

ÖPNV-Check Brandenburg

Langfassung der Ergebnisse

6. Februar 2025



Inhalt

1. <i>Einleitung - ÖPNV-Check Brandenburg</i>	3
2. <i>Methodik</i>	3
3. <i>Ergebnisse</i>	5
3.1 Einordnung des ÖPNV-Checks anhand bestehender Statistiken.....	5
3.2 ÖPNV-Nutzung - Basisdaten	7
3.3 Bewertung des ÖPNV	8
3.4 Detaillierte Bewertung des ÖPNV	9
3.5 Verbesserungsvorschläge.....	12
3.6 Diskriminierungserfahrungen.....	12
3.7 Vertiefung: Landkreise und kreisfreie Städte	12
4. <i>Zusammenfassende Bewertung</i>	13
5. <i>Über das Bündnis Verkehrswende Brandenburg</i>	14
6. <i>Quellen</i>	15

Der ÖPNV-Check wird herausgegeben vom Bündnis *Verkehrswende Brandenburg*.

Redaktionsteam: Mario Sitte (Förderverein Haus der Natur), Gabriele Meyer und Krister Volkmann (NaturFreunde Brandenburg), Anja Hänel und Janek Schmidt (VCD Brandenburg)

Statistische Auswertung: Nadja Kath

Verantwortlich i.S. der Presse: Anja Hänel, VCD Brandenburg e.V.

Potsdam, 6. Februar 2025

1. Einleitung - ÖPNV-Check Brandenburg

Mit 5,9 Megatonnen CO₂-Äquivalenten pro Jahr war der Verkehrssektor 2023 der einzige Sektor in Brandenburg, dessen Emissionen gestiegen sind¹. Auf Brandenburgs Straßen verunglückten 2023 11.056 Personen². Dazu kommen steigende Spritpreise, Stau, Stress, Abgas- und Lärmemissionen. Viele gute Gründe also, um vom Auto auf den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) umzusteigen. Doch das Auto stehen lassen kann nur, wer gute Alternativen hat. Das Bündnis *Verkehrswende Brandenburg* wollte wissen, wie zufrieden die Brandenburger:innen mit dem öffentlichen Verkehr in ihrer Region sind. Insgesamt haben sich 716 Personen aus ganz Brandenburg am ÖPNV-Check beteiligt. Vielen Dank an alle, die mitgemacht haben.

2. Methodik

Der ÖPNV-Check wurde mit dem Umfrage-Tool SurveyMonkey im Zeitraum vom 01.05.2024 bis zum 25.09.2024 durchgeführt. Zur Umfrage wurde über die E-Mail-Verteiler der beteiligten Organisationen, über die Verteilung von Postkarten, über Social-Media-Kanäle (Facebook, Instagram und Mastodon) und über die Presse aufgerufen. Der Check bestand aus 15 Fragen. Insgesamt haben sich 716 Personen aus ganz Brandenburg am ÖPNV-Check beteiligt.

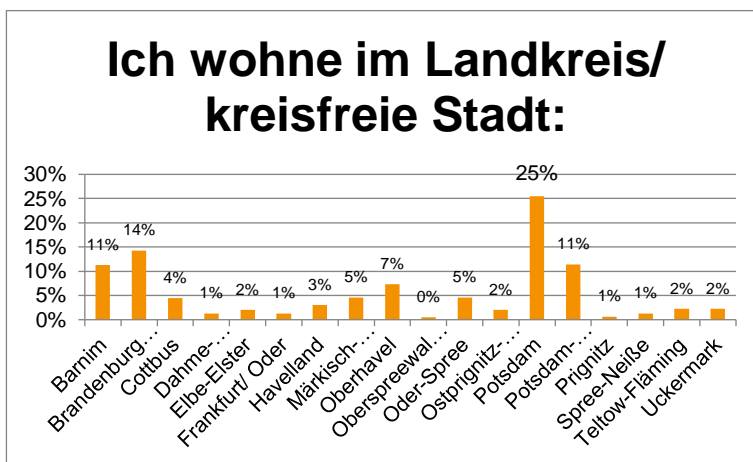


Abbildung 1: räumliche Zuordnung der Teilnehmenden

Zur Auswertung wurde die Programmiersprache R (Version 4.4.2) sowie Microsoft Office genutzt. Für Landkreise und kreisfreie Städte aus denen sich mindestens 25 Personen beteiligt haben, wurden die Daten zusätzlich individuell ausgewertet. Im Fall des Landkreises Barnim wurde die Gemeinde Wandlitz separat betrachtet, da hier durch einen lokalen Aufruf der Stadt eine überproportional große Zahl von Antworten generiert wurde. In anderen Landkreisen wurde keine besondere Häufung in einem bestimmten Ort festgestellt.

Da es sich nicht um eine repräsentative Umfrage handelt, wurden die erhobenen persönlichen Merkmale (Alter, Geschlecht, Einkommen, Haushaltsgröße, Autoverfügbarkeit) sowie die räumlichen Unterschiede mit der amtlichen Statistik Brandenburgs und mit den Ergebnissen der MID (Mobilität in Deutschland 2017) abgeglichen, um Ungleichgewichte bei den Antworten besser einschätzen zu können.

Abgrenzung der einzelnen Nutzenden-Gruppen

Um einen detaillierteren Einblick in unterschiedliche Nutzungsbedürfnisse zu erhalten, wurden vertiefende Einzelauswertungen anhand der persönlichen und geografischen Merkmale durchgeführt. Dabei wurden folgende Merkmale vertieft untersucht.

¹ Landesamt für Umwelt Brandenburg 2023 S. 9

² Statistik Berlin Brandenburg, Zeitreihen Straßenverkehrsunfälle

Personen mit und ohne Auto

Personen, die über ein eigenes Auto verfügten und Personen, die kein Auto besaßen, wurden gesondert betrachtet. Der ÖPNV-Check fragte auch die Option Carsharing ab. Aufgrund der geringen Zahl an Antworten wurde diese Gruppe jedoch nicht vertieft untersucht.

Einkommen

Um eine Aussage darüber machen zu können, ob es ökonomisch bedingte Unterschiede im Hinblick auf die Bewertung des öffentlichen Verkehrs gibt, wurde anhand einer aktuellen Anfrage im Bundestag zum Durchschnittseinkommen Brandenburger Haushalte³ ein Mittelwert herangezogen. Durchschnittlich verfügt ein Haushalt in Brandenburg über ein jährliches Nettoeinkommen von 40.850 Euro. Das entspricht einem monatlichen Nettoeinkommen von 3.404,17 €. Berücksichtigt man, dass im ÖPNV-Check überproportional viele Haushalte mit Kindern teilgenommen haben (s. Kapitel 2.1) wurden die Kategorien 1 bis 5 (bis 3600 € monatliches Nettoeinkommen pro Haushalt) als unterdurchschnittliche Einkommen gewertet, die Kategorien 6 und 7 (3600 € bis 4600 €) als überdurchschnittlich.

Häufige ÖPNV-Nutzung und wenig bis seltene ÖPNV-Nutzung

Um einen besseren Aufschluss darüber zu erhalten, was Menschen davon abhält, den öffentlichen Verkehr zu nutzen, wurde die Gruppe, die den ÖPNV täglich nutzt, und die Gruppe, die nie oder nur selten mit dem öffentlichen Verkehr fahren, gesondert betrachtet.

Geschlecht

Um eine Aussage darüber zu machen, ob sich aufgrund des Geschlechtes Unterschiede in der Bewertung des ÖPNVs ableiten lassen, wurden die Antworten von Männern und Frauen noch einmal differenziert ausgewertet. Personen, die keine Angabe gemacht haben oder „divers“ angekreuzt haben, konnten aufgrund der geringen Stichprobenzahl nicht detailliert betrachtet werden.

Haushalte mit und ohne Kinder

Um einschätzen zu können, ob sich die Betreuung von Kindern auf die Nutzung und Bewertung des öffentlichen Verkehrs auswirkt, wurden Haushalte mit und ohne Kinder gesondert betrachtet.

Städtischer Bereich und ländlicher Bereich

Neben den persönlichen Merkmalen war vor allem der Unterschied zwischen Stadt und Land ein wichtiger Aspekt der Auswertung. Dazu wurde anhand der angegebenen Postleitzahl entsprechend des Brandenburger Kommunalverzeichnisses⁴ in Stadt und Gemeinde unterteilt. Gemeinden wurden in der Auswertung als ländlicher Bereich gewertet.

³ Anfrage des BSW an den deutschen Bundestag

⁴ Kommunalverzeichnis des Landes Brandenburg

3. Ergebnisse

3.1 Einordnung des ÖPNV-Checks anhand bestehender Statistiken

Alter und Geschlecht

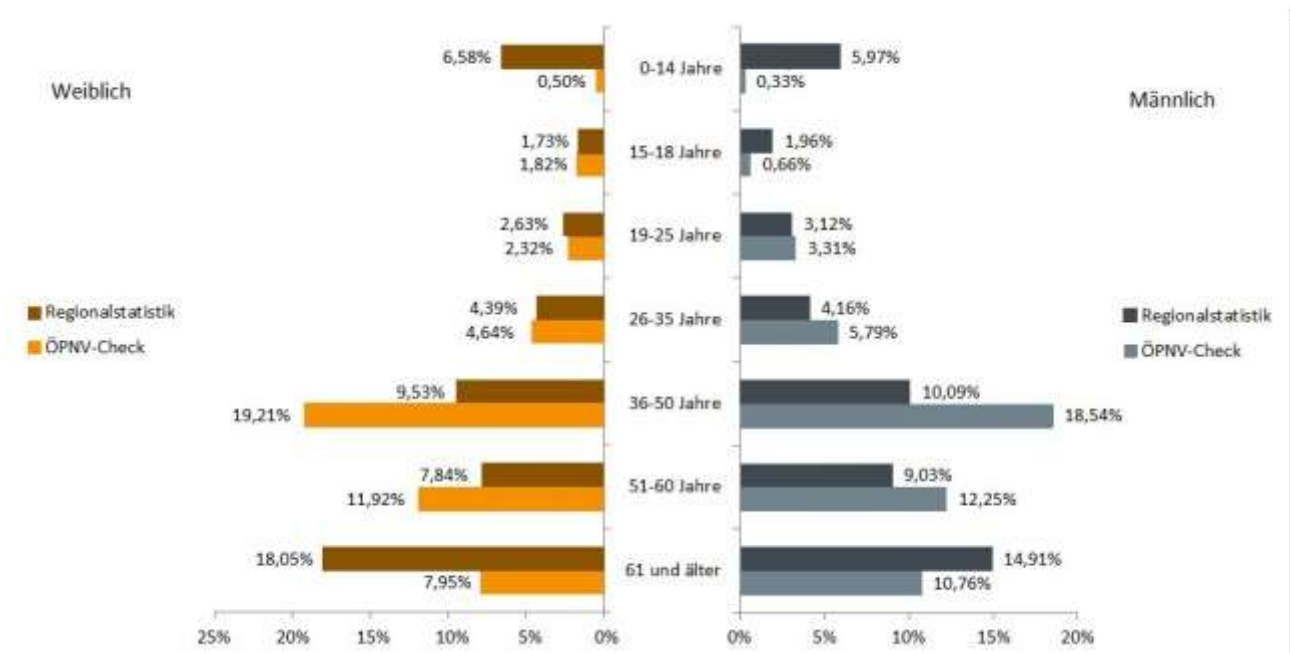


Abbildung 2: Verteilung nach Alter und Geschlecht

Im Vergleich zur Regionalstatistik⁵ sind beim ÖPNV-Check die mittleren Altersgruppen überproportional gut vertreten. Kinder und ältere Personen über 60 Jahren sind unterrepräsentiert. Da die mittleren Altersgruppen den öffentlichen Verkehr durch tägliche Fahrten zur Schule, zur Uni oder zur Arbeit besonders häufig nutzen, ist die Verteilung im Hinblick auf die Fragestellung unkritisch.

Familien

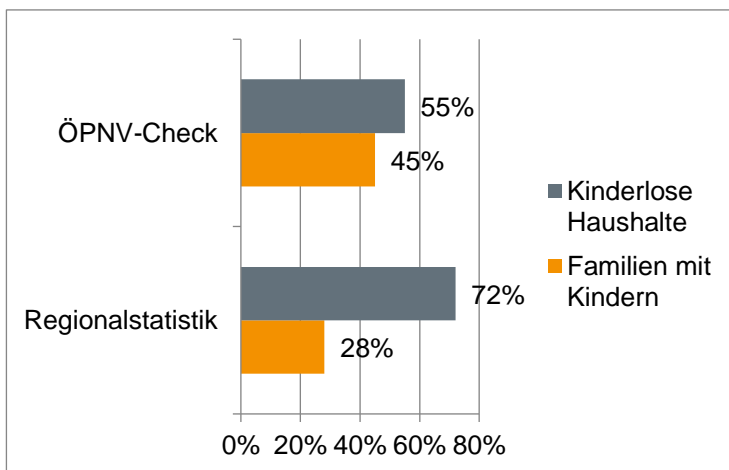


Abbildung 3: Anteil Familien in Prozent

An der Befragung haben sich überproportional viele Haushalte mit Kindern beteiligt⁶. Da in den meisten Verkehrsstatistiken der Weg zur Arbeit im Fokus steht und Sorge-Arbeit unterrepräsentiert ist, kann es eventuell zu abweichenden Bewertungen kommen. Die Ergebnisse wurden deshalb noch einmal differenziert für Haushalte mit und ohne Kinder ausgewertet.

⁵ Statistik Berlin Brandenburg, Bevölkerung nach Geschlecht und Altersjahren - Stichtag 31.12.2023

⁶ Statistik Berlin Brandenburg, Mikrozensus 2023 S. 48

Haushaltseinkommen

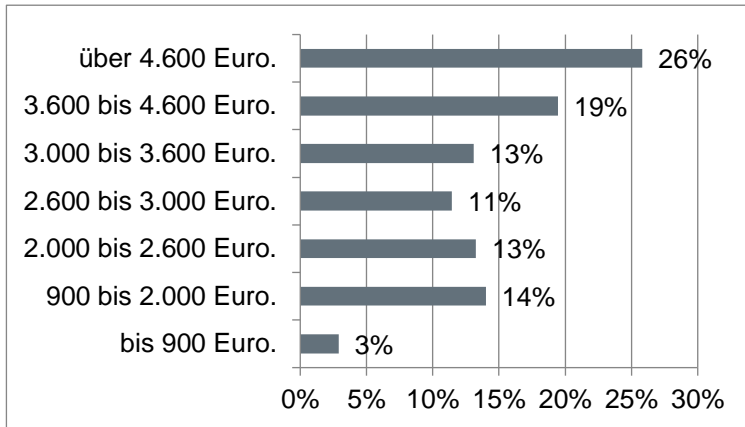


Abbildung 4: Verteilung nach Netto-Haushaltseinkommen in Prozent

Um Zusammenhänge zwischen dem Mobilitätsverhalten und der ökonomischen Situation der befragten Personen besser einschätzen zu können, wurde das Netto-Haushaltseinkommen abgefragt. Das Nettoeinkommen pro Haushalt ist jedoch stark von der Haushaltsgröße und von der Zusammensetzung des Haushaltes abhängig. So berechnet Mobilität in Deutschland – in Anlehnung an das OECD-Berechnungsverfahren ein Äquivalenzeinkommen und bildet daraus drei Statusgruppen⁷. Ein vergleichbares Vor-

gehen war mit den begrenzten Ressourcen des ÖPNV-Checks nicht möglich. Ein Vergleich mit anderen Studien ist deshalb nicht unmittelbar möglich. Bei der Verteilung der Haushaltseinkommen ist außerdem zu berücksichtigen, dass sich beim ÖPNV-Check überproportional viele Haushalte mit Kindern beteiligt haben.

Autoverfügbarkeit

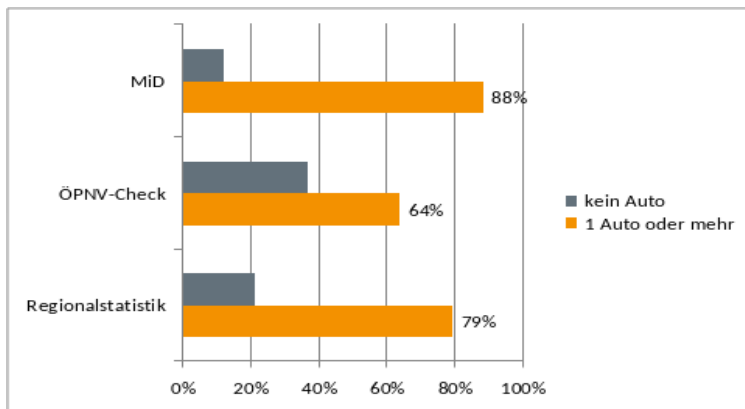


Abbildung 5: Anteil autoloser Haushalte in Prozent

Sowohl in der Regionalstatistik, als auch in der MID 2017⁸ wird der Anteil der Brandenburgischen Haushalte, die kein Auto besitzen mit 21 Prozent angegeben. Die Gruppe der autolosen Haushalte ist im ÖPNV-Check damit überproportional vertreten.

Stadt –Land

Aufgrund des Engagements der Aktivengruppen der beteiligten Verbände konnte der ÖPNV-Check viele Menschen in den Kreisfreien Städten Potsdam, Brandenburg an der Havel und Cottbus zum Mitmachen aktivieren, so dass insgesamt die städtische Bevölkerung etwas stärker vertreten ist, als es der Bevölkerung Brandenburgs⁹ entspricht. In den Vertiefungslandkreisen ist der Anteil der ländlichen Bevölkerung jedoch höher, als in der Landesstatistik. Ausnahme ist hier Märkisch-Oderland.

⁷ MID 2017, Regionalbericht Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg S.24

⁸ MID 2017, Regionalbericht Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg S.27

⁹ Statistik Berlin Brandenburg Ergebnisse des Zensus 2022: Regionaltabelle Bevölkerung

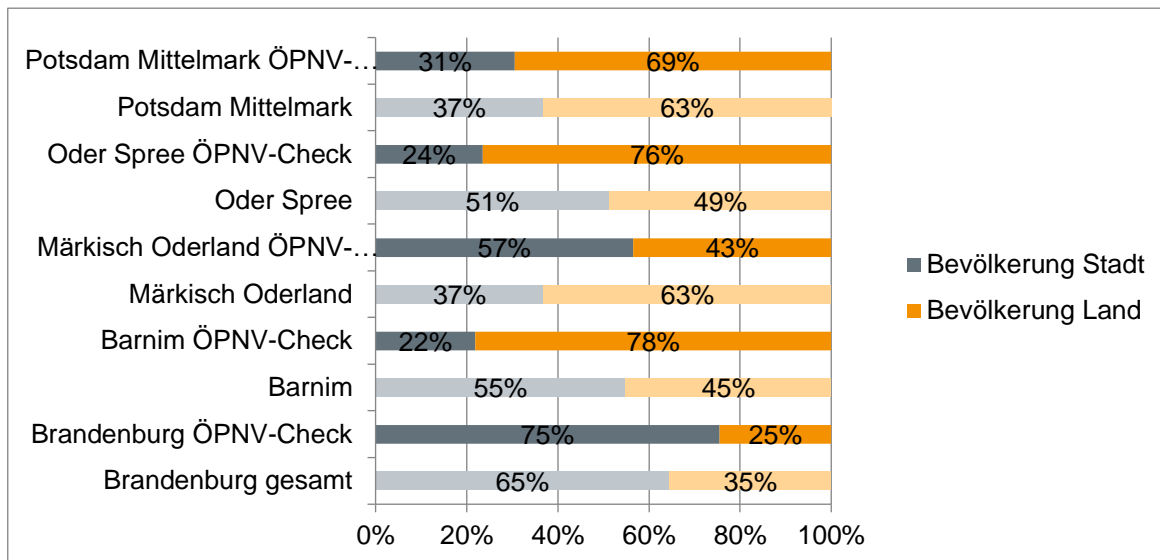


Abbildung 6: Verteilung Stadt – Land für Brandenburg gesamt und für die Vertiefungslandkreise

3.2 ÖPNV-Nutzung - Basisdaten

Häufigkeit der ÖPNV-Nutzung
N 726

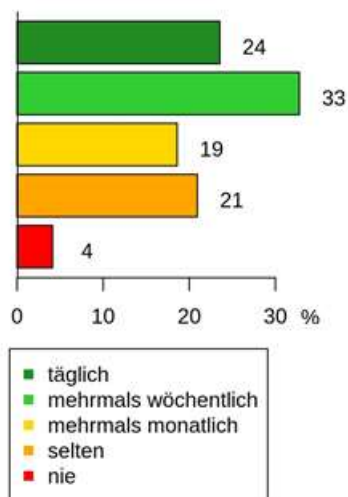


Abbildung 7: Häufigkeit der ÖPNV-Nutzung in Prozent

24 Prozent der Befragten nutzen den ÖPNV täglich, 33 Prozent mehrmals wöchentlich. 19 Prozent mehrmals im Monat, 21 Prozent selten und vier Prozent nie. Auch auf dem Land lag der Anteil der Vielfahrer:innen ähnlich hoch (24 % täglich, 32 % mehrmals wöchentlich) wie in der Stadt (24 %/35 %). Der Anteil der Menschen, die den ÖPNV selten bzw. nie nutzen, ist auf dem Land jedoch deutlich höher (31 %) als in der Stadt (22 %).

Menschen ohne Auto (40 % täglich/ 36 % mehrmals wöchentlich) nutzen den ÖPNV deutlich häufiger als Menschen mit eigenem Auto (17 % /30 %). Menschen ohne eigenes Auto, die auf dem Land leben, sind noch deutlich häufiger mit Bus und Bahn unterwegs (57 % täglich /24 % mehrmals wöchentlich) als autolose Haushalte in der Stadt (37 %/40 %), was wahrscheinlich den kürzeren Wegen in der Stadt geschuldet ist, und dem dadurch bedingten höheren Anteil an Rad- und Fußwegen.

Im Vergleich zu den Daten der MID 2017¹⁰ haben sich am ÖPNV-Check wesentlich mehr Menschen beteiligt, die den öffentlichen Verkehr häufig nutzen. Dort lag der Anteil der täglichen Nutzenden bei 15 Prozent.

Acht Prozent gaben an den öffentlichen Verkehr mehrmals wöchentlich zu nutzen. Trotz der wieder steigenden Fahrgastzahlen im VBB¹¹, 2023 verzeichnete der Verkehrsverbund einen Zuwachs von elf Prozent gegenüber dem Vorjahr, dürfen die Zahlen des ÖPNV-Check nicht missinterpretiert werden. Denn im Vergleich zur MID beteiligten sich proportional mehr Menschen aus Städten und aufgrund der Kommunikation über die Bündnismitglieder auch überproportional viele Menschen mit umweltbewusstem Mindset.

¹⁰ MID 2017, Regionalbericht Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg S. 50

¹¹ VBB / Zahlen und Fakten / Fahrgäste

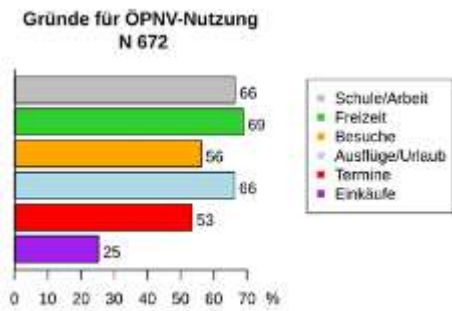


Abbildung 8: Gründe für die ÖPNV-Nutzung

Die Anlässe, für die Menschen Bus und Bahn nutzten, sind über alle Nutzendengruppen hinweg relativ ähnlich. Ganz weit vorne lagen Freizeit (69 %), Schule und Arbeit (66 %) sowie Ausflüge und Urlaub (66 %). Seltener wurde der öffentliche Verkehr für Besuche (56 %) und Termine (53 %) genutzt. Schlusslicht waren die Einkäufe (25 %).

3.3 Bewertung des ÖPNV

Für eine bessere Vergleichbarkeit der einzelnen Bewertungskriterien untereinander und zum Abgleich der Bewertungen der unterschiedlichen Nutzendengruppen wurden die detaillierten Ergebnisse in eine vereinfachte Sterne-Bewertung umgerechnet. Dabei wurde für die Kategorie sehr zufrieden 5 Sterne vergeben, zufrieden entsprach 4 Sternen, unentschieden = 3 Sterne, wenig zufrieden ergab 2 Sterne und gar nicht zufrieden bedeutete 1 Stern. Anhand der Prozentwerte der einzelnen Kategorien wurde ein Mittelwert gebildet.

Bei der Zufriedenheit mit dem öffentlichen Verkehr sieht es in Brandenburg sehr gemischt aus. 38 Prozent sind eher zufrieden, 39 Prozent eher unzufrieden, 23 Prozent unentschieden. Im Schnitt entspricht das 2,9 von 5 Sternen.

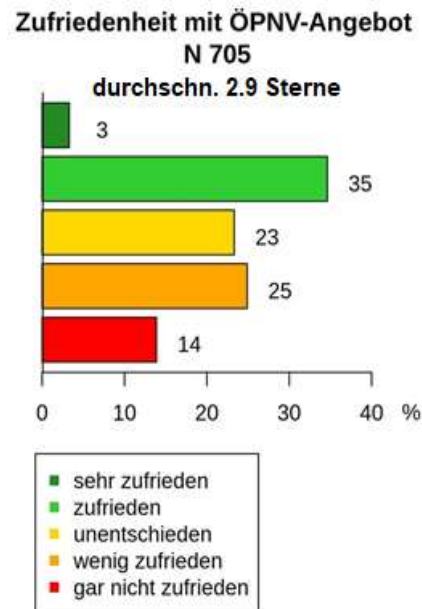


Abbildung 9: allgemeine Zufriedenheit mit dem ÖPNV

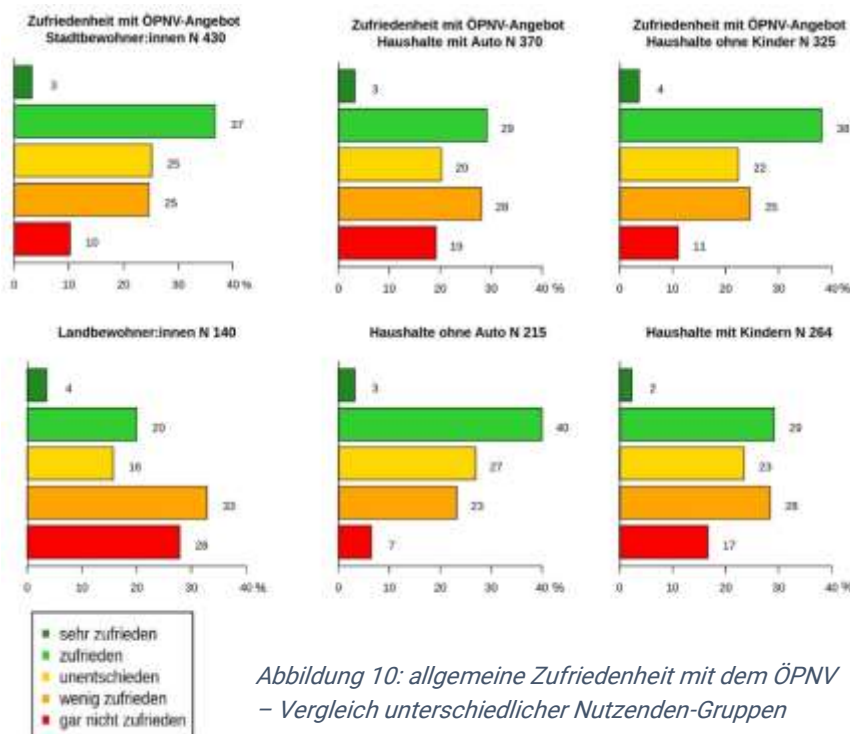


Abbildung 10: allgemeine Zufriedenheit mit dem ÖPNV – Vergleich unterschiedlicher Nutzenden-Gruppen

Überdurchschnittlich zufrieden mit Bus, Bahn und Tram waren Menschen ohne eigenes Auto, Menschen ohne Kinder und Menschen in der Stadt. Besonders unzufrieden mit dem öffentlichen Verkehr waren Menschen mit eigenem Auto, Familien und Menschen im ländlichen Brandenburg.

3.4 Detaillierte Bewertung des ÖPNV

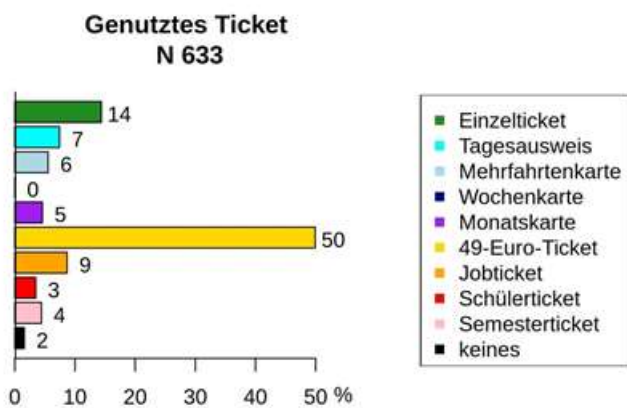
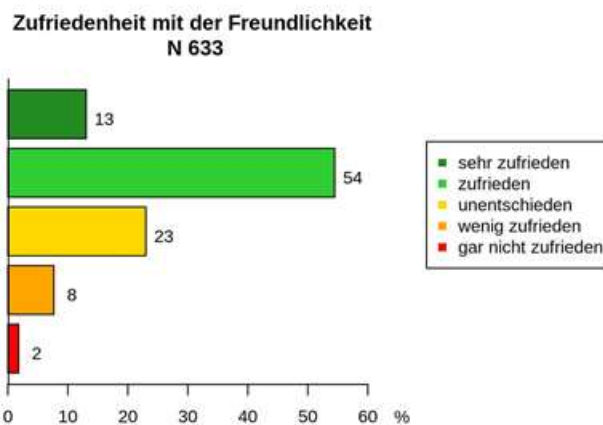
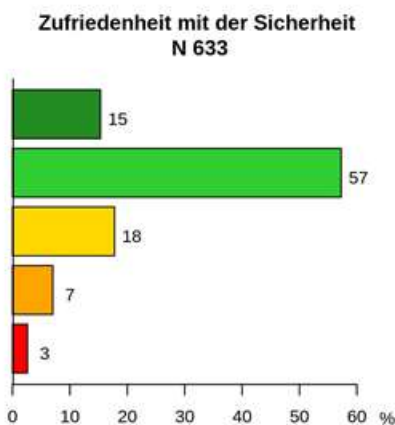


Gute Bewertungen für Sicherheit, Freundlichkeit und Preis

Beste Bewertungen gab es für das Kriterium Sicherheit und für die Freundlichkeit des Personals. Beide Aspekte wurden über alle Gruppen hinweg überwiegend positiv bewertet. Im Schnitt mit 3,8 und 3,7 Sternen. Auch mit der Sauberkeit (3,5 Sterne) waren die Befragten überwiegend zufrieden. Lediglich Menschen, die den ÖPNV selten oder nie nutzen, bewerteten die Sauberkeit etwas kritischer ebenso Haushalte ohne Kinder.

Der Preis wurde ebenfalls von den meisten Befragten (54 %) positiv gesehen und erhielt im Schnitt 3,4 Sterne.

Abbildung 11: Detaillierte Bewertung des öffentlichen Verkehrs in Brandenburg.



Renner bei den Tickets war mit 50 Prozent das Deutschlandticket. 27 Prozent der Befragten nutzten Einzel-, Mehrfahrten- und Tagedickets. neun Prozent ein Jobticket und elf Prozent ein Monats- bzw. Semester- oder Schülerticket. Selbst Menschen mit unterdurchschnittlichem Einkommen waren zu 51 Prozent mit dem Preis zufrieden. Überdurchschnittlich positiv wurde der Preis von Haushalten ohne Auto auf dem Land (Zufriedenheit 71 %) bewertet, was sich eventuell an dem besonders hohen Anteil an Schülertickets (19 %) in dieser Gruppe erklären lässt.

Abbildung 13: überwiegende genutzte Fahrkarten

Große Stadt – Land - Unterschiede bei der Erreichbarkeit und der Dauer der Fahrt

Die Mehrheit der Befragten (57 %) war auch mit der generellen Erreichbarkeit von Start und Ziel zufrieden. Im Schnitt lag die Bewertung bei 3,3 Sternen.

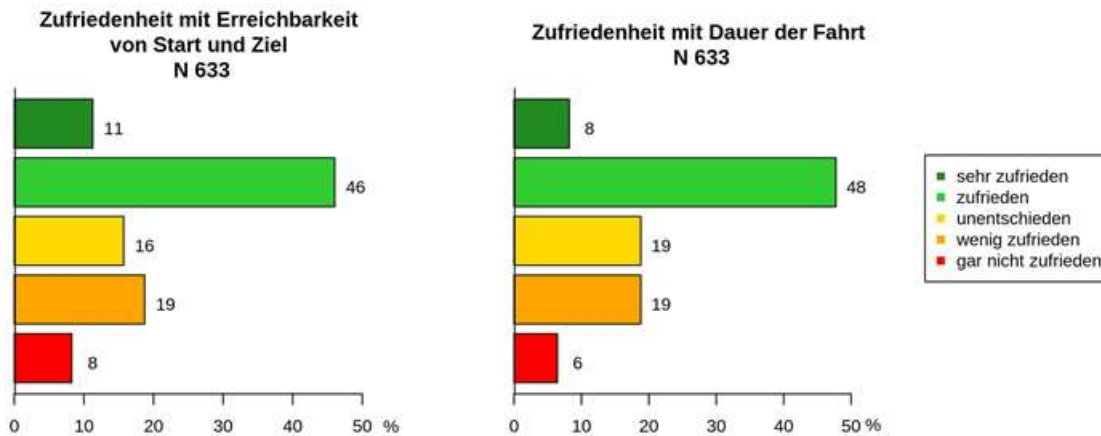


Abbildung 14: Bewertung der generellen Erreichbarkeit eines Ziels und der Dauer der Fahrt

Geringe Unterschiede ergaben sich beim Geschlecht. Die Zufriedenheit lag bei Frauen bei 55 Prozent, bei Männern waren es 59 Prozent. Auch die Betreuung von Kindern wirkte sich auf die Zufriedenheit in puncto Erreichbarkeit aus. Bei Haushalten ohne Kinder lag die Zufriedenheit bei 60 Prozent, bei Haushalten mit Kindern nur bei 54 Prozent. Die deutlichsten Unterschiede zeigten sich jedoch im Stadt-Land-Vergleich. Im ländlichen Brandenburg beurteilten 46 Prozent der Befragten die Erreichbarkeit als nicht zufriedenstellend; in den Städten sah es mit 60 Prozent Zufriedenheit deutlich besser aus.

Mit der Dauer der Fahrt waren 56 Prozent der Befragten zufrieden. Das entspricht durchschnittlich 3,3 Sternen. Aufgrund der persönlichen Merkmale ließen sich bei der Bewertung der Fahrtdauer nur geringfügige Unterschiede feststellen. Einzig beim Geschlecht unterschied sich die Bewertung deutlich. Während 60 Prozent der Männer mit der Dauer der Fahrt zufrieden waren, lag die Zufriedenheit bei den Frauen nur bei 53 Prozent. Auch hier ergaben sich die deutlichsten Unterschiede aufgrund räumlicher Aspekte. Im ländlichen Brandenburg lag die Zufriedenheit bei 48 Prozent; in den Städten bei 57 Prozent.

Bei der Barrierefreiheit punktet der ländliche Raum – beim kombinierten Verkehr noch Defizite

Für die Barrierefreiheit wurden im Schnitt 3,2 Sterne vergeben. 41 Prozent der Befragten waren zufrieden, 25 Prozent unzufrieden. Da das Kriterium Barrierefreiheit nicht nur Menschen mit Behinderungen

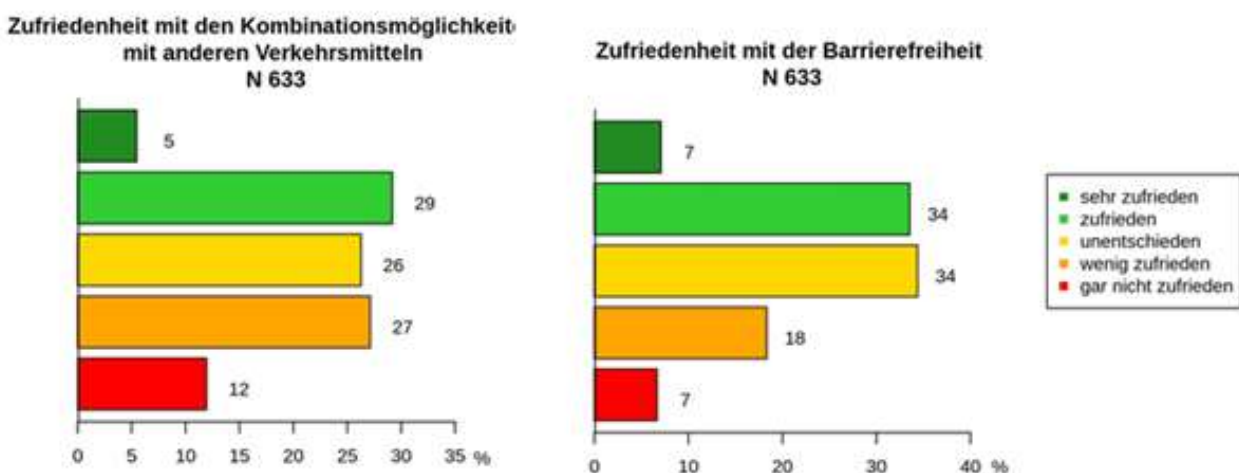


Abbildung 15: Zufriedenheit mit Kombinationsmöglichkeiten und Barrierefreiheit

betrifft, sondern auch das Reisen mit Gepäck, Kinderwagen und Fahrrädern beeinflusst, zeigte sich, dass Frauen (2,9 Sterne) und Familien mit Kindern (3,1 Sterne) weniger zufrieden waren als Männer (3,4 Sterne) bzw. Personen ohne Kinder (Sterne 3,2). Bei der Barrierefreiheit schneidet das ländliche Brandenburg etwas besser ab (3,3 Sterne) als die Städte (3,1 Sterne), was wahrscheinlich an der Unterstützung durch das Fahrpersonal und vielleicht auch an zur Verfügung stehenden Platz / Sitzplatz liegen kann.

Mit der Kombinierbarkeit des Verkehrs beispielsweise mit dem Auto oder Fahrrad waren 39 Prozent der Befragten unzufrieden. Im Schnitt entspricht das 3 Sternen. Im ländlichen Brandenburg lag die Unzufriedenheit mit 52 Prozent am höchsten. In den Städten gab es mit 35 Prozent eine deutlich größere Zufriedenheit.

Mitnahmemöglichkeiten für Kinderwagen und Fahrrad sind unbefriedigend

Zufriedenheit mit Mitnahmemöglichkeiten wie Fahrrad, Kinderwagen
N 633

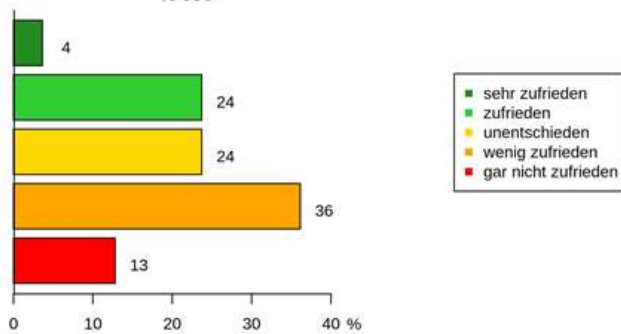


Abbildung 16: Bewertung der Mitnahmemöglichkeiten

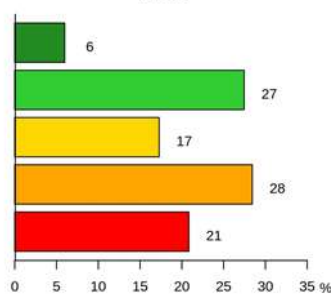
Deutlich unzufriedener waren die Befragten mit der Mitnahmemöglichkeit für Fahrräder und Kinderwagen. Die Zufriedenheit lag hier nur bei 28 Prozent (2,7 Sterne). Bei den Frauen waren 53 Prozent unzufrieden. Bei den Männern 43 Prozent. Menschen ohne eigenes Auto (Unzufriedenheit 48%) und Menschen in der Stadt (Unzufriedenheit 49%) bewerteten die Mitnahmemöglichkeiten etwas positiver als Menschen mit Auto (51 % Unzufriedenheit) oder Bewohner:innen im ländlichen Brandenburg (ebenfalls 51 % Unzufriedenheit).

Beim Angebot gibt es deutlichen Nachbesserungsbedarf

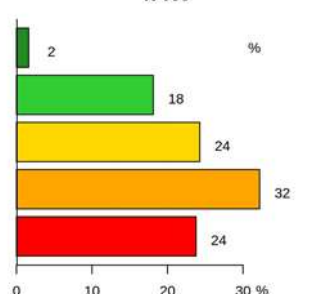
Überwiegend unzufrieden waren die Befragten auch mit der Anzahl der täglichen Fahrten. 49 Prozent bewerteten die Taktung schlecht. Die mittlere Bewertung liegt bei 2,7 Sternen. Generell waren Menschen, die über ein Auto im Haushalt verfügten, unzufriedener mit der Fahrtenhäufigkeit (56 %) als Menschen ohne eigenes Auto (38 %). Die höchste Unzufriedenheit mit 72 Prozent herrschte im ländlichen Brandenburg. Bei Frauen und Familien lag die Unzufriedenheit mit 58 Prozent bzw. 57 Prozent höher als bei Männern (42 %) und kinderlosen Personen (44 %).

Als Schlusslichter bei der Zufriedenheit wurden die Anschlusssicherheit (56 % Unzufriedene) und die Bedienung in Randzeiten (67 % Unzufriedene) genannt. Bei beiden Kriterien gingen die Bewertungen der unterschiedlichen Nutzendengruppen deutlich auseinander. Sowohl bei der Anschlusssicherheit als

Zufriedenheit mit Anzahl der tägl. Fahrten
N 633



Zufriedenheit mit der Anschlusssicherheit
N 633



Zufriedenheit mit dem Angebot in Randzeiten
N 633

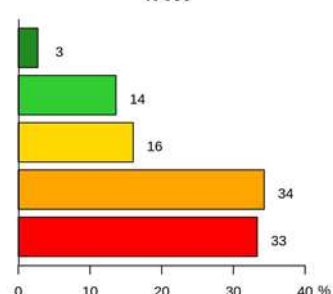


Abbildung 17: Bewertung Bedienhäufigkeit, Anschlusssicherheit und Angebot in Randzeiten

auch bei der Bedienung in Randzeiten schnitt der öffentliche Verkehr im ländlichen Raum mit einer Unzufriedenheit von 69 Prozent bzw. 77 Prozent deutlich am schlechtesten ab.

3.5 Verbesserungsvorschläge

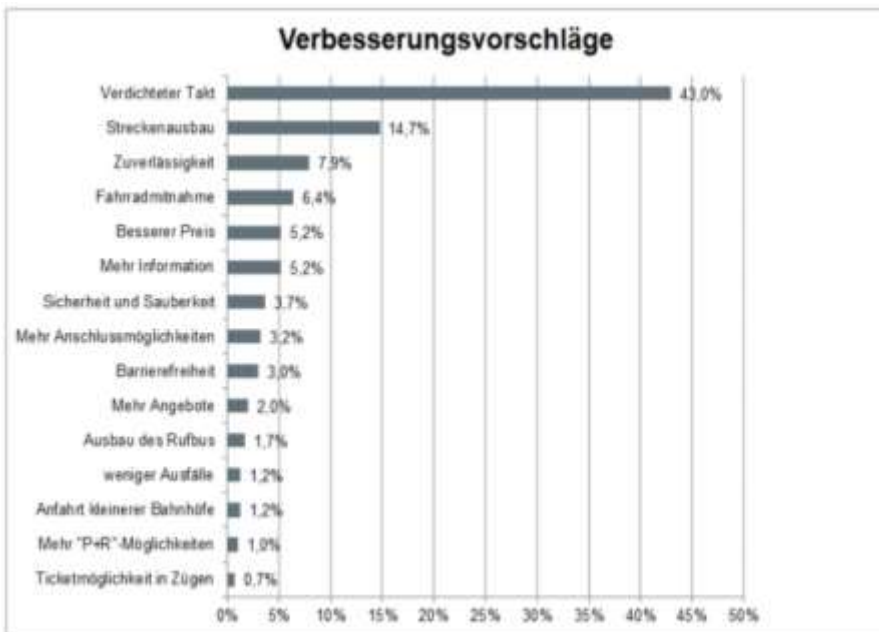


Abbildung 18: Konkrete Verbesserungswünsche der Umfrage-Teilnehmenden

Insgesamt wurden 407 Verbesserungsvorschläge eingereicht, die sich 15 Kategorien zuordnen ließen. 43 Prozent der Wünsche bzw. Anregungen betrafen die Verbesserung des Taktes. Gefolgt von Forderungen zum „Streckenausbau“. Mit Abstand, aber immer noch recht häufig, wurden die Zuverlässigkeit, bessere Fahrradmitnahmemöglichkeiten, ein besserer Preis und mehr Informationen (z. B. Über Zugausfälle) genannt.

Konkrete Verbesserungsvorschläge waren beispielsweise eine dichtere Taktzeit der Regionalbahn RB 27 (von Groß Schönebeck/ Schorfheide über Wandlitz nach Berlin).

Es gab auch Wünsche, dass die Züge des Regionalexpress RE3 (von Schwedt/ Oder nach Lutherstadt Wittenberg) an mehr Bahnhöfen halten sollten. In Stoßzeiten sind sowohl der RE3 als auch der RE5 in Richtung Ostsee zu voll und die Fahrradmitnahme ist kaum möglich. Auch wurde angesprochen, dass teilweise Kinder im ländlichen Raum nicht zum Schulbeginn zur Schule kommen, da keine Busse fahren oder diese schlecht mit den Schulanfangszeiten gekoppelt sind.

3.6 Diskriminierungserfahrungen

Von den Umfrageteilnehmenden haben 133 Personen angegeben, dass sie bereits eine Diskriminierungserfahrung gemacht oder beobachtet haben. Am häufigsten wurde von Rassismuserfahrungen berichtet. Es wurden verbale Angriffe, selektive Ticketkontrolle bei People of Colour und sogar körperlichen Angriffe geschildert. Weiterhin wurde über Diskriminierung gegenüber mobilitätseingeschränkten Personen berichtet, die z. B. nicht in alle Straßenbahnen einsteigen können oder nicht in den Bus kommen, wenn dieser zu weit von der Haltestelle stoppt.

Wie bewerten die Landkreise den ÖPNV in Brandenburg?



Abbildung 19: Bewertung der Landkreise und kreisfreien Städte

3.7 Vertiefung: Landkreise und kreisfreie Städte

Die kreisfreien Städte und alle Landkreise, für die mindestens 25 Bewertungen (4 %) gab, wurden gesondert ausgewertet. Die höchste Zufriedenheit mit dem ÖPNV herrschte in Potsdam. Am schlechtesten wurde der öffentliche Verkehr in Barnim mit 2,3 Sternen bewertet. Für die übrigen Landkreise lagen zu wenige Rückmeldungen vor, um eine sinnvolle Einzelbewertung vornehmen zu können.

Da durch einen Aufruf der Stadt überproportional viele Rückmeldungen zu Wandlitz eingingen, wurden die Antworten für den Barnim noch einmal differenziert betrachtet.

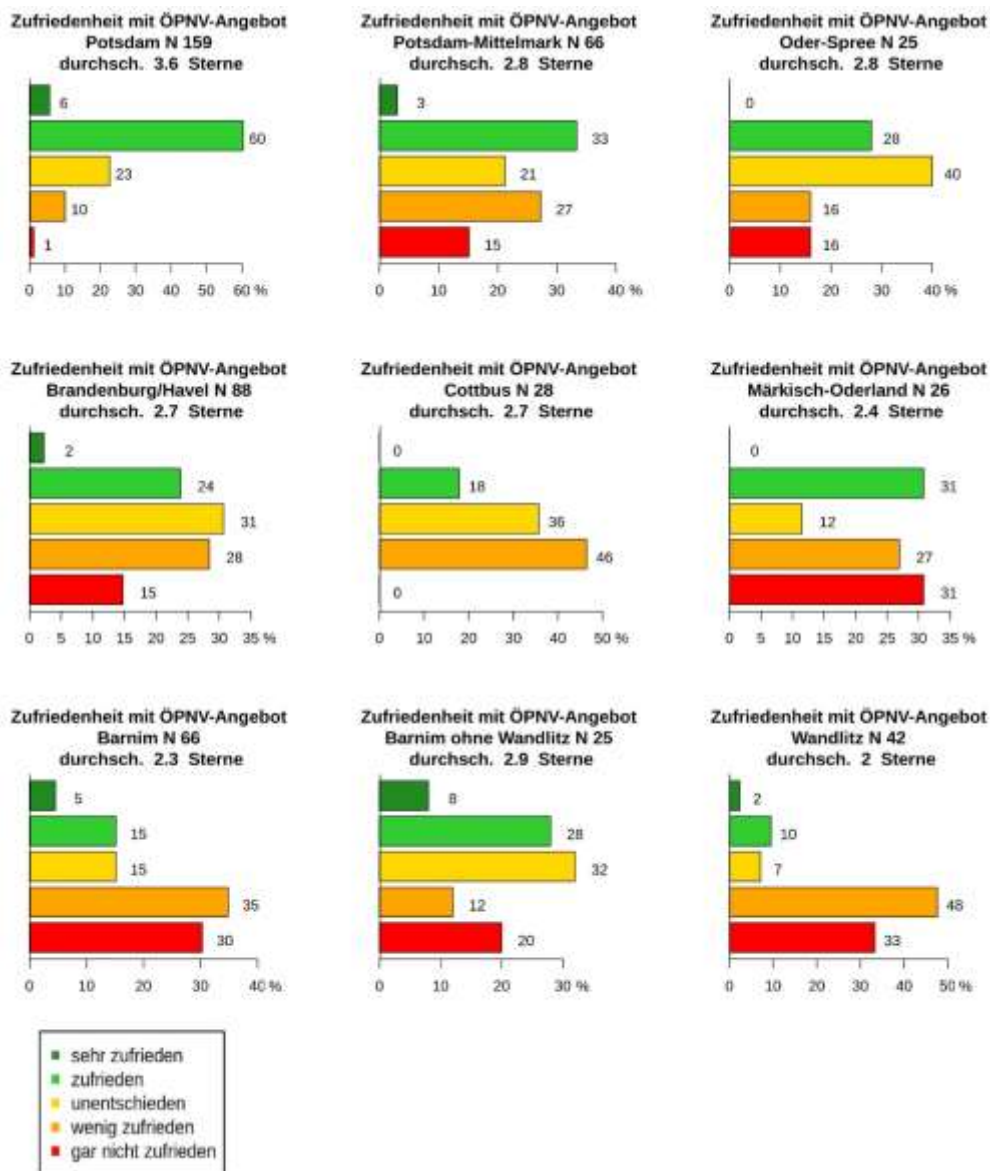


Abbildung 20: Zufriedenheit mit dem ÖPNV in den kreisfreien Städten und den Landkreisen mit mindestens 25 Rückmeldungen – detaillierte Bewertung

4. Zusammenfassende Bewertung

Der ÖPNV-Check zeigt, dass viele Menschen, auch auf dem Land, den öffentlichen Verkehr regelmäßig und gerne nutzen. Sie fühlen sich in Bus, Bahn und Tram überwiegend sicher und empfinden das Fahrpersonal als freundlich. Zeitkarten, vor allem das 49-Euro-Ticket, werden von der Mehrheit der Befragten als preisgünstig angesehen. Besonders im ländlichen Brandenburg herrscht jedoch große Unzufriedenheit mit den Takten. Busse und Bahnen fahren zu selten oder halten nicht an kleineren Orten.

Generell bemängelt wurde die Bedienungshäufigkeit in den Morgen- und Abendstunden sowie am Wochenende. Dies ist für Menschen mit Schichtarbeit oft ein Ausschlusskriterium für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs. Und für Touristen ist es eine Erschwernis, Ausflüge ohne Auto unternehmen zu können.

Insgesamt wünschten sich die Befragten mehr Zuverlässigkeit und eine bessere Anschlusssicherheit. Da auch viele Menschen, die über ein eigenes Auto verfügen, den ÖPNV für Fahrten z. B. zur Arbeit und Ausbildung bevorzugten, hat ein besseres Angebot das Potenzial deutlich mehr Menschen für den umweltfreundlichen Nahverkehr zu gewinnen.

Das Bündnis *Verkehrswende Brandenburg* hat sich im Dialogprozess zum Brandenburger Mobilitätsgesetz dafür eingesetzt, dass der öffentliche Nahverkehr zukünftig stärker angebotsorientiert geplant werden soll. Dies wurde u.a. in § 2 des ÖPNV-Gesetzes festgeschrieben. Um dieses Prinzip umzusetzen wurde mit dem Verkehrsministerium Brandenburg vereinbart, dass gemeinsam mit den Kommunen und Landkreisen ein landesweites Bus-Bahn-Netz geplant werden soll. Das Bündnis Verkehrswende wird sich weiterhin für einen sinnvollen Ausbau des öffentlichen Verkehrs in Brandenburg einsetzen und die im ÖPNV-Check gemachten Vorschläge in die Nahverkehrspläne der Landkreise und kreisfreien Städte einspeisen und bei der Beteiligung zum landesweiten Bus-Bahn-Netz einbringen.

5. Über das Bündnis Verkehrswende Brandenburg

Das Bündnis **Verkehrswende Brandenburg** ist ein Zusammenschluss von Brandenburger Verkehrs- und Umweltverbände, von Gewerkschaften und Jugendorganisationen. Es vertritt damit ein breites gesellschaftliches Spektrum. Das Bündnis wurde ins Leben gerufen von **VCD Brandenburg**, **ADFC Brandenburg** und **BUND Brandenburg**. Im Bündnis engagieren sind außerdem **Argus Potsdam**, die **Brandenburgische Studierendenvertretung**, die **BUND Jugend**, **Changing Cities**, der **Deutsche Bahnkundenverband**, die Eisenbahnverkehrsgewerkschaft (**EVG**), **Fridays For Future Brandenburg**, die Gewerkschaft der Lokomotivführer (**GDL**), **Greenpeace**, **Grüne Liga Brandenburg**, **NABU Brandenburg**, **NaturFreunde Brandenburg**, **Potsdam autofrei**, das **Umweltbüro der Evangelischen Kirche** und der Verband der deutschen Verkehrsunternehmen Ost (**VDV Ost**) für eine klimaverträgliche Mobilität in Brandenburg. Ein erster wichtiger Schritt war die Verabschiedung des ersten Brandenburgischen Mobilitätsgesetzes und umfangreiche Änderungen im Brandenburger Straßen- sowie ÖPNV-Gesetz, die wir im Januar 2024 durchsetzen konnten. Jetzt geht es um die Umsetzung der Maßnahmen.

Weitere Informationen zum Bündnis erhalten Sie unter: <http://www.verkehrswende-brandenburg.de/>

6. Quellen

- Anfrage des BSW - Bündnis Sarah Wagenknecht an den Deutschen Bundestag, Zusammenfassung der Ergebnisse unter: <https://www.maz-online.de/brandenburg/haushaltseinkommen-in-brandenburg-liegen-3000-euro-unter-bundesschnitt-2L5GB7E3CJFN3HFA3KY002RZDA.html> Zugriff 10.10.2024
- Kommunalverzeichnis des Landes Brandenburg, <https://service.brandenburg.de/service/de/adres-sen/kommunalverzeichnis/>, Zugriff 15.10.2024
- Landesamt für Umwelt Brandenburg 2023: Abschätzungen der Treibhausgasemissionen im Land Brandenburg für 2023, <https://lfu.brandenburg.de/lfu/de/ueber-uns/veroeffentlichungen/detail/~20-03-2024-abschaetzung-der-treibhausgasemissionen-im-land-brandenburg-fuer-2023#>, Zugriff 20.1.2025
- MIT Mobilität in Deutschland 2017 – Tabellen <https://mobilitaet-in-tabellen.bast.de/> Zugriff 15.10.2024
- MID Mobilität in Deutschland 2017, Regionalbericht Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg, https://mil.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/20200703_MiD2017_infas_BerlinBrandenburg_Regionalbericht_MiD5431_20200629_final.pdf Zugriff 15.10.2024
- Statistik Berlin Brandenburg, Bevölkerung nach Geschlecht und Altersjahren - Stichtag 31.12.2023 <https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/a-i-3-j> Zugriff 5.12.2024
- Statistik Berlin Brandenburg Ergebnisse des Zensus 2022: Regionaltabelle Bevölkerung https://www.zensus2022.de/DE/Ergebnisse-des-Zensus/_inhalt.html, Zugriff 10.10.2024
- Statistik Berlin Brandenburg, Mikrozensus 2023:48, Lebensformen im Land Brandenburg 2023 nach Typ der Lebensform, https://download.statistik-berlin-brandenburg.de/555f212f56216314/02725aa0e2e4/SB_A01-10-00_2023j01_BB.pdf Zugriff 9.10.2024
- Statistik Berlin Brandenburg, Zeitreihen Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle Verunglückte, <https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/strassenverkehr> Zugriff 20.1.2025
- VBB / Zahlen und Fakten / Fahrgäste, <https://www.vbb.de/der-vbb/publikationen/zahlen-und-fakten/fahrgaeste/> Zugriff 5.12.2024