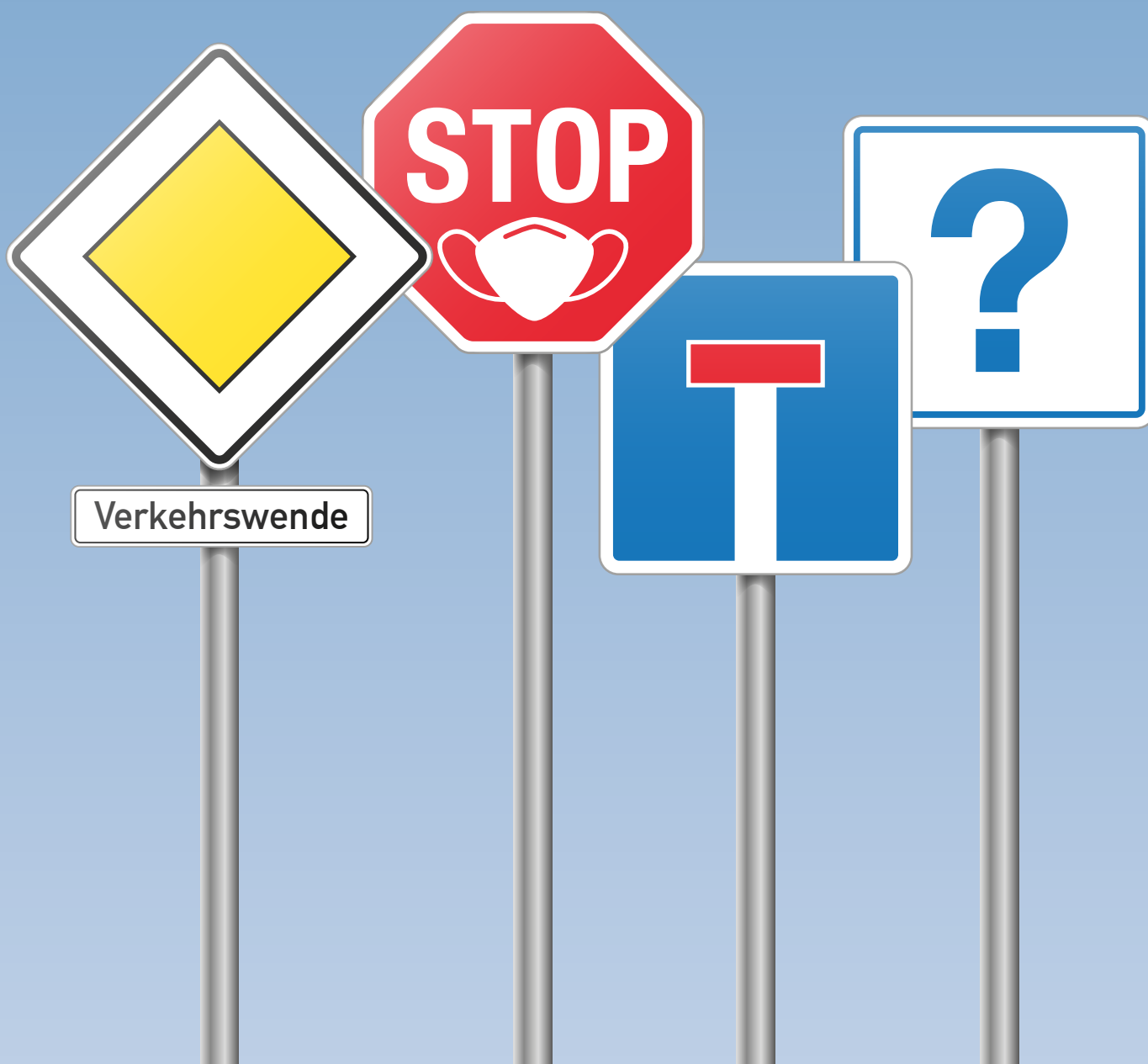


# Mobi-Info

Februar 2021

Informationsbrief der VDV-Landesgruppe Ost für das Land Brandenburg



# Intro

Verkehrswende? Bessere Bedingungen für Fuß- und Radverkehr sowie für den ÖPNV und den Schienengüterverkehr? Na klar! Trotz Corona hat die Volksinitiative für eine Verkehrswende in Brandenburg die erforderliche Stimmenzahl für die Einbringung in den Landtag erreicht. Ob Corona oder nicht, es gibt keine Alternative zu einer anderen Mobilität. Das ist nicht unumstritten. Es gibt Kräfte, die die Renaissance des Autos sehen wollen. Weil es sicherer sei. Dieses Kalkül wird nicht aufgehen. **Die Menschen wissen, dass die Lösung nicht in der Vergangenheit liegen kann.** Bessere Lebensbedingungen für alle schaffen wir nur mit einer modernen Verkehrspolitik, die den Umweltverbund in den Vordergrund stellt, mit intelligenten Lösungen ergänzt und neue Antriebe fördert. Das ist **pragmatisch, umweltgerecht und sozial. Und sicher** (Dazu mehr unter „ÖPNV in den Zeiten der Pandemie“).

## Verkehrswende jetzt

Erfolgsmeldung der Volksinitiative „Verkehrswende Brandenburg jetzt“ am 13. Januar 2021: Trotz zweifachen Corona-Lockdowns kamen weit mehr als die erforderlichen 20.000 Unterschriften zusammen, das breite Bündnis aus Verkehrs- und Umweltverbänden, Gewerkschaften und Studierenden fordert mit diesem großen Rückhalt aus der Bevölkerung den Landtag auf, ein Mobilitätsgesetz mit konkreten Maßnahmen, Zeitplänen und Budgets zu beschließen, um den öffentlichen Verkehr auszubauen und den Rad- und Fußverkehr zu stärken.

Corona ändert nichts an der Notwendigkeit einer Verkehrswende. Im Gegenteil: Gerade durch Corona wird deutlich, dass die Kapazitäten und das Angebot im ÖPNV schon seit

Jahren zu gering sind. Wir brauchen mehr Fahrzeuge, dichtere Takte, neue Strecken. Dadurch kommt mehr Attraktivität ins System und der Weg zur Arbeit, in der Freizeit oder zur Schule wird einfach besser. Natürlich wird das nicht ohne erhebliche zusätzliche Mittel gehen. Aber für die Gesellschaft lohnt sich diese Investition. Nach einer Verdoppelung des ÖPNV und einem Ausbau der Schiene – nicht zuletzt auch des Schienengüterverkehrs – sieht die Mobilität in diesem Land anders aus. Wir teilen diese Vision und sind deshalb Unterstützer der Volksinitiative. Wir gratulieren den Initiatoren der Volksinitiative zu ihrem Erfolg nach einem wirklichen Kraftakt unter widrigen Bedingungen und wünschen der Initiative viel Erfolg für die anstehende Befassung im Landtag!



## Verkehrswende Brandenburg jetzt!

*Brandenburg verbinden – verlässlich, bezahlbar und klimaverträglich!*



# Der ÖPNV in den Zeiten der Pandemie

In der ersten Phase der Pandemie, im Frühjahr 2020, galt der ÖPNV als ein wichtiger Garant für die Gewährleistung der Mobilität. Mitarbeiter systemrelevanter Berufe müssen zur Arbeit kommen, der Weg zum Einkauf oder zum Arzt muss für Alle möglich sein. Die Menschen konnten sich darauf verlassen, dass kommunaler ÖPNV und Eisenbahn zuverlässig da waren. Das ist auch jetzt, in der zweiten Phase der Pandemie, so. Aber etwas hat sich verändert.

Zunächst haben die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs alles unternommen, um den Bedingungen der Pandemie gerecht zu werden:

- Analysen über die Ausbreitung der Aerosole in den Fahrzeugen wurden durchgeführt und die Wirksamkeit der Lüftungen bzw. Klimaanlage bewiesen
- Zusätzliche Reinigungsintervalle in den Fahrzeugen wurden initiiert
- Die Fahrer wurden mit Plastik- oder Plexiglasabtrennungen von den Fahrgästen separiert
- Das Tragen von Mund-Nasen-Bedeckungen wurde zur Pflicht. Die Unternehmen haben dies begrüßt und mit Durchsagen und Piktogrammen die Durchsetzung unterstützt
- Vielfach werden die Türen der Fahrzeuge automatisch an jeder Haltestelle zur besseren Lüftung geöffnet
- Die Fahrgäste werden aufgefordert, Abstand zu halten
- Eine Untersuchung über die Ansteckungsgefahr des Begleitpersonals wurde durchgeführt und dabei erwiesen, dass bei diesen exponierten Personal keine erhöhte Infektionsquote nachweisbar ist
- Schließlich sind die Unternehmen fast zu jeder Zeit

das volle Programm gefahren und haben bei sinkenden Fahrgastzahlen dafür gesorgt, dass mehr Abstand gehalten werden kann.

Dennoch wird nach wochenlangen Diskussionen und obwohl immer niemand einen Nachweis über eine erhöhte Ansteckungsgefahr im ÖPNV führen kann, über immer stärkere Einschränkungen nachgedacht. Die Pflicht zum Tragen medizinischer Masken ist beschlossene Sache. Immer wieder wird außerdem über Kapazitätsbegrenzungen oder gar die Einstellung des ÖPNV fabuliert. Wenn der ÖPNV selbst aber nicht das Problem ist, dann ist es möglicherweise die allgemeine Mobilität, die Sorgen bereitet. Denn jede/r der/die mit dem ÖPNV fährt, will irgendwo hin und trifft dort andere Menschen. Wenn das so ist, dann müsste mit dieser Argumentation dringend auch der Pkw-Verkehr eingeschränkt werden. Der Verkehr mit Pkw hat sogar deutlich weniger abgenommen, als die Nutzung des ÖPNV. Hier müsste also dringender Handlungsbedarf sein. Das gilt auch für die Nutzung von FFP2-Masken bei Fahrgemeinschaften oder generell für die Nutzung eines Pkw mit mehr als einer Person. Von derartigen Maßnahmen ist allerdings bislang nichts bekannt. Auch nicht von einer Debatte darüber. Warum? Könnte es daran liegen, dass Entscheider/innen selten auch Nutzer/innen des ÖPNV sind?

Die Verkehrsunternehmen sind zu jeder Kooperation bereit, die zur Eindämmung der Pandemie beitragen kann. Sie müssen aber warnen, den Ruf des öffentlichen Verkehrs ohne Not nachhaltig zu beschädigen. Dabei geht es weniger um wirtschaftliche Auswirkungen auf die Unternehmen selbst, sondern mehr um die Perspektiven eines starken ÖPNV in einer notwendigen Verkehrswende.

## Investitionsbedarf der ÖPNV-Unternehmen

Alle zwei Jahre ermittelt der VDV-Ost den Investitionsbedarf der ÖPNV-Unternehmen in Brandenburg. Die Zahlen des Jahres 2020 zeigen ein unverändertes Bild. Nach wie vor besteht eine Investitionslücke im zweistelligen Millionenbereich. Jedes Jahr werden Investitionen in Höhe von mehr als 40 Mio. € nicht getätigt. Das heißt, Anlagen veralten, neue Geräte werden nicht beschafft, Fahrzeuge werden über ihre maximale technische Lebensdauer hinaus gefahren. Was das konkret bedeutet, kann bei den Straßenbahnen im Land besichtigt werden. Der Einsatz von Tatra-Bahnen, die inzwischen deutlich älter als 30 Jahre sind, kann nur mit Extra-Einsatz der Werkstätten gesichert werden. Die Beschaffung der Ersatzteile wird langsam immer schwieriger, denn diese Bahnen werden seit Jahrzehnten nicht mehr hergestellt. Da ist Kreativität gefragt.

Die Lösung kann nur darin liegen, die Investitionsförderung hochzufahren und die Förderung zur Beschaffung neuer

Straßenbahnen zu verstetigen. Es besteht Hoffnung, dass es für die Straßenbahnförderung zu einer Lösung kommt. Auch die Bemühungen des Ministeriums für Infrastruktur, die Sanierung der Straßenbahninfrastruktur in das Bundesprogramm der Gemeindeverkehrsfinanzierung (GVFG) einzubringen, ist lobenswert und lässt uns hoffen.

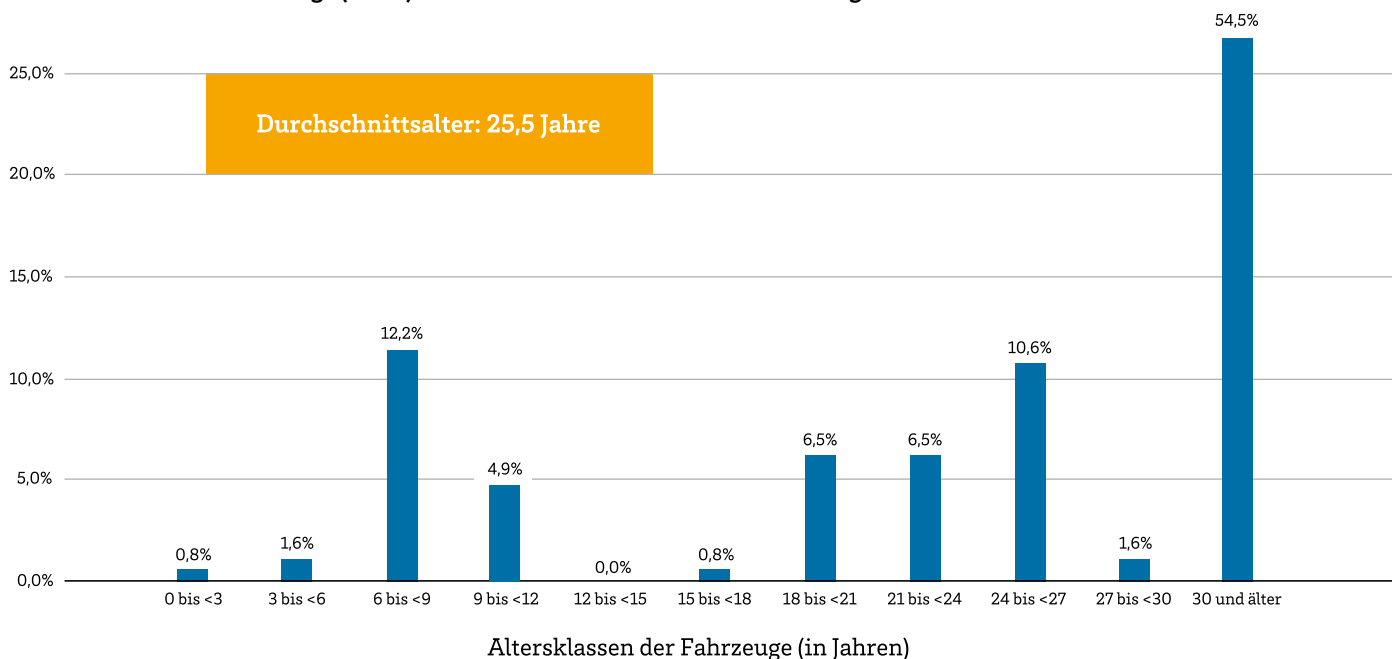
Nicht ohne Sorge schauen die Brandenburger Unternehmen auf die Debatte um die Festlegung von Quoten von Bussen mit alternativen Antrieben. Eine europäische Quoten-Regelung (Clean Vehicle Directive) soll offenbar vom Bund direkt an die Länder weitergegeben werden. Das würde bedeuten, dass in jedem Land (auch im Land Brandenburg) bei jeder Bestellung neuer Fahrzeuge ein bestimmter Anteil mit Elektro- oder Wasserstoffantrieb ausgestattet sein müsste. Das ist nach gegenwärtigem Stand der Technik in einem Flächenland extrem problematisch, auch wenn Busse für den ländlichen ÖPNV zunächst nicht betroffen sind. Die Reichweite der Fahrzeuge

gibt dies noch nicht her. Hinzu kommen erhebliche Mehrkosten pro Fahrzeug und die Notwendigkeit deutlich mehr Fahrzeuge einzusetzen, um die gleiche Leistung zu erbringen. Außerdem muss die erforderliche Lade- bzw. Tankinfrastruktur an den erforderlichen Stellen verfügbar sein oder errichtet werden. In Summe der erforderlichen Anpassungen werden die Kosten für die Erstellung des Fahrplanangebots deutlich steigen. Ohne eine entsprechende investive als auch konsumtive Förderung werden weder die Verkehrsunternehmen noch die kommunalen Aufgabenträger diesen Wandel finanziell stemmen können. Alles in allem spricht viel dafür, dass auch in Brandenburg an den geeigneten Stellen mehr

Fahrzeuge mit alternativen Antrieben zum Einsatz kommen, aber in der Fläche weiterhin die Euro-6-Technologie verfügbar bleibt. Gegenwärtig macht der Diesel noch einen Anteil von fast 95% an den Antrieben der Busse aus. Zwei Prozent sind Elektrobusse, weitere 2 Prozent jeweils Hybridfahrzeuge oder Fahrzeuge mit Erdgasantrieb.

Bei einer bundesweiten Quote – so hat der VDV errechnet – würden wir die Vorgaben der EU in den nächsten Jahren übrigens leicht erreichen. In den großen Städten gibt es nämlich bereits an vielen Orten Planungen zur Umstellung auf Elektroantriebe. Dort ist die Umstellung leichter möglich.

### Altersstruktur der Fahrzeuge (Tram) von VDV-Unternehmen in Brandenburg



## Pandemie II

Die Einschränkungen des Jahres 2020 – insbesondere zwischen März und Mai und dann wieder ab November – haben zu erheblichen Einnahmeverlusten im ÖPNV geführt. Eine Endabrechnung liegt noch nicht vor. Allerdings gehen wir von Verlusten deutlich jenseits von 50 Mio. € aus. Der Bund hat geholfen und bundesweit 2,5 Mrd. € zur Verfügung gestellt. Damit dürfte mehr als die Hälfte des Schadens abgedeckt sein. Auch das Land Brandenburg hat sich an dem darauf aufbauenden Rettungsschirm mit Landesmitteln beteiligt. Dies war zwischen Bund und Ländern auch so vereinbart. Das Jahr 2021 hat so begonnen, wie das Jahr 2020 endete.

Die Pandemie hat das Land weiter im Griff. Die damit verbundenen Einschränkungen führen zu deutlichen Fahrgastverlusten. Auch die Einnahmen sind im Vergleich zu den Vorjahren wieder deutlich eingebrochen und langsam verabschieden sich auch die Stammkunden und kündigen ihre Abo-Verträge. Gleichzeitig fahren die Unternehmen im öffentlichen Auftrag das normale Programm. Die daraus entstehende **Lücke zwischen Einnahmen und Kosten muss auch im Jahr 2021 durch die Unterstützung von Land und Bund geschlossen werden**. Wir bitten das Land, eigene Mittel zur Verfügung zu stellen und die Aufgabenträger frühzeitig in die Ermittlung der Verluste einzubeziehen.

### Impressum

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)  
Landesgruppe Ost (Berlin, Brandenburg, Sachsen-Anhalt)  
Werner Faber  
Leipziger Platz 8  
10117 Berlin

### Kontakt

Werner Faber,  
Geschäftsführer VDV Landesgruppe Ost  
E-Mail: faber@vdv.de  
Telefon: 030-39 99 32 16  
www.vdv.de