

Antworten des Landesverbandes DIE LINKE Brandenburg auf die Wahlprüfsteine des Verkehrsclub Deutschland – Landesverband Brandenburg

1. Der Landtag Brandenburg hat im Frühjahr 2024 das Mobilitätsgesetz beschlossen. Wie kann aus Ihrer Sicht das Mobilitätsgesetz weiterentwickelt werden?

Das Mobilitätsgesetz ist ein großer Erfolg und wir sind dem dahinterstehenden Bündnis von Verbänden, Gewerkschaften und Initiativen sehr dankbar für Ausdauer und Beharrlichkeit, mit der es der Landesregierung diesen Meilenstein abgerungen hat. Wir wissen um die Abstriche, die dabei gemacht werden mussten und hätten uns deutlich mehr vorstellen können, als die rot-schwarz-grüne Koalition zu beschließen bereit war. Dennoch stehen wir hinter dem Mobilitätsgesetz und haben ihm im Landtag zugestimmt.

Aufgabe des nächsten Landtags wird es nun sein, einerseits die Umsetzung des Mobilitätsgesetzes zu ermöglichen (insbesondere durch die Bereitstellung von Finanzmitteln) und zu kontrollieren (z.B. hinsichtlich der Erarbeitung des landesweiten Bahn-Bus-Netzes und des Radnetzes Brandenburg). Andererseits muss das Gesetz nachgeschärft und ergänzt werden. Unter anderem sollte das Gesetz über den öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV-Gesetz) in das Mobilitätsgesetz integriert werden. Es braucht landesweite Mindeststandards für Fahrpläne und klare Zuständigkeiten für Radwege. In diesem Zusammenhang denken wir auch darüber nach, den kommunalen Nahverkehr zur Pflichtaufgabe für unsere Landkreise und kreisfreien Städte zu machen. Wir wollen außerdem auch einen Abschnitt zum Güterverkehr im Mobilitätsgesetz ergänzen.

2. Die Hälfte der Bevölkerung lebt in ländlich geprägten Räumen, häufig unterversorgt durch den öffentlichen Verkehr. Wie kann hier die Verkehrswende vorangetrieben werden?

Erstens, durch einen Lückenschluss bei den „Öffis“: Den Landkreisen und kreisfreien Städten wollen wir mehr Geld geben, um Lücken im Straßenbahn- und Busangebot zu schließen. Jede Gemeinde und jeder Bahnhof soll tagsüber mindestens einmal stündlich mit Bus oder Bahn erreichbar sein. Um den Arbeitskräftebedarf zu decken, setzen wir uns für gerechte Löhne und attraktive Arbeitsbedingungen bei den Verkehrsbetrieben ein. Außerdem wollen wir es den Kommunen ermöglichen, eigene Modelle zur Ko-Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs (z.B. Bürgertickets) zu entwickeln.

Zweitens, indem wir die Eisenbahn zurück auf das Land bringen: Schluss mit dem Schneckentempo bei der Reaktivierung stillgelegter Strecken! Wir müssen die Vorbereitungen und Planungen für die aussichtsreichsten Verbindungen beschleunigen – unter anderem durch einen Vorlaufbetrieb mit Bahnen oder Bussen. So können wir die Eisenbahn in die Fläche des Landes zurückbringen.

Drittens, mit landesweiten Velorouten: Gemeinsam mit den Landkreisen wollen wir den Ausbau überörtlicher Radwege ankurbeln. Es soll ein landesweites Radwegenetz für den Alltagsverkehr geben. Dieses führt Radfahrende auch abseits der Landesstraßen durch Grünräume. Es gibt einen Winterdienst und Raststellen.

Viertens, durch neue Mobilitätsangebote: Wenn wenig Menschen auf großer Fläche wohnen, haben es normale Buslinien schwer. Wir möchten flexible Angebote etablieren: Rufbusse fahren ohne Linien, ohne starre Fahrpläne und ohne feste Haltestellen, je nach Bedarf – mit dem normalen Fahrschein. Darüber hinaus wollen wir nichtkommerzielles (z.B. kommunales) Carsharing fördern. Das spart den Nutzenden Geld und unseren Gemeinden Platz für Stellplätze.

3. Welche Maßnahmen wollen Sie ergreifen, um das gesetzlich verankerte Radnetz Brandenburg in der kommenden Legislaturperiode umzusetzen?

Das Radnetz Brandenburg sollte unverzüglich geplant und beschlossen werden. Dafür kann auf die durch den ADFC geleistete Vorarbeit aufgebaut werden. Um das Zielnetz mit Maßnahmen- und Zeitplänen unterlegen zu können, ist das Radnetz Brandenburg in einen Landesradverkehrsplan zu integrieren. Dieser kann und sollte, analog zum Landesnahverkehrsplan, regelmäßig fortgeschrieben und durch den Landtag beschlossen sowie mit entsprechenden Finanzmitteln untersetzt werden. Darüber hinaus bedarf es im Brandenburgischen Straßengesetz einer differenzierenden Klarstellung zur Baulast für Radwege unterschiedlicher Bedeutung – wie wir es von den Straßen bereits kennen (Landes-, Kreis-, Gemeindestraßen). Nicht nur Radschnellwege, sondern auch „normale“ Radwege von überörtlicher Bedeutung sollten in die Baulast des Landes genommen werden, um einen Flickenteppich bei Ausbaugeschwindigkeit und -standards zu vermeiden. Die kommunalen Baulastträger müssen zudem in die Lage versetzt werden, ihren Beitrag zur Realisierung des Radnetzes Brandenburg finanziell und organisatorisch in dem dafür vorgesehenen Zeitrahmen zu leisten. Dafür braucht es kostenfreie Beratung durch eine Kompetenzstelle auf Landesebene.

4. Welche Maßnahmen schlagen Sie vor, um Planung und Umsetzung von Reaktivierung ehemaliger Eisenbahnverbindungen zu beschleunigen?

In Brandenburg sind seit der Bahnreform 1994 mehr als 500 km Schienenstrecken stillgelegt worden. Ganze (überwiegend ländliche) Regionen wurden damit vom Eisenbahnverkehr abgekoppelt. Die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken ist für uns deshalb ein Schlüsselvorhaben, um ein attraktives, landesweites ÖPNV-Netz zu gestalten. Mit dem Schnecken tempo beim „Reaktivierungsprogramm“ muss endlich Schluss sein. Unser Ziel ist es, die besonders aussichtsreichen Strecken (darunter die „Schorfheidebahn“, die „Wriezener Bahn“, die „Ketziner Bahn“, die Strecke Fredersdorf – Rüdersdorf und die länderübergreifende Verbindung Meyenburg – Primerburg) tatsächlich innerhalb der Laufzeit des aktuellen Landesnahverkehrsplans (bis 2027) wieder ans Netz zu bringen. Dafür wollen wir auf vorhandene Machbarkeitsstudien aufsetzen, statt Doppelprüfungen durchzuführen. Denkbar ist ein Vorlaufbetrieb mit Zügen (auf vorhandener Infrastruktur) oder Bussen, um die Anbindung der betreffenden Regionen kurzfristig zu verbessern. Im Einzelfall kann es auch hilfreich sein, die Regie für Reaktivierung und Betrieb in die kommunale Hand zu geben (wie bei erfolgreichen Beispielen in Baden-Württemberg und Niedersachsen) – natürlich mit entsprechender Förderung durch das Land, das auch die SPNV-Leistungen bestellen muss. Bei allen Reaktivierungsprojekten denken wir den Schienengüterverkehr immer mit und wollen die Infrastruktur dementsprechend anpassen.

Um die nervigen Schnittstellenprobleme zwischen unterschiedlichen Eisenbahnunternehmen im Regionalverkehr zu beenden, möchten wir eine Landeseisenbahngesellschaft gründen, die per Direktvergabe (schrittweise) den gesamten SPNV in Brandenburg/Berlin übernehmen könnte. Die Übernahme der S-Bahn in Landeshand unterstützen wir als einen ersten Schritt in diese Richtung.

5. Der kommunale ÖPNV in Brandenburg steht erheblichen Finanzierungsproblemen gegenüber. Wie sollte das Land Brandenburg konkret die kommunalen Aufgabenträger beim Ausbau des Verkehrsangebotes und der Umsetzung der „Clean Vehicle Directive“ unterstützen?

Wir wollen den ÖPNV mit Straßenbahnen und Bussen zu einer kommunalen Pflichtaufgabe machen. Damit verbunden wäre eine Ausfinanzierung durch das Land, aber auch die Einführung einheitlicher Mindestbedienstandards in ganz Brandenburg, verpflichtende Nahverkehrsbeiräte in allen Landkreisen und kreisfreien Städten u.a.m. Kurzfristig sollten die Zuschüsse an die kommunalen Aufgabenträger so erhöht werden, dass nicht nur das Bestandsangebot gesichert, sondern auch ein Ausbau stattfinden kann. Darüber hinaus muss die Förderung des Landes für die Beschaffung neuer Straßenbahnen und Busse unbedingt fortgesetzt und aufgestockt werden, um die Flotten sauber, modern und damit attraktiv für die Fahrgäste zu erneuern. Die Übernahme überregional bedeutsamer Buslinien in die Aufgabenträgerschaft des Landes (siehe Antwort zu Frage 6) kann die Kommunen zugleich entlasten.

6. Ein wichtiges Rückgrat der Mobilität auf dem Land ist das PlusBus-Netz. Die entsprechende Verwaltungsvorschrift zur Förderung dieser Verkehre läuft zum Ende des Jahres aus. Welche Maßnahmen möchten Sie umsetzen, um das PlusBus-Netz in Brandenburg langfristig zu sichern und auszubauen?

Solange der ÖPNV noch keine kommunale Pflichtaufgabe ist, muss die PlusBus-Förderung erhalten und der Zuschuss des Landes je gefahrenem Kilometer mindestens im Maße der gestiegenen Energie- und Personalkosten erhöht werden. Darüber hinaus wollen wir die Anforderungen an PlusBus-Linien – im Dialog mit den kommunalen Aufgabenträgern – überprüfen. Dass z.B. im Berliner Umland zwingend zwei Mittelzentren zu verbinden sind, erscheint uns nicht sachgerecht. Ferner sind, im Zuge der Erarbeitung und Umsetzung des landesweiten Bahn-Bus-Netzes, vorhandene sowie neue PlusBus-Linien, die die Funktion von Lückenschlüssen im SPNV-Netz übernehmen oder sonstige überregionale Bedeutung haben, als landesbedeutsame Buslinien in die Aufgabenträgerschaft des Landes zu übernehmen.

Neben dem PlusBus wollen wir eine StadtBus- bzw. OrtsBus-Förderung einführen, um die innerörtliche Erschließung in Städten und Gemeinden mit mehr als 10.000 Einwohnerinnen und Einwohnern zu verbessern.

7. On Demand Verkehre können gerade in ländlichen Räumen dabei helfen, Lücken im ÖPNV-Netz zu schließen. Welche Rolle sollte das Land bei der Ausweitung solcher Angebote wahrnehmen?

Wo immer es möglich ist, ziehen wir einen regulären Linienverkehr mit einem Stundentakt als Mindestbedienstandard einem Bedarfsverkehr vor. Die Zugangshürden zum ÖPNV bleiben auch bei der besten App höher, wenn das Fahrzeug erst gebucht werden muss. Zudem sind Bedarfsverkehre bisher stets mit einem Komfortzuschlag auf den regulären Fahrpreis verbunden und somit für die Fahrgäste teurer.

Dennoch können Rufbusse ein Baustein sein, um ein flächendeckendes ÖPNV-Angebot aufzubauen oder aufrechtzuerhalten. Dass die Landesregierung die Rufbus-Förderung kürzlich abgeschafft hat, war daher ein Fehler – solange der kommunale ÖPNV keine Pflichtaufgabe und voll ausfinanziert ist. Eine solche Förderung darf allerdings keine falschen Anreize setzen, reguläre Linien einzustellen und durch Bedarfsverkehre zu ersetzen.

8. Welche Aufgaben sollte der VBB Ihrer Meinung nach übernehmen, um sich in Zukunft zu einem modernen Mobilitätsdienstleister weiterzuentwickeln?

Nimmt der VBB seine Ankündigung ernst, den regionalen Tarifdschungel zu Gunsten des Deutschlandtickets massiv zu lichten, dann werden Ressourcen frei, die bislang mit der Entwicklung und Umsetzung des Tarifsystems gebunden waren. Wir sehen das als Chance, den VBB zu einer regionalen Mobilitätsagentur nach dem Vorbild des „Zukunftsnetzes Mobilität NRW“ weiterzuentwickeln. Diese berät und unterstützt Kommunen, Verkehrsunternehmen oder Mobilitätsinitiativen, aber auch weitere Akteure (wie z.B. Wohnungsunternehmen) bei der Entwicklung und Umsetzung sozial-ökologischer Mobilitätsalternativen. Dazu können attraktive ÖPNV-Angebote ebenso zählen wie die Aufwertung eines ehemaligen Bahnhofsgebäudes zu einer modernen Mobilitätsdrehscheibe oder Lösungen für ein autofreies Wohnquartier und die Entwicklung entsprechender Stellplatzvorschriften. Auch die Bereiche Radverkehr und geteilte Mobilität können in diesem Rahmen bearbeitet werden.

9. Unter welchen Voraussetzungen können Sie sich eine Mobilitätsgarantie für alle Brandenburgerinnen und Brandenburger vorstellen?

Eine Mobilitätsgarantie nach landesweit gültigen Standards wird aus unserer Sicht nur umsetzbar sein, wenn der ÖPNV zu einer kommunalen Pflichtaufgabe gemacht wird. Anderenfalls bleibt die Kassenlage der jeweiligen Landkreise die entscheidende Größe für den Umfang des ÖPNV-Angebotes und vom Land formulierte Standards bleiben bloße Empfehlungen. Ziel sollte es aber sein, dass jede Gemeinde in Brandenburg tagsüber mindestens einmal in der Stunde in jede Richtung angebunden wird.

Darüber hinaus spielen für uns auch die Fahrpreise eine entscheidende Rolle bei der Umsetzung einer Mobilitätsgarantie. Denn auch das beste ÖPNV-Netz garantiert keine Mobilität, wenn man sich die Fahrkarte nicht leisten kann. Wir wollen deshalb die Schülerbeförderung in ganz Brandenburg ganzjährig kostenfrei machen und nicht mehr auf den Schulweg beschränken. Darüber hinaus planen wir, ein Sozial- und Bildungsticket einzuführen. Junge Leute (insbesondere Azubis und Studierende) und Menschen mit kleinen Einkommen sollen für 9 Euro/Monat durch ganz Berlin/Brandenburg und für 29 Euro/Monat per ermäßigtem Deutschlandticket durch die gesamte Republik fahren können. Das Ticket soll auch für Inhaberinnen und Inhaber der Ehrenamtskarte nutzbar sein.

10. Ein wichtiger Baustein der Mobilitätswende ist die Vermeidung von Verkehr. Wie möchten Sie in Brandenburg eine verkehrsvermeidende Stadt- und Regionalplanung implementieren?

Der Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) versucht bereits heute, die Siedlungsentwicklung in Brandenburg entlang der Eisenbahnachsen zu konzentrieren. Mit einem Ausbau des Schienennetzes (insbesondere durch Reaktivierungen stillgelegter Strecken) kann dieses Planungsprinzip über das Berliner Umland hinaus ausgeweitet werden. Doch um diesen Ansatz wirksam durchzusetzen, braucht es mehr Steuerungsmechanismen auf der Ebene der Regionalplanung. Zum Beispiel sollten größere Gewerbe- und Industrieansiedlungen nur dort genehmigt werden, wo ein Anschluss an das Schienennetz besteht oder im Zuge der Erschließung hergestellt wird. Städte und Gemeinden als Trägerinnen der kommunalen Bauleitplanung sollten sich ebenfalls daran orientieren, dass Wohngebiete nur mit attraktiver ÖPNV-Anbindung zu planen sind. Über städtebauliche Verträge können sie weitere Maßnahmen festschreiben, z.B. dass Wohnungsunternehmen ihren Mieterinnen und Mietern Mietertickets oder Carsharing anbieten oder dass Unternehmen auf den Schienengüterverkehr setzen. Dabei wollen wir sie seitens des Landes mit einer speziellen Beratung unterstützen („Schienenlotsen“/„Rail Coaches“). Stellplatzsatzungen, die die Anzahl der erforderlichen Kfz-Stellplätze in Relation zur Qualität der ÖPNV-Erschließung reduzieren, können ebenfalls ein Baustein für die sozial-ökologische Stadtentwicklung sein. Auch autofreie Innenstädte und Quartiere mit entsprechend fußläufig erreichbarer Infrastruktur, Coworking-Räume u.a.m. tragen zur Verkehrsvermeidung in unseren Städten und Gemeinden bei und sollten deshalb vom Land gefördert werden. Ein darauf ausgerichteter Mobilitätscheck ist als obligatorischer Baustein in die Landesprogramme zur Städte- und Wohnungsbauförderung aufzunehmen.