

02/1/2017

## **Beschluss**

**Annahme in geänderter Fassung**

### **Mehr Investitionen in die Infrastruktur für eine mobile Zukunft Brandenburgs**

Brandenburg hat sich in den vergangenen Jahren gut entwickelt. Die Wirtschaftsleistung steigt und die Arbeitslosenzahlen sinken, u.a. durch die Bereitschaft vieler Beschäftigter von und nach Brandenburg täglich zu pendeln. Brandenburg braucht zur Behebung der damit einhergehenden Engpässe jedoch deutlich mehr Investitionen in die Schienen- und Straßeninfrastruktur. Besonders dringlich sind der Abbau des Investitionsstaus bei den Landesstraßen, die Schließung von Schienenlücken und die Sicherstellung des ÖPNV in allen Landesteilen.

Der rasant steigende Wohnungsbedarf kann allein in Berlin nicht gedeckt werden. Die Städte und Gemeinden im direkten und weiteren Umland benötigen mehr und bessere Schienenverbindungen. Um Freiräume zu erhalten und die angespannten Wohnungsmärkte zu entlasten, soll die Entwicklung verstärkt entlang der Schienenachsen in die Städte der sogenannten 2. Reihe gelenkt werden. Es geht darum, die Entwicklungsimpulse aus Berlin, aber auch aus Leipzig, Dresden, Hamburg und Stettin aufzunehmen und die damit verbundenen Chancen für Wirtschaftsansiedlung, Stadtentwicklung und sozialen Zusammenhalt in das gesamte Land zu tragen.

Unsere moderne Gesellschaft erfordert Mobilität von Menschen, Gütern und Daten. Mobilität ist der Schlüssel zur sozialen Teilhabe in allen Lebensbereichen. Die kluge Ausgestaltung von Mobilität ist Strukturpolitik für Brandenburg und sichert die Erreichbarkeit für alle Landesteile. Gut ausgebaute Schienen und Straßen sind die Lebensadern unserer modernen Gesellschaft.

Die im Februar 2017 beschlossene Mobilitätsstrategie 2030 beschreibt dazu die Ziele und Handlungsfelder. Um die Mobilität umweltfreundlich zu gestalten und die Klimaschutzziele des Landes zu erreichen, soll der Anteil des Umweltverbundes auf über 50% am Modal Split gesteigert werden. Die Mobilitätsstrategie ist verknüpft mit den Festlegungen des Landesentwicklungsplans für die Hauptstadtregion und mit den Zielen der Strategie Stadtentwicklung und Wohnen.

Jetzt geht es um die Umsetzung. Vorausschauende Investitionen in die Infrastruktur und deren Unterhaltung sichern das öffentliche Vermögen für die nachfolgenden Generationen.

#### **Zusätzliche Verkehrsbestellungen und Investitionen in Schieneninfrastruktur**

Die Korridoruntersuchungen der Länder Berlin und Brandenburg haben gezeigt, dass zusätzliche Verkehrsbestellungen und Investitionen in Schienenwege dringend erforderlich sind. Der Weg dahin wird durch die Neuaufstellung des Landesnahverkehrsplans vorgegeben.

Mit der aktuellen Ausschreibung zum „Elbe-Spree-Netz“ (umfasst 2/3 des Gesamtnetzes im Regionalverkehr Berlin-Brandenburg) werden die Verkehrsleistungen ab Ende 2022 um 3 Millionen km oder 13% auf dann 26 Millionen km erhöht. Auch bis dahin sollen alle Möglichkeiten für Verbesserungen bei Fahrplan und Platzangebot genutzt werden.

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

Die vom Land den Landkreisen und kreisfreien Städten bereitgestellten ÖPNV-Mittel i.H.v. insgesamt jährlich 70 Millionen Euro, die derzeit noch aus Regionalisierungsmitteln des Bundes finanziert werden, sind daher schrittweise durch Landesmittel zu ersetzen. Mit dieser Kompensation soll sofort begonnen werden. Die frei werdenden Mittel werden zunächst für die Planung von Infrastrukturprojekten eingesetzt, die konkret mit Berlin und der DB vereinbart wurden. Damit schafft Brandenburg

auch die Möglichkeit, sich gemeinsam mit Berlin an Programmen des Bundes und der EU zu beteiligen. Brandenburg wird sich dafür einsetzen, dass hierzu das GVFG-Bundesprogramm erheblich aufgestockt wird.

Der aktuelle Betrieb mit überfüllten und verspäteten Zügen sowie die Ausschreibungen zeigen: Wir stoßen zunehmend an die Grenzen der Schieneninfrastruktur. Wir brauchen daher sowohl die Lückenschlüsse bei den S-Bahnen als auch die Verbesserungen im Regionalverkehr auf allen Verkehrskorridoren. Dafür sind neue und zusätzliche Gleise sowie Züge entlang der Dresdener Bahn, der Hamburger Bahn, der Kremmener Bahn, der Stammbahn und der Heidekrautbahn erforderlich. Zudem ist die Kapazität der Anhalter Bahn für einen dichten Regionalverkehr zu sichern.

Auch die Prignitz, die Uckermark und die Lausitz profitieren durch den Ausbau der Schienenverbindungen. Im besonderen Fokus stehen dabei der zweigleisige, elektrifizierte Ausbau der Strecke Angermünde-Stettin sowie der Ausbau der Görlitzer Bahn mit dem Bahnhof Königs Wusterhausen, dem zweigleisigen Ausbau der Strecke Lübbenau-Cottbus und der Elektrifizierung der Strecke Cottbus-Görlitz.

#### **Die Finanzierung des kommunalen ÖPNV soll stabil fortgeführt werden.**

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

Um den ÖPNV zu stärken, ist die Verknüpfung von Busverkehren mit dem Schienenverkehr weiter zu verbessern. Das Plus-Bus-Konzept setzt dafür die richtigen Standards. Der Erfolg der bisher eingerichteten Linien macht dies deutlich. Mit dem Plus-Bus-Konzept sind aber auch zusätzliche Aufwendungen bei den Landkreisen als Aufgabenträger verbunden. Diese sollen durch höhere Zuweisungen des Landes ausgeglichen werden. Der kommunale ÖPNV muss angemessen finanziert und effektiv betrieben werden, so dass eine gute Anbindung in allen Regionen möglich ist. Besonderes Augenmerk bei der landesseitigen Finanzierung des kommunalen ÖPNV soll auf den Busverkehr in ländlichen Regionen wie der Uckermark, der Prignitz, der Lausitz und weiteren berlinfernen Regionen gerichtet werden. Die einstündige – am SPNV orientierte – Taktung des PlusBus-Konzepts wird Regionen besser anbinden, die durch größere Entfernungen zum nächsten SPNV-Angebot charakterisiert sind.

An den Schnittstellen zum Schienenverkehr sind ausreichend sichere Radabstellplätze, barrierefreie Bushaltestellen sowie Park+Ride-Plätze, insbesondere an den Schnittstellen des Berliner Ringes mit Kreuzungen der S-Bahn-Strecken (Modell München), vorzuhalten. Hier soll das Land die Kommunen weiterhin kräftig unterstützen und vor allem bei der Kombination von Bahn- und Radverkehr neue und innovative Wege gehen, u.a. durch den Bau von Fahrradpark-häusern an den Bahnhöfen sowie gute Bedingungen zur Fahrradmitnahme in den Zügen.

Straßenbahnen und O-Busse sind bereits jetzt wichtige Bestandteile der umweltfreundlichen Elektromobilität im Land. Zur Unterstützung der Flottenerneuerung und der Investitionen in barrierefreie Fahrzeuge und Haltestellen werden den Kommunen planbare Investitionszuschüsse bereitgestellt.

#### **Ausbau der Bundesfernstraßen beschleunigen, Qualität der Landesstraßen verbessern, Investitionen im “Grünen Netz“ anschieben**

Brandenburg ist als Flächenland auf eine gute Straßeninfrastruktur angewiesen. Trotz aller Bemühungen zur Verkehrsverlagerung auf die Schiene oder die Wasserstraße entfallen große Teile des Wirtschaftsverkehrs auf die Straße. Die Grunderschließung in der Fläche erfolgt über die Straße. Brandenburg verfügt über ca. 800 km Autobahnen und 2.600 km Bundesstraßen. Der Zustand ist vergleichsweise gut und kann durch die bereits spürbare Erhöhung der zur Verfügung gestellten Bundesmittel erhalten werden.

Mit der Gründung der Infrastrukturgesellschaft des Bundes geht die Verwaltung der Bundesautobahnen ab dem 1. Januar 2021 an den Bund über. Der Bund hat den Ländern anheimgestellt, auch die Verwaltung der Bundesstraßen abzugeben.

Diese Option soll Brandenburg nicht wahrnehmen. Die Bundesstraßen sollen in der Auftragsverwaltung des Landes bleiben, um den Einfluss auf strukturpolitisch wichtige Investitionsentscheidung zu sichern sowie Synergien in der Bundes- und Landesstraßenverwaltung zu nutzen.

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

Bei den ca. 5.700 km Landesstraßen besteht ein erheblicher Investitionsstau. Im sogenannten Grundnetz sind ca. 40 % der Straßen in schlechtem bzw. sehr schlechtem Zustand, davon ca. 500 km Ortsdurchfahrten. Im „Grünen Netz“ sind 48% der Straßen in schlechtem bzw. sehr schlechtem Zustand, davon ebenfalls 500 km Ortsdurchfahrten. Im gesamten Landesstraßennetz sind ca. 100 Brückenbauwerke in kritischen bzw. ungenügenden Zustand. Die Sicherung der Tragfähigkeit der Brücken ist grundlegende Voraussetzung für die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes.

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

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

Das Gesamtbudget für die Landesstraßen, Brücken und Radwege soll mittelfristig auf jährlich 100 Millionen Euro steigen. Mindestens 10 Millionen Euro pro Jahr sollen davon zur schrittweisen Beseitigung des Investitionsrückstaus im „Grünen Netz“ eingesetzt werden. Ein großer Teil der Landesstraßen des „Grünen Netzes“ erfüllt nicht die Funktionen einer Landesstraße und muss daher zur Kreis- oder Gemeindestraße abgestuft werden. Für ein Abstufungsprogramm müssen ausreichend Landesmittel für die gesetzlichen Einstandspflichten als Ausgleich der unterlassenen Unterhaltung sowie Fördermaßnahmen für die Kommunen bereitgestellt werden. Ab 2020 sind für den kommunalen Straßenbau auch Landesmittel anstelle der bisherigen Entflechtungsmittel einzusetzen.

Voraussetzung für die Vorbereitung und Durchführung dieser Investitionen ist ein leistungsfähiger Landesbetrieb Straßenwesen (LS) mit kurzfristig 100 zusätzlichen und langfristig 1.600 Stellen. Auf die massiven Altersabgänge in den nächsten Jahren ist rechtzeitig durch Nachwuchsgewinnung zu reagieren.

### **Mobilität noch enger verknüpfen mit Stadtentwicklung und Wohnen**

Nach den Vorgaben des gemeinsamen Landesentwicklungsplans Berlin-Brandenburg werden sich Siedlungsentwicklung und damit auch der Wohnungsbau weiter an den durch den Schienenverkehr vorgegebenen Entwicklungsachsen und in den Mittelzentren konzentrieren. Diese Orte sind Kristallisationskerne der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung im Land.

Die Stadtentwicklung in Brandenburg ist eine Erfolgsgeschichte. Viele Städte haben sich stabilisiert, u.a. auch in der sozialen Struktur. Dazu hat ganz wesentlich der zielgerichtete Einsatz der Programme der Städtebauförderung beigetragen. Nach einem Rückgang der Bundesmittel im Jahr 2013 auf 32,7 Mio. € hat der Bund die Förderung wieder auf 45,3 Mio. € erhöht. Von den 244 Mio. € Städtebauförderung im Zeitraum 2014 bis 2016 profitieren 73 Städte in Brandenburg. Neben der Sanierung von Gebäuden, der Gestaltung von Plätzen, Straßen und Grünanlagen wurden Schulen, Kindergärten und Horte, Rathäuser, Bibliotheken und Bürgerzentren durch die Städtebauförderung unterstützt.

Die vollständige Kofinanzierung der Bundesmittel soll weiter gesichert werden.

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

„Stadt für alle“ bedeutet vor allem auch „Wohnen für alle“. In den vergangenen Jahren ist es gelungen, den Neubau des sozialen Wohnungsbaus wieder in Gang zu setzen. Wichtige Voraussetzung dafür war die Anhebung des Förderbudgets auf 100 Millionen Euro pro Jahr, die Einführung einer zweiten Einkommensgrenze und die Ergänzung der Darlehen durch einen Zuschussanteil. Über alle Programme konnten so seit 2014 1.900 Sozialwohnungen modernisiert oder neugebaut werden. Die Anstrengungen zur Erhöhung des Anteils mietpreis- und belegungsgebundener sozialer Wohnungen müssen fortgeführt werden. Das Förderbudget von 100 Millionen Euro pro Jahr muss dafür verstetigt werden. Der Zuschussanteil soll beibehalten werden.

Die Vernetzung von Stadtentwicklung und Mobilität ist zu forcieren und dabei das Prinzip der Innenentwicklung zu stärken. Kurze Wege in der Stadt sind ökologisch, ökonomisch und sozial. Mobilität ist dann auch ohne Auto möglich, der Flächenverbrauch für den ruhenden Verkehr sinkt, neue und innovative Verkehrsangebote wie Car-Sharing und Vorrangflächen für Fuß- und Radverkehr sind besser umsetzbar.