Ä177 Ziele setzen und erreichen: Mobilität

Antragsteller*in: Martin Kündiger

Text

Von Zeile 907 bis 916:
Die Strategien, die die Landesregierung in den letzten Jahren im Bereich der Mobilität vorgelegt haben, hat nicht dazu beigetragen ~~die~~eine Verkehrswende in Brandenburg einzuleiten. So ist etwa das in der Mobilitätsstrategie formulierte Ziel, den Anteil ~~des Umweltverbunds (Fuß, Rad, Öffentlicher Verkehr)~~vonFuß, Rad undöffentlichem 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. (Noch einen Satz warum das besser ist und das andere amitionslos, was ist META-Ziel) ...Verkehrswende um Klimaziel zu erreichen, Straßen zu entlasten, Städte zu voll, keine Chance auf Parkplätze für alle, Pendler nicht allein lassen.

Trendwende für den ÖPNV oder im Verkehrssektor

Zwischen 2006 und 2016 sind die Fahrgastzahlen im Regionalverkehr um 60% gestiegen. Gleichzeitig wurden im Jahr 2016 674.000km 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 Regionalisierungsmittel für den Verkehrsbereich (oder Verkehrsprojekte?, Wort ist allein zu unverständlich) werden nur zu zwei Drittel für den eigentlichen Zweck der Zugbestellungen eingesetzt. Die jetzt durch die Neuausschreibung der Verkehrsverträge für viele Zugverbindungen beschlossenen Verbesserungen werden allerdings erst 2022 wirksam. Bis dahin werden die Fahrgastzahlen allerdings voraussichtlich noch einmal um mehr als 25% steigen.~~[Leerzeichen]~~

(Absatz)
Die Folgen dieser Entwicklungen müssen viele Menschen täglich im wahrsten Sinne des Wortes hautnah erleben. Dabei hat der ~~Ö~~öffentliche Verkehr viele Vorteile gegenüber dem privaten ~~KfZ-Verkehr~~Autoverkehr: Er hat eine geringere Klimabelastung, ~~erzeugt~~verursacht weniger Unfallopfer, deutlich weniger Lärm und ~~weniger Flächenverbrauch~~Flächenverbrauch (Straßen, Parkplätze). Er transportiert Menschen, die anders kaum mobil sein könnten, weil sie sich z.B. kein Auto leisten können oder aufgrund des Alters nicht (mehr) Autofahren. Öffentlicher Verkehr ist so gesehen auch sziale Daseinsvorsorge. Wir wollen, dass Infrastruktur und Mobilitätsangebote ~~müssen~~ insgesamt so beschaffen ~~sein~~ist, 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 für andere Politikbereiche beenden und diese komplett für die Bestellung von Zugkilometern einsetzen. Das Land muss außerdem zusätzlich eigenes Geld in die Hand nehmen, um den übrigen ÖPNV zu finanzieren. Im Personenbeförderungsgesetz ~~ist~~wollen wir das Ziel ~~festgeschrieben~~festschreiben, eine vollständige Barrierefreiheit in Bussen und Straßenbahnen bis 2022 herzustellen. Dafür wollen wir die Gelder für ~~die Aufgabenträger des~~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 den Gemeinden, Landkreisen und kreisfrein Städten deutlich unterstützen.

Da viele Mobilitätsströme ~~Brandenburg Berlins~~Brandenburgs Berlin als Durchgangs-, Ausgangs- oder Zielpunkt haben, fordern wir einen gemeinsamen Landesnahverkehrsplan (LNVP) für beide Länder. Regionalbahnen, die überall halten, und Regionalexpresse, die etwas weniger Stopps haben, sollen sich künftig hierbei stärker voneinander unterscheiden. Zusätzlich wollen wir einen Metropol-express

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 Plus-Busse (Verbindung Stadt-Land kreisübergreifend) aufgreifen und erweitern.

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. Kapazitätsengpässe, die Auswirkungen auf das Gesamtnetz haben (z.B. Bahnhof Königs-Wusterhausen, Hamburger Bahn zwischen Spandau und Nauen, eingleisige Regionalstrecken) ~~müssen~~wollen wir dringend ~~beseitigt werden~~überwinden und ausbauen . Wir fordern, dass an allen neuralgischen Punkten die S-Bahnlinien zweigleisig ausgebaut werden, um die Fahrplanstabilität zu gewährleisten und nötige Taktverdichtungen zu ermöglichen.

Wir streben einen emissionsfreien Verkehr auf der Schiene an. Dies wollen wir über die Elektrifizierung der Strecken einerseits und über technologieoffene eigenelektrische Antriebe der Fahrzeuge andererseits erreichen. Fahrräder und ~~ÖV~~öffentlicher Verkehr sind die perfekten Partner. Rund um die Bahnhöfe wollen wir diebstahlsichere und wetterfeste Abstellplätze, abschließbare Boxen bis hin zu Fahrradparkhäusern mit Reparatur-Service (s. Bsp. Bernau und Potsdam) anbieten.

Um den Bedarf an Einzelfahrscheinen zu reduzieren, möchten wir sehr günstige Monatstickets anbieten, die sich bereits ab 15 Fahrten im Monat rechnen. Jahrestickets für das gesamte VBB-Gebiet sollen ab 1€ am Tag erhältlich sein (365€-Ticket). Für Schüler*innen und Auszubildende fordern wir freie Fahrt, Senioren und Familientickets sollen insgesamt günstiger werden. Wir wollen, das Berlin in das Brandenburger Sozialticket, das preisgünstig für.. zur Verfügung steht(kurz erklären), integriert wird. Das Lösen von Fahrscheinen in Bussen und Zügen mit Bargeld muss ohne Aufpreis oder Strafen wieder möglich sein. Wir wollen auch die rechtlichen Möglichkeiten ~~zu~~ schaffen, lokal umlagefinanzierte Systeme zur vollständigen Fahrscheinfreiheit zu etablieren. Langfristig können wir uns einen komplett umlagefinanzierten Nahverkehr, finanziert aus Steuermitteln/gebunden Abgaben statt Finanzierung über (komplizierte) Ticketpreise vorstellen.

Wir treten dafür ein, dass das Tarifgebiet des VBB über die Landesgrenze Brandenburgs erweitert wird. Vor allem im Bereich der Lausitz durch die Integration von VVO und ZVON oder im Norden mit dem Landkreis Mecklenburgische Seenplatte ergibt ~~das Sinn~~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 jeweils die nächste Stadt ausweiten, weil ….. Tarifzonengrenzen dürfen Städte und Gemeinden nicht durchschneiden, wie zB….

Da für viele Strecken ein Wechsel zwischen verschiedenen Verkehrsträgern des Umweltverbundes ~~nötig~~von Rad, Bus und Bahn notwendig ist, muss es das langfristige Ziel des ~~VBB~~Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg (VBB) sein, auch Bike- und Carsharing oder ähnliche innovative Komibantionsmöglichkeiten anzubieten. ~~So könnte sich der~~Wir wollen den VBB so zu einem allgemeinen ~~Mobilitäts-dienstleister entwickeln~~Mobilitätsdienstleister weiterentwickeln. Auch eine Einbeziehung des Taxigewerbes ist anzuregen und durchaus erstrebenswert. Wir wünschen uns außerdem eine Handy-App, die eine ~~Verkehrsträger-übergreifende~~verkehrsträgerübergreifende Fahrplanauskunft sowie den gleichzeitigen Fahrscheinerwerb ermöglicht. Im Zusammenspiel mit qualitativ ansprechendem Fahrradverleih an den Bahnhöfen wollen wir die kombinierte Nutzung von Fahrrädern und ~~ÖV~~öffentlichem Verkehr deutlich attraktiver machen.

In Zeile 919:
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 Gesamt-summe 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.

In Zeile 921:
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 ~~gilt es~~wollen wir auf Brandenburger Seite sinnvoll weiter zu führen. Wir wollen einen Radschnellweg, der als Außenring die Orte im Berliner Umland miteinander verbindet. Alle Städte mit mehr als 12.000 EinwohnerInnen, 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 10 % selbst tragen, die restlichen 90 % der Baulast sollen beim Land liegen. So wird es teilweise bereits in Sachsen gehandhabt. Wir möchten, dass Brandenburg jährlich mindestens 18 € pro Einwohner*in für den Radverkehr ausgibt. Somit würde mindestens ein Drittel des bisherigen Landesstraßenbauetats für Radinfrastruktur bereitgestellt werden - das entspricht 45 Millionen Euro im Jahr. Zudem braucht es ein regelmäßiges Monitoring, um den Sanierungs- und Ausbaubedarf transparent zu machen.

Von Zeile 923 bis 925:
Der Bau des Flughafens BER ist von einer einzigartigen Fehlerkette geprägt. Durch Fehler in Planung und Bauausführung sind die Kosten für das Projekt von ursprünglich geplanten 2,5 Mrd. € auf derzeit über 7 Mrd. € gestiegen, wobei nun versucht wird, die Kosten der voran-gegangenen Fehler teilweise durch Einsparungen beim Lärmschutz der Anwohner wieder reinzuholen. Entsprechender Schallschutz wird nur noch bei einem Bruchteil der Gebäude eingebaut, der größere Teil wird mit 30% des speziellen Gebäudewertes abgefunden. Wir wollen das Projekt bestmöglich zu Ende führen. Dazu muss für uns sicher-gestellt werden, dass der Luftverkehr die für die Wirtschaftlichkeit des Betriebs herangezogen wird und keine weiteren Steuergelder versenkt werden. Durch das Bevölkerungswachstum und die Siedlungsentwicklung wird der BER immer mehr zu einem nahezu innerstädtischen Flug-hafen, sodass die Lärmschutzmaßnahmen in vollem Umfang durchzusetzen sind. Außerdem müssen die Grenzen des Luftverkehrs erkannt werden und illusorische Ausbaupläne von vorneherein ad acta gelegt werden.

Eine dritte Start- und Landebahn schließen wir für die Zukunft kategorisch aus, zudem möchten wir ein striktes Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr festsetzen. Der Flughafen Tegel muss wie vorgesehen nach der Eröffnung des BER geschlossen werden. Weiterhin treten wir dafür ein, dass Mengenrabatte für die Airlines abgeschafft und empfindliche Lärmentgelte eingeführt werden. Einer Teilprivatisierung stehen wir offen gegenüber. Ein Luftverkehrssteuer, die als CO2 Abgabe beim Flugverkehr klimapolitisch die wahren Kosten aufzeigt stehen wir positiv gegenüber.

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 Weitere Steigerungen sind schon allein aus klimapolitischen Erwägungen inakzeptabel. In diesem Fall befürworten wir ein marktwirtschaftliches Versteigern der

Slots.

Wo einbauen: wir begrüßen die Unterstützung im Bund für die Einführung eines Taktfahrplans und wollen einen Brandenburg-Takt bereits vorher im Land so weit wie möglich erreichen, u.a. durch abgestimmtere Fahrzeiten von Bahn- und Busverkehr.

Weiter Punkte:
-Carsharing, teilweise auch aus öffentlichen Fahrzeugpool (ggf. nur an Wochenenden)
-deutlich mehr Elektroautos für Fuhrpark anschaffen; perspektivisch CO2 neutralen Fuhrpakr anstreben
-Umrüstung Busse etc. auf Elektro oder Wasserstroff unterstützen
-flächendeckende Ladeinfrastruktur für Elektromobilität
-Mobilitätsstationen an größeren Bahnhöfen, Busbahnhöfen mit Parkplätzen, Fahrradparkhäusern, Car- und Bikesharing, Ladestationen (auch für Fahrräder)

Insgesamt sehr OHNE Autoverkehr geschrieben, dieser ist aber auch Teil von Mobilität; hier könnte es vielleicht helfen auf Elektro- und Wasserstoff, allg. CO2 neutral perspektivisch anzustreben, hinzuweisen. Wir unterstützen Ausbau und Inititaiven, generell aber eher für weniger Inidividualverkehr