

L1 Trendwende für den Öffentlichen Verkehr einleiten!

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

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

13 Regionalverkehr – das Rückgrat des ÖV

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

- 20 • Die Regionalisierungsmittel müssen komplett für den
21 Schienenpersonenverkehr genutzt werden. Der übrige ÖPNV ist aus
22 Landesmitteln zu finanzieren. Sozialpolitische Maßnahmen, wie das
23 Mobilitätsticket, sind aus dem Haushalt des Sozialministeriums zu
24 finanzieren.
- 25 • Die Verträge sind so zu gestalten, dass auch kurzfristige Anpassungen
26 möglich sein müssen, wenn sich über den Gültigkeitszeitraum herausstellt,
27 dass das Angebot nicht ausreichend ist.
- 28 • Viele Mobilitätsströme in Brandenburg haben Berlin als Durchgangs-,
29 Ausgangs- oder Zielpunkt. Deshalb fordern wir einen gemeinsamen
30 Landesnahverkehrsplan (LNVP) für beide Länder.
- 31 • Wir fordern eine striktere Trennung zwischen Regionalbahnen und
32 –Expressen. Da fahrende Züge ohne Bahnhalte wenig Sinn ergeben, sollen
33 Regionalbahnen an allen Bahnhöfen an der Strecke halten. Das soll auch die
34 nötige Verlässlichkeit von Haltepunkten herstellen. Regionalexpress
35 sollen dagegen nur an den größeren Bahnhöfen halten, um schnellere
36 Verbindungen bieten zu können.
- 37 • Neben Regionalbahnen und –Expressen fordern wir die Einführung einer
38 dritten Zugart, die Stadt- oder Metropolexpress heißen könnte. Sie soll im
39 Berliner Umland an möglichst allen Haltepunkten, in Berlin dagegen nur an

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

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

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

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

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

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

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

64 Infrastruktur

65 Ohne Infrastrukturanpassungen ist an vielen Stellen eine Verbesserung des
66 Leistungsangebots nicht möglich. Diese Anpassungen müssen jetzt angegangen
67 werden, um in absehbarer Zeit spürbare Verbesserungen zu erreichen.

68 Stilllegungen, Abkopplungen und Entwidmungen sind abzulehnen. Kaum oder
69 ungenutzte Güterverkehrsstrecken sind für den Personenverkehr zu sichern.

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

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

- 83 Bahnlinsen sind dort zweigleisig auszubauen, wo dies erforderlich ist um
84 Fahrplanstabilität zu gewährleisten und dringend nötige Taktverdichtungen
85 zu ermöglichen.
- 86 • Für den Verkehr auf der Schiene fordern wir eine Strategie der
87 vollständigen Emissionsfreiheit. Dies soll über die Elektrifizierung der
88 Strecken einerseits und über technologieoffene eigenelektrische Antriebe
89 der Fahrzeuge in den Ausschreibungen erreicht werden.
 - 90 • Grundsätzlich dürfen alle Planungen und Veränderungen keinen zukünftig
91 möglichen Ausbau behindern. Durch die Möglichkeiten der Landes- und
92 Regionalplanung ist sicher zu stellen, dass Trassen für mögliche weitere
93 Regional-Gleise, mögliche S-Bahn-Verlängerungen oder mögliche
94 Oberleitungen nicht entwidmet oder überplant werden.
 - 95 • Der ÖPNV darf nicht nur gute Verbindungen bieten, er benötigt auch
96 einladende Einstiegspunkte. Dunkle und verdrehte Unterführungen schrecken
97 Menschen ab. Auch Bahnhofsgebäude ohne Fahrkartenverkauf oder Wartehalle
98 können zu öffentlichen Treffpunkten und gar Visitenkarten der Kommunen
99 werden. Wir erwarten ein Bahnhofssanierungskonzept, das unterstützende
100 Landesmittel und Beratung für potenzielle Gebäudenutzer*innen beinhaltet.
 - 101 • Alle Bahnhalte müssen barrierefrei nutzbar sein. Dafür müssen auch zu
102 kurze Bahnsteige verlängert werden. Auf Bundesebene braucht es endlich ein
103 einheitliches Bahnsteighöhenkonzept.
 - 104 • Fahrräder und ÖV sind die perfekten Partner. Rund um die Bahnhöfe werden
105 diebstahlsichere und wetterfeste Abstellplätze, abschließbare Boxen bis
106 hin zu Fahrradparkhäusern mit Reparatur-Service wie in Bernau benötigt.
107 Entsprechende Aktivitäten der Kommunen sind durch ein Landesprogramm für
108 alle Kommunen zu unterstützen.

109 Landesbedeutsame Buslinien – Die Querverbindungen

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

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

- 121 • 1h-Takt zwischen 6 und 20 Uhr an Wochentagen
- 122 • 2h-Takt am Wochenende und in den Tagesrandzeiten
- 123 • Möglichst direkte Linienführungen
- 124 • Gewährleistung von Anschlüssen an den Regionalverkehr bzw. die S-Bahn
- 125 • Mindestkomfort in Fahrzeugen und Haltstellen
- 126 • Möglichkeiten von Fahrradmitnahmen, insb. für touristisch interessante
127 Strecken

128 Tarife

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

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

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

162 • Tarifzongengrenzen dürfen Städte und Gemeinden nicht durchschneiden, da sie
163 die innerörtliche Nutzung des ÖPNV behindern. Insbesondere dort, wo
164 Gemeindezusammenschlüsse zu neuen Gemeindegrenzen geführt haben, sind
165 die Tarifgrenzen anzupassen.

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

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

180 Fahrzeugpark

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

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

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

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

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

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

203 Fahrzeugfinanzierung über den Aufgabenträger mit anschließender
204 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.