L1neu Grün Geradeaus - Nachhaltig von A nach B in Brandenburg

Antragsteller*innen:
Tagesordnungspunkt: 3.1. Mobilität

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

Öffentlicher Verkehr

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Straßenverkehr

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

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

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

Güterverkehr

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

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

Luftverkehr

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

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

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

Brandenburgs Gewicht im Bund und der EU nutzen

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

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

Begründung

erfolgt mündlich.