

Antrag 56/I/2020
Jusos Brandenburg
Der/Die Landesparteitag möge beschließen:

Empfehlung der Antragskommission
Überweisung an: Landesvorstand

Für eine echte Verkehrswende in Brandenburg

1 Eine sinnvolle Verkehrswende,
2 kann nur gelingen, wenn der
3 öffentliche Personennahverkehr
4 so gestaltet wird, dass er für
5 Autofahrende als Alternative
6 attraktiv wird. Eine Stärkung des
7 ÖPNV ist daher unabdingbar.

8 Ziele einer sozialdemokratischen Verkehrspolitik:

10 Wir bekennen uns zu einer sozial-
11 demokratischen Verkehrspolitik;
12 das heißt für uns:

13 Mobilität, nicht ein privates Auto
14 zu besitzen, ist ein Recht, das
15 jedem Menschen unabhängig
16 von Bildung, Alter, Einkommen
17 oder körperlicher Beeinträchti-
18 gung zusteht. Mobilität sollte im
19 Idealfall die Gesundheit der Men-
20 schen fördern, in keinster Weise
21 die Lebenszeit von Menschen
22 verkürzen. Wir bekennen uns
23 zur Vision Zero, die Vision einer
24 Region ohne Verkehrstote, sowie
25 zu CO2- und schadstofffreier
26 Mobilität. Das Auto kann nicht
27 das bevorzugte Verkehrsmittel
28 sein, da etwa Kinder keine Autos

Zur Erarbeitung einer Beschluss-
empfehlung an den AK Verkehr.

29 fahren dürfen, viele Menschen
30 im Zuge des Alterns irgendwann
31 und einige etwa durch Beein-
32 trachtigungen grundsätzlich kein
33 Auto fahren können bzw. dürfen.
34 Wir weisen die Behauptung zu-
35 rück, es gäbe Menschen, die in
36 Mittel-, Großstädten oder Ber-
37 lins Speckgürtel auf ein Auto an-
38 gewiesen seien, entschieden zu-
39 rück. Sie ist das Ergebnis ei-
40 ner jahrzehntelang fehlgeleiteten
41 Verkehrspolitik, die nahezu aus-
42 schließlich auf das Auto ausge-
43 richtet war. Wir fordern die sozial-
44 demokratische Landesregierung
45 sowie alle Genoss*innen auf, die-
46 se Behauptung ebenso entschie-
47 den abzulehnen und diese Fehl-
48 entwicklung zu korrigieren.

49 **Neuordnung der Verkehrsflä-**
50 **chen:**

51 Wir fordern daher eine gerech-
52 te Aufteilung der Verkehrsräume,
53 besonders in Städten und Speck-
54 gürteln. Wo Platz für zwei Au-
55 tospuren pro Richtung ist, muss
56 es auch Platz für einen siche-
57 ren, modernen Standards ent-
58 sprechenden Radweg geben. Die-
59 se Standards umfassen mindes-
60 tens eine bauliche Trennung von
61 Auto- Bus- und Straßenbahnver-
62 kehr sowie von parkenden Au-

63 tos sowie eine Breite von mindes-
64 tens 2 Metern. Auf das gesetzli-
65 che Mindestmaß von 1,5 Metern
66 sollte nur zurückgegriffen wer-
67 den, wenn es verkehrstechnisch
68 anders nicht möglich ist. Solan-
69 ge es mehr als 2 Fahrspuren pro
70 Richtung für PKWs gibt, ist auch
71 genügend Platz für einen 2 Me-
72 ter breiten Radweg! Bestehende
73 Radwege sollten auf den neu-
74 en Standard ausgebaut werden.
75 Wir fordern alle Mittel- und Groß-
76 städte auf, den Grundsatz "Far-
77 be ist keine Infrastruktur!" um-
78 zusetzen und neue sowie be-
79 stehende Fahrradwege entspre-
80 chend auszubauen. Wir fordern
81 die Landesregierung auf, hierzu
82 ein Zuschussprogramm aufzule-
83 gen, dessen Höhe sich an Mitteln
84 zum Straßenbau orientiert und
85 mindestens 60 Millionen € um-
86 fasst, was das doppelte der Kos-
87 ten der Abschaffung der Straßen-
88 baubeiträgen entspricht.

89 Wie (viel) darf Individualverkehr
90 sein?

91 Ziel in brandenburgischen Uni-
92 versitätsstädten: Anteil des Au-
93 tos am Modal Split auf 35% re-
94 duzieren. (Wie in Kopenhagen)
95 Dennoch wird der Individualver-
96 kehr auch langfristig nicht voll-

97 ständig durch den ÖPNV und
98 Regionalverkehr ersetzbar sein.
99 Skandale, wie der Dieselskandal
100 und die zunehmende Knappheit
101 von Rohöl auf der Erde, zei-
102 gen, dass der Individualverkehr
103 mit Verbrennungsantrieben kei-
104 ne Zukunft haben kann und darf.
105 Verschiedene Studien haben ge-
106 zeigt, dass Elektrofahrzeuge in je-
107 dem Fall, auch bei CO2-intensiver
108 Stromproduktion, das Klima we-
109 niger belasten.

110 In der Folge, ergibt sich, dass
111 Elektro bzw. batteriebetriebe-
112 ne PKW die einzige ernstzu-
113 nehmende Alternative zu den
114 Verbrennungsmotoren aktuell
115 sind. Um dennoch die umwelt-
116 und kostenfreundlichste Pro-
117 duktion zu ermöglichen, muss
118 es Autofahrenden möglich sein,
119 eigenen Strom über hauseigene
120 Solarpaneele zu produzieren und
121 rechtliche Hürden soweit möglich
122 abzubauen. Wasserstoff- bzw.
123 Brennstoffzellenautos haben
124 aktuell durch den schlechten
125 Wirkungsgrad und die hohen
126 wirtschaftlichen Kosten bei dem
127 Bau von Tankstellen einen erheb-
128 lichen Wettbewerbsnachteil und
129 können daher zeitnahe nicht die
130 dringend nötige Kompensation

131 der CO2-Emissionen erbringen.

132 **Stichpunkt Taktung:**

133 Für eine echte Verkehrswende ist
134 ein attraktiver öffentlicher Nah-
135 und Fernverkehr notwendig. Ei-
136 ne Möglichkeit diese Attraktiv-
137 tät zu erhöhen ist eine besse-
138 re Nutzbarkeit der verschiede-
139 nen Verkehrsmittel. Hierzu ge-
140 hört unter anderem die Vertak-
141 tung, die im Regionalverkehr in
142 den Bundesländern schon Rea-
143 lität ist. Bundesweit ist der so-
144 genannte 'Deutschlandtakt', ein
145 integrierter Taktfahrplan, in Pla-
146 nung. Hierbei sollen Züge des
147 Nah- und Fernverkehrs nach ei-
148 nem Takt von höchstens 30 bzw.
149 60 Minuten zwischen Orten ver-
150 kehren. Abfahrts- und Ankunfts-
151 zeiten von Zügen so gelegt wer-
152 den, dass ein einfacherer Um-
153 stieg an Knotenpunkten möglich
154 ist. Mit Abfahrtszeiten zur glei-
155 chen Minute an großen Bahn-
156 höfen. Ziel sind häufigere und
157 komfortablere Verbindungen ab
158 2030. Die Regierung des Lan-
159 des Brandenburg hat sich bereits
160 in ihrem Landesnahverkehrsplan
161 2018 zum Deutschlandtakt be-
162 kannt und Pläne vorgestellt, die-
163 sen in Brandenburg umzusetzen.
164 Bisher ist als Ziel im Landesnah-

165 verkehrsplan 2018 jedoch nur
166 ein Ausbau des Fernverkehrs zu
167 einem Zweistudentakt zwischen
168 den sogenannten Oberzentren
169 vorgesehen. Dies ist jedoch
170 nicht ausreichend für die Pläne
171 zur Umsetzung des 'Deutsch-
172 landtakts'. Wir fordern daher,
173 für die derzeit in Entwicklung
174 befindliche 'Mobilitätsstrategie',
175 die Planungen auf einen 30 bzw.
176 60 minütigen Takt auszurichten.
177 Für den Nordosten (Branden-
178 burg, Berlin und Mecklenburg-
179 Vorpommern) wurde für den
180 geplanten 'Deutschlandtakt' ein
181 Zielfahrplan erstellt. Dieser ent-
182 hält jedoch aus unserer Sicht
183 und aus der von Verbänden
184 einige Mängel. So sind etwa
185 auch Fernverkehrszüge vorge-
186 sehen, die nur zweistündlich
187 verkehren. Entscheidender aber
188 ist überhaupt der Anschluss an
189 den Fernverkehr. Für die Lan-
190 deshauptstadt Potsdam fällt der
191 Fernverkehrsanschluss mögli-
192 cherweise vollständig weg. Laut
193 Planung ist ein zweistündiger
194 'FR' zwischen Magdeburg und
195 Berlin über Potsdam vorgese-
196 hen. 'FR' steht für Fernverkehr
197 oder 'schnellen Regionalverkehr'.
198 Ebenso ist von Berlin in Richtung

199 Norden an die Ostsee nur 'FR'
200 (zweistündig) vorgesehen. Das
201 bedeutet auch hier den mögli-
202 chen Wegfall des Fernverkehrs.
203 Auch für die Lausitz stellen sich
204 durch die heutige Planung Pro-
205 bleme. Laut Fahrgastverband
206 proBahn werden zum Beispiel
207 aus Richtung Cottbus die Fern-
208 verkehrszüge in Leipzig um
209 wenige Minuten verpasst. Damit
210 wäre der angedachte komforta-
211 ble Umstieg zwischen Nah- und
212 Fernverkehr zunichte.

213 Wir fordern daher die Landes-
214 regierung auf, mit dem Bundes-
215 verkehrsministerium und den zu-
216 ständigen Behörden die Planun-
217 gen dahingehend zu überarbei-
218 ten, Umstiege zum Fernverkehr
219 gemäß den Ideen des 'Deutsch-
220 landtakts' zu ermöglichen. Zu-
221 dem muss der Erhalt bestehen-
222 der Fernverkehrsverbindung ei-
223 ne Selbstverständlichkeit sein.

224 Jedoch ist eine Vertaktung des
225 Schienenverkehrs nicht allein
226 entscheidend. Es kommt auch
227 auf den Anschluss an andere
228 Verkehrsmittel an. Hier nimmt
229 gerade in ländlichen Regionen
230 der Busverkehr eine besondere
231 Stellung ein. Seit 2014 gibt es
232 in Brandenburg die sogenann-

233 ten 'PlusBusse', die wochentags
234 und auch am Wochenende
235 nach festen Takten fahren. So
236 gilt eine Mindestanzahl von 15
237 Fahrtenpaaren unter der Woche
238 und 12 am Wochenende. Des
239 Weiteren und entscheidend für
240 die Vernetzung der Verkehrs-
241 mittel untereinander ist ein
242 Übergang an Bahnhöfen zum
243 Zug mit höchstens 15 Minuten
244 Umsteigezeit.

245 In ihrem Landesnahverkehrsplan
246 2018 stellt die Landesregierung
247 den regionalen Nahverkehrsan-
248 bietern (Landkreise und kreis-
249 freie Städte) Mittel zur Verfü-
250 gung zur Errichtung von PlusBus-
251 Linien. Bisher haben noch längst
252 nicht alle Anbieter dies angenom-
253 men, daher ist das Liniennetz
254 noch recht dünn (Stand Juli).

255 Diesen Jahres gibt es 27 Linien
256 in 10 Landkreisen und kreisfrei-
257 en Städten. In Frankfurt (Oder)
258 und den Landkreisen Oberhavel,
259 Oder-Spree und Oberspreewald-
260 Lausitz gibt es bis heute noch
261 keine Linien. Dabei wäre es ide-
262 al, vertaktete Buslinien passend
263 zu den Zügen an Bahnhöfen an-
264 kommen bzw. abfahren zu las-
265 sen. Für Orte, in denen keine
266 PlusBus-Linien eingerichtet wer-

267 den können, sollen andere For-
268 men des ÖPNV entwickelt und
269 eingerichtet werden. Hierbei ist
270 auch darauf zu achten, dass der
271 für die Nutzung dieser Angebo-
272 te notwendige zeitliche und or-
273 ganisatorische Aufwand (z.B. not-
274 wendige Frist der Anmeldung bei
275 Rufbussen, Ort der Abfahrt und
276 Rufen des Verkehrsmittels) mög-
277 lichst gering bleibt und keine Zu-
278 satzkosten für die Nutzung über
279 den regulären VBB-Tarif hinaus
280 erhoben wird. Die Nutzerzahlen
281 von sowohl Bus, als auch Bahn
282 ließen sich so gerade im ländli-
283 chen Raum steigern.

284 Daher fordern wir die Landes-
285 regierung auf, den Landkreisen
286 bessere Anreize zu bieten, ob bei
287 Planungen oder Anschaffung der
288 Busse. Ziel muss es sein, jede
289 Bahnstation an dieses Netz anzu-
290 schließen. (Ausgenommen jene,
291 die durch andere Verkehrsmit-
292 tel wie Tram oder regelmäßige
293 Stadtbusse angeschlossen sind).

294 **Stichpunkt Fahrrad:**

295 Als klimafreundliches Fortbewe-
296 gungsmittel sollte auch das Fahr-
297 rad eine wichtige Rolle spielen. Im
298 Zuge der Förderung solcher Fort-
299 bewegungsmittel sind auch Rad-
300 schnellwege eine Möglichkeit, die

301 in Betracht gezogen werden soll-
302 te. Zum Beispiel als schnelle Ver-
303 bindungen zwischen Kommunen
304 des 'Speckgürtels' und Berlin. Ei-
305 ne Errichtung von Radschnellwe-
306 gen auf stillgelegten Eisenbahn-
307 trassen lehnen wir ab, da so eine
308 mögliche späterer Reaktivierung
309 dieser erschwert oder verhindert
310 würde.

311 Andere Bundesländer pla-
312 nen oder bauen bereits
313 Radschnellweg-Netze. Ein Er-
314 fahrungsaustausch mit diesen ist
315 sinnvoll.

316 **Ridesharing:**

317 Wir fordern das Land Branden-
318 burg auf, den Kommunen Platt-
319 formen für Ridesharing-Modelle
320 zur Verfügung zu stellen. Da-
321 durch soll Bürger*innen vor Ort
322 die Möglichkeit zur Vernetzung
323 ihrer Autofahrten gegeben wer-
324 den. Ziel ist es, insgesamt Fahr-
325 ten zu sparen und im Gegensatz
326 zu den Flotten von Carsharing-
327 Unternehmen nicht mehr, son-
328 dern besser weniger Verkehr auf
329 den Straßen zu haben. Ein mög-
330 licher positiver Nebeneffekt wä-
331 re in kleinen Orten eine Stärkung
332 des Gemeinschaftsgefühls. Auto-
333 nomes Fahren könnte in der Zu-
334 kunft im lokalen ÖPNV im ländli-

335 chen Raum eine Rolle spielen. Wir
336 fordern daher ein Modellprojekt
337 zur Erforschung von autonomen
338 Kleinbussen in kleinen Gemein-
339 den. Dies kann zur sinnvollen und
340 effizienten Nutzung von Wegen
341 dienen. Außerdem kann so eine
342 Anbindung an Regionalbahnstre-
343 cken verbessert werden.

344 **Schiene:**

345 Wir fordern das Land Branden-
346 burg auf die WSB Mittel so zu ver-
347 wenden, dass Straße und Schie-
348 ne paritätisch ausgebaut wer-
349 den, also pro zugebautem Kilo-
350 meter Straße auch ein Kilometer
351 Schiene neu gebaut wird, wobei
352 die Reaktivierung von Schienen
353 nicht als Neubau zählt. 30 Jah-
354 re nach der Wiedervereinigung
355 blickt man zurück auf ein gro-
356 ßes Reservat stillgelegter Schie-
357 nenstrecken, auch in Branden-
358 burg. Zwar werden die Stimmen
359 lauter, bestimmte Abteile zu re-
360 aktivieren. Doch es ist und bleibt
361 auch in dieser Zeit von großer
362 Bedeutung, so viele stillgelegte
363 Schienen wie möglich zu erschlie-
364 ßen. Anhand fehlender Anbin-
365 dung bleibt auch die Trennung
366 von Stadt und Land weiterhin von
367 großer Bedeutung. Und doch ist
368 es Pflicht und Aufgabe, den Men-

369 schen im Lande Brandenburg ei-
370 ne ausreichende und gute An-
371 bindung zu bereiten, damit man
372 nicht auf das Kraftfahrzeug ange-
373 wiesen ist, oder wenn, nur noch
374 im kleineren Maße. Seit 2018 und
375 2019 kommt ein Umdenken im
376 Bereich der Verkehrsgestaltung.
377 Man muss jedoch jetzt beginnen,
378 den Menschen in diesem Land
379 die nötigen Ressourcen zur Verfü-
380 gung zu stellen, sodass mit einem
381 verstärkten Wandel in der Ver-
382 kehrspolitik nicht noch mehr Bür-
383 gerinnen und Bürger abgehängt
384 werden. Ziel soll es daher sein,
385 nicht nur einen minimalen Teil
386 der Schienennetze zu reaktivie-
387 ren, sondern selbige auf ein Ma-
388 ximum zu erhöhen. Des Weite-
389 ren sollen auch mehr Züge auf
390 den Schienen rollen, sodass auch
391 eine nötige Anbindung gewähr-
392 leistet wird, sodass bewusst auf
393 das Kraftfahrzeug verzichtet wer-
394 den kann. Dafür soll vor allem das
395 Land weiterhin für Sorgen, die-
396 sen Ausbau so intensiv wie mög-
397 lich zu betreiben. Darüber hinaus
398 sollen auch die Züge öfter und
399 länger fahren, sodass man auch
400 in den Abendstunden und nicht
401 nur im Berufsverkehr nach Hau-
402 se oder in die Stadt kommt. Mit-

403 hin ist und bleibt es möglich, den
404 Fahrzeugverkehr auf dem Lande
405 und in den Städten zu reduzieren
406 - einen Schritt hin zu einer klima-
407 freundlichen Zukunft, von der al-
408 le Menschen profitieren.

409 Aktuell wird der Großteil des
410 Schienenverkehrs zwischen
411 dem Land Brandenburg und
412 dem Land Berlin über die West-
413 Ost abgewickelt. Die aktuellen
414 Planungen, die sogenannte
415 "Alte Stammbahn" über Klein-
416 machnow und Dreilinden zu
417 reaktivieren, sind ausdrücklich zu
418 unterstützen.

419 Dies würde eine erhebliche um-
420 weltfreundliche Entlastung, des
421 Pendelverkehrs zwischen Berlin
422 und Brandenburg bedeuten. Wir
423 begrüßen ebenfalls den dritten
424 Entwurf des Bundes im Projekt
425 "Deutschlandtakt" ausdrücklich,
426 die Planungen Regional- und
427 S-Bahnverkehr auf der neuen
428 Stammbahn über Kleinmach-
429 now (Düppel) und Europarc zu
430 ermöglichen.

431 Ein weiterer Missstand findet
432 sich in der Gestaltung der Tarife
433 des ÖPNV. Zwar ist anzumerken,
434 dass dieser im Verhältnis zu
435 anderen Bundesländern geringer
436 ist. Doch trotzdem ist und bleibt

437 der Fahrpreis für viele Haushalte
438 immer noch hoch. Nicht nur für
439 Studierende ist die Erhöhung der
440 Semesterkosten durch steigende
441 Tarife für einige nicht oder nur
442 schwer zu bewerkstelligen. Auch
443 andere Jugendliche und junge
444 Erwachsene sind durch die stei-
445 genden Kosten maximal belastet.
446 Indes sollen die Tarife des VBB
447 neu durchdacht werden. Dafür
448 soll das Land Brandenburg kraft
449 seines 1/3-Anteils in die Pflicht
450 genommen werden, bei den Ta-
451 rifverhandlungen mit Finanzkraft
452 neben einer allgemeinen Tarif-
453 senkung auch das 365€ Ticket
454 durchzusetzen. Vor allem sollen
455 die Kommunen hierbei Entlas-
456 tung erfahren. Gegebenenfalls
457 muss auch der Bund kraft seines
458 Einflusses auf die Deutsche Bahn
459 hinzugezogen werden, sodass in
460 Zukunft eine effektive Nutzung
461 des ÖPNV für alle Menschen des
462 Landes Brandenburgs zugänglich
463 gemacht wird, unabhängig ihres
464 Einkommens.