

Trendwende für den Öffentlichen Verkehr einleiten!

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 Individualverkehr (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 ansehen und als solches 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, wie viel 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. Regionalexpressen 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 5 und 22 Uhr und ein weiteres Zugpaar um Mitternacht zu erreichen. Entsprechend dem Bedarf muss der Takt teilweise noch dichter sein, z.B. über Linienüberlagerungen im berlinnahen Umland oder an Wochenenden über Nacht. Alle kreisfreien Städte sollen unter der Woche über die Hauptverkehrsstrecken im 20-Minuten-Takt angebunden sein.
- Die S-Bahn soll im Tarifbereich C einen 10-Minutentakt anbieten. Alle Orte mit S-Bahnhalten im C-Bereich sollen nachts mindestens im Stundentakt mit der S-Bahn oder Nachtbussen erreichbar sein.
- 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. Stilllegungen, Abkopplungen und Entwidmungen lehnen wir gänzlich ab. Ungenutzte Strecken sowie kaum genutzte Güterverkehrsstrecken sind dauerhaft für den Personenverkehr zu sichern.

- Für das gesamte Schienennetz ist ein zukünftiges Zielnetz zu entwickeln. Dieses darf nicht - wie das aktuelle Liniennetz - einem Flickenteppich ähneln und soll einen Mindestbedarf auch in dünnbesiedelten Regionen abdecken. 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 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. An allen Bahnhöfen und Haltepunkten mit Umstiegsmöglichkeit soll es rund um die Uhr möglich sein, sich in einem Warteraum aufzuhalten. Dies soll auch über Kooperationen mit gastronomischen Einrichtungen möglich sein."

- 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.

Landesbedeutsame Buslinien – Die Querverbindungen

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 5 und 22 Uhr und eine weitere Fahrt um Mitternacht an Wochentagen
- 2h-Takt am Wochenende
- 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 Verkehrsverbänden 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. Langfristig können wir uns einen komplett umlagefinanzierten Nahverkehr vorstellen.
- 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 rausziehwilige Berliner*innen. Wir wollen daher den Berlin-C-Bereich auf die Orte Fürstenwalde, Bestensee, Wünsdorf Waldstadt, Trebbin, Beelitz, Brandenburg-Havel, Nauen, Kremmen, Groß Schönebeck, Eberswalde, Müncheberg und Storkow ausweiten. Dort, wo die Grenze zwischen den Tarifbereichen B und C immense Kfz-Verkehrsströme induziert, ist ebenfalls über Grenz-Anpassungen nachzudenken.
- Soweit durch geografische Zufälligkeiten eine Bahnstrecke einen zweiten Landkreis kreuzt, darf dies nicht zu tariflichen Mehrkosten bei den Reisenden auf

dieser Strecke führen gegenüber denen, deren Strecke nur durch einen Landkreis führt.

- Tarifzongrenzen 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.