1.7NEU2 Ziele setzen und erreichen: Mobilität

Antragsteller*in: Clemens Rostock (Lavo)
Tagesordnungspunkt: 1. ÖKOLOGISCH und NACHHALTIG - damit Brandenburg grüner wird

Die Strategien, die die Landesregierung in den letzten Jahren im Bereich der Mobilität vorgelegt hat, haben nicht dazu beigetragen die Verkehrswende in Brandenburg einzuleiten. So ist etwa das in der Mobilitätsstrategie formulierte Ziel, den Anteil des Umweltverbunds (Fuß, Rad, Öffentlicher Verkehr) an den zurückgelegten Wegen von 47 Prozent (Stand 2008) auf 50 Prozent in 2030 zu erhöhen, völlig ambitionslos. Wir wollen erreichen, dass dieser Anteil bis 2030 auf zwei Drittel am gesamten Verkehrsvolumen steigt. Zudem soll es überall in Brandenburg möglich sein, ohne ein eigenes Auto ein gutes Leben zu führen.

Trendwende für den öffentlichen Nahverkehr einleiten

Zwischen 2006 und 2016 sind die Fahrgastzahlen im Brandenburger Regionalverkehr um 60 Prozent gestiegen. Gleichzeitig wurden im Jahr 2016 674.000 km weniger Zugkilometer vom Land bei den Verkehrsträgern bestellt als in 2006. Von einst 557 Bahnhöfen (1990) sind nur noch 318 (2018) übrig geblieben. Wichtige Infrastrukturprojekte wurden jahrelang nicht angegangen und kommen nun erst nach 2030. Die vom Bund bereitgestellten Finanzmittel für den Regionalverkehr (sogenannte Regionalisierungsmittel) werden nur zu zwei Drittel für den eigentlichen Zweck der Zugbestellungen eingesetzt. Die jetzt durch die Neuausschreibung der Verkehrsverträge für einige Zugverbindungen beschlossenen Verbesserungen werden allerdings erst 2022 wirksam und durch einige Verschlechterungen auch konterkariert. Bis dahin werden die Fahrgastzahlen allerdings voraussichtlich noch einmal um mehr als 25 Prozent steigen.

Die Folgen dieser Entwicklungen müssen viele Menschen täglich, im wahrsten Sinne des Wortes, hautnah erleben. Dabei hat der öffentliche Nahverkehr viele Vorteile gegenüber dem privaten Autoverkehr: Er hat eine geringere Klimabelastung, verursacht weniger Unfallopfer, deutlich weniger Lärm und Flächenverbrauch. Er transportiert Menschen, die anders kaum mobil sein könnten, weil sie sich z.B. kein Auto leisten können oder aufgrund des Alters nicht mehr Auto fahren. Öffentlicher Nahverkehr ist Daseinsvorsorge. Wir wollen, dass Infrastruktur und Mobilitätsangebote insgesamt so beschaffen sind, dass die Menschen nicht auf das Auto angewiesen sind. Es ist höchste Zeit hier wirksame Maßnahmen zu ergreifen.

Verbesserungen kosten Geld, deshalb wollen wir als erstes die Zweckentfremdung der Regionalisierungsmittel stufenweise beenden und diese mittelfristig komplett für die Bestellung von Zugkilometern einsetzen. Das Land muss außerdem zusätzlich eigenes Geld in die Hand nehmen, um den übrigen öffentlichen Nahverkehr zu finanzieren. Im Personenbeförderungsgesetz ist das Ziel festgeschrieben, eine vollständige Barrierefreiheit in Bussen und Straßenbahnen bis 2022 herzustellen. Um dieses Ziel zu erreichen, wollen wir die Gelder für den kommunalen ÖPNV um 10 Mio. Euro pro Jahr erhöhen sowie weitere 10 Mio. Euro pro Jahr für den Erhalt der Straßenbahnen zur Verfügung zu stellen und damit die Gemeinden, Landkreise und kreisfreien Städte bei dieser Aufgabe deutlich unterstützen. Im Gegenzug wollen wir als Land Mindeststandards bei der Bedienung von einzelnen Orten entwickeln. Wir wollen auch prüfen, welches Potenzial gemeindeübergreifende Tram-Verbindungen (Überland-Straßenbahnen) haben, wenn bestehende Linien verlängert werden.

Da viele Mobilitätsströme Brandenburgs Berlin als Durchgangs-, Ausgangs- oder Zielpunkt haben, fordern wir einen gemeinsamen Landesnahverkehrsplan (LNVP) für beide Länder. Regionalbahnen, die überall halten, und Regionalexpresse, die nur in den größeren Orten halten, sollen sich künftig hierbei stärker voneinander unterscheiden. Zusätzlich wollen wir einen Metropolexpress (ME) einführen. Dieser soll die Lücke zwischen S-Bahn und Regionalverkehr schließen, indem er im Berliner Umland an möglichst allen Bahnhöfen, in Berlin dagegen nur an den zentralen Knotenpunkten hält. Erforderlich sind auch Querverbindungen innerhalb Brandenburgs. Für die Strecken, auf denen das über den

Schienenverkehr nicht möglich ist, fordern wir den Aufbau eines Netzes landesbedeutsamer Buslinien, analog zu dem bereits bestehenden System in Sachsen-Anhalt. Dieses kann das Konzept der bestehenden Plus-Busse aufgreifen und erweitern.

145 Wir wollen mindestens einen einstunden-Takt an Wochentagen durch Regionalverkehr und landesbedeutsame Buslinien zwischen 5 und 22 Uhr und eine weitere Verbindung um Mitternacht. Für die S-Bahn in Brandenburg ist der zehnminuten-Takt unser mittelfristiges Ziel. Bei vielfrequentierten Strecken ist eine Taktverdichtung weit darüber hinaus notwendig. Die vom Bund angekündigte Unterstützung für die Einführung eines Taktfahrplans (Deutschlandtakt) unterstützen wir ausdrücklich und wollen einen Brandenburg-Takt bereits vorher im Land so weit wie möglich erreichen, u.a. durch abgestimmtere Fahrzeiten von Bahn- und Busverkehr.

146 Infrastruktur anpassen

147 Ohne Infrastrukturanpassungen ist an vielen Stellen eine Verbesserung des Leistungsangebots nicht möglich. Stilllegungen, Abkopplungen und Entwidmungen von Zugstrecken lehnen wir gänzlich ab. Ungenutzte Strecken sowie kaum genutzte Güterverkehrsstrecken möchten wir dauerhaft für den Personenverkehr sichern. Strecken und Bahnhalte wollen wir reaktivieren, insbesondere da, wo größere Zentren verbunden werden. Kapazitätsengpässe, die Auswirkungen auf das Gesamtnetz haben (z.B. Bahnhof Königs-Wusterhausen, Hamburger Bahn zwischen Spandau und Nauen, eingleisige Regionalstrecken) wollen wir dringend beseitigen. Wir fordern, dass an allen neuralgischen Punkten die S-Bahnlinien zweigleisig ausgebaut werden, um die Fahrplanstabilität zu gewährleisten und notwendige Taktverdichtungen zu ermöglichen. Für die Bahnhofsgebäude konnten wir die Landesregierung von einem Sanierungsprogramm überzeugen. Wir bleiben dran, um den Erhalt der Gebäude zu sichern und Neunutzungen anzuregen. Seit Bündnis 90/Die Grünen in Berlin mitregieren, geht es mit den Infrastrukturplanungen endlich wieder voran. So haben Brandenburg, Berlin und die Bahn eine Rahmenvereinbarung für Infrastrukturverbesserungen beschlossen. Auch auf Brandenburger Seite sind starke Bündnisgrüne notwendig, damit es in diesem Bereich ambitioniert voran geht.

148 Wir wollen die Emissionen beim Verkehr auf der Schiene deutlich senken. Dies wollen wir über die Elektrifizierung der Strecken einerseits und über technologieoffene eigenelektrische Antriebe der Fahrzeuge andererseits erreichen. Bei der Stromversorgung wollen wir dabei auf 100 Prozent Erneuerbare Energien zurückgreifen. Fahrräder und öffentlicher Nahverkehr sind die perfekten Partner. Rund um die Bahnhöfe wollen wir diebstahlsichere und wetterfeste Abstellplätze, abschließbare Boxen bis hin zu Fahrradparkhäusern mit Reparatur-Service wie in Bernau und Potsdam anbieten.

149 Tarife attraktiv gestalten

150 Steht für uns zunächst die Angebotsverbesserung im Vordergrund, wollen wir mittelfristig auch die Tarife umgestalten, um das dann verbesserte Angebot auch finanziell attraktiv zu gestalten. Um die Nutzung des ÖPNV deutlich zu vereinfachen, möchten wir sehr günstige Monatstickets anbieten, die sich bereits ab 15 Fahrten im Monat rechnen. Langfristig sollen Jahrestickets für das gesamte VBB-Gebiet ab 1€ am Tag erhältlich sein (365€-Ticket) und Schüler*innen, Auszubildende und Studierende kostenlos fahren. Beginnend wollen wir ein 365€-Schüler*innenticket anbieten und das Wirrwarr der verschiedenen kreislichen Erstattungsregeln harmonisieren. Senioren und Familientickets sollen insgesamt günstiger werden. Wir wollen, dass Berlin in das Brandenburger Sozialticket integriert wird. Das Lösen von Fahrscheinen in Bussen und Zügen mit Bargeld muss ohne Aufpreis möglich sein. Wir wollen auch die rechtlichen Möglichkeiten schaffen, lokal umlagefinanzierte Systeme zur vollständigen Fahrscheinfreiheit zu etablieren. Langfristig können wir uns einen komplett umlagefinanzierten öffentlichen Nahverkehr vorstellen.

151 Wir wollen, dass das Tarifgebiet des VBB über die Landesgrenze Brandenburgs hinaus wachsen kann. Auf dem Weg zu einem Deutschlandtarif streben wir zunächst mit den angrenzenden Bundesländern ein einheitliches Tarifgebiet an. Vor allem im Bereich der Lausitz durch gemeinsame Tarife mit den

Verkehrsverbünden VVO und ZVON oder im Norden mit dem Landkreis Mecklenburgische Seenplatte ergäbe sich dadurch ein Mehrwert. Auch bei den Doppelstädten an der deutsch-polnischen Grenze muss dieses Anliegen verfolgt werden. Den Berlin-C-Bereich wollen wir auf einige Orte wie Bestensee, Zossen oder Rehfelde ausweiten. Wir wollen, dass Tarifzonengrenzen Städte und Gemeinden nicht mehr durchschneiden, wie das z.B. bei Oranienburg mit seinen Ortsteilen der Fall ist.

152 Da für viele Strecken ein Wechsel zwischen Rad, Bus und Bahn notwendig ist, muss es das langfristige Ziel des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg (VBB) sein, auch Bike- und Carsharing oder ähnliche innovative Kombinationsmöglichkeiten anzubieten. Wir wollen den VBB so zu einem allgemeinen Mobilitätsdienstleister weiterentwickeln. Gerade der Weg von und bis zum nächsten Einstieg von und bis zur Haltestelle - die sogenannte "Letzte Meile" - ist oft die entscheidende Hürde. Deshalb ist eine Einbeziehung des Taxigewerbes anzuregen und durchaus erstrebenswert, besonders wenn gleich mehrere Personen in dieselbe Richtung weiterreisen möchten.

153 Hier besteht auch viel Potenzial für autonomes Fahren. Dafür wollen wir Pilotprojekte starten, um die Auswirkungen zu erforschen. Dafür böten sich z.B. die vom RE2 größtenteil abgekoppelten Orte Raddusch, Kolkwitz und Kunersdorf an. (strittig stellen)

154 Wir wollen außerdem eine Smartphone-App, die eine verkehrsträgerübergreifende Fahrplanauskunft sowie den gleichzeitigen Fahrscheinerwerb ermöglicht. Im Zusammenspiel mit qualitativ ansprechendem Fahrradverleih an den Bahnhöfen wollen wir die kombinierte Nutzung von Fahrrädern und öffentlichem Nahverkehr deutlich attraktiver machen.

155 Radverkehr – Potential erkennen und nutzen

156 Brandenburg ist ein Fahrradland, doch der Zustand unserer Radwege ist alarmierend – das Radverkehrsnetz ist lückenhaft und die bestehende Substanz verfällt. Die Hälfte aller Radwege außerorts ist älter als 15 Jahre. Ähnlich sieht es bei den touristischen Radwegen aus. Mittel für die Instandhaltung und den Radwegeausbau wurden gekürzt – obwohl der Radverkehr deutschlandweit aktuell einen Boom erlebt.

157 Die „Radverkehrsstrategie 2030“ der rot-roten Landesregierung ist in weiten Teilen eine bloße Beschreibung des Ist-Zustands und enthält keine ehrgeizigen Ziele. Auch die Finanzen sind ernüchternd: Für 2017 und 2018 flossen insgesamt nur rund 6,3 Millionen Euro in den Radverkehr. Das entspricht gerade einmal etwas mehr als vier Prozent an der Gesamtsumme der Ausgaben für Straßen! Für uns steht fest: Das ist viel zu wenig, um die bestehenden Radwege zu erhalten und bestehende Lücken im Wegenetz zu schließen.

158 Wir treten für einen grundlegenden Wandel der Radverkehrspolitik in Brandenburg ein und wollen das Fahrrad als gleichberechtigtes Fahrzeug neben dem Auto fördern. Wir brauchen ein Gesetz zur Förderung des Radverkehrs, in welchem nach dem Vorbild des Berliner Radgesetzes Maßnahmen verpflichtend festgeschrieben werden. Jeder Ort in Brandenburg soll sicher mit dem Fahrrad erreichbar sein. Wo der Verkehr dies auf der Straße unsicher macht, muss ein baulich getrennter Radweg geschaffen werden. Hierfür schlagen wir das Sonderprogramm „Straßenbegleitende Radwege“ im Haushalt vor. Die Investitionen in den Radverkehr müssen mindestens dem Anteil des Radverkehrs an allen zurückgelegten Wegen entsprechen. Bike & Ride und Fahrradmitnahme: Radfahren muss für Pendler*innen wie für Tourist*innen attraktiver werden. Wir brauchen mehr Bike & Ride-Parkplätze und die Fahrradmitnahme im ÖPNV muss weiter ausgebaut werden.

159 Auch für längere Wege im Alltag kommt das Fahrrad immer stärker zum Einsatz, nicht zuletzt, weil die Nutzung von E-Bikes kontinuierlich ansteigt. Wir brauchen deshalb überregionale Radschnellwege, die Dörfer und Städte verbinden. Die in Berlin geplanten Radschnellwege wollen wir auf Brandenburger Seite sinnvoll weiter führen. Wir wollen einen Radschnellweg, der als Außenring die Orte im Berliner Umland miteinander verbindet. Alle Orte mit mehr als 12.000 Einwohner*innen, die weniger als 15 km voneinander entfernt liegen, sollen durch breitspurige Radschnellwege verbunden werden. Zu diesem

Vorschlag gehört auch, dass Radwege zunehmend unabhängig von Straßen verlaufen werden. Um die Zuständigkeiten eindeutig zu klären, muss im Brandenburger Straßengesetz die Kategorie "selbstständiger Radweg" eingeführt werden. Es soll eine Plattform für verbesserten Dialog zwischen benachbarten Kommunen und Landkreisen geschaffen werden, um die Zusammenarbeit beim Bau von Radwegen zu koordinieren. Zudem sollen Planungshoheit und Baulast von Radwegen vermehrt beim Land liegen. Landkreise und Kommunen sollen bei den Kosten für die Baumaßnahmen entlastet werden und künftig die Finanzierung des Radverkehrs nur zu zehn Prozent selbst tragen, die restlichen 90 Prozent der Baulast sollen beim Land liegen. So wird es teilweise bereits in Sachsen gehandhabt. Wir wollen, dass Brandenburg mindestens ein Drittel des bisherigen Landesstraßenbauetats für Radinfrastruktur bereitstellt. Mit jährlich mindestens 20 Euro pro Einwohner*in entspricht das ca. 50 Millionen Euro im Jahr. Zudem braucht es ein regelmäßiges Monitoring, um den Sanierungs- und Ausbaubedarf transparent zu machen.

Vision Zero - Verkehrssicherheit erhöhen

Noch immer sterben in Brandenburg jährlich deutlich über 100 Menschen bei Verkehrsunfällen. Bezogen auf die Einwohner*innenzahl nimmt Brandenburg bundesweit wiederholt traurige Spitzenplätze ein. Aus unserer Sicht muss das Ziel lauten, dass es gar keine Todesopfer mehr gibt. Technische Errungenschaften wie Gurte, Airbags und ABS sowie bessere Rettungs- und Intensivmedizin haben bereits einen erheblichen Beitrag zur Senkung der Opferzahlen geleistet. Weitere Neuerungen müssen konsequent genutzt werden. Im Fuhrpark der Landesverwaltung wollen wir den Abbiegeassistenten verbindlich einführen. Aber auch die nicht-technische Verkehrspolitik ist gefordert ihren Anteil beizutragen. Wir erkennen an, dass der Mensch Fehler macht und wollen doppelt vorsorgen: Durch geeignete Maßnahmen sowohl die Fehleranfälligkeit senken, als auch dafür sorgen, dass Fehler nur den geringsmöglichen Schaden anrichten können. Große Teile der Verkehrswissenschaft, der Unfallforscher*innen und der Versicherer sind sich einig: Innerorts sollte Tempo 30 die Regelgeschwindigkeit sein und höhere Geschwindigkeiten an den Hauptachsen gekennzeichnet werden. Um diesem Ziel näher zu kommen, wollen wir mit einer Bundesratsinitiative eine dahingehende Änderung der StVO erreichen. Bis dahin wollen wir in einer besonders unfallträchtigen Gemeinde einen Modellversuch durchführen. Auf den Autobahnen wollen wir den landesrechtlichen Spielraum ausnutzen um Tempo 120 als Höchstgeschwindigkeit festzulegen. An unfallträchtigen Alleen wollen wir durch Leitplanken dazu beitragen, dass Unfälle nicht mehr tödlich am Baum enden. Radfahrer*innen und Fußgänger*innen benötigen dann ausreichend Platz und im Zweifel eigene Wege. Verkehrssicherheitskampagnen von Verbänden, die sich der Vision Null Verkehrstote verschrieben haben, wollen wir unterstützen. Schließlich wollen wir duch die allgemeine Verkehrspolitik erreichen, dass das Auto öfter stehen gelassen wird, denn eine Autofahrt ist bis zu 40mal gefährlicher als die Nutzung von Bus und Bahn.

BER – Luftverkehr begrenzen

Der Bau des Flughafens BER ist von einer einzigartigen, desaströsen Fehlerkette geprägt. Durch Fehler in Planung und Bauausführung sind die Kosten für das Projekt von ursprünglich geplanten 2,5 Mrd. Euro auf derzeit über 7 Mrd. Euro gestiegen. Beim Lärmschutz der Anwohner*innen wird dagegen gespart. Entsprechender Schallschutz wird nur noch bei einem Bruchteil der Gebäude eingebaut, der größere Teil wird mit 30 Prozent des speziellen Gebäudewertes abgefunden. Immerhin gibt es jetzt Ultrafeinstaub-Messungen.

Wir wollen das Projekt bestmöglich zu Ende führen. Dazu muss für uns sichergestellt werden, dass der Luftverkehr für die Finanzierung des Betriebs stärker herangezogen wird und keine weiteren Steuergelder versenkt werden. Durch das Bevölkerungswachstum und die Siedlungsentwicklung wird der BER immer mehr zu einem nahezu innerstädtischen Flughafen, sodass die Lärmschutzmaßnahmen in vollem Umfang durchzusetzen sind. Außerdem muss endlich anerkannt werden, dass der Luftverkehr

Grenzen hat. Wir wollen dafür sorgen, dass die jetzt diskutierten Ausbaupläne (Masterplan 2040)für den BER ad acta gelegt werden. Eine dritte Start- und Landebahn schließen wir für die Zukunft kategorisch aus. Die Anwphner*innen brauchen ein striktes Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr. Der Flughafen Tegel muss wie vorgesehen nach der Eröffnung des BER geschlossen werden. Die in der Entgeltordnung vorgesehenen verkehrsfördernden Maßnahmen wollen wir komplett abschaffen und stattdessen empfindliche Lärmentgelte einführen.

168 Insgesamt möchten wir darauf hinweisen, dass der ausgewählte Standort nur für eine begrenzte Kapazität geeignet ist. Sollte es zu Kapazitätsengpässen kommen, ist nicht der Flughafen zu klein, sondern der Luftverkehr zu groß geworden. Als Alternative zu Kurzstreckenflügen möchten wir den Fernverkehr auf der Schiene entwickeln. Um übermäßige Mittel- und Langstreckenflüge zu vermeiden, werben wir für einen Kulturwechsel hin zum Urlaub in der Region. Diesen wollen wir u.a. durch besseren öffentlichen Nahverkehr deutlich attraktiver machen. Weitere Steigerungen im Luftverkehr sind schon allein aus klimapolitischen Erwägungen inakzeptabel. In diesem Fall befürworten wir ein marktwirtschaftliches Versteigern der Start- und Landerechte. Auf Bundesebene kämpfen wir für eine Luftverkehrs- und/oder Kerosinsteuer, die beim Flugverkehr die wahren gesellschaftlichen Kosten darstellt.