1.7 Ziele setzen und erreichen: Mobilität

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

907 Die Strategien, die die Landesregierung in den letzten Jahren im Bereich der Mobilität vorgelegt 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.

908 Trendwende für den ÖPNV

909 Zwischen 2006 und 2016 sind die Fahrgastzahlen im Regionalverkehr um 60% gestiegen. Gleichzeitig wurden im Jahr 2016 674.000km weniger Zugkilometer 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 werden nur zu zwei Drittel für den eigentlichen Zweck der Zugbestellungen eingesetzt. Die jetzt durch die Neuausschreibung der Verkehrsverträge beschlossenen Verbesserungen werden allerdings erst 2022 wirksam. Bis dahin werden die Fahrgastzahlen allerdings voraussichtlich noch einmal um mehr als 25% steigen. Die Folgen dieser Entwicklungen müssen viele Menschen täglich im wahrsten Sinne des Wortes hautnah erleben. Dabei hat der Öffentliche Verkehr viele Vorteile gegenüber dem privaten KfZ-Verkehr: Er hat eine geringere Klimabelastung, erzeugt weniger Unfallopfer, deutlich weniger Lärm und weniger Flächenverbrauch. Er transportiert Menschen, die anders kaum mobil sein könnten. Öffentlicher Verkehr ist so gesehen auch Daseinsvorsorge. Infrastruktur und Mobilitätsangebote müssen insgesamt so beschaffen sein, dass die Menschen nicht auf das Auto angewiesen sind. Es ist höchste Zeit hier wirksame Maßnahmen zu ergreifen.

910 Verbesserungen kosten Geld, deshalb wollen wir als erstes die Zweckentfremdung der Regionalisierungsmittel 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 das Ziel festgeschrieben, eine vollständige Barrierefreiheit in Bussen und Straßenbahnen bis 2022 herzustellen. Dafür wollen wir die Gelder für die Aufgabenträger des 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.

911 Da viele Mobilitätsströme Brandenburg Berlins 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 stärker 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 aufgreifen und erweitern.

912 Ohne Infrastrukturanpassungen ist an vielen Stellen eine Verbesserung des Leistungsangebots nicht möglich. Stilllegungen, Abkopplungen und Entwidmungen 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 dringend beseitigt werden. Wir fordern, dass an allen neuralgischen Punkten die S-Bahnlinien zweigleisig

ausgebaut werden, um die Fahrplanstabilität zu gewährleisten und nötige Taktverdichtungen zu ermöglichen.

913 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 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).

914 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 integriert wird. Das Lösen von Fahrscheinen in Bussen und Zügen mit Bargeld muss ohne Aufpreis 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 vorstellen.

915 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. 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. Tarifzonengrenzen dürfen Städte und Gemeinden nicht durchschneiden.

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

917 Radverkehr – Potential erkennen und nutzen

918 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.

919 Die „Radverkehrsstrategie 2030“ der 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.

920 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

Pendlerinnen und Pendler wie für Touristen attraktiver werden. Wir brauchen mehr Bike & Ride-Parkplätze und die Fahrradmitnahme im ÖPNV muss weiter ausgebaut werden.

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 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.

922 BER – Luftverkehr begrenzen

923 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.

924 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.

925 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.