

## 1.7 Ziele setzen und erreichen: Mobilität

Gremium:	Landesvorstand
Beschlussdatum:	03.09.2018
Tagesordnungspunkt:	1. ÖKOLOGISCH und NACHHALTIG - damit Brandenburg grüner wird
Status:	Modifiziert

1 Die Strategien, die die Landesregierung in den letzten Jahren im Bereich der Mobilität vorgelegt haben  
2 nicht dazu beigetragen die Verkehrswende in Brandenburg einzuleiten. So ist etwa das in der  
3 Mobilitätsstrategie formulierte Ziel, den Anteil des Umweltverbunds (Fuß, Rad, Öffentlicher Verkehr) an den  
4 zurückgelegten Wegen von 47 Prozent (Stand 2008) auf 50 Prozent in 2030 zu erhöhen, völlig ambitionlos.  
5 Wir wollen erreichen, dass dieser Anteil bis 2030 auf zwei Drittel am gesamten Verkehrsvolumen steigt.

### 6 **Trendwende für den ÖPNV**

7 Zwischen 2006 und 2016 sind die Fahrgastzahlen im Regionalverkehr um 60% gestiegen. Gleichzeitig  
8 wurden im Jahr 2016 674.000km weniger Zugkilometer bestellt als in 2006. Von einst 557 Bahnhöfen  
9 (1990) sind nur noch 318 (2018) übrig geblieben. Wichtige Infrastrukturprojekte wurden jahrelang nicht  
10 angegangen und kommen nun erst nach 2030. Die vom Bund bereitgestellten Regionalisierungsmittel  
11 werden nur zu zwei Drittel für den eigentlichen Zweck der Zugbestellungen eingesetzt. Die jetzt durch die  
12 Neuausschreibung der Verkehrsverträge beschlossenen Verbesserungen werden allerdings erst 2022  
13 wirksam. Bis dahin werden die Fahrgastzahlen allerdings voraussichtlich noch einmal um mehr als 25%  
14 steigen. Die Folgen dieser Entwicklungen müssen viele Menschen täglich im wahrsten Sinne des Wortes  
15 hautnah erleben. Dabei hat der Öffentliche Verkehr viele Vorteile gegenüber dem privaten KfZ-Verkehr: Er  
16 hat eine geringere Klimabelastung, erzeugt weniger Unfallopfer, deutlich weniger Lärm und weniger  
17 Flächenverbrauch. Er transportiert Menschen, die anders kaum mobil sein könnten. Öffentlicher Verkehr ist  
18 so gesehen auch Daseinsvorsorge. Infrastruktur und Mobilitätsangebote müssen insgesamt so beschaffen  
19 sein, dass die Menschen nicht auf das Auto angewiesen sind. Es ist höchste Zeit hier wirksame Maßnahmen  
20 zu ergreifen.

21 Verbesserungen kosten Geld, deshalb wollen wir als erstes die Zweckentfremdung der  
22 Regionalisierungsmittel beenden und diese komplett für die Bestellung von Zugkilometern einsetzen. Das  
23 Land muss außerdem zusätzlich eigenes Geld in die Hand nehmen, um den übrigen ÖPNV zu finanzieren.  
24 Im Personenbeförderungsgesetz ist das Ziel festgeschrieben, eine vollständige Barrierefreiheit in Bussen  
25 und Straßenbahnen bis 2022 herzustellen. Dafür wollen wir die Gelder für die Aufgabenträger des  
26 kommunalen ÖPNV um 10 Mio. Euro pro Jahr erhöhen sowie weitere 10 Mio. Euro pro Jahr für den Erhalt  
27 der Straßenbahnen zur Verfügung zu stellen.

28 Da viele Mobilitätsströme Brandenburg Berlins als Durchgangs-, Ausgangs- oder Zielpunkt haben, fordern  
29 wir einen gemeinsamen Landesnahverkehrsplan (LNVP) für beide Länder. Regionalbahnen, die überall  
30 halten, und Regionalexpress, die etwas weniger Stopps haben, sollen sich künftig stärker unterscheiden.  
31 Zusätzlich wollen wir einen Metropol-express einführen. Dieser soll die Lücke zwischen S-Bahn und  
32 Regionalverkehr schließen, indem er im Berliner Umland an möglichst allen Bahnhöfen, in Berlin dagegen  
33 nur an den zentralen Knotenpunkten hält. Erforderlich sind auch Querverbindungen innerhalb  
34 Brandenburgs. Für die Strecken, auf denen das über den Schienenverkehr nicht möglich ist, fordern wir den  
35 Aufbau eines Netzes landesbedeutsamer Buslinien, analog zu dem bereits bestehenden System in  
36 Sachsen-Anhalt. Dieses kann das Konzept der Plus-Busse aufgreifen und erweitern.

37 Ohne Infrastrukturanpassungen ist an vielen Stellen eine Verbesserung des Leistungsangebots nicht  
38 möglich. Stilllegungen, Abkopplungen und Entwidmungen lehnen wir gänzlich ab. Ungenutzte Strecken  
39 sowie kaum genutzte Güterverkehrsstrecken möchten wir dauerhaft für den Personenverkehr sichern.  
40 Kapazitätsengpässe, die Auswirkungen auf das Gesamtnetz haben (z.B. Bahnhof Königs-Wusterhausen,

41 Hamburger Bahn zwischen Spandau und Nauen, eingleisige Regionalstrecken) müssen dringend beseitigt  
 42 werden. Wir fordern, dass an allen neuralgischen Punkten die S-Bahnlagen zweigleisig ausgebaut werden,  
 43 um die Fahrplanstabilität zu gewährleisten und nötige Taktverdichtungen zu ermöglichen.

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

49 Um den Bedarf an Einzelfahrscheinen zu reduzieren, möchten wir sehr günstige Monatstickets anbieten,  
 50 die sich bereits ab 15 Fahrten im Monat rechnen. Jahrestickets für das gesamte VBB-Gebiet sollen ab 1€  
 51 am Tag erhältlich sein (365€-Ticket). Für Schüler\*innen und Auszubildende fordern wir freie Fahrt, Senioren  
 52 und Familientickets sollen insgesamt günstiger werden. Wir wollen, dass Berlin in das Brandenburger  
 53 Sozieticket integriert wird. Das Lösen von Fahrscheinen in Bussen und Zügen mit Bargeld muss ohne  
 54 Aufpreis möglich sein. Wir wollen auch die rechtlichen Möglichkeiten zu schaffen, lokal umlagefinanzierte  
 55 Systeme zur vollständigen Fahrscheinfreiheit zu etablieren. Langfristig können wir uns einen komplett  
 56 umlagefinanzierten Nahverkehr vorstellen.

57 Wir treten dafür ein, dass das Tarifgebiet des VBB über die Landesgrenze Brandenburgs erweitert wird. Vor  
 58 allem im Bereich der Lausitz durch die Integration von VVO und ZVON oder im Norden mit dem Landkreis  
 59 Mecklenburgische Seenplatte ergibt das Sinn. Auch bei den Doppelstädten an der deutsch-polnischen  
 60 Grenze, muss dieses Anliegen verfolgt werden. Den Berlin-C-Bereich wollen wir auf jeweils die nächste  
 61 Stadt ausweiten. Tarifzongrenzen dürfen Städte und Gemeinden nicht durchschneiden.

62 Da für viele Strecken ein Wechsel zwischen verschiedenen Verkehrsträgern des Umweltverbundes nötig ist,  
 63 muss es das langfristige Ziel des VBB sein, auch Bike- und Carsharing anzubieten. So könnte sich der VBB  
 64 zu einem allgemeinen Mobilitätsdienstleister entwickeln. Auch eine Einbeziehung des Taxigewerbes ist  
 65 anzuregen und durchaus erstrebenswert. Wir wünschen uns außerdem eine App, die eine  
 66 Verkehrsträger-übergreifende Fahrplanauskunft sowie den gleichzeitigen Fahrscheinerwerb ermöglicht. Im  
 67 Zusammenspiel mit qualitativ ansprechendem Fahrradverleih an den Bahnhöfen wollen wir die  
 68 kombinierte Nutzung von Fahrrädern und ÖV deutlich attraktiver machen.

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

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

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

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

89 Auch für längere Wege im Alltag kommt das Fahrrad immer stärker zum Einsatz, nicht zuletzt, weil die  
90 Nutzung von E-Bikes kontinuierlich ansteigt. Wir brauchen deshalb überregionale Radschnellwege, die  
91 Dörfer und Städte verbinden. Die in Berlin geplanten Radschnellwege gilt es auf Brandenburger Seite  
92 sinnvoll weiter zu führen. Wir wollen einen Radschnellweg, der als Außenring die Orte im Berliner Umland  
93 miteinander verbindet. Alle Städte mit mehr als 12.000 EinwohnerInnen, die weniger als 15 km  
94 voneinander entfernt liegen, sollen durch breitspurige Radschnellwege verbunden werden. Zu diesem  
95 Vorschlag gehört auch, dass Radwege zunehmend unabhängig von Straßen verlaufen werden. Um die  
96 Zuständigkeiten eindeutig zu klären, muss im Brandenburger Straßengesetz die Kategorie "selbstständiger  
97 Radweg" eingeführt werden. Es soll eine Plattform für verbesserten Dialog zwischen benachbarten  
98 Kommunen und Landkreisen geschaffen werden, um die Zusammenarbeit beim Bau von Radwegen zu  
99 koordinieren. Zudem sollen Planungshoheit und Baulast von Radwegen vermehrt beim Land liegen.  
100 Landkreise und Kommunen sollen bei den Kosten für die Baumaßnahmen entlastet werden und künftig die  
101 Finanzierung des Radverkehrs nur zu 10 % selbst tragen, die restlichen 90 % der Baulast sollen beim Land  
102 liegen. So wird es teilweise bereits in Sachsen gehandhabt. Wir möchten, dass Brandenburg jährlich  
103 mindestens 18 € pro Einwohner\*in für den Radverkehr ausgibt. Somit würde mindestens ein Drittel des  
104 bisherigen Landesstraßenbauetats für Radinfrastruktur bereitgestellt werden - das entspricht 45 Millionen  
105 Euro im Jahr. Zudem braucht es ein regelmäßiges Monitoring, um den Sanierungs- und Ausbaubedarf  
106 transparent zu machen.

### 107 **BER – Luftverkehr begrenzen**

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

119 Eine dritte Start- und Landebahn schließen wir für die Zukunft kategorisch aus, zudem möchten wir ein  
120 striktes Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr festsetzen. Der Flughafen Tegel muss wie vorgesehen nach der  
121 Eröffnung des BER geschlossen werden. Weiterhin treten wir dafür ein, dass Mengenrabatte für die Airlines  
122 abgeschafft und empfindliche Lärmentgelte eingeführt werden. Einer Teilprivatisierung stehen wir offen  
123 gegenüber.

124 Insgesamt möchten wir darauf hinweisen, dass der ausgewählte Standort nur für eine begrenzte Kapazität  
125 geeignet ist. Sollte es zu Kapazitätsengpässen kommen, ist nicht der Flughafen zu klein, sondern der  
126 Luftverkehr zu groß geworden. Weitere Steigerungen sind schon allein aus klimapolitischen Erwägungen  
127 inakzeptabel. In diesem Fall befürworten wir ein marktwirtschaftliches Versteigern der Slots.