

1.7NEU Ziele setzen und erreichen: Mobilität

Antragsteller*in: Clemens Rostock (Lavo)
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 hat, 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 ambitionslos.
5 Wir wollen erreichen, dass dieser Anteil bis 2030 auf zwei Drittel am gesamten Verkehrsvolumen steigt.
6 Zudem soll es überall in Brandenburg möglich sein, ohne ein eigenes Auto ein gutes Leben zu führen.

7 **Trendwende für den ÖPNV**

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

17
18 Die Folgen dieser Entwicklungen müssen viele Menschen täglich, im wahrsten Sinne des Wortes, hautnah
19 erleben. Dabei hat der öffentliche Verkehr viele Vorteile gegenüber dem privaten Autoverkehr: Er hat eine
20 geringere Klimabelastung, verursacht weniger Unfallopfer, deutlich weniger Lärm und Flächenverbrauch.
21 Er transportiert Menschen, die anders kaum mobil sein könnten, weil sie sich z.B. kein Auto leisten können
22 oder aufgrund des Alters nicht mehr Auto fahren. Öffentlicher Verkehr ist so gesehen auch soziale
23 Daseinsvorsorge. Wir wollen, dass Infrastruktur und Mobilitätsangebote insgesamt so beschaffen sind, dass
24 die Menschen nicht auf das Auto angewiesen sind. Es ist höchste Zeit hier wirksame Maßnahmen zu
25 ergreifen.

26 Verbesserungen kosten Geld, deshalb wollen wir als erstes die Zweckentfremdung der
27 Regionalisierungsmittel stufenweise beenden und diese mittelfristig komplett für die Bestellung von
28 Zugkilometern einsetzen. Das Land muss außerdem zusätzlich eigenes Geld in die Hand nehmen, um den
29 übrigen ÖPNV zu finanzieren. Im Personenbeförderungsgesetz ist das Ziel festgeschrieben, eine
30 vollständige Barrierefreiheit in Bussen und Straßenbahnen bis 2022 herzustellen. Um dieses Ziel zu
31 erreichen, wollen wir die Gelder für den kommunalen ÖPNV um 10 Mio. Euro pro Jahr erhöhen sowie
32 weitere 10 Mio. Euro pro Jahr für den Erhalt der Straßenbahnen zur Verfügung zu stellen und damit die
33 Gemeinden, Landkreise und kreisfreien Städte bei dieser Aufgabe deutlich unterstützen.

34 Da viele Mobilitätsströme Brandenburgs Berlin als Durchgangs-, Ausgangs- oder Zielpunkt haben, fordern
35 wir einen gemeinsamen Landesnahverkehrsplan (LNVP) für beide Länder. Regionalbahnen, die überall
36 halten, und Regionalexpress, die etwas weniger Stopps haben, sollen sich künftig hierbei stärker
37 voneinander unterscheiden. Zusätzlich wollen wir einen Metropolexpress (ME) einführen. Dieser soll die
38 Lücke zwischen S-Bahn und Regionalverkehr schließen, indem er im Berliner Umland an möglichst allen
39 Bahnhöfen, in Berlin dagegen nur an den zentralen Knotenpunkten hält. Erforderlich sind auch
40 Querverbindungen innerhalb Brandenburgs. Für die Strecken, auf denen das über den Schienenverkehr
41 nicht möglich ist, fordern wir den Aufbau eines Netzes landesbedeutsamer Buslinien, analog zu dem

42 bereits bestehenden System in Sachsen-Anhalt. Dieses kann das Konzept der bestehenden Plus-Busse
43 aufgreifen und erweitern.

44 Wir wollen mindestens einen 1h-Takt an Wochentagen durch Regionalverkehr und landesbedeutsame
45 Buslinien zwischen 5 und 22 Uhr und eine weitere Verbindung um Mitternacht. Für die S-Bahn in
46 Brandenburg ist der 10min-Takt unser mittelfristiges Ziel. Die vom Bund angekündigte Unterstützung für
47 die Einführung eines Taktfahrplans (Deutschlandtakt) unterstützen wir ausdrücklich und wollen einen
48 Brandenburg-Takt bereits vorher im Land so weit wie möglich erreichen, u.a. durch abgestimmtere
49 Fahrzeiten von Bahn- und Busverkehr.

50 Ohne Infrastrukturanpassungen ist an vielen Stellen eine Verbesserung des Leistungsangebots nicht
51 möglich. Stilllegungen, Abkopplungen und Entwidmungen von Zugstrecken lehnen wir gänzlich ab.
52 Ungenutzte Strecken sowie kaum genutzte Güterverkehrsstrecken möchten wir dauerhaft für den
53 Personenverkehr sichern. Kapazitätsengpässe, die Auswirkungen auf das Gesamtnetz haben (z.B. Bahnhof
54 Königs-Wusterhausen, Hamburger Bahn zwischen Spandau und Nauen, eingleisige Regionalstrecken)
55 wollen wir dringend beseitigen. Wir fordern, dass an allen neuralgischen Punkten die S-Bahnlinien
56 zweigleisig ausgebaut werden, um die Fahrplanstabilität zu gewährleisten und notwendige
57 Taktverdichtungen zu ermöglichen. Seit Bündnis 90/Die Grünen in Berlin mitregieren, geht es mit den
58 Infrastrukturplanungen endlich wieder voran. So haben Brandenburg, Berlin und die Bahn eine
59 Rahmenvereinbarung für Infrastrukturverbesserungen beschlossen. Auch auf Brandenburger Seite sind
60 starke Bündnisgrüne notwendig, damit es in diesem Bereich ambitioniert voran geht.

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

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

78 Wir wollen, dass das Tarifgebiet des VBB über die Landesgrenze Brandenburgs hinaus wachsen kann.
79 Mittelfristig streben wir im Verbund mit den anderen neuen Bundesländern ein einheitliches ostdeutsches
80 Tarifgebiet an. Vor allem im Bereich der Lausitz durch gemeinsame Tarife mit VVO und ZVON oder im
81 Norden mit dem Landkreis Mecklenburgische Seenplatte ergäbe sich dadurch ein Mehrwert. Auch bei den
82 Doppelstädten an der deutsch-polnischen Grenze, muss dieses Anliegen verfolgt werden. Den
83 Berlin-C-Bereich wollen wir auf die Orte Fürstenwalde, Bestensee, Wünsdorf Waldstadt, Trebbin, Beelitz,
84 Brandenburg (Havel), Nauen, Kremmen, Groß Schönebeck, Eberswalde, Müncheberg und Storkow
85 ausweiten. Wir wollen, dass Tarifzongengrenzen Städte und Gemeinden nicht mehr durchschneiden, wie das
86 z.B. bei Oranienburg mit seinen Ortsteilen der Fall ist.

87 Da für viele Strecken ein Wechsel zwischen von Rad, Bus und Bahn notwendig ist, muss es das langfristige
88 Ziel des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg (VBB) sein, auch Bike- und Carsharing oder ähnliche
89 innovative Kombinationsmöglichkeiten anzubieten. Wir wollen den VBB so zu einem allgemeinen
90 Mobilitätsdienstleister weiterentwickeln. Gerade der Weg von und bis zum nächsten Einstieg in den

91 Linien-ÖPNV - die sogenannte "Letzte Meile" - ist oft die entscheidende Hürde. Deshalb ist eine
 92 Einbeziehung des Taxigewerbes anzuregen und durchaus erstrebenswert, besonders wenn gleich mehrere
 93 Personen in dieselbe Richtung weiterreisen möchten.

94 Hier besteht auch viel Potential für autonomes Fahren. Dafür wollen wir Pilotprojekte starten, um die
 95 Auswirkungen zu erforschen. (strittig stellen)

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

100 **Radverkehr – Potential erkennen und nutzen**

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

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

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

121 Auch für längere Wege im Alltag kommt das Fahrrad immer stärker zum Einsatz, nicht zuletzt, weil die
 122 Nutzung von E-Bikes kontinuierlich ansteigt. Wir brauchen deshalb überregionale Radschnellwege, die
 123 Dörfer und Städte verbinden. Die in Berlin geplanten Radschnellwege wollen wir auf Brandenburger Seite
 124 sinnvoll weiter zu führen. Wir wollen einen Radschnellweg, der als Außenring die Orte im Berliner Umland
 125 miteinander verbindet. Alle Städte mit mehr als 12.000 EinwohnerInnen, die weniger als 15 km
 126 voneinander entfernt liegen, sollen durch breitspurige Radschnellwege verbunden werden. Zu diesem
 127 Vorschlag gehört auch, dass Radwege zunehmend unabhängig von Straßen verlaufen werden. Um die
 128 Zuständigkeiten eindeutig zu klären, muss im Brandenburger Straßengesetz die Kategorie "selbstständiger
 129 Radweg" eingeführt werden. Es soll eine Plattform für verbesserten Dialog zwischen benachbarten
 130 Kommunen und Landkreisen geschaffen werden, um die Zusammenarbeit beim Bau von Radwegen zu
 131 koordinieren. Zudem sollen Planungshoheit und Baulast von Radwegen vermehrt beim Land liegen.
 132 Landkreise und Kommunen sollen bei den Kosten für die Baumaßnahmen entlastet werden und künftig die
 133 Finanzierung des Radverkehrs nur zu 10 % selbst tragen, die restlichen 90 % der Baulast sollen beim Land
 134 liegen. So wird es teilweise bereits in Sachsen gehandhabt. Wir wollen, dass Brandenburg mindestens ein
 135 Drittel des bisherigen Landesstraßenbauetats für Radinfrastruktur bereitstellt. Mit jährlich mindestens 18
 136 € pro Einwohner*in entspräche das 45 Millionen Euro im Jahr. Zudem braucht es ein regelmäßiges
 137 Monitoring, um den Sanierungs- und Ausbaubedarf transparent zu machen.

138 **BER – Luftverkehr begrenzen**

139 Der Bau des Flughafens BER ist von einer einzigartigen Fehlerkette geprägt. Durch Fehler in Planung und
140 Bauausführung sind die Kosten für das Projekt von ursprünglich geplanten 2,5 Mrd. € auf derzeit über 7
141 Mrd. € gestiegen, wobei nun versucht wird, die Kosten der vorangegangenen Fehler teilweise durch
142 Einsparungen beim Lärmschutz der Anwohner wieder reinzuholen. Entsprechender Schallschutz wird nur
143 noch bei einem Bruchteil der Gebäude eingebaut, der größere Teil wird mit 30% des speziellen
144 Gebäudewertes abgefunden. Wir wollen das Projekt bestmöglich zu Ende führen. Dazu muss für uns
145 sichergestellt werden, dass der Luftverkehr für die Finanzierung des Betriebs stärker herangezogen wird
146 und keine weiteren Steuergelder versenkt werden. Durch das Bevölkerungswachstum und die
147 Siedlungsentwicklung wird der BER immer mehr zu einem nahezu innerstädtischen Flughafen, sodass die
148 Lärmschutzmaßnahmen in vollem Umfang durchzusetzen sind. Außerdem müssen die Grenzen des
149 Luftverkehrs erkannt und die jetzt diskutierten Ausbaupläne für den BER ad acta gelegt werden.

150 Eine dritte Start- und Landebahn schließen wir für die Zukunft kategorisch aus, zudem möchten wir ein
151 striktes Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr festsetzen. Der Flughafen Tegel muss wie vorgesehen nach der
152 Eröffnung des BER geschlossen werden. Weiterhin treten wir dafür ein, dass Mengenrabatte für die Airlines
153 abgeschafft und empfindliche Lärmentgelte eingeführt werden.

154 Insgesamt möchten wir darauf hinweisen, dass der ausgewählte Standort nur für eine begrenzte Kapazität
155 geeignet ist. Sollte es zu Kapazitätsengpässen kommen, ist nicht der Flughafen zu klein, sondern der
156 Luftverkehr zu groß geworden. Als Alternative zu Kurzstreckenflügen möchten wir den Fernverkehr auf der
157 Schiene entwickeln. Um übermäßige Mittel- und Langstreckenflüge zu vermeiden, möchten wir
158 Urlaubsziele in der Region attraktiver gestalten. Weitere Steigerungen im Luftverkehr sind schon allein aus
159 klimapolitischen Erwägungen inakzeptabel. In diesem Fall befürworten wir ein marktwirtschaftliches
160 Versteigern der Start- und Landerechte. Auf Bundesebene kämpfen wir für eine Luftverkehrssteuer, die
161 beim Flugverkehr die wahren gesellschaftlichen Kosten darstellt.