkreis Oder-Spree ca. 25 TFPL-km im 1. Halbjahr 2022) eine Reduzierung des Leistungsangebotes im kÖPNV zu beobachten. Die Rahmenbedingungen durch die aktuellen Umstände machen deutlich, dass man mit den bestehenden Tarifverträgen und fehlenden Prämien für das Engagement, kein Fahrpersonal gewinnen und Kostensenkungen nicht relevant umsetzen kann. Dies lässt sich wie folgt begründen:

- Eine sozialverträgliche Dienstgestaltung ist nur durch ein regelmäßiges und vertaktes Fahrplanangebot möglich. Ohne das notwendige Fahrpersonal kann dieses Angebot nicht eingeführt werden.
- Die Einführung von alternativen Angebotsformen wie RufBus oder On-Demand-Verkehrsformen (siehe das von Ihnen besuchte RiLi InnoMob-Projekt DALLI) werden politisch oft als kostengünstigeres Modell verstanden. Die notwendigen Investitionen und die Bereitschaftszeiten von Personal und Technik werden hierbei missachtet.

Das Einsparpotenzial liegt einzig darin, dass der Verschleiß der Fahrzeugtechnik auf einen längeren Zeitraum ausgedehnt wird und der Einsatz von Kraftstoff (Diesel, Strom, Wasserstoff, etc.) auf konkrete belegte Fahrkilometer beschränkt ist.

- Die Wertschätzung des Fahrpersonals durch Prämienmodelle wie die Inflationsausgleichsprämie können nicht auf Lasten kommunaler Haushalte, die bereits überreizt sind, oder nicht-kreiseigene Verkehrsunternehmen umgelegt werden. Letztere haben die vorliegende Ausnahmesituation nicht in den Angeboten berücksichtigt, die sich zumeist auf 10 bis 22 Jahre erstrecken. Auch wurden abschöpfbare Gewinne in den vergangenen Jahren durch fehlende Tarifeinnahmesteigerungen und gleichzeitig extremen Kostensteigerungen beim Personal, Betriebsstoffen und Investitionen verbraucht.
- Ein letzter Punkt liegt in den landesseitig unterschiedlichen Tarifverträgen für den öffentlichen Personennahverkehr (TV-N). Für den Landkreis Oder-Spree ist die Gewinnung von Fahrpersonal gerade im Berliner Umland eine große Herausforderung. Die Verkehrsunternehmen können mitunter attraktive Dienste anbieten, aber nicht mit den Entgelttabellen des TV-N Berlin mithalten. Die ursprünglich vereinbarte Angleichung des TV-N BRB an den TV-N Berlin wurden durch erneute Steigerungen der tariflichen Entgelte im Land Berlin in den Schatten gestellt.

Der zweite Aspekt ist den Folgen des **Ukraine-Krieges** in Form einer Energiepreisexplosion zuzuschreiben. Die im Landkreis Oder-Spree vereinbarten öffentlichen Dienstleistungsaufträge sind mit Preisfortschreibungen auf Basis verschiedener Indizes ausgestattet. Während sich die Geltendmachung der Preisanpassungen in den vergangenen Jahren im niedrigen einstelligen Prozentbereich befanden, ist in 2023 mit zweistelligen Prozentpunkten zu rechnen, die vollständig dem Aufgabenträger in Rechnung gestellt werden. Verkehrsunternehmen gehen hierbei zumeist ein Jahr in Vorkasse – in Ausnahmefällen sogar mehr als drei Jahre, weil sich die Indizes anhand von langfristigen Vertragsabschlüssen orientieren (z. B. Stromkosten im Straßenbahnbetrieb der Schöneicher-Rüdersdorfer Straßenbahn GmbH). Die erhöhten Energiekosten für Dieselmotoren, Stromkosten und auch künftige Kosten für die Beschaffung von Wasserstoff können nicht alleinig durch die Kommune bezahlt werden! Da auch keine Beruhigung des Energiemarktes in Sicht ist, weil die Verkehrsunternehmen ihren Energiebedarf nicht auf ein Niveau von 70-80 % des Vorjahres drosseln können (siehe Beschlüsse der Bund-Länder-Konferenz vom 02. November 2022), müssen ÖPNV-Leistungen entsprechend und in umfangreicher Weise abbestellt werden. Die Konsequenz ist wie oben erläutert den fortschreitenden Zusammenbruch des Verkehrssystems, da sich Fahrgäste vom ÖPNV abwenden und auf den motorisierten Individualverkehr setzen.

Nach einer Diskussion zum Abschlussbericht zur Evaluation des Finanzierungssystems im KÖPNV möchte ich mich ausdrücklich beim Land Brandenburg bedanken, dass die ÖPNV-Mittel aus verschiedenen Töpfen in Zukunft nicht vereinzelt streicht, sondern vielmehr zu einer Zuweisungsquelle mit einer jährlichen „Dynamisierung“ im Bereich von 1 - 1,5 % zusammenfasst. Verschiedene Studien und die Forderungen der Verkehrsministerkonferenz zeigen, dass diese Mittel jedoch weder für eine zwingend notwendige Modernisierung der Verkehrssysteme ausreichen, noch Investitionsspielraum für innovative Systeme bleibt. Mittelfristig wird mehr als das Doppelte der aktuellen Zuwendungen i. H. v. ca. 100 Mio. € für

den Brandenburger kÖPNV und kurzfristig mindestens die Weiterführung der ÖPNV-Rettungsschirme sowie der Ausgleich der zusätzlichen Energiekosten benötigt.

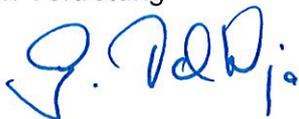
Für die Aufrechterhaltung der ÖPNV-Leistungen im Landkreis Oder-Spree und des öffentlichen Lebens durch die Gewährleistung von Mobilität für Schülerinnen und Schüler, Pendlerinnen und Pendler, Familien und Senioren für die Daseinsvorsorge und die notwendige medizinische Unterstützung sowie den erhöhten Zahlen an Flüchtlingen mit deren Mobilitätsbelangen, bitten ich Sie eindringlich um Unterstützung! Bitte vertreten Sie die finanziellen Belange des ÖPNV sowohl auf Landes- als auch auf Bundesebene, bevor die Katastrophe einer fehlenden Mobilität eintritt.

Zusammengefasst werden nachfolgende Zusagen benötigt:

- Fortsetzung der ÖPNV-Rettungsschirme (inkl. Kompensierung des Schadens durch das einzuführende Deutschlandticket) bis eine Preisstabilität auf Basis des Jahres 2019 erreicht wurde.
- Initiative des Landes Brandenburg, als Mitglied im Aufsichtsrat der VBB GmbH, das vereinbarte Tarifierhöhungsverlangen um 5,62 % im VBB-Tarif bis spätestens 01.04.2023 umzusetzen.
- Schaffung eines bundes- bzw. landesseitigen Prämienmodells für alle Berufsgruppen im ÖPNV in Anlehnung an die Corona-Prämie für Pflegekräfte (Sonderleistung während der Coronavirus-SARS-CoV-2-Pandemie).
- Vollständiger Ausgleich der exorbitant gestiegenen und steigenden Energiekosten für Verkehrsunternehmen bezogen auf ihren tatsächlichen Verbrauch bzw. bezogen auf den bestellten Leistungsumfang.
- Mittelfristige Verdopplung der bisherigen ÖPNV-Mittel des Landes Brandenburg für die Initiierung zukunftsfähiger, sozialverträglicher Verkehrssysteme im ÖPNV.
- Mittelfristig einen bundesweiten Tarifvertrag oder einen gemeinsamen Tarifvertrag der Länder Brandenburg und Berlin für alle Nahverkehrsunternehmen, um in Grenzregionen keinen monetären Vorteil für die Personalgewinnung zu schaffen bzw. durch attraktive Verkehrskonzepte und Dienstgestaltungen zu punkten.

Selbstverständlich stehe ich Ihnen jederzeit für Rückfragen und auch ein persönliches Gespräch zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
In Vertretung



Gundula Teltewskaja
Beigeordnete für Ländliche Entwicklung

Verteiler:

- Landkreistag Brandenburg
- Herr Egbert Neumann (Abteilungsleiter Abteilung 4 im MIL)
- Herr Mathias Papendieck MdB (SPD-Fraktion, Wahlkreis 63)
- Herr Daniel Münschke MdL (verkehrspolitischer Sprecher der AfD-Fraktion)
- Herr Clemens Rostock MdL (verkehrspolitischer Sprecher der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
- Herr Dr. Philip Zeschmann MdL (verkehrspolitischer Sprecher der Fraktion BVB / FREIE WÄHLER)
- Frau Nicole Walter-Mundt MdL (verkehrspolitische Sprecherin der CDU-Fraktion)
- Herr Andreas Büttner MdL (verkehrspolitischer Sprecher der Fraktion DIE LINKE)
- Herr Sebastian Rüter MdL (verkehrspolitischer Sprecher der SPD-Fraktion)