

Antrag 56/I/2020**Jusos Brandenburg****Der/Die Landesparteitag möge beschließen:****Für eine echte Verkehrswende in Brandenburg**

1 Eine sinnvolle Verkehrswende, kann nur gelingen,
2 wenn der öffentliche Personennahverkehr so gestal-
3 tet wird, dass er für Autofahrende als Alternative at-
4 traktiv wird. Eine Stärkung des ÖPNV ist daher un-
5 abdingbar.

6 Ziele einer sozialdemokratischen Verkehrspolitik:

7 Wir bekennen uns zu einer sozialdemokratischen
8 Verkehrspolitik; das heißt für uns:

9 Mobilität, nicht ein privates Auto zu besitzen, ist
10 ein Recht, das jedem Menschen unabhängig von
11 Bildung, Alter, Einkommen oder körperlicher Beein-
12 trächtigung zusteht. Mobilität sollte im Idealfall die
13 Gesundheit der Menschen fördern, in keinster Weise
14 die Lebenszeit von Menschen verkürzen. Wir bekennen
15 uns zur Vision Zero, die Vision einer Region oh-
16 ne Verkehrstote, sowie zu CO₂- und schadstofffreier
17 Mobilität. Das Auto kann nicht das bevorzugte Ver-
18 kehrsmittel sein, da etwa Kinder keine Autos fahren
19 dürfen, viele Menschen im Zuge des Alterns irgend-
20 wann und einige etwa durch Beeinträchtigungen
21 grundsätzlich kein Auto fahren können bzw. dürfen.
22 Wir weisen die Behauptung zurück, es gäbe Men-
23 schen, die in Mittel-, Großstädten oder Berlins
24 Speckgürtel auf ein Auto angewiesen seien, ent-
25 schieden zurück. Sie ist das Ergebnis einer jahr-
26 zehntelang fehlgeleiteten Verkehrspolitik, die na-
27 hezu ausschließlich auf das Auto ausgerichtet war.
28 Wir fordern die sozialdemokratische Landesregie-
29 rung sowie alle Genoss*innen auf, diese Behauptung
30 ebenso entschieden abzulehnen und diese
31 Fehlentwicklung zu korrigieren.

32 Neuordnung der Verkehrsflächen:

33 Wir fordern daher eine gerechte Aufteilung der Ver-
34 kehrsräume, besonders in Städten und Speckgür-
35 teln. Wo Platz für zwei Autospuren pro Richtung
36 ist, muss es auch Platz für einen sicheren, moder-
37 nen Standards entsprechenden Radweg geben. Die-
38 se Standards umfassen mindestens eine bauliche
39 Trennung von Auto- Bus- und Straßenbahnverkehr
40 sowie von parkenden Autos sowie eine Breite von
41 mindestens 2 Metern. Auf das gesetzliche Mindest-
42 maß von 1,5 Metern sollte nur zurückgegriffen wer-
43 den, wenn es verkehrstechnisch anders nicht mög-

Empfehlung der Antragskommission**Überweisung an: Landesvorstand**

Zur Erarbeitung einer Beschlussempfehlung an den
AK Verkehr.

44 lich ist. Solange es mehr als 2 Fahrspuren pro Rich-
45 tung für PKWs gibt, ist auch genügend Platz für ei-
46 nen 2 Meter breiten Radweg! Bestehende Radwe-
47 ge sollten auf den neuen Standard ausgebaut wer-
48 den. Wir fordern alle Mittel- und Großstädte auf, den
49 Grundsatz "Farbe ist keine Infrastruktur!" umzuset-
50 zen und neue sowie bestehende Fahrradwege ent-
51 sprechend auszubauen. Wir fordern die Landesre-
52 gierung auf, hierzu ein Zuschussprogramm aufzule-
53 gen, dessen Höhe sich an Mitteln zum Straßenbau
54 orientiert und mindestens 60 Millionen € umfasst,
55 was das doppelte der Kosten der Abschaffung der
56 Straßenbaubeiträgen entspricht.

57 Wie (viel) darf Individualverkehr sein?

58 Ziel in brandenburgischen Universitätsstädten: An-
59 teil des Autos am Modal Split auf 35% reduzieren.
60 (Wie in Kopenhagen) Dennoch wird der Individual-
61 verkehr auch langfristig nicht vollständig durch den
62 ÖPNV und Regionalverkehr ersetzbar sein. Skandale,
63 wie der Dieselskandal und die zunehmende Knapp-
64 heit von Rohöl auf der Erde, zeigen, dass der Indi-
65 vidualverkehr mit Verbrennungsmotoren keine Zu-
66 kunft haben kann und darf. Verschiedene Studien
67 haben gezeigt, dass Elektrofahrzeuge in jedem Fall,
68 auch bei CO₂-intensiver Stromproduktion, das Kli-
69 ma weniger belasten.

70 In der Folge, ergibt sich, dass Elektro bzw. batteriebe-
71 triebene PKW die einzige ernstzunehmende Alter-
72 native zu den Verbrennungsmotoren aktuell sind.
73 Um dennoch die umwelt- und kostenfreundlichste
74 Produktion zu ermöglichen, muss es Autofahrenden
75 möglich sein, eigenen Strom über hauseigene Solar-
76 paneele zu produzieren und rechtliche Hürden so-
77 weit möglich abzubauen. Wasserstoff- bzw. Brenn-
78 stoffzellenautos haben aktuell durch den schlech-
79 ten Wirkungsgrad und die hohen wirtschaftlichen
80 Kosten bei dem Bau von Tankstellen einen erhebli-
81 chen Wettbewerbsnachteil und können daher zeit-
82 nahe nicht die dringend nötige Kompensation der
83 CO₂-Emissionen erbringen.

84 **Stichpunkt Taktung:**

85 Für eine echte Verkehrswende ist ein attraktiver öf-
86 fentlicher Nah- und Fernverkehr notwendig. Eine
87 Möglichkeit diese Attraktivität zu erhöhen ist ei-
88 ne bessere Nutzbarkeit der verschiedenen Verkehrs-
89 mittel. Hierzu gehört unter anderem die Vertak-
90 tung, die im Regionalverkehr in den Bundesländern
91 schon Realität ist. Bundesweit ist der sogenannte
92 'Deutschlandtakt', ein integrierter Taktfahrplan, in

93 Planung. Hierbei sollen Züge des Nah- und Fernver-
94 kehrs nach einem Takt von höchstens 30 bzw. 60
95 Minuten zwischen Orten verkehren. Abfahrts- und
96 Ankunftszeiten von Zügen so gelegt werden, dass
97 ein einfacherer Umstieg an Knotenpunkten mög-
98 lich ist. Mit Abfahrtszeiten zur gleichen Minute an
99 großen Bahnhöfen. Ziel sind häufigere und komfor-
100 tablere Verbindungen ab 2030. Die Regierung des
101 Landes Brandenburg hat sich bereits in ihrem Lan-
102 desnahverkehrsplan 2018 zum Deutschlandtakt be-
103 kannt und Pläne vorgestellt, diesen in Brandenburg
104 umzusetzen.

105 Bisher ist als Ziel im Landesnahverkehrsplan 2018
106 jedoch nur ein Ausbau des Fernverkehrs zu einem
107 Zweistundentakt zwischen den sogenannten Ober-
108 zentren vorgesehen. Dies ist jedoch nicht ausrei-
109 chend für die Pläne zur Umsetzung des 'Deutsch-
110 landtakts'. Wir fordern daher, für die derzeit in Ent-
111 wicklung befindliche 'Mobilitätsstrategie', die Pla-
112 nungen auf einen 30 bzw. 60 minütigen Takt aus-
113 zurichten. Für den Nordosten (Brandenburg, Berlin
114 und Mecklenburg-Vorpommern) wurde für den ge-
115 planten 'Deutschlandtakt' ein Zielfahrplan erstellt.
116 Dieser enthält jedoch aus unserer Sicht und aus der
117 von Verbänden einige Mängel. So sind etwa auch
118 Fernverkehrszüge vorgesehen, die nur zweistünd-
119 lich verkehren. Entscheidender aber ist überhaupt
120 der Anschluss an den Fernverkehr. Für die Landes-
121 hauptstadt Potsdam fällt der Fernverkehrsanschluss
122 möglicherweise vollständig weg. Laut Planung ist
123 ein zweistündiger 'FR' zwischen Magdeburg und
124 Berlin über Potsdam vorgesehen. 'FR' steht für Fern-
125 verkehr oder 'schnellen Regionalverkehr'. Ebenso ist
126 von Berlin in Richtung Norden an die Ostsee nur
127 'FR' (zweistündig) vorgesehen. Das bedeutet auch
128 hier den möglichen Wegfall des Fernverkehrs. Auch
129 für die Lausitz stellen sich durch die heutige Pla-
130 nung Probleme. Laut Fahrgastverband proBahn wer-
131 den zum Beispiel aus Richtung Cottbus die Fernver-
132 kehrszüge in Leipzig um wenige Minuten verpasst.
133 Damit wäre der angedachte komfortable Umstieg
134 zwischen Nah- und Fernverkehr zunichte.

135 Wir fordern daher die Landesregierung auf, mit dem
136 Bundesverkehrsministerium und den zuständigen
137 Behörden die Planungen dahingehend zu überar-
138 beiten, Umstiege zum Fernverkehr gemäß den Ide-
139 en des 'Deutschlandtakts' zu ermöglichen. Zudem
140 muss der Erhalt bestehender Fernverkehrsverbin-
141 dung eine Selbstverständlichkeit sein.

142 Jedoch ist eine Vertaktung des Schienenverkehrs
143 nicht allein entscheidend. Es kommt auch auf den
144 Anschluss an andere Verkehrsmittel an. Hier nimmt
145 gerade in ländlichen Regionen der Busverkehr eine
146 besondere Stellung ein. Seit 2014 gibt es in Branden-
147 burg die sogenannten 'PlusBusse', die wochentags
148 und auch am Wochenende nach festen Takten fah-
149 ren. So gilt eine Mindestanzahl von 15 Fahrtenpaa-
150 ren unter der Woche und 12 am Wochenende. Des
151 Weiteren und entscheidend für die Vernetzung der
152 Verkehrsmittel untereinander ist ein Übergang an
153 Bahnhöfen zum Zug mit höchstens 15 Minuten Um-
154 steigezeit.

155 In ihrem Landesnahverkehrsplan 2018 stellt die Lan-
156 desregierung den regionalen Nahverkehrsanbietern
157 (Landkreise und kreisfreie Städte) Mittel zur Ver-
158 fügung zur Errichtung von PlusBus-Linien. Bisher
159 haben noch längst nicht alle Anbieter dies ange-
160 nommen, daher ist das Liniennetz noch recht dünn
161 (Stand Juli).

162 Diesen Jahres gibt es 27 Linien in 10 Landkrei-
163 sen und kreisfreien Städten. In Frankfurt (Oder)
164 und den Landkreisen Oberhavel, Oder-Spree und
165 Oberspreewald-Lausitz gibt es bis heute noch kei-
166 ne Linien. Dabei wäre es ideal, vertaktete Buslini-
167 en passend zu den Zügen an Bahnhöfen ankom-
168 men bzw. abfahren zu lassen. Für Orte, in denen kei-
169 ne PlusBus-Linien eingerichtet werden können, sol-
170 len andere Formen des ÖPNV entwickelt und einge-
171 richtet werden. Hierbei ist auch darauf zu achten,
172 dass der für die Nutzung dieser Angebote notwen-
173 dige zeitliche und organisatorische Aufwand (z.B.
174 notwendige Frist der Anmeldung bei Rufbussen, Ort
175 der Abfahrt und Rufen des Verkehrsmittels) mög-
176 lichst gering bleibt und keine Zusatzkosten für die
177 Nutzung über den regulären VBB-Tarif hinaus erho-
178 ben wird. Die Nutzerzahlen von sowohl Bus, als auch
179 Bahn ließen sich so gerade im ländlichen Raum stei-
180 gern.

181 Daher fordern wir die Landesregierung auf, den
182 Landkreisen bessere Anreize zu bieten, ob bei Pla-
183 nungen oder Anschaffung der Busse. Ziel muss es
184 sein, jede Bahnstation an dieses Netz anzuschlie-
185 ßen. (Ausgenommen jene, die durch andere Ver-
186 kehrsmittel wie Tram oder regelmäßige Stadtbusse
187 angeschlossen sind).

188 **Stichpunkt Fahrrad:**

189 Als klimafreundliches Fortbewegungsmittel sollte
190 auch das Fahrrad eine wichtige Rolle spielen. Im

191 Zuge der Förderung solcher Fortbewegungsmittel
192 sind auch Radschnellwege eine Möglichkeit, die in
193 Betracht gezogen werden sollte. Zum Beispiel als
194 schnelle Verbindungen zwischen Kommunen des
195 'Speckgürtels' und Berlin. Eine Errichtung von Rad-
196 schnellwegen auf stillgelegten Eisenbahntrassen
197 lehnen wir ab, da so eine mögliche späterer Reakti-
198 vierung dieser erschwert oder verhindert würde.
199 Andere Bundesländer planen oder bauen bereits
200 Radschnellweg-Netze. Ein Erfahrungsaustausch mit
201 diesen ist sinnvoll.

202 **Ridesharing:**

203 Wir fordern das Land Brandenburg auf, den Kommu-
204 nen Plattformen für Ridesharing-Modelle zur Ver-
205 fügung zu stellen. Dadurch soll Bürger*innen vor
206 Ort die Möglichkeit zur Vernetzung ihrer Autofahr-
207 ten gegeben werden. Ziel ist es, insgesamt Fahrten
208 zu sparen und im Gegensatz zu den Flotten von
209 Carsharing-Unternehmen nicht mehr, sondern bes-
210 ser weniger Verkehr auf den Straßen zu haben. Ein
211 möglicher positiver Nebeneffekt wäre in kleinen Or-
212 ten eine Stärkung des Gemeinschaftsgefühls. Au-
213 tonomes Fahren könnte in der Zukunft im lokalen
214 ÖPNV im ländlichen Raum eine Rolle spielen. Wir
215 fordern daher ein Modellprojekt zur Erforschung
216 von autonomen Kleinbussen in kleinen Gemeinden.
217 Dies kann zur sinnvollen und effizienten Nutzung
218 von Wegen dienen. Außerdem kann so eine Anbin-
219 dung an Regionalbahnstrecken verbessert werden.

220 **Schiene:**

221 Wir fordern das Land Brandenburg auf die WSB Mit-
222 tel so zu verwenden, dass Straße und Schiene pa-
223 ritätisch ausgebaut werden, also pro zugebautem
224 Kilometer Straße auch ein Kilometer Schiene neu
225 gebaut wird, wobei die Reaktivierung von Schienen
226 nicht als Neubau zählt. 30 Jahre nach der Wieder-
227 vereinigung blickt man zurück auf ein großes Reser-
228 vat stillgelegter Schienenstrecken, auch in Branden-
229 burg. Zwar werden die Stimmen lauter, bestimmte
230 Abteile zu reaktivieren. Doch es ist und bleibt auch
231 in dieser Zeit von großer Bedeutung, so viele stillge-
232 legte Schienen wie möglich zu erschließen. Anhand
233 fehlender Anbindung bleibt auch die Trennung von
234 Stadt und Land weiterhin von großer Bedeutung.
235 Und doch ist es Pflicht und Aufgabe, den Menschen
236 im Lande Brandenburg eine ausreichende und gu-
237 te Anbindung zu bereiten, damit man nicht auf das
238 Kraftfahrzeug angewiesen ist, oder wenn, nur noch
239 im kleineren Maße. Seit 2018 und 2019 kommt ein

240 Umdenken im Bereich der Verkehrsgestaltung. Man
241 muss jedoch jetzt beginnen, den Menschen in die-
242 sem Land die nötigen Ressourcen zur Verfügung zu
243 stellen, sodass mit einem verstärkten Wandel in der
244 Verkehrspolitik nicht noch mehr Bürgerinnen und
245 Bürger abgehängt werden. Ziel soll es daher sein,
246 nicht nur einen minimalen Teil der Schienennetze
247 zu reaktivieren, sondern selbige auf ein Maximum
248 zu erhöhen. Des Weiteren sollen auch mehr Züge
249 auf den Schienen rollen, sodass auch eine nötige An-
250 bindung gewährleistet wird, sodass bewusst auf das
251 Kraftfahrzeug verzichtet werden kann. Dafür soll vor
252 allem das Land weiterhin für Sorgen, diesen Ausbau
253 so intensiv wie möglich zu betreiben. Darüber hin-
254 aus sollen auch die Züge öfter und länger fahren,
255 sodass man auch in den Abendstunden und nicht
256 nur im Berufsverkehr nach Hause oder in die Stadt
257 kommt. Mithin ist und bleibt es möglich, den Fahr-
258 zeugverkehr auf dem Lande und in den Städten zu
259 reduzieren - einen Schritt hin zu einer klimafreund-
260 lichen Zukunft, von der alle Menschen profitieren.
261 Aktuell wird der Großteil des Schienenverkehrs zwi-
262 schen dem Land Brandenburg und dem Land Ber-
263 lin über die West-Ost abgewickelt. Die aktuellen
264 Planungen, die sogenannte "Alte Stammbahn" über
265 Kleinmachnow und Dreilinden zu reaktivieren, sind
266 ausdrücklich zu unterstützen.
267 Dies würde eine erhebliche umweltfreundliche Ent-
268 lastung, des Pendelverkehrs zwischen Berlin und
269 Brandenburg bedeuten. Wir begrüßen ebenfalls den
270 dritten Entwurf des Bundes im Projekt "Deutsch-
271 landtakt" ausdrücklich, die Planungen Regional-
272 und S-Bahnverkehr auf der neuen Stammbahn über
273 Kleinmachnow (Düppel) und Europarc zu ermögli-
274 chen.
275 Ein weiterer Missstand findet sich in der Gestal-
276 tung der Tarife des ÖPNV. Zwar ist anzumerken, dass
277 dieser im Verhältnis zu anderen Bundesländern ge-
278 ringer ist. Doch trotzdem ist und bleibt der Fahr-
279 preis für viele Haushalte immer noch hoch. Nicht
280 nur für Studierende ist die Erhöhung der Semes-
281 terkosten durch steigende Tarife für einige nicht
282 oder nur schwer zu bewerkstelligen. Auch andere Ju-
283 gendliche und junge Erwachsene sind durch die stei-
284 genden Kosten maximal belastet. Indes sollen die
285 Tarife des VBB neu durchdacht werden. Dafür soll
286 das Land Brandenburg kraft seines 1/3-Anteils in die
287 Pflicht genommen werden, bei den Tarifverhandlun-
288 gen mit Finanzkraft neben einer allgemeinen Tarif-

289 senkung auch das 365€ Ticket durchzusetzen. Vor al-
290 lem sollen die Kommunen hierbei Entlastung erfah-
291 ren. Gegebenenfalls muss auch der Bund kraft sei-
292 nes Einflusses auf die Deutsche Bahn hinzugezogen
293 werden, sodass in Zukunft eine effektive Nutzung
294 des ÖPNV für alle Menschen des Landes Branden-
295 burs zugänglich gemacht wird, unabhängig ihres
296 Einkommens.