Ä22 zu L1: Wir bewegen Brandenburg: nachhaltige Mobilität für Alle!

Antragsteller*innen Patrick Telligmann (KV Uckermark)

Antragstext

In Zeile 23:

Das Land stellt den Kreisen jährlich viel mehr Geld für den Busverkehr zu Verfügung. Die **Förderung der PlusBusse wird auch mit steigender Linienzahl fortgeführt**. Damit sich das Modell auch im ländlichen Raum weiter etabliert, bedarf es einer Flexibilisierung der Richtlinie bspw. mit Blick auf die Taktung in ländlichen Räumen. Darüber hinaus gibt es **Fördergelder für die Umstellung der Fahrzeugflotte auf klimafreundliche Antriebe.** Erneuerbare Energien spielen dabei eine entscheidende Rolle. Die Landkreise müssen bei der Errichtung einer Ladeinfrastruktur - zum Betranken der Busse mit Wasserstoff oder dem Aufladen batterieelektrischer Fahrzeuge - zügig vorankommen. Nur so gelingt der Umstieg auf klimafreundliche Antriebe. Wir fordern die Kreisebene auf, Förderprogramme zu nutzen und das Angebot - auch mit Blick auf landkreisübergreifenden Busverkehr - auszubauen. Voraussetzung dafür ist eine engere Abstimmung mit den Nachbarlandkreisen. Eine wichtige Grundlage für einen bedarfsgerechten Busfahrplan sind attraktive Arbeitsbedingungen für Busfahrer*innen.

Begründung

Die Plusbusrichtlinie stößt überall da an ihre Grenzen, wo in dünnbesiedelten Gegenden geringe Nutzer*innenzahlen die Finanzierung eines verlässlichen stündlichen Angebots von 5-20 Uhr unmöglich machen. Das gilt bspw. in der Uckermark, wo eine Verbindung wie die zwischen Templin (Mittelzentrum) und Prenzlau (Kreisstadt) für einen Plusbus zwar prädistiniert (Verbindung zweier Bahnhöfe, ehemalige Bahnverbindung) und aufgrund der Funktion der jeweiligen Stadt für die andere auch zwingend wäre, aber erst jetzt Dank einer zusätzlichen Anschubfinanzierung kommt, die wir als Kompensation für den Wegfall der RB63 erhalten und von der niemand sagen kann, ob sie ausreicht, um das Angebot soweit zu etablieren, dass es später auch ohne geht...