L1 Trendwende für den Öffentlichen Verkehr einleiten!

Gremium:	Landesvorstand
Beschlussdatum:	23.03.2018
Tagesordnungspunkt:	3. Infrastruktur "Wir stellen die Weichen auf grün"

Seit Jahren wird im Öffentlichen Verkehr nur zögerlich auf neue Entwicklungen reagiert. Gestiegene und steigende Fahrgastzahlen bei gleichzeitig reduziertem Leistungsangebot führen zu massiven Qualitätseinbußen. Gerade weil viele Verbesserungen nur durch zeitaufwendige Infrastruktur-anpassungen zu erreichen sind, gilt es eine langfristige Strategie zu etablieren. Wir wollen erreichen, dass der Anteil des Umweltverbundes an den zurückgelegten Wegen auf Zwei Drittel steigt. Dafür benötigen wir eine Trendwende im Öffentlichen Verkehr: Nicht mehr auf die aktuellen Zahlen und Prognosen schauen, sondern ein Angebot bereitstellen, das Nachfrage vom Motorisierten Individual-verkehr (MIV) abzieht, weil es überzeugt. Nicht nur die aktuellen Fahrgäste bedienen, sondern aktuelle Nicht-Nutzer*innen vom Umstieg überzeugen. Den Öffentlichen Verkehr nicht mehr als lästiges Beiwerk, sondern als Rückgrat des Personenverkehrs etablieren.

Regionalverkehr – das Rückgrat des ÖV

Für die Bestellungen des Regionalverkehrs erhält die Landesregierung zweckgebundene Zuweisungen – die sogenannten Regionalisierungsmittel. Die Landesregierung gibt diese jedoch teilweise zweckentfremdet aus und behält Mittel zurück. 2016 flossen von 481 Mio € lediglich knapp 325 Mio € in Leistungsbestellungen im Schienenpersonenverkehr. Das zeigt, wieviel Luft nach oben grundsätzlich noch da ist!

- Die Regionalisierungsmittel müssen komplett für den Schienenpersonenverkehr genutzt werden. Der übrige ÖPNV ist aus Landesmitteln zu finanzieren. Sozialpolitische Maßnahmen, wie das Mobilitätsticket, sind aus dem Haushalt des Sozialministeriums zu finanzieren.

- Die Verträge sind so zu gestalten, dass auch kurzfristige Anpassungen möglich sein müssen, wenn sich über den Gültigkeitszeitraum herausstellt, dass das Angebot nicht ausreichend ist.

- Viele Mobilitätsströme in Brandenburg haben Berlin als Durchgangs-, Ausgangs- oder Zielpunkt. Deshalb fordern wir einen gemeinsamen Landesnahverkehrsplan (LNVP) für beide Länder.

- Wir fordern eine striktere Trennung zwischen Regionalbahnen und –Expressen. Da fahrende Züge ohne Bahnhalte wenig Sinn ergeben, sollen Regionalbahnen an allen Bahnhöfen an der Strecke halten. Das soll auch die nötige Verlässlichkeit von Haltepunkten herstellen. Regionalexpresse sollen dagegen nur an den größeren Bahnhöfen halten, um schnellere Verbindungen bieten zu können.

- Neben Regionalbahnen und –Expressen fordern wir die Einführung einer dritten Zugart, die Stadt- oder Metropolexpress heißen könnte. Sie soll im Berliner Umland an möglichst allen Haltepunkten, in Berlin dagegen nur an

den Umsteigeknoten halten und damit im Umlandverkehr die Lücke zwischen der S-Bahn und dem Regionalverkehr schließen.

- Die Linienführung von Start- bzw. nach Endbahnhöfen sollte möglichst durchgebundene Linien ergeben, um Umstiege zu reduzieren. Hier sind die Möglichkeiten von Zugteilungen und –zusammenführungen - das sogenannte „Flügeln“ – zu nutzen.

- Bei der Vertaktung muss es Ziel sein, die Abstände zwischen den Zügen gleichgroß zu gestalten. An Wochentagen ist mindestens ein 1h-Takt zwischen 6 und 20 Uhr und ein 2h-Takt in den Tagesrandzeiten zu erreichen. Entsprechend dem Bedarf, gerade im berlinnahen Umland, muss der Takt teilweise noch dichter sein, z.B. über Linienüberlagerungen.

- Die S-Bahn soll im Tarifbereich C einen 10-Minutentakt anbieten.

- Landesweit ist das Konzept des Integrierten Taktfahrplans weiter zu entwickeln, um gute Anschlüsse zu gewährleisten. Brandenburg muss die Bestrebungen auf Bundesebene zur Erreichung eines Deutschlandtaktes unterstützen.

- An bestehenden Strecken, wo Siedlungsentwicklung Sinn ergibt und dadurch an das Gesamtnetz angeschlossen werden kann, sind auch neue Bahnhalte einzurichten bzw. alte zu reaktivieren. Umgekehrt ist es Aufgabe der Landesplanung, die Siedlungsentwicklung entlang bestehender Schienenachsen zu lenken.

- Bei Baustellen am Schienennetz ist bei der Einrichtung von Schienenersatzverkehr darauf zu achten, dass dieser das vorhandene Fahrgastaufkommen aufnehmen kann.

Infrastruktur

Ohne Infrastrukturanpassungen ist an vielen Stellen eine Verbesserung des Leistungsangebots nicht möglich. Diese Anpassungen müssen jetzt angegangen werden, um in absehbarer Zeit spürbare Verbesserungen zu erreichen. Stillegungen, Abkopplungen und Entwidmungen sind abzulehnen. Kaum oder ungenutzte Güterverkehrsstrecken sind für den Personenverkehr zu sichern.

- Für das gesamte Schienennetz ist ein zukünftiges Zielnetz zu entwickeln. Dabei darf nicht eine bestehende Nachfrage das Angebot bestimmen. Die Korridoruntersuchungen sind für uns zum Teil nicht nachvollziehbar und für uns deshalb keine sinnvolle Planungsgrundlage. Wir wollen eine Trendwende hin zu einer Daseinsvorsorge, die sich danach richtet, welches Angebot nötig ist, um deutlich mehr Menschen die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs attraktiv zu gestalten. Es braucht ein Angebot, das Nachfrage erzeugt, weil es überzeugt.

- Bereits bestehende, Gesamtnetz-relevante Kapazitätsengpässe, wie der Bahnhof Königs Wusterhausen, die Hamburger Bahn zwischen Spandau und Nauen oder einige eingleisige Regionalstrecken, müssen aufgelöst werden. Hier sind auch Anmeldungen zum Bundesverkehrswegeplan vonnöten, bei denen sich die Landesregierung bisher auf Straßenbauprojekte konzentriert. Die S-

Bahnlinien sind dort zweigleisig auszubauen, wo dies erforderlich ist um Fahrplanstabilität zu gewährleisten und dringend nötige Taktverdichtungen zu ermöglichen.

- Für den Verkehr auf der Schiene fordern wir eine Strategie der vollständigen Emissionsfreiheit. Dies soll über die Elektrifizierung der Strecken einerseits und über technologieoffene eigenelektrische Antriebe der Fahrzeuge in den Ausschreibungen erreicht werden.

- Grundsätzlich dürfen alle Planungen und Veränderungen keinen zukünftig möglichen Ausbau behindern. Durch die Möglichkeiten der Landes- und Regionalplanung ist sicher zu stellen, dass Trassen für mögliche weitere Regional-Gleise, mögliche S-Bahn-Verlängerungen oder mögliche Oberleitungen nicht entwidmet oder überplant werden.

- Der ÖPNV darf nicht nur gute Verbindungen bieten, er benötigt auch einladende Einstiegspunkte. Dunkle und verdreckte Unterführungen schrecken Menschen ab. Auch Bahnhofsgebäude ohne Fahrkartenverkauf oder Wartehalle können zu öffentlichen Treffpunkten und gar Visitenkarten der Kommunen werden. Wir erwarten ein Bahnhofssanierungskonzept, das unterstützende Landesmittel und Beratung für potenzielle Gebäudenutzer*innen beinhaltet.

- Alle Bahnhalte müssen barrierefrei nutzbar sein. Dafür müssen auch zu kurze Bahnsteige verlängert werden. Auf Bundesebene braucht es endlich ein einheitliches Bahnsteighöhenkonzept.

- Fahrräder und ÖV sind die perfekten Partner. Rund um die Bahnhöfe werden diebstahlsichere und wetterfeste Abstellplätze, abschließbare Boxen bis hin zu Fahrradparkhäusern mit Reparatur-Service wie in Bernau benötigt. Entsprechende Aktivitäten der Kommunen sind durch ein Landesprogramm für alle Kommunen zu unterstützen.

<u>Landesbedeutsame Buslinien – Die Querverbindungen</u>

Die sogenannten Radialen, also die Verbindungen, die von Zielen in Brandenburg nach Berlin führen, sind vom Schienennetz recht gut abgedeckt. Es fehlt allerdings an Querverbindungen zwischen diesen Radialen. Die Landkreise, die den Busverkehr bestellen, tun sich naturgemäß schwer damit Verbindungen über die Kreisgrenzen hinaus zu bestellen und zu bezahlen. Letztlich würden zwar alle Kreise profitieren, es besteht allerdings kaum ein Anreiz als Pionier voranzugehen. Hier erwarten wir von der Landesseite mehr Engagement und Koordination. Wir fordern den Aufbau eines Netzes von landesbedeutsamen Buslinien, wie eines in Sachsen-Anhalt bereits Realität ist. Dieses kann das

bestehende Konzept der Plus-Busse aufgreifen und erweitern und sollte die Mindeststandards erfüllen:

- 1h-Takt zwischen 6 und 20 Uhr an Wochentagen
- 2h-Takt am Wochenende und in den Tagesrandzeiten
- Möglichst direkte Linienführungen
- Gewährleistung von Anschlüssen an den Regionalverkehr bzw. die S-Bahn
- Mindestkomfort in Fahrzeugen und Haltstellen
- Möglichkeiten von Fahrradmitnahmen, insb. für touristisch interessante Strecken

Tarife

Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) ist eine Erfolgsgeschichte der Zusammenarbeit zwischen Brandenburg und Berlin. Während in allen anderen Bundesländern ein Flickenteppich an Verkehrsverbünden besteht, der viele Pendler*innen verzweifeln lässt, vereint der VBB gleich zwei Bundesländer. Abgesehen von der Lösung der wiederkehrenden Konflikte um die Mittelverteilung, wollen wir den Tarif zu einem Vorbild und eventuell sogar zu einer Keimzelle eines Deutschlandtarifs weiter entwickeln.

- Um den Bedarf an Einzelfahrscheinen zu reduzieren, wollen wir sehr günstige Monatstickets bieten, die sich bereits ab 15 Fahrten im Monat rechnen. Jahrestickets für das VBB-Gebiet sollen ab 1€ am Tag erhältlich sein (365€-Ticket). Schüler*innen und Auszubildende sollen kostenlos fahren können.
- Der Tarif, insbesondere für Einzelfahrten, ist möglichst simpel und nachvollziehbar zu halten. Senioren und Familientickets sollten günstiger sein. Für ehrenamtlich Engagierte soll es ein Ehrenamtsticket geben. In das Sozialticket muss Berlin integriert sein. Das Lösen von Fahrscheinen in Bussen und Zügen mit Bargeld muss dabei ohne Aufpreis möglich sein.
- Es sind die rechtlichen Möglichkeiten zu schaffen, lokal umlagefinanzierte Systeme zur vollständigen Fahrscheinfreiheit zu etablieren. Auch die vollständige oder teilweise Ableistung des Fahrpreises durch (Be-)Zahlung von Kurtaxen oder touristischer Angebote ist zu ermöglichen.
- Das Tarifgebiet des VBB sollte über die Landesgrenze Brandenburgs erweitert werden. Dies ergäbe gerade im Bereich der Lausitz durch die Integration von VVO und ZVON oder im Norden mit dem Landkreis Mecklenburgische Seenplatte Sinn. Auch über die polnische Grenze hinaus, insbesondere in die Doppelstädte an Oder und Neiße, muss das verfolgt werden.
- Tarifzonengrenzen wirken als psychologische Hürden, auch und insbesondere für ÖV-nutzende und rausziehwillige Berliner*innen. Wir wollen daher den Berlin-C-Bereich auf die Orte Fürstenwalde, Bestensee, Wünsdorf Waldstadt, Trebbin, Beelitz, Brandenburg-Havel, Nauen und Kremmen ausweiten. Dort, wo

die Grenze zwischen den Tarifbereichen B und C immense Kfz-Verkehrsströme induziert, ist ebenfalls über Grenz-Anpassungen nachzudenken.

- Tarifzonengrenzen dürfen Städte und Gemeinden nicht durchschneiden, da sie die innerörtliche Nutzung des ÖPNV behindern. Insbesondere dort, wo Gemeindezusammenschlüsse zu neuen Gemeindegrenzen geführt haben, sind die Tarifgrenzen anzupassen.

- Da für viele Strecken ein Wechsel zwischen verschiedenen Verkehrsträgern des Umweltverbundes nötig ist, muss es das langfristige Ziel des VBB sein, unter seinem Dach möglichst alle Verkehrsträger anzubieten. Darunter fallen neben dem Bahn- und Busverkehr auch Car- und Bikesharing. So könnte sich der VBB zu einem allgemeinen Mobilitätsdienstleister entwickeln, bei dem alle Verkehrsträger genutzt werden können. Eine Einbeziehung des Taxigewerbes darüber hinaus ist erstrebenswert. In einer App sollten schließlich Verkehrsträger-übergreifende Fahrplanauskunft und Fahrscheinerwerb möglich sein.

- Durch Fahrschein-integrierte und qualitativ ansprechende Fahrradverleihe an den Bahnhöfen wollen wir die kombinierte Nutzung von Fahrrädern und ÖV zum einen fördern, zum anderen aber auch die Nachfrage der Fahrradmitnahme im ÖV dämpfen. Die Tarife für die Fahrradmitnahme wollen wir deutlich attraktiver gestalten.

Fahrzeugpark

- Busse und Bahnen sollten sauber und einladend sein. Qualitätsstandards in diesem Bereich müssen in den Verträgen festgeschrieben und kontrolliert werden. Bei Nichteinhaltung müssen Mittel einbehalten werden.

- Bis 2022 muss der ÖPNV so eingerichtet sein, dass Menschen mit Behinderungen barrierefrei ein- und aussteigen können. Gerade die kommunalen Straßenbahnunternehmen stehen damit vor gewaltigen Investitionen, die sie allein nicht bewältigen können. Das Land muss sich über die bisher zugesagten 48 Mio € bis 2022 hinaus finanziell engagieren.

- Die Aufnahmekapazität für Fahrräder sollte in bzw. an Bussen und Bahnen geschaffen, erhöht bzw. sichergestellt werden, um den übrig bleibenden Bedarf zur Fahrradmitnahme komplett aufzunehmen.

- In Zügen und landesbedeutsamen Buslinien sollte kostenloses W-LAN angeboten werden.

- Auf elektrifizierten Bahn-Strecken ist bei Ausschreibungen die Versorgung durch 100% erneuerbare Energien zu verlangen. Bei nicht elektrifizierten Bahnstrecken und beim Einsatz von Bussen, ist eine technikoffene Reduzierung der Schadstoff- und Lärmemissionen durch Auflagen in den Ausschreibungen zu erreichen.

- Bei den Ausschreibungen stehen insbesondere Wettbewerber der DB AG vor der schwierigen Aufgabe, den nötigen Fuhrpark zu beschaffen und zu finanzieren. Dazu sollten alle Möglichkeiten geprüft werden, die Bieter bei der Fahrzeugbeschaffung zu unterstützen, von Wiedereinsatzgarantien,

Fahrzeugfinanzierung über den Aufgabenträger mit anschließender Verpachtung bis hin zu einem landeseigenen Fahrzeugpool.

Begründung

Der Öffentliche Verkehr in Brandenburg wird sehr gut angenommen und die Prognosen gehen von weiteren Steigerungen aus. Allein im Regionalverkehr sind die Fahrgastzahlen zwischen 2006 und 2016 um 60% gestiegen. Bis zum Jahr 2022 könnten sie noch einmal um 25% steigen. Das Frappierende dabei ist, dass die bestellten Leistungen 2016 im Regionalverkehr 674.000 km geringer waren als 2006. Die Folge ist eine Überlastung, die alle Fahrgäste tagtäglich - im wahrsten Sinne des Wortes hautnah - miterleben müssen.

Der Öffentliche Verkehr und seine Fahrgäste haben Besseres verdient! Der Öffentliche Verkehr hat viele gesellschaftlich positive Wirkungen, gerade im Verbund mit Fuß- und Radverkehr. Er hat eine geringere Klimabelastung als das individuelle KfZ, er erzeugt weniger Unfallopfer, weniger Lärm und weniger Flächenverbrauch. Er transportiert Menschen, die anders kaum mobil wären. Öffentlicher Verkehr ist Daseinsvorsorge. Deshalb darf nicht eine bestehende Nachfrage das Angebot bestimmen, weil dadurch lediglich eine Spirale nach unten befeuert würde. Stattdessen muss ein Angebot geschaffen werden, dass die Nachfrage vom Motorisierten Individualverkehr (MIV) zum ÖV umlenkt, weil es überzeugt.

Diskussionen über Fahrverbote und kostenlosen ÖPNV nützen nichts, solange kein ausreichender ÖPNV vorhanden ist. Infrastruktur und Mobilitätsangebote müssen so beschaffen sein, dass die Menschen nicht auf das Auto angewiesen sind. Dazu bedarf es einer Gesamtstrategie, die alle Verkehrsträger mit einbezieht. Zwar ist an vielen Stellen die Bundespolitik gefordert, aber auch das Land hat vielfältige Möglichkeiten, die nötige Trendwende zu unterstützen.