

Entschließungsantrag

der Fraktion der SPD

der Fraktion der CDU

der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

zur Volksinitiative „Verkehrswende Brandenburg jetzt!“

Der Landtag stellt fest:

Am 13. Januar 2021 wurden 28.584 Unterschriften von der Volksinitiative „Verkehrswende Brandenburg jetzt!“ an die Landtagspräsidentin übergeben. Am 12. Februar 2021 bestätigte der Landeswahlleiter, dass 24.991 Unterschriften gültig sind und die Volksinitiative zulässig ist.

Der Landtag verfolgt das Ziel einer nachhaltigen, umwelt- und klimafreundlichen, sozial gerechten und verkehrssicheren Mobilität. Viele Forderungen der Volksinitiative decken sich mit seinen Zielen und Vorhaben, die auch im Koalitionsvertrag „Ein neues Kapitel für Brandenburg – Zusammenhalt. Nachhaltigkeit. Sicherheit.“ verankert worden sind.

Im Bereich der Mobilität wurden durch den Landtag u.a. bereits auf den Weg gebracht:

- Alle wichtigen Strategien und Pläne der brandenburgischen Verkehrspolitik werden überprüft und überarbeitet. Gleiches gilt für das ÖPNV-Gesetz und das Brandenburgische Straßengesetz.
- Die Zugkilometer des Regionalverkehrs werden ab dem Fahrplanwechsel 2022 um 15% erhöht.
- Die Planung und Realisierung von Schienenprojekten u.a. im Rahmen des Infrastrukturprojektes i2030 werden mit erheblichen Mitteln finanziert.
- Für die Förderung von Plus-Bussen wurden umfangreiche Mittel zur Verfügung gestellt.
- Es wurde ein Förderprogramm zur Stärkung des Schienengüterverkehrs aufgelegt.
- Die Mittel nach ÖPNV-Gesetz wurden angehoben.
- Die Landesmittel für die Radverkehrsinfrastruktur wurden deutlich erhöht und das entsprechende notwendige Personal dafür aufgebaut.
- Mit der Richtlinie Mobilität werden alternative Antriebstechnologien einschließlich der Ladeinfrastruktur im ÖPNV gefördert.
- Es wurde ein Förderprogramm für Lastenräder initiiert.

- Im Rahmen der Förderrichtlinie „InnoMob“ werden Konzepte und begrenzte Umsetzungen von neuen, innovativen Mobilitätsangeboten im ÖPNV gefördert.
- Ein landeseigenes Förderprogramm für Abbiegeassistenten wird derzeit erarbeitet.

Zudem stehen mit dem Zukunftsinvestitionsfonds Mittel für strategische Projekte zur Verfügung, um insbesondere für klimaverträgliche Infrastrukturen (u.a. ÖPNV, Park&Ride/Bike&Ride, SPNV) neue Impulse zu setzen.

Die Förderung des Radverkehrs spielt eine entscheidende Rolle für die Verkehrswende. Hier wird im Konkreten an die bestehende Beschlusslage des Landtags in dem Antrag „Den Radverkehr weiter ins Rollen bringen“ (Drucksache 7/1413) angeknüpft. Radwege werden in differenzierter Baulast (Land, Kreis, Gemeinde) ins Landesstraßenrecht eingeführt.

Der Landtag stellt fest, dass der in Brandenburg eingeschlagene Weg hin zu einer bedarfsgerechten, klimaverträglichen, sicheren und sozial-gerechten Mobilität konsequent weiterverfolgt werden soll. Er steht zu dem Ziel, dass Brandenburg spätestens im Jahr 2050 klimaneutral wirtschaftet und lebt. Der Landtag hat die Landesregierung beauftragt, einen Klimaplan für das Land zu erarbeiten, welcher auch Ziele zum Verkehrssektor enthalten soll. [DS 7/1420-B]

Der Landtag möge beschließen:

Der Landtag fordert die Landesregierung auf, mit der Volksinitiative „Verkehrswende Brandenburg jetzt!“ einen Dialogprozess zu führen mit dem Ziel ein den Erfordernissen des Flächenlandes Brandenburg entsprechendes Mobilitätsgesetz zu erarbeiten, mit welchem innerhalb der bestehenden Gesetze Anpassungen im Sinne der vereinbarten Ziele vorgenommen werden. Damit soll bei Maßnahmen der Verkehrsplanung und des Verwaltungshandelns in Brandenburg die Sicherheit und Attraktivität des Fuß-, Rad- und des öffentlichen Nahverkehrs gefördert werden, um den Anteil des Umweltverbundes bis 2030 auf 60% zu erhöhen. Der Grundsatz der Finanzierbarkeit im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel gilt auch für die nachfolgenden Eckpunkte:

- a) Im Dialogprozess wird die Ausgestaltung des Mobilitätsgesetzes mit Blick auf die Punkte
 - Klimaneutralität in Brandenburg bis spätestens 2050,
 - die Förderung des ÖPNV-, Rad- und Fußverkehrs und
 - die Zielstellung der Steigerung des Anteils des Umweltverbundes am Verkehr auf 60% bis 2030 geklärt.

Mit dem Gesetz sind konkrete Maßnahmen, Zeitpläne und Verantwortlichkeiten zu definieren.

- b) Erkenntnisse aus der Überarbeitung der Mobilitätsstrategie 2030 in Verbindung mit dem Landesnahverkehrsplan, der Radverkehrsstrategie sowie der Güterverkehrsstrategie fließen in den Prozess ein. Im Rahmen des Dialogprozesses wird auch diskutiert, ob die Gesetze, Regelwerke und Strategien aus dem Bereich Mobilität und Verkehr perspektivisch in einem Mobilitätsgesetz zusammengeführt werden können. Dabei sind auch bundes- und europarechtliche Entwicklungen zu berücksichtigen.
- c) Mit dem Dialogprozess soll spätestens zum 3. Quartal 2021 begonnen werden. Er soll möglichst Ende 2022 mit einer gemeinsamen Gesetzesvorlage für ein Mobilitätsgesetz abgeschlossen werden. Orientiert an den Ergebnissen wird die Landesregierung dem Landtag ein entsprechendes Gesetzespaket zuleiten.
- d) Folgende Punkte sind ausdrücklich Teil des Dialogprozesses:
- Mögliche gesetzliche Bestimmungen zur Verbesserung des Rad- und Fußverkehrs. Dazu gehört die Erstellung und kontinuierliche Fortführung eines landesweiten Radwegeplans. Dieser Plan umfasst unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Potenzialanalyse die Radwegeverbindungen von überregionaler Bedeutung, inklusive Radschnellverbindungen. Er soll den Landkreisen, Städten und Gemeinden Orientierung für eigene Radverkehrspläne geben.
 - Die Möglichkeiten der Weiterentwicklung der PlusBus-Linien zu einem kreisübergreifenden Konzept, um attraktive Querverbindungen zwischen den SPNV-Sternachsen zu schaffen.
 - Nutzung aller planerischen und gesetzgeberischen Maßnahmen, um einer Stilllegung und Entwidmung von Schienenstrecken entgegen zu wirken, so dass Spielraum für Reaktivierungen erhalten bleibt. Grundlage für Strecken-Reaktivierungen und -Sicherung ist eine Potenzialanalyse.
 - Konkretisierung des im Koalitionsvertrag vereinbarten Prinzips „Erhalt vor Neubau“.
 - Prüfung wie lokale und regionale Modellprojekte für eine dritte Finanzierungssäule des ÖPNV auf freiwilliger Basis ermöglicht werden können.
 - Erarbeitung von Lösungswegen für eine stärkere Kooperation der Landkreise und kreisfreien Städte untereinander bei der Planung und Realisierung attraktiver ÖPNV-Angebote.
 - Verbesserung der Verkehrssicherheit für besonders gefährdete Verkehrsteilnehmende – insbesondere Kinder und Jugendliche, ältere und

mobilitätseingeschränkte Menschen sowie Radfahrenden und zu Fußgehende.