

## 1.7NEU2 Ziele setzen und erreichen: Mobilität

Antragsteller\*in: Clemens Rostock (Lavo)

Tagesordnungspunkt: 1. ÖKOLOGISCH und NACHHALTIG - damit Brandenburg grüner wird

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

### 144 **Trendwende für den öffentlichen Nahverkehr einleiten**

145 Zwischen 2006 und 2016 sind die Fahrgastzahlen im Brandenburger Regionalverkehr um 60 Prozent  
146 gestiegen. Gleichzeitig wurden im Jahr 2016 674.000 km weniger Zugkilometer vom Land bei den  
147 Verkehrsträgern bestellt als in 2006. Von einst 557 Bahnhöfen (1990) sind nur noch 318 (2018) übrig  
148 geblieben. Wichtige Infrastrukturprojekte wurden jahrelang nicht angegangen und kommen nun erst nach  
149 2030. Die vom Bund bereitgestellten Finanzmittel für den Regionalverkehr (sogenannte  
150 Regionalisierungsmittel) werden nur zu zwei Drittel für den eigentlichen Zweck der Zugbestellungen  
151 eingesetzt. Die jetzt durch die Neuausschreibung der Verkehrsverträge für einige Zugverbindungen  
152 beschlossenen Verbesserungen werden allerdings erst 2022 wirksam und durch einige Verschlechterungen  
153 auch konterkariert. Bis dahin werden die Fahrgastzahlen allerdings voraussichtlich noch einmal um mehr  
154 als 25 Prozent steigen.

155  
156 Die Folgen dieser Entwicklungen müssen viele Menschen täglich, im wahrsten Sinne des Wortes, hautnah  
157 erleben. Dabei hat der öffentliche Nahverkehr viele Vorteile gegenüber dem privaten Autoverkehr: Er hat  
158 eine geringere Klimabelastung, verursacht weniger Unfallopfer, deutlich weniger Lärm und  
159 Flächenverbrauch. Er transportiert Menschen, die anders kaum mobil sein könnten, weil sie sich z.B. kein  
160 Auto leisten können oder aufgrund des Alters nicht mehr Auto fahren. Öffentlicher Nahverkehr ist  
161 Daseinsvorsorge. Wir wollen, dass Infrastruktur und Mobilitätsangebote insgesamt so beschaffen sind, dass  
162 die Menschen nicht auf das Auto angewiesen sind. Es ist höchste Zeit hier wirksame Maßnahmen zu  
163 ergreifen.

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

175 Da viele Mobilitätsströme Brandenburgs Berlin als Durchgangs-, Ausgangs- oder Zielpunkt haben, fordern  
176 wir einen gemeinsamen Landesnahverkehrsplan (LNVP) für beide Länder. Regionalbahnen, die überall  
177 halten, und Regionalexpress, die nur in den größeren Orten halten, sollen sich künftig hierbei stärker  
178 voneinander unterscheiden. Zusätzlich wollen wir einen Metropolexpress (ME) einführen. Dieser soll die  
179 Lücke zwischen S-Bahn und Regionalverkehr schließen, indem er im Berliner Umland an möglichst allen

180 Bahnhöfen, in Berlin dagegen nur an den zentralen Knotenpunkten hält. Erforderlich sind auch  
181 Querverbindungen innerhalb Brandenburgs. Für die Strecken, auf denen das über den Schienenverkehr  
182 nicht möglich ist, fordern wir den Aufbau eines Netzes landesbedeutsamer Buslinien, analog zu dem  
183 bereits bestehenden System in Sachsen-Anhalt. Dieses kann das Konzept der bestehenden Plus-Busse  
184 aufgreifen und erweitern.

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

### 192 **Infrastruktur anpassen**

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

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

### 213 **Tarife attraktiv gestalten**

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

226 Wir wollen, dass das Tarifgebiet des VBB über die Landesgrenze Brandenburgs hinaus wachsen kann. Auf  
227 dem Weg zu einem Deutschlandtarif streben wir zunächst mit den angrenzenden Bundesländern ein

228 einheitliches Tarifgebiet an. Vor allem im Bereich der Lausitz durch gemeinsame Tarife mit den  
 229 Verkehrsverbänden VVO und ZVON oder im Norden mit dem Landkreis Mecklenburgische Seenplatte  
 230 ergäbe sich dadurch ein Mehrwert. Auch bei den Doppelstädten an der deutsch-polnischen Grenze muss  
 231 dieses Anliegen verfolgt werden. Den Berlin-C-Bereich wollen wir auf einige Orte wie Bestensee, Zossen  
 232 oder Rehfelde ausweiten. Wir wollen, dass Tarifzongrenzen Städte und Gemeinden nicht mehr  
 233 durchschneiden, wie das z.B. bei Oranienburg mit seinen Ortsteilen der Fall ist.

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

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

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

#### 248 **Radverkehr – Potential erkennen und nutzen**

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

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

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

269 Auch für längere Wege im Alltag kommt das Fahrrad immer stärker zum Einsatz, nicht zuletzt, weil die  
 270 Nutzung von E-Bikes kontinuierlich ansteigt. Wir brauchen deshalb überregionale Radschnellwege, die  
 271 Dörfer und Städte verbinden. Die in Berlin geplanten Radschnellwege wollen wir auf Brandenburger Seite  
 272 sinnvoll weiter führen. Wir wollen einen Radschnellweg, der als Außenring die Orte im Berliner Umland  
 273 miteinander verbindet. Alle Orte mit mehr als 12.000 Einwohner\*innen, die weniger als 15 km voneinander  
 274 entfernt liegen, sollen durch breitspurige Radschnellwege verbunden werden. Zu diesem Vorschlag gehört  
 275 auch, dass Radwege zunehmend unabhängig von Straßen verlaufen werden. Um die Zuständigkeiten

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

286

### 287 **Vision Zero - Verkehrssicherheit erhöhen**

288

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

### 310 **BER – Luftverkehr begrenzen**

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

317

318 Wir wollen das Projekt bestmöglich zu Ende führen. Dazu muss für uns sichergestellt werden, dass der  
 319 Luftverkehr für die Finanzierung des Betriebs stärker herangezogen wird und keine weiteren Steuergelder  
 320 versenkt werden. Durch das Bevölkerungswachstum und die Siedlungsentwicklung wird der BER immer  
 321 mehr zu einem nahezu innerstädtischen Flughafen, sodass die Lärmschutzmaßnahmen in vollem Umfang  
 322 durchzusetzen sind. Außerdem muss endlich anerkannt werden, dass der Luftverkehr Grenzen hat. Wir  
 323 wollen dafür sorgen, dass die jetzt diskutierten Ausbaupläne (Masterplan 2040) für den BER ad acta gelegt  
 324 werden. Eine dritte Start- und Landebahn schließen wir für die Zukunft kategorisch aus. Die  
 325 Anwohner\*innen brauchen ein striktes Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr. Der Flughafen Tegel muss wie  
 326 vorgesehen nach der Eröffnung des BER geschlossen werden. Die in der Entgeltordnung vorgesehenen

327 verkehrsfördernden Maßnahmen wollen wir komplett abschaffen und stattdessen empfindliche  
328 Lärmentgelte einführen.

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