

1.6. Ziele setzen und erreichen: Mobilität

Gremium: Landesvorstand
Beschlussdatum: 22.10.2018
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.

7 **Trendwende für den öffentlichen Nahverkehr einleiten**

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

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

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

37 (Überland-Straßenbahnen) haben, wenn
38 bestehende Linien verlängert werden.

39 Da viele Mobilitätsströme Brandenburgs Berlin als Durchgangs-, Ausgangs- oder Zielpunkt haben, fordern
40 wir einen gemeinsamen Landesnahverkehrsplan (LNVP) für beide Länder. Regionalbahnen, die überall
41 halten, und Regionalexpress, die nur in den größeren Orten halten, sollen sich künftig hierbei stärker
42 voneinander unterscheiden. Zusätzlich wollen wir einen Metropolexpress (ME) einführen. Dieser soll die
43 Lücke zwischen S-Bahn und Regionalverkehr schließen, indem er im Berliner Umland an möglichst allen
44 Bahnhöfen, in Berlin dagegen nur an den zentralen Knotenpunkten hält. Erforderlich sind auch
45 Querverbindungen innerhalb Brandenburgs. Für die Strecken, auf denen das über den Schienenverkehr
46 nicht möglich ist, fordern wir den Aufbau eines Netzes landesbedeutsamer Buslinien, analog zu dem
47 bereits bestehenden System in Sachsen-Anhalt. Dieses kann das Konzept der bestehenden Plus-Busse
48 aufgreifen und erweitern.

49 Wir wollen mindestens einen einstunden-Takt an Wochentagen durch Regionalverkehr und
50 landesbedeutsame Buslinien zwischen 5 und 22 Uhr und eine weitere Verbindung um Mitternacht. Für die
51 S-Bahn in Brandenburg ist der zehnminuten-Takt unser mittelfristiges Ziel. Bei vielfrequenzierten Strecken
52 ist eine Taktverdichtung weit darüber hinaus notwendig. Die vom Bund angekündigte Unterstützung für die
53 Einführung eines Taktfahrplans (Deutschlandtakt) unterstützen wir ausdrücklich und wollen einen
54 Brandenburg-Takt bereits vorher im Land so weit wie möglich erreichen, u.a. durch abgestimmtere
55 Fahrzeiten von Bahn- und Busverkehr.

56 **Infrastruktur anpassen**

57 Ohne Infrastrukturanpassungen ist an vielen Stellen eine Verbesserung des Leistungsangebots nicht
58 möglich. Stilllegungen, Abkopplungen und Entwidmungen von Zugstrecken lehnen wir gänzlich ab.
59 Ungenutzte Strecken sowie kaum genutzte Güterverkehrsstrecken möchten wir dauerhaft für den
60 Personenverkehr sichern. Strecken und Bahnhalte wollen wir reaktivieren, insbesondere da, wo größere
61 Zentren verbunden werden. Kapazitätsengpässe, die Auswirkungen auf das Gesamtnetz haben (z.B. Bahnhof
62 Königs-Wusterhausen, Hamburger Bahn zwischen Spandau und Nauen, eingleisige Regionalstrecken)
63 wollen wir dringend beseitigen. Wir fordern, dass an allen neuralgischen Punkten die S-Bahnlinien
64 zweigleisig ausgebaut werden, um die Fahrplanstabilität zu gewährleisten und notwendige
65 Taktverdichtungen zu ermöglichen. Für die Bahnhofsgebäude konnten wir die Landesregierung von einem
66 Sanierungsprogramm überzeugen. Wir bleiben dran, um den Erhalt der Gebäude zu sichern und
67 Neunutzungen anzuregen. Seit Bündnis 90/Die
68 Grünen in Berlin mitregieren, geht es mit den Infrastrukturplanungen endlich wieder voran. So haben
69 Brandenburg, Berlin und die Bahn eine Rahmenvereinbarung für Infrastrukturverbesserungen beschlossen.
70 Auch auf Brandenburger Seite sind starke Bündnisgrüne notwendig, damit es in diesem Bereich
71 ambitioniert voran geht.

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

78 **Tarife attraktiv gestalten**

79 Steht für uns zunächst die Angebotsverbesserung im Vordergrund, wollen wir mittelfristig auch die Tarife
80 umgestalten, um das dann verbesserte Angebot auch finanziell attraktiv zu gestalten. Um die Nutzung des
81 ÖPNV deutlich zu vereinfachen, möchten wir sehr günstige Monatstickets anbieten, die sich bereits ab 15
82 Fahrten im Monat rechnen. Langfristig sollen Jahrestickets für das gesamte VBB-Gebiet ab 1€ am Tag
83 erhältlich sein (365€-Ticket) und Schüler*innen, Auszubildende und Studierende kostenlos fahren.
84 Beginnend wollen wir ein 365€-Schüler*innenticket anbieten und das Wirrwarr der verschiedenen

85 kreislichen Erstattungsregeln harmonisieren. Senioren und Familientickets sollen insgesamt günstiger
 86 werden. Wir wollen, dass Berlin in das Brandenburger Sozianticket integriert wird. Das Lösen von
 87 Fahrscheinen in Bussen und Zügen mit Bargeld muss ohne Aufpreis möglich sein. Wir wollen auch die
 88 rechtlichen Möglichkeiten schaffen, lokal umlagefinanzierte Systeme zur vollständigen
 89 Fahrscheinfreiheit zu etablieren. Langfristig können wir uns einen komplett umlagefinanzierten
 90 öffentlichen Nahverkehr vorstellen.

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

99 Da für viele Strecken ein Wechsel zwischen Rad, Bus und Bahn notwendig ist, muss es das langfristige Ziel
 100 des Verkehrsverbands Berlin-Brandenburg (VBB) sein, auch Bike- und Carsharing oder ähnliche innovative
 101 Kombinationsmöglichkeiten anzubieten. Wir wollen den VBB so zu einem allgemeinen
 102 Mobilitätsdienstleister weiterentwickeln. Gerade der Weg von und bis zum nächsten Einstieg von und bis
 103 zur Haltestelle - die sogenannte "Letzte Meile" - ist oft die entscheidende Hürde. Deshalb ist eine
 104 Einbeziehung des Taxigewerbes anzuregen und durchaus erstrebenswert, besonders wenn gleich mehrere
 105 Personen in dieselbe Richtung weiterreisen möchten.

106 **Zur Abstimmung auf der LDK**

107 ***Hier besteht auch viel Potenzial für autonomes Fahren. Dafür wollen wir Pilotprojekte starten, um die***
 108 ***Auswirkungen zu erforschen. Dafür böten sich z.B. die vom RE2 größtenteils abgekoppelten Orte Raddusch,***
 109 ***Kolkwitz und Kunersdorf an.***

110 Wir wollen außerdem eine Smartphone-App, die eine verkehrsträgerübergreifende Fahrplanauskunft sowie
 111 den gleichzeitigen Fahrscheinerwerb ermöglicht. Im Zusammenspiel mit qualitativ ansprechendem
 112 Fahrradverleih an den Bahnhöfen wollen wir die kombinierte Nutzung von Fahrrädern und öffentlichem
 113 Nahverkehr deutlich attraktiver machen.

114 **Radverkehr – Potential erkennen und nutzen**

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

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

125 Wir treten für einen grundlegenden Wandel der Radverkehrspolitik in Brandenburg ein und wollen das
 126 Fahrrad als gleichberechtigtes Fahrzeug neben dem Auto fördern. Wir brauchen ein Gesetz zur Förderung
 127 des Radverkehrs, in welchem nach dem Vorbild des Berliner Radgesetzes Maßnahmen verpflichtend
 128 festgeschrieben werden. Jeder Ort in Brandenburg soll sicher mit dem Fahrrad erreichbar sein. Wo der
 129 Verkehr dies auf der Straße unsicher macht, muss ein baulich getrennter Radweg geschaffen werden.
 130 Hierfür schlagen wir das Sonderprogramm „Straßenbegleitende Radwege“ im Haushalt vor. Die
 131 Investitionen in den Radverkehr müssen mindestens dem Anteil des Radverkehrs an allen zurückgelegten

132 Wegen entsprechen. Bike & Ride und Fahrradmitnahme: Radfahren muss für Pendler*innen wie für
133 Tourist*innen attraktiver werden. Wir brauchen mehr Bike & Ride-Parkplätze und die Fahrradmitnahme im
134 ÖPNV muss weiter ausgebaut werden.

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

152 153 **Vision Zero - Verkehrssicherheit erhöhen**

154
155 Noch immer sterben in Brandenburg jährlich deutlich über 100 Menschen bei Verkehrsunfällen. Bezogen
156 auf die Einwohner*innenzahl nimmt Brandenburg bundesweit wiederholt traurige Spitzenplätze ein. Aus
157 unserer Sicht muss das Ziel lauten, dass es gar keine Todesopfer mehr gibt. Technische Errungenschaften
158 wie Gurte, Airbags und ABS sowie bessere Rettungs- und Intensivmedizin haben bereits einen erheblichen
159 Beitrag zur Senkung der Opferzahlen geleistet. Weitere Neuerungen müssen konsequent genutzt werden.
160 Im Fuhrpark der Landesverwaltung wollen wir den Abbiegeassistenten verbindlich einführen. Aber auch die
161 nicht-technische Verkehrspolitik ist gefordert ihren Anteil beizutragen. Wir erkennen an, dass der Mensch
162 Fehler macht und wollen doppelt vorsorgen: Durch geeignete Maßnahmen sowohl die Fehleranfälligkeit
163 senken, als auch dafür sorgen, dass Fehler nur den geringstmöglichen Schaden anrichten können. Große
164 Teile der Verkehrswissenschaft, der Unfallforscher*innen und der Versicherer sind
165 sich einig: Innerorts sollte Tempo 30 die Regelgeschwindigkeit sein und höhere Geschwindigkeiten an den
166 Hauptachsen gekennzeichnet werden. Um diesem Ziel näher zu kommen, wollen wir mit einer
167 Bundesratsinitiative eine dahingehende Änderung der StVO erreichen. Bis dahin wollen wir in einer
168 besonders unfallträchtigen Gemeinde einen Modellversuch durchführen. Auf den Autobahnen wollen wir
169 den landesrechtlichen Spielraum ausnutzen um Tempo 120 als Höchstgeschwindigkeit festzulegen. An
170 unfallträchtigen Alleen wollen wir durch Leitplanken dazu beitragen, dass Unfälle nicht mehr tödlich am
171 Baum enden. Radfahrer*innen und Fußgänger*innen benötigen dann ausreichend Platz und im Zweifel
172 eigene Wege. Verkehrssicherheitskampagnen von Verbänden, die sich der Vision Null Verkehrstote
173 verschrieben haben, wollen wir unterstützen. Schließlich wollen wir durch die allgemeine Verkehrspolitik
174 erreichen, dass das Auto öfter stehen gelassen wird, denn eine Autofahrt ist bis zu 40mal gefährlicher als die
175 Nutzung von Bus und Bahn.

176 177 **BER – Luftverkehr begrenzen**

178 Der Bau des Flughafens BER ist von einer einzigartigen, desaströsen Fehlerkette geprägt. Durch Fehler in
179 Planung und Bauausführung sind die Kosten für das Projekt von ursprünglich geplanten 2,5 Mrd. Euro auf
180 derzeit über 7 Mrd. Euro gestiegen. Beim Lärmschutz der Anwohner*innen wird dagegen gespart.
181 Entsprechender Schallschutz wird nur noch bei einem Bruchteil der Gebäude eingebaut, der größere Teil

182 wird mit 30 Prozent des speziellen Gebäudewertes abgefunden. Immerhin gibt es jetzt
183 Ultrafeinstaub-Messungen.

184
185 Wir wollen das Projekt bestmöglich zu Ende führen. Dazu muss für uns sichergestellt werden, dass der
186 Luftverkehr für die Finanzierung des Betriebs stärker herangezogen wird und keine weiteren Steuergelder
187 versenkt werden. Durch das Bevölkerungswachstum und die Siedlungsentwicklung wird der BER immer
188 mehr zu einem nahezu innerstädtischen Flughafen, sodass die Lärmschutzmaßnahmen in vollem Umfang
189 durchzusetzen sind. Außerdem muss endlich anerkannt werden, dass der Luftverkehr Grenzen hat. Wir
190 wollen dafür sorgen, dass die jetzt diskutierten Ausbaupläne (Masterplan 2040) für den BER ad acta gelegt
191 werden. Eine dritte Start- und Landebahn schließen wir für die Zukunft kategorisch aus. Die
192 Anpflanzungen*innen brauchen ein striktes Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr. Der Flughafen Tegel muss wie
193 vorgesehen nach der Eröffnung des BER geschlossen werden. Die in der Entgeltordnung vorgesehenen
194 verkehrsfördernden Maßnahmen wollen wir komplett abschaffen und stattdessen empfindliche
195 Lärmentgelte
196 einführen.

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