

L1neu Grün Geradeaus - Nachhaltig von A nach B in Brandenburg

Antragsteller*innen:

Tagesordnungspunkt: 3.1. Mobilität

1 Mit seinen 1763 Orten ist Brandenburg ein ausgedehntes Bundesland. Daher ist es
2 so zentral allen Menschen gute Verbindungen anzubieten. Und das schnell,
3 barrierearm, bezahlbar und ökologisch. Die Brandenburger Landesregierung zeigt
4 mit Ihrer kürzlich beschlossenen Mobilitätsstrategie ihre vollständige
5 Einfallslosigkeit. Statt die Weichen und Kurven auf grüne Mobilität für alle zu
6 stellen, schreibt sie die Dominanz der Straße fort. Die Grüne Jugend Brandenburg
7 fordert eine konsequente Neuausrichtung der Verkehrspolitik auf allen Sektoren.
8 Leitbild muss dabei der Dreiklang aus Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung,
9 Verkehrsverknüpfung sein. Das Land muss eine umfassende Mobilitätswende
10 anstreben und die Dominanz der Straße brechen.

11 Öffentlicher Verkehr

12 Oberste Priorität zur Sicherung des Verkehrs in der Fläche muss eine klare
13 Absage an geplante Streckenstilllegungen und Bahnhofsschließungen sein.
14 Strecken, die mit geringen Fahrgastzahlen zu kämpfen haben, müssen umfangreich
15 auf ihre Möglichkeiten zur Steigerung der Attraktivität und Ausschöpfung des
16 vorhandenen Fahrgastpotentials überprüft werden. Zum Beispiel durch Optimierung
17 der Umsteigemöglichkeiten für Bus & Bahn, Umgestaltung Bahnhofsareal,
18 Herstellung Barrierefreiheit.

19 Damit Busse und Bahnen nicht leer durch das Land fahren, ist
20 Attraktivitätssteigerung der Schlüssel zu einem besser funktionierenden
21 Gesamtsystem. Wir begrüßen daher die Absichtserklärung der Landesregierung in
22 der Mobilitätsstrategie 2030 einen 1-h-Takt an allen Bahnhöfen anzustreben.

23 Das Gesamtsystem öffentlicher Verkehr muss besser vernetzt werden, um die
24 vielfältigen Alltagswege im Land besser abzubilden. Wege machen nicht an
25 Kreisgrenzen halt, Busse im Land häufig schon. Zu selten treffen angrenzende
26 Kreise Vereinbarungen, um Linien über die Grenzen zu führen. Es ist richtig,
27 dass der Busverkehr als kleinteiligster Bestandteil des ÖPNV in kommunaler Obhut
28 liegt. Aber der VBB soll die Möglichkeit bekommen landesbedeutsame Buslinien
29 entlang nachfragestarker Achsen zu bestellen. Diese müssen vergleichbar mit dem
30 bestehenden PlusBus-System feste Bedienstandards, insbesondere in den
31 Randstunden und am Wochenende, haben.

32 Langfristig soll der ÖPNV in Berlin und Brandenburg fahrscheinlos werden. Dies
33 wollen wir insbesondere im Nahbereich erreichen. Bei längeren Strecken gilt,
34 Mobilität muss auch einen Wert haben, um nicht unnötige Wege zu induzieren. Der
35 Land Brandenburg soll in Zusammenarbeit mit dem VBB Modellregionen
36 identifizieren und Modelle für einen fahrscheinlosen ÖPNV testen. Dabei sollte
37 es sich aber nicht um Kleinstnetze wie von 1997-2002 in Templin handeln.

38 Die Entscheidung den Ländern die Ausgestaltung des ÖPNV zu überlassen und sie
39 dafür mit nötigen Finanzmitteln auszustatten war vollkommen richtig. Im gesamten
40 VBB-Gebiet steigen die Fahrgastzahlen. Im Zeitraum des letzten
41 Landesnahverkehrsplans von 2008-2011 ist Zahl der Regionalreisenden um 12,5%

42 gestiegen. Jetzt gilt es das Erreichte zu sichern und gegebenenfalls
43 nachzusteuern. Besonders bedauerlich ist, dass immer wieder niedrig
44 frequentierte Linien in berlin-fernen Landesteilen gegen überlastete Linien im
45 Speckgürtel ausgespielt werden. Bei steigenden Fahrgastzahlen kann es nicht bei
46 einer gleichbleibenden Finanzierung durch Land und Bund bleiben. Es muss mehr
47 Geld ins System, um den Status Quo zu sichern und nachfragestarke Linien
48 auszubauen. Dafür muss Brandenburg sich bei zukünftigen Verhandlungsrunden für
49 mehr Regionalisierungsmittel einsetzen und wie im Straßenbau auch, eigenes Geld
50 in die Hand nehmen.

51 Immer noch fehlen Lückenschlüsse nach Berlin im Schienennetz, die die deutsch-
52 deutsche Teilung hinterlassen hat. Wir fordern den Wiederaufbau der Kremmener
53 Bahn, des Berliner Teils der Heidekrautbahn und der schon mit dem Pilzkonzept
54 1992 für Berlin beschlossenen Stammbahn nach Potsdam. An anderen Stellen müssen
55 Engpässe beseitigt werden. Dies gilt insbesondere für den durchgehenden
56 zweigleisigen Ausbau der Strecke Berlin-Cottbus, insbesondere der Schaffung
57 eines zweiten Fernbahngleises im Bahnhof Königs Wusterhausen. Eingleisige
58 Strecken und Trassen welche stark vom Fernverkehr frequentiert werden (insb.
59 Berlin-Rathenow) müssen bezüglich ihrer Kapazität und Fahrplanstabilität
60 untersucht werden und ggf. ausgebaut werden.

61 Das Streichen von weniger frequentierten Halten, um Fahrplanstabilität zu
62 schaffen und Umlaufzeiten zu optimieren, darf nur mit äußerstem Bedacht
63 eingesetzt werden und darf nicht wie beim Beispiel des RE2 dazu führen, dass auf
64 einmal ein Landstrich von der Zuganbindung abgekoppelt ist.

65 Auch wenn laut Landesregierung bereits 305 von 337 Bahnhöfen im Land
66 barrierefrei sind, sieht die Realität für Rohlstuhlfahrer*innen, Kinderwägen und
67 Rollatoren oft anders aus. Unterschiedliche Bahnsteig- und Einstiegshöhen
68 schaffen praktische Hürden abseits der guten Zahlen.

69 Um die Bahn attraktiver zu machen, dürfen die Fahrgäste auch nicht während der
70 Fahrt abgekoppelt sein. Daher muss der VBB bei zukünftigen Ausschreiben von
71 Bahnleistungen eine Versorgung mit stabilem W-LAN und Mobilfunkverbindungen
72 während der Fahrt als Vergabekriterium formulieren.

73 Weil Bildung ein Grundrecht ist und allen kostenfrei zur Verfügung stehen muss,
74 ist es für die Grüne Jugend Brandenburg klar, dass auch der Weg zur Schule für
75 alle kostenlos sein muss und setzt sich daher für eine kostenfreie
76 Schüler*innenbeförderung ein. Wir begrüßen ausdrücklich die Freizeit- und
77 Ferientickets des VBB, welche jungen Menschen in der Region auch abseits großer
78 Städte eine vielfältige Freizeitgestaltung ermöglicht. Das Freizeitticket muss
79 allerdings allen Schüler*innen und Azubis im Land zugänglich sein und nicht nur
80 Zeitkarteninhaber*innen. Neben jenen attraktiven Angeboten für junge Menschen
81 und Senioren, muss es auch spezifisches Angebot für Menschen mit geringem
82 Einkommen geben.

83 Straßenverkehr

84 In den vergangenen Jahren hat sich die Brandenburger Politik immer mehr dem
85 vermeintlichen Sachzwang gebeugt, dass Verkehr in einem Flächenbundesland
86 abhängig vom Auto wäre und dementsprechend große Anteile der
87 Verkehrsinvestitionen in diesen Sektor fließen lassen.

88 Die Beseitigung von Engstellen kann ein sinnvolles Mittel darstellen, um Verkehr
89 regional besser bewältigen zu können. Neubauprojekte wie die BAB14 sind aber
90 unverhältnismäßig. Die Annahme steigender Verkehrsflüsse in der Mark ist
91 irreführend. Im Großteil des Landes wird die Bevölkerung weiter abnehmen, im
92 berlinnahen Verdichtungsraum ist ein Ausbau der Straßenverkehrsinfrastruktur
93 nicht zukunftsweisend, da die Verkehrsanforderungen nicht sinnvoll auf der
94 Straße zu bewältigen sind. Mittel- und langfristig wird der Anteil des
95 Individualverkehrs abnehmen müssen, um die Hauptstadtregion lebenswert zu
96 erhalten.

97 Brandenburg ist das Land mit den verhältnismäßig meisten Verkehrstoten. 155
98 Verkehrstote im Schnitt in den letzten 5 Jahren sind weit vom Ziel von 0
99 Verkehrstoten der Landesregierung entfernt, vor allem aber bleibt sie konkrete
100 Maßnahmen schuldig. Wir fordern die Brandenburger Kommunen auf, ihren gesamten
101 Spielraum zu nutzen, um ein weitgehendes Tempolimit von 30 km/h umzusetzen. Das
102 Land soll prüfen, wie auf weiteren Teilen des Brandenburger Autobahnnetzes
103 Tempolimits auf Autobahnen verhängt werden können.

104 Güterverkehr

105 Der Anteil der Schiene am Güterverkehr darf nicht weiter abnehmen. Das Land
106 Brandenburg muss sich dafür einsetzen, dass möglichst wenige Verladestationen
107 den Kürzungen der DB zum Opfer fallen, um eine flächendeckende Anbindung an den
108 Schienengüterverkehr zu ermöglichen. Die Landesregierung soll die Gründung einer
109 landeseigenen Infrastrukturgesellschaft überprüfen, diese soll gegebenenfalls
110 Streckenteile und Anschlüsse aus dem Bestand von DUSS, bzw. der DB Netz zu
111 übernehmen und weiter zu betreiben.

112 Brandenburg muss aufhören den Verkehr auf der Straße verdeckt zu fördern. Wenn
113 den Bürgern auch unter dem Deckmantel der Nachhaltigkeit und Effizienzsteigerung
114 verkauft, war die Zulassung von Giga-Linern auf den Straßen im Land ein Schritt
115 zurück in die falsche Richtung. Die Einführung der LKW-Maut auf einzelnen
116 Teilstücken von Bundesstraßen ist ein Schritt in die richtige Richtung.
117 Brandenburg muss sich dafür einsetzen, dass diese auf dem gesamten Straßennetz
118 erhoben wird. Diese soll besonders hoch für Straßen niedriger Ordnung sein, um
119 die Bündelungsfunktion von Autobahnen und ausgebauten Bundesstraßen zu fördern.

120 Luftverkehr

121 Insgesamt hat das Land Brandenburg mehr als 2,8 Mrd. € in den neuen
122 Luftverkehrsstandort BER investiert und an Bürgschaften ausgegeben. Ohne
123 momentan mehr zu haben als den ehemaligen Zentralflughafen Schönefeld und ein
124 paar Blechhallen.

125 Offensichtliche Probleme des Luftverkehrs, insbesondere Lärm und CO₂-Emissionen
126 werden von den politisch Verantwortlichen im Land nicht wahr- oder
127 ernstgenommen. Die Grüne Jugend Brandenburg fordert, dass es keinen weiteren
128 Ausbau des Luftfahrtstandorts Berlin/Brandenburg geben darf. Weder darf der BER
129 über den aktuell genehmigten Planungsstand hinaus ausgebaut werden. Für den BER
130 muss es ein absolutes Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr geben. Um die Menschen
131 noch wirkungsvoller vor Fluglärm zu schützen, müssen die Gebühren noch stärker
132 lärmabhängig sein, insbesondere in den Tagesrandstunden. Günstiger Fliegen als
133 Bahnfahren gibt es nur zu erheblichen ökologischen (Emissionen), sozialen
134 (Lohndumping) und gesundheitlichen (Lärm) Kosten. Ein weiteres Wachstum des

135 Billigflugsektors wird immer weniger zu gewünschten Regionaleffekten, aber zu
136 weiter steigenden Belastungen führen. Die Flughafengesellschaft Berlin-
137 Brandenburg (FBB) muss ihre Gebührenstruktur an andere Großflughäfen anpassen
138 und darf nicht weiter Hauptstadt der Low-Cost-Carrier sein. Brandenburg muss
139 dafür sein Gewicht im Aufsichtsrat der FBB einsetzen. Ebenfalls sollte
140 Brandenburg klarstellen, dass als Miteigentümer der FBB das Offenhalten des
141 Innenstadtlughafen Tegel keine Option ist. Der mittelfristige
142 Luftverkehrskapazitätsrückgang ist sinnvoll, um dafür zu sorgen Flugpreise der
143 Realität anzupassen und mangelnde Bundes- und EU-Regelungen zur
144 Wettbewerbsgleichheit zwischen den Verkehrsträgern beizutragen.

145 Brandenburgs Gewicht im Bund und der EU nutzen

146 Übergeordnetes Ziel muss es sein, Kostenwahrheit zwischen den verschiedenen
147 Verkehrsträger herzustellen. Brandenburg muss dafür entsprechende
148 Gesetzesinitiativen in den Bundesrat hineinragen und auch auf anderen Ebenen
149 seinen Einfluss nutzen. Vorrangiges Ziel müssen die Einführung einer
150 Energiesteuer im Luftverkehrsbereich, entfernungsabhängige Maut und Tempo 30 als
151 Regelgeschwindigkeit innerorts sein.

152 Auch als wenig urbanes Bundesland muss sich Brandenburg dafür einsetzen, Städten
153 die Möglichkeit zu geben, Fahrgebühren für die Innenstadt (sog. City-Maut)
154 erheben zu können. Sollte Berlin dies umsetzen, würden auch die Umlandgemeinden
155 im Speckgürtel stark vom Autoverkehr entlastet. Brandenburg darf nicht gegen
156 sinnvolle Maßnahmen der Luftreinhaltung, wie z.B. Fahrverbote für
157 Dieselfahrzeuge, die nicht EURO-6 entsprechen opponieren.

Begründung

erfolgt mündlich.