

1 **02/1/2017**

2 **Landesvorstand**

3 **Der Landesparteitag möge beschließen:**

4

5 **Mehr Investitionen in die Infrastruktur für eine mobile**
6 **Zukunft Brandenburgs**

7 Brandenburg hat sich in den vergangenen Jahren
8 gut entwickelt. Die Wirtschaftsleistung steigt und
9 die Arbeitslosenzahlen sinken, u.a. durch die Bereit-
10 schaft vieler Beschäftigter von und nach Brandenburg
11 täglich zu pendeln. Brandenburg braucht zur Behe-
12 bung der damit einhergehenden Engpässe jedoch
13 deutlich mehr Investitionen in die Schienen- und
14 Straßeninfrastruktur. Besonders dringlich sind der
15 Abbau des Investitionsstaus bei den Landesstraßen, die
16 Schließung von Schienenlücken und die Sicherstellung
17 des ÖPNV in allen Landesteilen.

18

19 Der rasant steigende Wohnungsbedarf kann allein in
20 Berlin nicht gedeckt werden. Die Städte und Gemein-
21 den im direkten und weiteren Umland benötigen mehr
22 und bessere Schienenverbindungen. Um Freiräume zu
23 erhalten und die angespannten Wohnungsmärkte zu
24 entlasten, soll die Entwicklung verstärkt entlang der
25 Schienenachsen in die Städte der sogenannten 2. Reihe
26 gelenkt werden. Es geht darum, die Entwicklungsimpul-
27 se aus Berlin, aber auch aus Leipzig, Dresden, Hamburg
28 und Stettin aufzunehmen und die damit verbundenen
29 Chancen für Wirtschaftsansiedlung, Stadtentwicklung
30 und sozialen Zusammenhalt in das gesamte Land zu
31 tragen.

32

33 Unsere moderne Gesellschaft erfordert Mobilität von
34 Menschen, Gütern und Daten. Mobilität ist der Schlüs-
35 sel zur sozialen Teilhabe in allen Lebensbereichen. Die
36 kluge Ausgestaltung von Mobilität ist Strukturpolitik
37 für Brandenburg und sichert die Erreichbarkeit für alle
38 Landesteile. Gut ausgebaute Schienen und Straßen
39 sind die Lebensadern unserer modernen Gesellschaft.

40

41 Die im Februar 2017 beschlossene Mobilitätsstrategie
42 2030 beschreibt dazu die Ziele und Handlungsfelder.
43 Um die Mobilität umweltfreundlich zu gestalten und
44 die Klimaschutzziele des Landes zu erreichen, soll der
45 Anteil des Umweltverbundes auf über 50% am Modal
46 Split gesteigert werden. Die Mobilitätsstrategie ist
47 verknüpft mit den Festlegungen des Landesentwick-
48 lungsplans für die Hauptstadtregion und mit den Zielen
49 der Strategie Stadtentwicklung und Wohnen.

50

1 Jetzt geht es um die Umsetzung. Vorausschauende
2 Investitionen in die Infrastruktur und deren Unter-
3 haltung sichern das öffentliche Vermögen für die
4 nachfolgenden Generationen.

5

6 **Zusätzliche Verkehrsbestellungen und Investitionen in**
7 **Schieneinfrastruktur**

8

9 Die Korridoruntersuchungen der Länder Berlin und
10 Brandenburg haben gezeigt, dass zusätzliche Ver-
11 kehrsbestellungen und Investitionen in Schienenwege
12 dringend erforderlich sind. Der Weg dahin wird durch
13 die Neuaufstellung des Landesnahverkehrsplans vor-
14 gegeben.

15

16 Mit der aktuellen Ausschreibung zum „Elbe-Spree-
17 Netz“ (umfasst 2/3 des Gesamtnetzes im Regional-
18 verkehr Berlin-Brandenburg) werden die Verkehrslei-
19 stungen ab Ende 2022 um 3 Millionen km oder 13% auf
20 dann 26 Millionen km erhöht. Auch bis dahin sollen alle
21 Möglichkeiten für Verbesserungen bei Fahrplan und
22 Platzangebot genutzt werden.

23

24 Die Mehrleistungen im Netz „Elbe-Spree“ dürfen nicht
25 zu Einschränkungen in den anschließend folgenden
26 Ausschreibungen oder zu Abbestellungen führen. Die
27 vom Bund bereitgestellten Regionalisierungsmittel
28 müssen vollständig für den SPNV eingesetzt werden,
29 um dies zu sichern und zukünftig Kürzungen von
30 Bundesmitteln zu vermeiden.

31

32 Die vom Land den Landkreisen und kreisfreien Städten
33 bereitgestellten ÖPNV-Mittel i.H.v. insgesamt jährlich
34 70 Millionen Euro, die derzeit noch aus Regionalisie-
35 rungsmitteln des Bundes finanziert werden, sind daher
36 schrittweise durch Landesmittel zu ersetzen. Mit dieser
37 Kompensation soll sofort begonnen werden. Die frei-
38 werdenden Mittel werden zunächst für die Planung
39 von Infrastrukturprojekten eingesetzt, die konkret mit
40 Berlin und der DB vereinbart wurden. Damit schafft
41 Brandenburg auch die Möglichkeit, sich gemeinsam
42 mit Berlin an Programmen des Bundes und der EU
43 zu beteiligen. Brandenburg wird sich dafür einsetzen,
44 dass hierzu das GVFG-Bundesprogramm erheblich
45 aufgestockt wird.

46

47 Der aktuelle Betrieb mit überfüllten und verspäteten
48 Zügen sowie die Ausschreibungen zeigen: Wir stoßen
49 zunehmend an die Grenzen der Schieneinfrastruktur.

1 Wir brauchen daher sowohl die Lückenschlüsse bei den
2 S-Bahnen als auch die Verbesserungen im Regionalver-
3 kehr auf allen Verkehrskorridoren. Dafür sind neue und
4 zusätzliche Gleise sowie Züge entlang der Dresdener
5 Bahn, der Hamburger Bahn, der Kremmener Bahn,
6 der Stammbahn und der Heidekrautbahn erforderlich.
7 Zudem ist die Kapazität der Anhalter Bahn für einen
8 dichten Regionalverkehr zu sichern.

9
10 Auch die Prignitz, die Uckermark und die Lausitz pro-
11 fitieren durch den Ausbau der Schienenverbindungen.
12 Im besonderen Fokus stehen dabei der zweigleisige,
13 elektrifizierte Ausbau der Strecke Angermünde-Stettin
14 sowie der Ausbau der Görlitzer Bahn mit dem Bahnhof
15 Königs Wusterhausen, dem zweigleisigen Ausbau der
16 Strecke Lübbenau-Cottbus und der Elektrifizierung der
17 Strecke Cottbus-Görlitz.

18
19 **Die Finanzierung des kommunalen ÖPNV soll stabil**
20 **fortgeführt werden.**

21
22 Ab dem Jahr 2020 sind die für den ÖPNV eingesetzten
23 Entflechtungsmittel i.H.v. jährlich 27 Millionen Euro
24 durch Landesmittel zu ersetzen, um den Fortbestand
25 der gegenwärtig den Kommunen bereitgestellten
26 ÖPNV-Mittel für Investitionen zu gewährleisten.

27
28 Um den ÖPNV zu stärken, ist die Verknüpfung von
29 Busverkehren mit dem Schienenverkehr weiter zu ver-
30 bessern. Das Plus-Bus-Konzept setzt dafür die richtigen
31 Standards. Der Erfolg der bisher eingerichteten Linien
32 macht dies deutlich. Mit dem Plus-Bus-Konzept sind
33 aber auch zusätzliche Aufwendungen bei den Land-
34 kreisen als Aufgabenträger verbunden. Diese sollen
35 durch höhere Zuweisungen des Landes ausgeglichen
36 werden. Der kommunale ÖPNV muss angemessen
37 finanziert und effektiv betrieben werden, so dass eine
38 gute Anbindung in allen Regionen möglich ist.

39
40 An den Schnittstellen zum Schienenverkehr sind
41 ausreichend sichere Radabstellplätze, barrierefreie
42 Bushaltestellen sowie Park+Ride-Plätze vorzuhalten.
43 Hier soll das Land die Kommunen weiterhin kräftig
44 unterstützen und vor allem bei der Kombination von
45 Bahn- und Radverkehr neue und innovative Wege
46 gehen, u.a. durch den Bau von Fahrradpark-häusern an
47 den Bahnhöfen sowie gute Bedingungen zur Fahrrad-
48 mitnahme in den Zügen

49

1 Straßenbahnen und O-Busse sind bereits jetzt wichtige
2 Bestandteile der umweltfreundlichen Elektromobilität
3 im Land. Zur Unterstützung der Flottenerneuerung
4 und der Investitionen in barrierefreie Fahrzeuge und
5 Haltestellen werden den Kommunen planbare Investi-
6 tionszuschüsse bereitgestellt.

7

8 **Ausbau der Bundesfernstraßen beschleunigen, Qua-**
9 **lität der Landesstraßen verbessern, Investitionen im**
10 **“Grünen Netz“ anschieben**

11

12 Brandenburg ist als Flächenland auf eine gute Straßen-
13 infrastruktur angewiesen. Trotz aller Bemühungen zur
14 Verkehrsverlagerung auf die Schiene oder die Wasser-
15 straße entfallen große Teile des Wirtschaftsverkehrs
16 auf die Straße. Die Grunderschließung in der Fläche
17 erfolgt über die Straße. Brandenburg verfügt über ca.
18 800 km Autobahnen und 2.600 km Bundesstraßen.
19 Der Zustand ist vergleichsweise gut und kann durch die
20 bereits spürbare Erhöhung der zur Verfügung gestellten
21 Bundesmittel erhalten werden.

22

23 Mit der Gründung der Infrastrukturgesellschaft des
24 Bundes geht die Verwaltung der Bundesautobahnen
25 ab dem 1. Januar 2021 an den Bund über. Der Bund hat
26 den Ländern anheimgestellt, auch die Verwaltung der
27 Bundesstraßen abzugeben. Diese Option soll Branden-
28 burg nicht wahrnehmen. Die Bundesstraßen sollen in
29 der Auftragsverwaltung des Landes bleiben, um den
30 Einfluss auf strukturpolitisch wichtige Investitionsent-
31 scheidung zu sichern sowie Synergien in der Bundes-
32 und Landesstraßenverwaltung zu nutzen.

33

34 Der Planungsvorlauf bei den Bundesfernstraßen soll
35 beschleunigt werden, um die Maßnahmen aus dem
36 Bundesverkehrswegeplan bis 2030 zu realisieren. Dafür
37 soll das Planungsbudget für die Jahre 2019 und 2020
38 nochmals um jeweils 5 Mio. Euro auf 40 Mio. Euro
39 erhöht werden. Nach Abgabe der Bundesautobahnen
40 ab dem 1. Januar 2021 soll das Planungsbudget für die
41 Bundesstraßen stabil bei 35 Mio. Euro gehalten werden.
42 Das Planungsbudget schließt die Erhaltungsmaßnah-
43 men an den ca. 1.000 km Radwegen an Bundesstraßen
44 sowie die Planung des Neubaus ein. Die Planung von
45 Radwegen soll auf die Umsetzung von ca. 10 Mio. Euro
46 Bundesmittel pro Jahr ausgerichtet werden.

47

48 Bei den ca. 5.700 km Landesstraßen besteht ein erhebli-
49 cher Investitionsstau. Im sogenannten Grundnetz sind

1 ca. 40 % der Straßen in schlechtem bzw. sehr schlech-
2 ten Zustand, davon ca. 500 km Ortsdurchfahrten. Im
3 „Grünen Netz“ sind 48% der Straßen in schlechtem
4 bzw. sehr schlechtem Zustand, davon ebenfalls 500
5 km Ortsdurchfahrten. Im gesamten Landesstraßennetz
6 sind ca. 100 Brückenbauwerke in kritischen bzw. un-
7 genügenden Zustand. Die Sicherung der Tragfähigkeit
8 der Brücken ist grundlegende Voraussetzung für die
9 Leistungsfähigkeit des Straßennetzes.

10

11 Mit dem im Jahre 2015 gestarteten 100-Millionen-
12 Programm (P100) hat das Land Brandenburg den
13 richtigen Weg eingeschlagen. Von den 70 Maßnahmen
14 des P100, davon 54 Ortsdurchfahrten werden bis Ende
15 2017 ca. 40 Maßnahmen fertiggestellt bzw. im Bau
16 sein. Damit wurden und werden die Verkehrsver-
17 hältnisse und die Verkehrssicherheit im Grundnetz
18 und gleichzeitig die Lebensbedingungen der an den
19 Ortsdurchfahrten wohnenden Menschen verbessert.

20

21 Um den Investitionsstau weiter aufzulösen und dem
22 Werteverzehr entgegenzuwirken, sind aber größere
23 Anstrengungen erforderlich. Noch in den Jahren 2018
24 und 2019 sollen die Mittel für die Planung und den Bau
25 von Landesstraßen und Radwegen um jeweils 15 Mio.
26 Euro aufgestockt werden. Damit wird insbesondere
27 auch der Planungsvorlauf verbessert.

28

29 Das Gesamtbudget für die Landesstraßen, Brücken
30 und Radwege soll mittelfristig auf jährlich 100 Millio-
31 nen Euro steigen. Mindestens 10 Millionen Euro pro
32 Jahr sollen davon zur schrittweisen Beseitigung des
33 Investitionsrückstaus im „Grünen Netz“ eingesetzt
34 werden. Ein großer Teil der Landesstraßen des „Grünen
35 Netzes“ erfüllt nicht die Funktionen einer Landesstraße
36 und muss daher zur Kreis- oder Gemeindestraße
37 abgestuft werden. Für ein Abstufungsprogramm müs-
38 sen ausreichend Landesmittel für die gesetzlichen
39 Einstandspflichten als Ausgleich der unterlassenen
40 Unterhaltung sowie Fördermaßnahmen für die Kom-
41 munen bereitgestellt werden. Ab 2020 sind für den
42 kommunalen Straßenbau auch Landesmittel anstelle
43 der bisherigen Entflechtungsmittel einzusetzen.

44

45 Voraussetzung für die Vorbereitung und Durchführung
46 dieser Investitionen ist ein leistungsfähiger Landesbe-
47 trieb Straßenwesen (LS) mit kurzfristig 100 zusätzlichen
48 und langfristig 1.600 Stellen. Auf die massiven Alters-
49 abgänge in den nächsten Jahren ist rechtzeitig durch

1 Nachwuchsgewinnung zu reagieren.

2

3 **Mobilität noch enger verknüpfen mit Stadtentwicklung**
4 **und Wohnen**

5

6 Nach den Vorgaben des gemeinsamen Landesent-
7 wicklungsplans Berlin-Brandenburg werden sich Sied-
8 lungsentwicklung und damit auch der Wohnungsbau
9 weiter an den durch den Schienenverkehr vorgege-
10 benen Entwicklungsachsen und in den Mittelzentren
11 konzentrieren. Diese Orte sind Kristallisationskerne der
12 wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung im Land.

13

14 Die Stadtentwicklung in Brandenburg ist eine Erfolgs-
15 geschichte. Viele Städte haben sich stabilisiert, u.a.
16 auch in der sozialen Struktur. Dazu hat ganz wesentlich
17 der zielgerichtete Einsatz der Programme der Städ-
18 tebauförderung beigetragen. Nach einem Rückgang
19 der Bundesmittel im Jahr 2013 auf 32,7 Mio. € hat der
20 Bund die Förderung wieder auf 45,3 Mio. € erhöht. Von
21 den 244 Mio. € Städtebauförderung im Zeitraum 2014
22 bis 2016 profitieren 73 Städte in Brandenburg. Neben
23 der Sanierung von Gebäuden, der Gestaltung von
24 Plätzen, Straßen und Grünanlagen wurden Schulen,
25 Kindergärten und Horte, Rathäuser, Bibliotheken und
26 Bürgerzentren durch die Städtebauförderung unter-
27 stützt.

28

29 Die vollständige Kofinanzierung der Bundesmittel soll
30 weiter gesichert werden.

31

32 Das neue Programm Stadtumbau III kommt neben
33 den klassischen Stadtumbaustädten auch den wach-
34 senden Städten und Gemeinden im Berliner Umland
35 zu Gute. Die Erschließung von Bauland, aber auch
36 die Anpassung der sozialen Infrastruktur sind dabei
37 wichtige Handlungsfelder. Stadtumbau ist aber auch in
38 den kleinen Landstädten und Gemeinden erforderlich.
39 Dazu soll ein Programm im Umfang von 10 Millionen
40 Euro jährlich für die nächsten 5 Jahre zur Beseitigung
41 von baulichen Missständen und Aufwertungen im
42 ländlichen Raum aufgelegt werden.

43

44 „Stadt für alle“ bedeutet vor allem auch „Wohnen
45 für alle“. In den vergangenen Jahren ist es gelungen,
46 den Neubau des sozialen Wohnungsbaus wieder in
47 Gang zu setzen. Wichtige Voraussetzung dafür war
48 die Anhebung des Förderbudgets auf 100 Millionen
49 Euro pro Jahr, die Einführung einer zweiten Einkom-

1 mensgrenze und die Ergänzung der Darlehen durch
2 einen Zuschussanteil. Über alle Programme konnten
3 so seit 2014 1.900 Sozialwohnungen modernisiert oder
4 neugebaut werden. Die Anstrengungen zur Erhöhung
5 des Anteils mietpreis- und belegungsgebundener
6 sozialer Wohnungen müssen fortgeführt werden.
7 Das Förderbudget von 100 Millionen Euro pro Jahr
8 muss dafür verstetigt werden. Der Zuschussanteil soll
9 beibehalten werden.

10

11 Die Vernetzung von Stadtentwicklung und Mobilität ist
12 zu forcieren und dabei das Prinzip der Innenentwick-
13 lung zu stärken. Kurze Wege in der Stadt sind ökolo-
14 gisch, ökonomisch und sozial. Mobilität ist dann auch
15 ohne Auto möglich, der Flächenverbrauch für den ru-
16 henden Verkehr sinkt, neue und innovative Verkehrs-
17 angebote wie Car-Sharing und Vorrangflächen für Fuß-
18 und Radverkehr sind besser umsetzbar.