

L1neu2 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. Außerdem muss
58 die Verbindung zwischen Berlin-Spandau, Falkensee und Nauen verbessert werden.
59 Eingleisige Strecken und Trassen welche stark vom Fernverkehr frequentiert
60 werden (insb. Berlin-Rathenow) müssen bezüglich ihrer Kapazität und
61 Fahrplanstabilität untersucht werden und ggf. ausgebaut werden.

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

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

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

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

84 Straßenverkehr

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

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

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

105 Güterverkehr

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

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

121 Luftverkehr

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

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

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

146 Brandenburgs Gewicht im Bund und der EU nutzen

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

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

Begründung

erfolgt mündlich.