

Beschluss

1.6 Ziele setzen und erreichen: Mobilität

Gremium: Landesdelegiertenkonferenz
Beschlussdatum: 24.11.2018
Tagesordnungspunkt: TOP 3.1. Ökologisch (Kapitel und Projekte)

Antragstext

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.

8 **Straßen erhalten statt neubauen**

9
10 In Brandenburg ist die Straßeninfrastruktur bereits gut ausgebaut. Allerdings sind viele Straßen und
11 Brücken sanierungsbedürftig. Eine Spatenstichpolitik, die immer weitere Neubauprojekte anschiebt, die
12 wiederum Folgekosten nach sich ziehen, lehnen wir daher ab. Wir wollen stattdessen das Prinzip Erhalt vor
13 Neubau etablieren. Wir setzen auf die Pflege und den Erhalt der bestehenden Straßen. Um die
14 Investitionsentscheidungen nachvollziehbar zu machen, wollen wir alle Straßenbaumaßnahmen nach
15 nachvollziehbaren Kriterien priorisieren. Ausbau darf es nur dort geben, wo zuvor alle Möglichkeiten
16 genutzt wurden, um Verkehr zu vermeiden, zu verlagern und zu beruhigen. Dort wo Lückenschlüsse und die
17 Beseitigung von Engpässen oder auch Ortsumgehungen zur Entlastung von Anwohner*innen notwendig
18 sind, setzen wir auf kostengünstige und umweltverträgliche Lösungen. Das betrifft auch den
19 Flächenverbrauch sowie die Lärmbelastung und die Verkehrssicherheit. Wo Straßen zu groß für den Bedarf
20 sind,

21 müssen auch ein Rückbau und eine Rückgewinnung von Naturflächen möglich sein. Innenstadtflächen
22 wollen wir möglichst für die Menschen zurückgewinnen, die Aufenthaltsqualität in Zentrumslagen steigern
23 und damit Handel und Gastronomie stärken.

24
25 Den geplanten Ausbau der A14 lehnen wir als überdimensioniert ab und wollen stattdessen einen Ausbau
26 der B189 mit den lang ersehnten Ortsumfahrungen. Die B96 wollen wir lediglich maßvoll mit der
27 Einrichtung von Überholspuren und Ortsumfahrungen an geeigneten Stellen ausbauen. Dabei darf es
28 keinen weiteren Flächenfraß und Zerschneidung von unzerschnittenen Flächen geben, insbesondere nicht
29 Naturparks oder anderer geschützter Flächen, wie bei der geplanten Schneise für die Ortsumgehung der
30 B96 um Fürstenberg/Havel. Durch den Verzicht auf überdimensionierte Projekte kann der
31 Investitionsrückstau im Bestand finanziert werden.

32
33 Wir wollen eine Roadmap für Formen der alternativen Betankung. Vor allem wollen wir Elektromobilität
34 fördern, um den ökologischen Fußabdruck des Verkehrs zu verbessern. Die Landesverwaltung muss hier
35 Vorreiter werden und ihre Fahrzeugflotte auf Elektroantrieb umstellen. Wo das technisch noch nicht
36 möglich oder sinnvoll ist, unterstützen wir die Nutzung von Erdgas (CNG) als Brückentechnologie. Wir
37 setzen uns für den Ausbau des Netzes von Elektro-Ladepunkten und Erdgastankstellen ein. Für die

38 verstärkte Nutzung von Carsharing wollen wir die Rahmenbedingungen verbessern.

39

40 Den Güterverkehr wollen wir von den Straßen auf die Schiene holen. Das schont sowohl die Umwelt, als
41 auch unser Klima und unser aller Nerven. Immer mehr Menschen leiden unter dem wachsenden
42 Güterverkehr. Neben den gesundheitlichen Folgen werden auch die Schäden an Gebäuden und Straßen zur
43 Belastung für die öffentlichen und privaten Kassen. Die ab 2019 festgesetzten LKW-Mautsätze decken die
44 unserer Volkswirtschaft entstehenden Kosten der Luftverschmutzung nur zu 75 Prozent ab, die Kosten der
45 Lärmbelastung sogar nur zu 28%. Um stärkere Anreize für Investitionen in emissionsarme Fahrzeuge und
46 für Verkehrsverlagerungen und damit für den Klimaschutz zu erreichen, wollen wir die LKW-Maut zu einer
47 Logistikabgabe weiter entwickeln. Dabei soll die Maut auf Bundesstraßen höher ausfallen, als auf den
48 Autobahnen, um den LKW-Verkehr wieder auf den Autobahnen zu konzentrieren. Dort wo alle anderen
49 Maßnahmen versagen, wollen wir Durchfahrtsverbote für den Transit-LKW-Verkehr durchsetzen.

50 **Trendwende für den öffentlichen Nahverkehr einleiten**

51 Zwischen 2006 und 2016 sind die Fahrgastzahlen im Brandenburger Regionalverkehr um 60 Prozent
52 gestiegen. Gleichzeitig wurden im Jahr 2016 674.000 km weniger Zugkilometer vom Land bei den
53 Verkehrsträgern bestellt als in 2006. Von einst 557 Bahnhöfen (1990) sind nur noch 318 (2018) übrig
54 geblieben. Wichtige Infrastrukturprojekte wurden jahrelang nicht angegangen und kommen nun erst nach
55 2030. Die vom Bund bereitgestellten Finanzmittel für den Regionalverkehr (sogenannte
56 Regionalisierungsmittel) werden nur zu zwei Drittel für den eigentlichen Zweck der Zugbestellungen
57 eingesetzt. Die jetzt durch die Neuausschreibung der Verkehrsverträge für einige Zugverbindungen
58 beschlossenen Verbesserungen werden allerdings erst 2022 wirksam und durch einige Verschlechterungen
59 auch konterkariert. Bis dahin werden die Fahrgastzahlen allerdings voraussichtlich noch einmal um mehr
60 als 25 Prozent steigen.

61

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

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

82 Da viele Mobilitätsströme Brandenburgs Berlin als Durchgangs-, Ausgangs- oder Zielpunkt haben, fordern
83 wir einen gemeinsamen Landesnahverkehrsplan (LNVP) für beide Länder. Regionalbahnen, die überall
84 halten, und Regionalexpress, die nur in den größeren Orten halten, sollen sich künftig hierbei stärker
85 voneinander unterscheiden. Zusätzlich wollen wir einen Metropoexpress (ME) einführen. Dieser soll die
86 Lücke zwischen S-Bahn und Regionalverkehr schließen, indem er im Berliner Umland an möglichst allen
87 Bahnhöfen, in Berlin dagegen nur an den zentralen Knotenpunkten hält. Erforderlich sind auch

88 Querverbindungen innerhalb Brandenburgs, insbesondere über Kreisgrenzen hinweg. Für die Strecken, auf
89 denen das über den Schienenverkehr nicht möglich ist, fordern wir den Aufbau eines Netzes
90 landesbedeutsamer Buslinien, analog zu dem bereits bestehenden System in Sachsen-Anhalt. Dieses kann
91 das Konzept der bestehenden Plus-Busse aufgreifen und erweitern.

92 Wir wollen mindestens einen einstunden-Takt an Wochentagen durch Regionalverkehr und
93 landesbedeutsame Buslinien zwischen 5 und 22 Uhr und eine weitere Verbindung um Mitternacht.
94 Langfristig schwebt uns ein brandenburgisches Nachtliniennetz vor. Zunächst ist es vor allem wichtig, dass
95 von Freitag bis Sonntag mehr Züge in der Nacht fahren - möglichst in allen Regionen Brandenburgs. Alle
96 kreisfreien Städte sollen unter der Woche über die Hauptverkehrsstrecken im 20-Minuten-Takt
97 angebunden sein. Für die S-Bahn in Brandenburg ist der zehnminuten-Takt unser mittelfristiges Ziel. Bei
98 vielfrequenzierten Strecken ist eine Taktverdichtung weit darüber hinaus notwendig. Die vom Bund
99 angekündigte Unterstützung für die Einführung eines Taktfahrplans (Deutschlandtakt) unterstützen wir
100 ausdrücklich und wollen einen Brandenburg-Takt bereits vorher im Land so weit wie möglich erreichen,
101 u.a. durch abgestimmtere Fahrzeiten von Bahn- und Busverkehr.

102 Wir setzen uns dafür ein, die Verbindungen nach Polen in Richtung Szczecin, Gorzów Wielkopolski, Poznań,
103 Zielona Góra und Wrocław deutlich auszubauen und bedarfsgerecht zu takten, um der wachsenden
104 Nachfrage nach grenzüberschreitenden Verbindungen gerecht zu werden.

105 **Infrastruktur anpassen**

106 Ohne Infrastrukturanpassungen ist an vielen Stellen eine Verbesserung des Leistungsangebots nicht
107 möglich. Stilllegungen, Abkopplungen und Entwidmungen von Zugstrecken lehnen wir gänzlich ab.
108 Ungenutzte Strecken sowie kaum genutzte Güterverkehrsstrecken möchten wir dauerhaft für den
109 Personenverkehr sichern. Strecken und Bahnhalte wollen wir reaktivieren, insbesondere da, wo größere
110 Zentren verbunden werden. Das gilt im besonderen für die Stammbahn, die als Regionalbahnstrecke
111 zwischen Potsdam und der Berliner Innenstadt als Entlastung für die überlastete Regionalexpresslinie 1
112 dringend benötigt wird. Kapazitätsengpässe, die Auswirkungen auf das Gesamtnetz haben (z.B. Bahnhof
113 Königs-Wusterhausen, Hamburger Bahn zwischen Spandau und Nauen, eingleisige Regionalstrecken)
114 wollen wir dringend beseitigen und notwendige Ausweichstrecken bzw. Überholstellen schaffen. Wir
115 fordern, dass an allen neuralgischen Punkten die S-Bahnlinien zweigleisig ausgebaut werden, um die
116 Fahrplanstabilität zu
117 gewährleisten und notwendige Taktverdichtungen zu ermöglichen. Für die Bahnhofsgebäude konnten wir
118 die Landesregierung von einem Sanierungsprogramm überzeugen. Wir bleiben dran, um den Erhalt der
119 Gebäude zu sichern und Neunutzungen anzuregen. Seit Bündnis 90/Die Grünen in Berlin mitregieren, geht
120 es mit den Infrastrukturplanungen endlich wieder voran. So haben Brandenburg, Berlin und die Bahn eine
121 Rahmenvereinbarung für Infrastrukturverbesserungen beschlossen. Auch auf Brandenburg Seite sind
122 starke Bündnisgrüne notwendig, damit es in diesem Bereich ambitioniert voran geht.

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

129 **Tarife attraktiv gestalten**

130 Steht für uns zunächst die Angebotsverbesserung im Vordergrund, wollen wir mittelfristig auch die Tarife
131 umgestalten, um das dann verbesserte Angebot auch finanziell attraktiv zu gestalten. Um die Nutzung des
132 ÖPNV deutlich zu vereinfachen, möchten wir sehr günstige Monatstickets anbieten, die sich bereits ab 15
133 Fahrten im Monat rechnen. Langfristig sollen Jahrestickets für das gesamte VBB-Gebiet ab 1€ am Tag
134 erhältlich sein (365€-Ticket) und Schüler*innen, Auszubildende und Studierende kostenlos fahren.
135 Beginnend wollen wir ein 365€-Ticket für Schüler*innen und Auszubildende anbieten und das Wirrwarr der
136 verschiedenen kreislichen Erstattungsregeln harmonisieren. Senioren und Familientickets sollen

137 insgesamt günstiger werden. Dabei anfallende Mehrkosten muss das Land übernehmen. Wir wollen, dass
 138 Berlin in das Brandenburger Sozialticket integriert wird. Das Lösen von Fahrscheinen in Bussen und Zügen
 139 mit Bargeld muss ohne Aufpreis möglich sein. Wir wollen auch die rechtlichen
 140 Möglichkeiten schaffen, lokal umlagefinanzierte Systeme zur vollständigen Fahrscheinfreiheit zu
 141 etablieren. Langfristig können wir uns einen komplett umlagefinanzierten öffentlichen Nahverkehr
 142 vorstellen, wenn damit für die kommunalen Aufgabenträger der relative Kostendeckungsgrad gesteigert
 143 und die absoluten Kosten gesenkt werden.

144 Wir wollen, dass das Tarifgebiet des VBB über die äußere Landesgrenze Brandenburgs hinaus wachsen
 145 kann. Auf dem Weg zu einem Deutschlandtarif streben wir zunächst mit den angrenzenden Bundesländern
 146 ein einheitliches Tarifgebiet an. Vor allem im Bereich der Lausitz durch gemeinsame Tarife mit den
 147 Verkehrsverbänden VVO und ZVON oder im Norden mit dem Landkreis Mecklenburgische Seenplatte
 148 ergäbe sich dadurch ein Mehrwert. Auch im deutsch-polnischen Grenzgebiet und insb. bei den
 149 deutsch-polnischen Doppelstädten muss dieses Anliegen verfolgt werden. Den Berlin-C-Bereich wollen wir
 150 auf einige Orte wie Bestensee, Zossen oder Rehfelde ausweiten. Wir wollen, dass Tarifzongrenzen Städte
 151 und Gemeinden nicht mehr durchschneiden, wie das z.B. bei Oranienburg mit seinen Ortsteilen der Fall
 152 ist.

153 Da für viele Strecken ein Wechsel zwischen Rad, Bus und Bahn notwendig ist, muss es das langfristige Ziel
 154 des Verkehrsverbands Berlin-Brandenburg (VBB) sein, auch Bike- und Carsharing oder ähnliche innovative
 155 Kombinationsmöglichkeiten anzubieten. Wir wollen den VBB so zu einem allgemeinen
 156 Mobilitätsdienstleister weiterentwickeln. Gerade der Weg von zu Hause bis zur Haltestelle bzw. von dort
 157 nach Hause - die sogenannte "Letzte Meile" - ist oft die entscheidende Hürde. Deshalb ist eine Einbeziehung
 158 des Taxigewerbes anzuregen und durchaus erstrebenswert, besonders wenn gleich mehrere Personen in
 159 dieselbe Richtung weiterreisen möchten.

160 Hier besteht auch viel Potenzial für autonomes Fahren. Dafür wollen wir Pilotprojekte starten, um die
 161 Auswirkungen zu erforschen.

162 Wir wollen außerdem eine Smartphone-App, die eine verkehrsträgerübergreifende Wegeauskunft, inklusive
 163 Fahrrad- und Carsharing sowie den gleichzeitigen Fahrscheinerwerb für all diese Produkte ermöglicht. Im
 164 Zusammenspiel mit qualitativ ansprechendem Fahrradverleih an den Bahnhöfen wollen wir die
 165 kombinierte Nutzung von Fahrrädern und öffentlichem Nahverkehr deutlich attraktiver machen.

166 **Radverkehr – Potential erkennen und nutzen**

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

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

177 Wir treten für einen grundlegenden Wandel der Radverkehrspolitik in Brandenburg ein und wollen das
 178 Fahrrad als gleichberechtigtes Fahrzeug neben dem Auto fördern. Wir brauchen ein Gesetz zur Förderung
 179 des Radverkehrs, in welchem nach dem Vorbild des Berliner Radgesetzes Maßnahmen verpflichtend
 180 festgeschrieben werden. Jeder Ort in Brandenburg soll sicher mit dem Fahrrad erreichbar sein. Wo der
 181 Verkehr dies auf der Straße unsicher macht, muss ein baulich getrennter Radweg geschaffen werden.
 182 Hierfür schlagen wir das Sonderprogramm „Straßenbegleitende Radwege“ im Haushalt vor. Die
 183 Investitionen in den Radverkehr müssen mindestens dem Anteil des Radverkehrs an allen zurückgelegten
 184 Wegen entsprechen. Bike & Ride und Fahrradmitnahme: Radfahren muss für Pendler*innen wie für

185 Tourist*innen attraktiver werden. Kreisgrenzen dürfen keine Hindernisse für Verknüpfungen darstellen. Wir
186 brauchen mehr Bike & Ride-Parkplätze und die Fahrradmitnahme im ÖPNV muss weiter ausgebaut
187 werden.

188 Auch für längere Wege im Alltag kommt das Fahrrad immer stärker zum Einsatz, nicht zuletzt, weil die
189 Nutzung von E-Bikes kontinuierlich ansteigt. Wir brauchen deshalb überregionale Radschnellwege, die
190 Dörfer und Städte verbinden. Die in Berlin geplanten Radschnellwege wollen wir auf Brandenburger Seite
191 sinnvoll weiter führen. Wir wollen einen Radschnellweg, der als Außenring die Orte im Berliner Umland
192 miteinander verbindet. Alle Orte mit mehr als 12.000 Einwohner*innen, die weniger als 15 km voneinander
193 entfernt liegen, sollen durch breitspurige Radschnellwege verbunden werden. Zu diesem Vorschlag gehört
194 auch, dass Radwege zunehmend unabhängig von Straßen verlaufen werden. Um die Zuständigkeiten
195 eindeutig zu klären, muss im Brandenburger Straßengesetz die Kategorie "selbstständiger Radweg"
196 eingeführt werden. Es soll eine Plattform für verbesserten Dialog zwischen benachbarten Kommunen und
197 Landkreisen geschaffen werden, um die Zusammenarbeit beim Bau von Radwegen zu koordinieren. Zudem
198 sollen Planungshoheit und Baulast von Radwegen vermehrt beim Land liegen. Landkreise und Kommunen
199 sollen bei den Kosten für die Baumaßnahmen entlastet werden und künftig die Finanzierung des
200 Radverkehrs nur zu zehn Prozent selbst tragen, die restlichen 90 Prozent der Baulast sollen beim Land
201 liegen. So wird es teilweise bereits in Sachsen gehandhabt. Wir wollen, dass Brandenburg mindestens ein
202 Drittel des bisherigen Landesstraßenbauetats für Radinfrastruktur bereitstellt und die personellen
203 Voraussetzungen für die Umsetzung der Projekte schafft. Mit jährlich mindestens 20 Euro pro Einwohner*in
204 entspricht das ca. 50 Millionen Euro im Jahr. Zudem braucht es ein regelmäßiges Monitoring, um den
205 Sanierungs- und Ausbaubedarf transparent zu machen.

206 207 **Vision Zero - Verkehrssicherheit erhöhen**

208
209 Noch immer sterben in Brandenburg jährlich deutlich über 100 Menschen bei Verkehrsunfällen. Bezogen
210 auf die Einwohner*innenzahl nimmt Brandenburg bundesweit wiederholt traurige Spitzenplätze ein. Aus
211 unserer Sicht muss das Ziel lauten, dass es gar keine Todesopfer mehr gibt. Technische Errungenschaften
212 wie Gurte, Airbags und ABS sowie bessere Rettungs- und Intensivmedizin haben bereits einen erheblichen
213 Beitrag zur Senkung der Opferzahlen geleistet. Weitere Neuerungen müssen konsequent genutzt werden.
214 Im Fuhrpark der Landesverwaltung wollen wir den Abbiegeassistenten verbindlich einführen. Aber auch die
215 nicht-technische Verkehrspolitik ist gefordert ihren Anteil beizutragen. Wir erkennen an, dass der Mensch
216 Fehler macht und wollen doppelt vorsorgen: Durch geeignete Maßnahmen sowohl die Fehleranfälligkeit
217 senken, als auch dafür sorgen, dass Fehler nur den geringstmöglichen Schaden anrichten können. Große
218 Teile der Verkehrswissenschaft, der Unfallforscher*innen und der Versicherer sind
219 sich einig: Innerorts sollte Tempo 30 die Regelgeschwindigkeit sein und höhere Geschwindigkeiten an den
220 Hauptachsen gekennzeichnet werden. Um diesem Ziel näher zu kommen, wollen wir mit einer
221 Bundesratsinitiative eine dahingehende Änderung der StVO erreichen. Bis dahin wollen wir in einer
222 besonders unfallträchtigen Gemeinde einen Modellversuch durchführen. Auf den Autobahnen wollen wir
223 den landesrechtlichen Spielraum ausnutzen um Tempo 120 als Höchstgeschwindigkeit festzulegen. An
224 unfallträchtigen Alleen wollen wir durch Leitplanken dazu beitragen, dass Unfälle nicht mehr tödlich am
225 Baum enden. Radfahrer*innen und Fußgänger*innen benötigen dann ausreichend Platz und im Zweifel
226 eigene Wege. Verkehrssicherheitskampagnen von Verbänden, die sich der Vision Null Verkehrstote
227 verschrieben haben, wollen wir unterstützen. Schließlich wollen wir durch die allgemeine Verkehrspolitik
228 erreichen, dass das Auto öfter stehen gelassen wird, denn eine Autofahrt ist bis zu 40mal gefährlicher als
229 die
230 Nutzung von Bus und Bahn.

231 **BER – Luftverkehr begrenzen**

232 Der Bau des Flughafens BER ist von einer einzigartigen, desaströsen Fehlerkette geprägt. Durch Fehler in
233 Planung und Bauausführung sind die Kosten für das Projekt von ursprünglich geplanten 2,5 Mrd. Euro auf
234 derzeit über 7 Mrd. Euro gestiegen. Beim Lärmschutz der Anwohner*innen wird dagegen gespart.

235 Entsprechender Schallschutz wird nur noch bei einem Bruchteil der Gebäude eingebaut, der größere Teil
236 wird mit 30 Prozent des speziellen Gebäudewertes abgefunden. Immerhin gibt es jetzt
237 Ultrafeinstaub-Messungen.

238
239 Wir wollen das Projekt bestmöglich zu Ende führen. Dazu muss für uns sichergestellt werden, dass der
240 Luftverkehr für die Finanzierung des Betriebs stärker herangezogen wird und keine weiteren Steuergelder
241 versenkt werden. Durch das Bevölkerungswachstum und die Siedlungsentwicklung wird der BER immer
242 mehr zu einem nahezu innerstädtischen Flughafen, sodass die Lärmschutzmaßnahmen in vollem Umfang
243 durchzusetzen sind. Außerdem muss endlich anerkannt werden, dass der Luftverkehr Grenzen hat. Wir
244 wollen dafür sorgen, dass die jetzt diskutierten Ausbaupläne (Masterplan 2040) für den BER ad acta gelegt
245 werden. Eine dritte Start- und Landebahn schließen wir für die Zukunft kategorisch aus. Die
246 Anwohner*innen brauchen ein striktes Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr. Der Flughafen Tegel muss wie
247 vorgesehen nach der Eröffnung des BER geschlossen werden. Die in der Entgeltordnung vorgesehenen
248 verkehrsfördernden Maßnahmen wollen wir komplett abschaffen und stattdessen empfindliche
249 Lärmentgelte
250 einführen.

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