Ä201 Ziele setzen und erreichen: Mobilität

Antragsteller*in: LAG Mobilität
Beschlussdatum: 16.11.2018

Änderungsantrag zu 1.6.

In Zeile 1 einfügen:
Die Strategien, die die Landesregierung in den letzten Jahren im Bereich der Mobilität vorgelegt hat, 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. Zudem soll es überall in Brandenburg möglich sein, ohne ein eigenes Auto ein gutes Leben zu führen.

Straßen erhalten statt neubauen

In Brandenburg ist die Straßeninfrastruktur bereits gut ausgebaut. Allerdings sind viele Straßen und Brücken sanierungsbedürftig. Eine Spatenstichpolitik, die immer weitere Neubauprojekte anschiebt, die wiederum Folgekosten nach sich ziehen, lehnen wir daher ab. Wir wollen stattdessen das Prinzip Erhalt vor Neubau etablieren. Wir setzen auf die Pflege und den Erhalt der bestehenden Straßen. Um die Investitionsentscheidungen nachvollziehbar zu machen, wollen wir alle Straßenbaumaßnahmen nach nachvollziehbaren Kriterien priorisieren. Ausbau darf es nur dort geben, wo zuvor alle Möglichkeiten genutzt wurden, um Verkehr zu vermeiden, zu verlagern und zu beruhigen. Dort wo Lückenschlüsse und die Beseitigung von Engpässen oder auch Ortsumgehungen zur Entlastung von Anwohner*innen notwendig sind, setzen wir auf kostengünstige und umweltverträgliche Lösungen. Das betrifft auch den Flächenverbrauch sowie die Lärmbelastung und die Verkehrssicherheit. Wo Straßen zu groß für den Bedarf sind, müssen auch ein Rückbau und eine Rückgewinnung von Naturflächen möglich sein. Innenstadtflächen wollen wir möglichst für die Menschen zurückgewinnen, die Aufenthaltsqualität in Zentrumslagen steigern und damit Handel und Gastronomie stärken.

Den geplanten Ausbau der A14 lehnen wir als überdimensioniert ab und wollen stattdessen einen Ausbau der B189 mit den lang ersehnten Ortsumfahrungen. Die B96 wollen wir lediglich maßvoll mit der Einrichtung von Überholspuren und Ortsumfahrungen an geeigneten Stellen ausbauen. Dabei darf es keinen weiteren Flächenfraß und Zerschneidung von unzerschnittenen Flächen geben, insbesondere nicht Naturparks oder anderer geschützter Flächen. Eine Ortsumgehung der B96 um Fürstenberg/Havel darf nicht als 9 km lange Schneise durch den Naturpark Stechlin-Ruppiner Land gebaut werden. Durch den Verzicht auf überdimensionierte Projekte kann der Investitionsrückstau im Bestand finanziert werden.

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

Den Güterverkehr wollen wir von den Straßen auf die Schiene holen. Das schont sowohl die Umwelt, als auch unser Klima und unser aller Nerven. Immer mehr Menschen leiden unter dem wachsenden

Güterverkehr. Neben den gesundheitlichen Folgen werden auch die Schäden an Gebäuden und Straßen zur Belastung für die öffentlichen und privaten Kassen. Die ab 2019 festgesetzten LKW-Mautsätze decken die unserer Volkswirtschaft entstehenden Kosten der Luftverschmutzung nur zu 75 Prozent ab, die Kosten der Lärmbelastung sogar nur zu 28%. Um stärkere Anreize für Investitionen in emissionsarme Fahrzeuge und für Verkehrsverlagerungen und damit für den Klimaschutz zu erreichen, wollen wir die LKW-Maut zu einer Logistikabgabe weiter entwickeln. Dabei soll die Maut auf Bundestraßen höher ausfallen, als auf den Autobahnen, um den LKW-Verkehr wieder auf den Autobahnen zu konzentrieren. Dort wo alle anderen Maßnahmen versagen, wollen wir Durchfahrtsverbote für den Transit-LKW-Verkehr durchsetzen.

Begründung

Ein Abschnitt zum Straßenverkehr fehlte bisher