

## Forderungen zur Landtagswahl 2019

1. **Busse und Bahnen in ganz Brandenburg.** Alle Landesteile müssen in regelmäßiger Taktung mit den Verkehrsmitteln des öffentlichen Verkehrs (ÖV)<sup>1</sup> erreichbar sein. Nur so wird es gelingen, die Menschen auch in ländlichen Regionen zum Verzicht auf das Auto zu bewegen. Neben den schon bestehenden Kapazitätsengpässen, die für die I2030<sup>2</sup> analysiert wurden, bestehen Defizite vor allem bei den Verbindungen der Brandenburger Zentren untereinander.  
Deshalb fordern wir von der künftigen Landesregierung ein Konzept zum stufenweisen Ausbau des öffentlichen Verkehrs mit dem Ziel, den Anteil des ÖVs in Brandenburg bis 2035 zu verdoppeln, inkl. eines Finanzierungskonzeptes. Dazu gehören:
  - a. Taktverdoppelung zu Spitzenzeiten bei den viel frequentierten Linien (rote Linien I2030) wie RE 1 und 2 oder alternativ Verlängerung der Züge und ggf. der Bahnsteige
  - b. Erweiterung des nächtlichen Fahrplanangebotes im ÖV an den Wochenendnächten
  - c. Prüfung von Streckenreaktivierungen, die vor allem die Zentren Brandenburgs untereinander verbinden, wie z.B. die Verbindung Fürstenwalde- Beeskow, die Strecke Potsdam-Spandau
  - d. Prüfen neuer Radialverbindungen zwischen den S-Bahn- bzw. Regionalbahnverbindungen nach Berlin hinein.
  - e. Prüfen des Potenzials zur Schaffung gemeindeübergreifender Verbindungen durch das Verlängern bestehender Tramlinien (Überland-Straßenbahnen)
  - f. Entwicklung eines sinnvollen Zubringersystems zu den Hauptstrecken des Öffentlichen Verkehrs durch on-Demand-Angebote.
  - g. Einrichtung bzw. Verbesserung des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs nach Polen. Hier sind insbesondere folgende Relationen zu berücksichtigen:  
 Berlin - Wrocław  
 Leipzig – Poznań über Cottbus - Guben  
 Berlin - Warszawa  
 Berlin – Gorzów  
 Berlin – Szczecin
  - h. Die konsequente und zeitnahe Umsetzung der Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehr.
  - i. Fördermittel für die Überprüfung und die Verbesserung der Sicherheit im öffentlichen Verkehr.
  - j. Finanzielle Unterstützung zur Reaktivierung von Bahnhöfen als Zentren öffentlichen Lebens.
  - k. Gute Löhne und faire Arbeitsbedingungen bei der ÖV-Finanzierung des Landes zu berücksichtigen, um den für den Kapazitätsausbau erforderlichen Personalbedarf auch langfristig zu sichern. Dazu zählen auch zeitgemäße Arbeitsmodelle wie Teilzeitarbeit, Sabbatjahre und die Vereinbarkeit von Familie und Beruf.
  
2. **Einführung eines Brandenburg-Taktes.** Die Regionalexpress- und Regionalbahnlinien sollen an den Bahnhöfen so mit den dort abfahrenden Bus- und Tramlinien verzahnt sein, dass niemand länger als 10 Minuten warten muss. Das vom Verkehrsverbund Berlin Brandenburg gestartete Projekt PlusBus hat sich bewährt und sollte auf weitere Regionen in Brandenburg ausgedehnt werden.
  
3. **Vollständige Weiterleitung der Regionalisierungsmittel.** Der Bund gibt Geld für das Land Brandenburg, um den erforderlichen Bahnverkehr sicherzustellen. Doch das Land reicht diese Mittel nicht vollständig an die Verkehrsbetriebe weiter, sondern finanziert hiermit auch andere Aufgaben. Das muss sofort aufhören! Außerdem muss insgesamt mehr Geld bereitgestellt werden für eine zukunftsfähige Verkehrspolitik.

<sup>1</sup> Umfasst hier den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) mit Bahnen und den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) also auch Busse und Straßenbahnen

<sup>2</sup> Rahmenvereinbarung über das Entwicklungskonzept für die Infrastruktur des Schienenverkehrs in Berlin und Brandenburg - "i2030"

- 4. Förderung des Radverkehrs in den Städten und auf dem Land.** Die Landeshauptstadt Potsdam, Cottbus, Frankfurt (Oder), Brandenburg a. d. H. und die Landkreise müssen mehr für den Radverkehr tun. Brandenburg braucht flächendeckend sichere und bequeme Radwege sowie hochwertige Radabstellanlagen. Jeder Bahnhof des Regionalverkehrs muss mit überdachten Fahrradparkplätzen ausgestattet sein. Radschnellverbindungen sollten in den Städten und zwischen Städten und Landkreisen selbstverständlich sein.

Deshalb fordern wir von der künftigen Landesregierung:

- a. Im Einvernehmen mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC), dass die Investitionen im Radverkehr dem anteiligen Modal-Split der Verkehrsarten entsprechend angepasst und im Landshaushalt auf mindestens 50 Mio. €/Jahr erhöht werden. Ein attraktiver Radverkehr braucht mindestens 30 Euro pro Einwohner und Jahr.
- b. Das Engagement für die Bereitstellung von Fördermitteln der EU und des Bundes für den Radverkehr auch nach dem Auslaufen der Förderungen aus dem Europäischen Sozialfonds.
- c. Unterstützung bei der Planung, Finanzierung und dem Bau von gemeinde- und kreisübergreifenden Radschnellverbindungen
- d. Die Anlage neuer Radverkehrsanlagen in Brandenburg mindestens nach den Vorgaben der neuesten technischen Regelwerke.
- e. Eine an der Nachfrage orientierte Fahrradmitnahme im SPNV auch an den Wochenenden.
- f. Die Förderung der Fahrradmitnahme im ÖPNV im ländlichen Raum z.B. durch Busanhänger.

- 5. Verkehrsplanung an den Bedürfnissen der Bürger\*innen orientieren.** Wir wollen eine partizipative Verkehrsplanung, an der alle Bürger\*innen beteiligt werden. Der öffentliche Raum steht allen Menschen als attraktiver Lebensraum zur Verfügung. Er bietet eine hohe Lebens- und Aufenthaltsqualität. Bei seiner Gestaltung und Planung stehen die Bedürfnisse der Menschen z.B. nach Lärmschutz, Verkehrssicherheit und Erreichbarkeit im Mittelpunkt. Daher sollen sie immer die Möglichkeit haben, sich aktiv an der Verkehrsplanung zu beteiligen.

Deshalb fordern wir von der künftigen Landesregierung

- a. für alle Verkehrsprojekte und -planungen auf Landesebene eine Beteiligungsstrategie mitzudenken und umzusetzen,
- b. sowohl bei der Bestandsanalyse als auch bei der Planung explizit genderspezifische Aspekte und die Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Menschen zu berücksichtigen, denn das Mobilitätsverhalten weist deutliche Unterschiede zwischen Frauen und Männern, Mädchen und Jungen auf.

- 6. Vision Zero.** Brandenburg nimmt Jahr für Jahr Spitzenplätze in der Statistik der Verkehrsunfälle ein. Brandenburg ist das Land der Raser. Daher setzen wir uns für Tempolimits auf Autobahnen, Landstraßen und in der Stadt ein. Um Unfälle mit Toten und Schwerverletzten zu reduzieren, sollten innerorts Tempo 30 und auf Landstraßen höchstens Tempo 80 die Regel- sowie auf Autobahnen Tempo 120 die Höchstgeschwindigkeit sein. Vision Zero bedeutet: Jeder Verkehrstote ist ein Toter zu viel. Wir brauchen für das Land eine Verkehrssicherheitsstrategie, die diese Vision konsequent umsetzt.

Deshalb fordern wir von der künftigen Landesregierung:

- a. Engagement für eine StVO-Änderung: Regelgeschwindigkeit Tempo 30 in Ortschaften und höchstens Tempo 80 auf Landstraßen sowie Höchstgeschwindigkeit Tempo 120 auf Autobahnen.
- b. Schon jetzt das volle Ausschöpfen des Ermessensspielraumes zu Gunsten von Tempo 30 auch bei der Ausweisung auf Hauptverkehrsstraßen. Die Landesregierung informiert dazu alle zuständigen Behörden in einem Runderlass.
- c. Einen Modellversuch „Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit“
- d. Die Unterstützung von Verkehrssicherheitskampagnen und -projekten aller Verbände, die sich für das Erreichen von Vision Zero engagieren.

- 7. Digitalisierung der Mobilität.** Die Mobilität der Zukunft ist digital. Ob das autonom fahrende Auto, die Abstimmung der verschiedenen Verkehrsmittel aufeinander oder das Handyticket - die Digitalisierung hat den Verkehr bereits heute voll erfasst. Weil Brandenburg ein Flächenland ist, kann die Digitalisierung dabei helfen, Wegeketten zwischen Wohnung, Arbeits- bzw. Ausbildungsstätte und Freizeit zu optimieren. Dabei sollte Digitalisierung jedoch nicht verkürzt als Maßnahme zum Abbau von Servicepersonal verstanden werden, sondern sich vorrangig auf die Optimierung des Mobilitätsangebotes konzentrieren. Brandenburg sollte hier eine Vorreiterrolle übernehmen und die Digitalisierung der Mobilität finanziell unterstützen.

Deshalb fordern wir von der künftigen Landesregierung:

- a. Die Entwicklung eines Konzeptes, das das Potenzial für die Digitalisierung und das autonome Fahren im öffentlichen Verkehr für Brandenburg prüft und Maßnahmen für die Umsetzung vorschlägt.
- b. Ein Pilotprojekt, um den Zubringerverkehr zum Regionalverkehr auch für ländliche Bereiche auf Basis von on-demand-Lösungen zu organisieren, z.B. für die Gemeinden Kolkwitz, Kunersdorf und Raddusch.

- 8. Förderung der Mobilitätsbildung im Sinne einer Bildung für nachhaltige Entwicklung.** Das Mobilitätsverhalten der Menschen wird bereits im Kindesalter geprägt. Wer schon als Kind immer mit dem Auto zur Schule gefahren wurde, wird auch als Erwachsener vorrangig das Auto nutzen. Dieses Verhalten muss durch nachhaltige Mobilitätsbildung bereits in den Schulen und Kindergärten geändert werden. Deshalb fordern wir von der künftigen Landesregierung die dauerhafte Förderung von Projekten, die die aktive und nachhaltige Mobilität von Kindern, Jugendlichen und jungen Erwachsenen unterstützen.

- 9. Erhalt der Alleen.** Brandenburg ist das Land der Alleen. Etwa 8.000 Kilometer der "Grünen Tunnel" kann man hierzulande noch bestaunen – das sind die meisten Alleenkilometer in Deutschland. Aber Streusalz, Straßenausbau und Fällungen bedrohen Alleen und Bäume. Deshalb fordern wir von der künftigen Landesregierung den Erhalt der Alleen und bei erforderlichen Fällungen Nachplantzungen im Verhältnis mindestens eins zu eins.

- 10. Keine weiteren Subventionen für den Luftverkehr.** Der Flugverkehr beeinflusst maßgeblich das Weltklima. Beim Verbrennen von Kerosin entstehen klimaschädliche Abgase. Sie bestehen überwiegend aus Wasserdampf, Kohlendioxid und Stickoxiden. Die Auswirkungen dieser Stoffe sind in luftiger Höhe rund dreimal größer als am Boden. Sie bleiben bis zu 100 Jahren in der Atmosphäre und bewirken Umweltschäden, die niemand mehr ungeschehen machen kann. In Deutschland haben sich die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Flugverkehrs seit 1990 etwa verdoppelt. Wenn sich die Zunahme der Emissionen so fortsetzt, hat das fatale Folgen für das Klima.

Deshalb fordern wir von der künftigen Landesregierung:

- a. die Subventionierung aller Flughäfen abzubauen,
- b. keine weiteren Planungen für eine dritte Startbahn am Flughafen BER,
- c. ein Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr,
- d. sich bei der Bundesregierung und der EU für den Ausbau der Luftverkehrsteuer und die Besteuerung des Kerosins einzusetzen sowie für eine stärkere Spreizung der Landegebühren nach Flugzeug-Lärmklassen.