

1 Öffentlichen Personenverkehr in Brandenburg attraktiv 2 und zukunftssicher gestalten!

3 Die Fahrgastzahlen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sind in den letzten Jahren in
4 Brandenburg kontinuierlich gestiegen (Im Regionalverkehr von 165 000 Menschen täglich im
5 Jahr 2010 auf 171 000 im Jahr 2011). Dies gilt insbesondere für PendlerInnen zwischen
6 Brandenburg und Berlin. Diese Entwicklung zeigt, welche wachsende Bedeutung dem ÖPNV in
7 Brandenburg zukommt. Wir Bündnisgrünen sind der festen Überzeugung, dass die Nachfrage
8 nach attraktiven Angeboten im ÖPNV weiter steigen wird. Diese Entwicklung wird zum einen
9 durch die steigenden Kosten der PKW-Nutzung verursacht. Zum anderen zeichnet sich ein
10 Wandel von der Monomodalität hin zur Multimodalität ab, so dass immer häufiger ganz auf die
11 individuellen Bedürfnisse zugeschnitten Fahrrad, Bus, Bahn oder das Auto kombiniert zum
12 Einsatz kommen. Der eigene Pkw verliert als Statussymbol zunehmend an Bedeutung,
13 stattdessen werden vermehrt bezahlbare und umweltfreundliche Mobilitätsformen nachgefragt!
14 Gleichzeitig kann eine Stärkung des ÖPNV neben der Bedeutung für den Klimaschutz einen
15 wichtigen Beitrag dazu leisten, die Lärm- und Schadstoffbelastungen insbesondere in
16 städtischen Räumen zu reduzieren und somit die Lebensqualität der dort lebenden Menschen zu
17 erhöhen.

18 **Finanzierung des ÖPNV optimieren**

19 Dem steigenden Bedarf an attraktiven Angeboten im ÖPNV stehen neben den Einnahmen aus
20 dem Fahrgastbetrieb nur begrenzte Finanzmittel zur Verfügung. Wichtigste Säule der
21 Finanzierung sind die vom Bund zugewiesenen Regionalisierungsmittel. Ob und in welcher
22 Höhe diese ab 2015 an die Länder fließen werden, ist noch offen. Gleichzeitig steigen die
23 Trassen- und Stationsentgelte der Deutschen Bahn AG, ohne dass diese in ausreichendem Maße
24 in die örtliche Infrastruktur reinvestiert werden. Ein Zustand, der nicht haltbar ist! Wir fordern,
25 dass die bisherigen Strukturen auf Bundesebene aufgebrochen werden, damit eine faire
26 Preispolitik bei Trassen und Stationen Wirklichkeit wird und Gewinne dazu genutzt werden, den
27 immensen Investitionsrückstau bei der Bahninfrastruktur zu beseitigen und das Angebot für
28 BahnkundInnen zu verbessern.

29 Wir Brandenburger Bündnisgrüne fordern darüber hinaus, dass die von Bund und EU zur
30 Verfügung gestellten Finanzmittel effizient eingesetzt werden und einen höchst möglichen
31 Nutzen für möglichst viele KundInnen erbringen. Das Versanden von öffentlichen Mitteln in
32 teuren Prestigeprojekten mit begrenztem Mehrwert für den ÖPNV-Verbund lehnen wir ab!
33 Weiterhin fordern wir, dass alle vom Land zu vergebenden Leistungen im Wettbewerb
34 vergeben und somit ausgeschrieben werden. Bei den Mitteln aus dem Topf des
35 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes fordern wir statt der bisherigen Aufteilung 30% ÖPNV
36 zu 70% Straße eine Gewichtung zu gleichen Teilen (50/50).

37 **Kommunen Einnahmequellen für Nahverkehrsinvestitionen in die Hand geben**

38 Wir Bündnisgrüne wollen gerade in Ballungsräumen den Umstieg vom Auto auf den
39 Umweltverbund (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) attraktiver machen. Dafür bedarf es nicht
40 unerheblicher Investitionen in die Infrastruktur. Angesichts sinkender Zuschüsse von Bund und
41 Land stehen den jeweiligen Kommunen bisher jedoch kaum zusätzliche Mittel zur Verfügung.
42 Deshalb plädieren wir dafür Kommunen in Brandenburg die Erhebung einer City-Maut oder
43 einer Nahverkehrsabgabe zur Finanzierung von Investitionen in den ÖPNV und den Radverkehr
44 zu ermöglichen.

45 **ÖPNV im ländlichen Raum – neue Konzepte sind gefragt**

46 Die demographische Entwicklung in Brandenburg stellt den ÖPNV vor neue
47 Herausforderungen. In den ländlichen berlinfernen Räumen werden bis zum Jahr 2030
48 Bevölkerungsrückgänge von bis zu 30 Prozent erwartet. Dennoch muss im Sinne der
49 Daseinsvorsorge ein Basisangebot im ÖPNV mit einer guten Erreichbarkeit der
50 Versorgungsinfrastruktur in Ober- und Mittelzentren aufrechterhalten werden.

51 Abbestellung von Schienenstrecken lehnen wir ab, sofern kein adäquates attraktives
52 Alternativangebot geschaffen wird, wenn zuvor Konzepte zur Erhöhung der Fahrgastzahlen
53 entwickelt und geprüft worden sind. Im Einzelfall gilt es zu prüfen, ob eine Ausgliederung der
54 regionalen Schieneninfrastruktur aus der DB Netz AG sinnvoll ist und zu einem attraktiveren
55 und kostengünstigeren Betrieb führen kann. Hierbei sollten die Potenziale in Güterverkehr,
56 Tourismus, Industrie und Gewerbe stets mit betrachtet werden. Statt einer Abkopplung von
57 Bahnhöfen vom Schienennetz fordern wir die Einführung von Bedarfshalten.

58 Die Landkreise gilt es in nachfrageschwachen Regionen dabei zu unterstützen, für das ÖPNV-
59 Angebot neue Mobilitätskonzepte zu erarbeiten, die auf die Bedürfnisse der Menschen in den
60 einzelnen Regionen zugeschnitten sind. Hierbei sind kostengünstigere und flexiblere
61 Mobilitätsangebote als Alternative zu prüfen, wie die Kombination von ÖPNV mit z.B.
62 Rufbusse, SchülerInnenverkehr, Transport und Post oder Fahrgemeinschaften. Oberste Prämisse
63 sollte hierbei ein zuverlässiges, attraktives und bezahlbares Angebot für alle Bürgerinnen und
64 Bürger sein. Um die Hemmschwelle für die Nutzung neuer Angebote zu senken, gilt es,
65 zielgruppenspezifische Informationen und Einführungsangebote anzubieten.

66 **ÖPNV – für jeden bezahlbar**

67 Mobilität muss im Sinne der Daseinsvorsorge und der sozialen Teilhabe für alle bezahlbar sein.
68 Gerade für Einkommensschwache ohne eigenen Pkw ist der ÖPNV von zentraler Bedeutung für
69 die eigene Mobilität.

70 In Brandenburg existiert bereits das Mobilitätsticket als Angebot für Personen, die Empfänger
71 von laufenden Leistungen nach dem Sozialgesetzbuch II, dem Sozialgesetzbuch XII, dem
72 Asylbewerberleistungsgesetz oder Mitglieder von Bedarfsgemeinschaften sind. Das
73 preisgünstige Mobilitätsticket gilt bisher für Busse und Bahnen in Brandenburg. Wir
74 Bündnisgrünen fordern eine Ausweitung des Mobilitätstickets auf die Tarifbereiche Berlin
75 BC/ABC. Berlin und Brandenburg sind als gemeinsamer Verflechtungsraum zu betrachten, was
76 sich bereits heute in den starken PendlerInnenströmen widerspiegelt. Mobilitätsangebote von
77 Berlin und Brandenburg müssen gemeinsam gedacht werden, dies gilt auch für das
78 Mobilitätsticket!

79 Neben dem Mobilitätsticket fordern wir, dass die Ermäßigungstarife im Verkehrsverbund Berlin-
80 Brandenburg ausgeweitet werden. Diese sollten ebenfalls für SchülerInnen bis zur
81 Gymnasialstufe, Studierende, Auszubildende und für RentnerInnen gelten.

82 **ÖPNV – der Blick über den Tellerrand**

83 Studien zeigen, dass der Trend vor allem bei den jüngeren Generationen hin zum multimodalen
84 Verkehrsverhalten geht. So werden Bus, Bahn, Fahrrad und Auto zunehmend je nach
85 individueller Situation kombiniert genutzt. Gefragt sind deshalb intelligente Konzepte, die nicht
86 am Bahnhof enden, sondern eine optimale Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger und
87 Mobilitätsformen gewährleisten.

88 Wir setzen uns deshalb auch für mehr, möglichst überdachte, Fahrradstellplätze an Bahnhöfen
89 und Bushaltestellen ein. Optimalerweise werden gleichzeitig Ladestationen für Pedelecs mit
90 Photovoltaikdächern zur Stromerzeugung etabliert. Mitnahmemöglichkeiten von Fahrräder in
91 Bahnen und Bussen müssen insbesondere auch im Hinblick auf den Tourismusstandort
92 Brandenburg dringend weiter ausgebaut und optimiert werden. Dies gilt v.a. für die an
93 Wochenenden fahrenden Regionalbahnen und Busse.

94 Insbesondere in den brandenburgischen Städten und Tourismusregionen sollten öffentliche
95 Fahrradleihstationen weiter ausgebaut werden. Durch telefonische oder Online-Buchung sollte
96 eine kundenfreundliche und einfache Nutzung rund um die Uhr möglich sein.
97 Preisreduzierungen für BesitzerInnen von Monats- und Tagesfahrkarten im VBB-Netz sowie für
98 die Zielgruppen des Mobilitätstickets würden die Attraktivität weiter erhöhen.

99 Neben verbesserten Bike & Ride-Systemen sollten auch Park & Ride-Systeme an Bahnhöfen,
100 Bus- und Straßenbahnhaltestellen ausgebaut werden. Ein attraktives Angebot sollte
101 insbesondere an Stadträndern etabliert werden, um die Innenstädte vom Autoverkehr zu
102 entlasten. An gut frequentierten Bahnhöfen sollten darüber hinaus Carsharing-Möglichkeiten
103 angeboten werden.

104 Bei der Bestellung neuer Züge und im Zuge von Baumaßnahmen an Bahnhöfen und
105 Bushaltestellen muss gewährleistet sein, dass ein barrierefreier Zugang und entsprechende
106 Platzkapazitäten für RollstuhlfahrerInnen, aber auch für Kinderwagen vorgehalten werden.

107 Das gesamte Angebot des ÖPNV mit Regional-, S- und Straßenbahnen, Bussen sowie
108 Leihfahrrädern, Carsharing-Angeboten, Rufbussen usw. sollte zentral über Plattformen im
109 Internet als auch an Schaltern in Bahnhöfen und Stadt- bzw. Ortszentren angeboten werden.
110 Eine kombinierte Buchung der verschiedenen Angebote sollte idealerweise möglich sein. Eine
111 zielgruppenspezifische Beratung insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen sollte
112 integriert werden. Voraussetzung hierfür ist, die Zusammenarbeit der verschiedenen Anbieter
113 und Verantwortlichen zu intensivieren und zu optimieren. Auch könnten kombinierte
114 Leistungen gezielt ausgeschrieben werden.

115 Die Echtzeit-Fahrplaninformation ist weiter auszubauen, zu optimieren und aktuelle
116 Verspätungen insbesondere bei der S-Bahn einzupflegen. Informationen zu Verspätungen sind
117 online über offene Schnittstellen stets aktualisiert zur Verfügung zu stellen.

118

119 **Landesnahverkehrsplan 2013-2017 – zentraler Baustein des ÖPNV-Angebotes**

120 Obwohl erheblicher Finanzzuweisungen von Bundesmitteln in den Ausbau und Betrieb des
121 Schienenverkehrs investiert werden, nutzen erst ein Viertel der PendlerInnen Bahnen und Busse.
122 Gegenwärtig erarbeiten die beiden Länder Berlin und Brandenburg getrennte Nahverkehrspläne
123 für 2013-2017, die den Rahmen des Schienenpersonenverkehrs (SPNV) und landesbedeutsamer
124 Buslinien setzen. Berlin setzt dabei den Focus vor allem auf das Berliner Zentrum mit S- und U-
125 Bahnbereich. Brandenburg blendet den Eisenbahnknoten Berlin fast völlig aus und konzentriert
126 sich vor allem auf den Regionalverkehr – insbesondere nach Potsdam über den dünn
127 besiedelten südlichen und westlichen Berliner Außenring mit unattraktivem Ein- und
128 Zweistundentakt.

129 Wir Brandenburger Bündnisgrüne fordern im Gegensatz zur Landesregierung, dass zusätzliche
130 Bestellungen oder die Aufnahme neuer Strecken im SPNV auch ohne Leistungsreduktion an
131 anderer Stelle möglich bleiben. Die Gewinnung neuer Fahrgäste kann nur durch ein attraktives
132 Angebot erfolgen. Reduzierungen von Verkehrsbestellungen auf einzelnen Strecken oder
133 Abbestellungen sind zu vermeiden. Entwidmungen von Strecken lehnen wir ab.

134 Die weiter ansteigenden PendlerInnenzahlen zwischen dem Umland und Berlin machen ein
135 ausgeweitetes Angebot im SPNV zwischen Berlin und Brandenburg mit Taktverdichtungen und
136 erhöhten Sitzplatzkapazitäten auf stark ausgelasteten Linien des Regional- und S-Bahnverkehrs
137 erforderlich. Beispiele sind die stark nachgefragte Strecke Berlin-Potsdam, der erforderliche 20-
138 Minuten-Takt der S-Bahn nach Strausberg Nord oder der 10 Minuten-Takt der S 2 nach
139 Bernau.

140 Daher fordern wir einen gemeinsamen Ländernahverkehrsplan mit Integralen Taktfahrplan
141 Berlin-Brandenburg bei gemeinsamer und intensiverer Nutzung der vorhandenen Infrastruktur
142 mit innovativen Strecken- und Bahnhofsergänzungen. Dabei muss auch der Bahnverkehr zum
143 Flughafen BER durch Optimierung des Liniennetzes in alle Brandenburger Regionen verbessert
144 werden.

145 **Regionalbahninfrastruktur**

146 Betrachtet man das bestehende Regionalbahnnetz der Region Berlin-Brandenburg, so wird
147 deutlich, dass insbesondere im Norden von Berlin wichtige Verbindungen für den
148 Regionalverkehr fehlen. Durch den geringfügigen Ausbau bestehender Strecken und innovativer
149 Streckenergänzungen können wesentliche Reisezeitverkürzungen und mehr Fahrgäste im
150 Regionalverkehr erreicht werden.

- 151 • Mit dem Prignitz-Express direkt nach Gesundbrunnen:

152 Die Wiederherstellung der Trasse zwischen Gesundbrunnen und Hennigsdorf würde
153 eine direkte Anbindung des Prignitz-Expresses an das Berliner Zentrum statt des
154 bisherigen Umwegs über den Berliner Außenring nach Berlin-Spandau ermöglichen. Eine
155 gesonderte S-Bahn-Anbindung von Velten würde sich demnach erübrigen. Aus unserer
156 Sicht entwickelt das System der S-Bahn seine Stärken vor allem innerhalb der dicht
157 besiedelten Gebiete.

- 158 • Heidekrautbahn nach Bahnhof Gesundbrunnen und in den Osten verlängern:

159 Die Reisezeit für die Barnimer PendlerInnen als auch für den Freizeitverkehr in den
160 Naturpark Barnim würde sich erheblich verkürzen, wenn in einem ersten Schritt die
161 Heidekrautbahn von Berlin-Karow nach Bahnhof Gesundbrunnen verlängert würde.
162 Auch die Realisierung des Lückenschlusses der Stammstrecke der sogenannten
163 Heidekrautbahn zwischen Basdorf und Mühlenbeck-Mönchmühle bzw. bis Berlin
164 Wilhelmsruh sollte geprüft werden. Perspektivisch ist die Wiederaufnahme des Betriebs
165 bis Liebenwalde zu prüfen.

- 166 • Deutsch-Polnisches Angebot im ÖPNV weiterentwickeln und optimieren:

167 Die Entwicklung eines attraktiven Angebotes des ÖPNV über die Ländergrenze
168 Brandenburgs hinweg muss aus bündnisgrüner Sicht dringend vorangetrieben werden.
169 Dazu gehört neben dem Ausbau der Schienenverkehrsverbindungen über Oder und
170 Neiße auch die Entwicklung eines grenzüberschreitenden ÖPNV in den direkt an der
171 Grenze gelegenen Städten und Kreisen. Als bedeutsame Maßnahme ist insbesondere die
172 Elektrifizierung der Stettiner Bahn hervorzuheben. Auf polnischer Seite ist der Ausbau
173 bereits abgeschlossen.

- 174 • Kreuzungs- bzw. Umsteigebahnhöfe

175 Durch Kreuzungs- bzw. Umsteigebahnhöfe könnten unterschiedliche S- und
176 Regionalbahnlinien besser miteinander kombiniert und ggf. neue Strecken in das
177 Angebot des SPNV aufgenommen werden. Wir fordern, dass das Potential neuer
178 Umsteigebahnhöfe im Rahmen des Landesnahverkehrsplans 2013-2017 intensiv geprüft
179 wird und eine Kosten-Nutzen-Analyse vorgelegt wird.

- 180 • Grünes Zielnetz 2020 zum Grünen Zielnetz 2030 weiter entwickeln!

181 Die LDK bittet die Landtagsfraktion im Rahmen der Parlamentsberatungen des
182 Landesnahverkehrsplanes das „Grüne Zielnetz 2020“ zum „Grünen Zielnetz 2030“
183 weiter zu entwickeln und neben der Vision Brandenburg 2030 auch realisierbare
184 Zwischenlösungen aufzuzeigen.