

**55/I/2021 Jusos Brandenburg, Arbeitskreis Verkehr, Ortsverein Michendorf, AG SPD 60plus Brandenburg  
Mobilitätsgesetz klug gestalten und Mobilitätsstrategie des Landes fortschreiben**

**Beschluss:**

Mobilität ist für uns als SPD Brandenburg ein Recht, das jedem Menschen unabhängig von Bildung, Alter, Einkommen oder körperlicher Beeinträchtigung zusteht. Mobilität sollte im Idealfall die Gesundheit der Menschen fördern und in keiner Weise die Lebenszeit von Menschen verkürzen. Wir bekennen uns zur Vision Zero, die Vision einer Region ohne Verkehrstote, sowie zu CO<sub>2</sub>- und schadstofffreier Mobilität.

Nachhaltige Mobilitätspolitik bedeutet für die SPD Brandenburg Einsatz für eine Verkehrswende:

1. Verkehrsvermeidung,
2. Verkehrsverlagerung und
3. Einsatz emissionsfreier Antriebstechnik.

Die SPD Brandenburg bekennt sich zu einer klimaschonenden, bezahlbaren, barrierefreien und wirtschaftsfördernden Mobilität. Die große Resonanz der Volksinitiative „Verkehrswende Brandenburg jetzt!“ zeigte in den vergangenen Monate noch einmal die hohe gesellschaftliche Bedeutung einer klugen und nachhaltigen Mobilitätspolitik. Auf der Basis des mit der Volksinitiative abgestimmten Landtagsbeschlusses vom 29.04.2021 gilt es nun, nächste konkrete Umsetzungsschritte in Brandenburg zu gehen.

Folgende Ziele sind daher in ein modernes und verkehrsträgerübergreifendes Mobilitätsgesetz sowie die anstehende Fortschreibung der Mobilitätsstrategie 2030 des Landes Brandenburg aufzunehmen und durch geeignete Maßnahmen zu untersetzen:

- Erhöhung des Anteils des Umweltverbundes (Fuß, Rad, Öffentlicher Verkehr) am Modal Split von 42 Prozent (2017) auf mind. 60 Prozent bis 2030 *[abgeleitet aus dem Koalitionsvertrag 2019 – 2024 von SPD, CDU und Bündnis 90/Die Grünen<sup>1</sup>]*;
- Einführung einer Mobilitätsgarantie, damit jede\*r Bürger\*in einen wohnortnahen Anschluss an den öffentlichen Verkehr hat *[abgeleitet aus dem Zukunftsprogramm der SPD zur Bundestagswahl 2021<sup>2</sup>]*
- deutliche Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene mit dem Ziel eines Marktanteils der Güterbahnen von 30 Prozent der Transportmenge;
- Sicherstellung einer gleichberechtigten Aufteilung des Verkehrsraums zwischen den Verkehrsteilnehmern (Fußverkehr, Radverkehr, Kfz-Verkehr, Straßenbahn/Bus etc.) in der Verkehrsplanung und bei den Verkehrsinvestitionen;
- deutliche Senkung des Verkehrslärms und der Unfallzahlen im Land mit dem Ziel der Vision Zero (null Verkehrstote);
- Stärkung der strahlenförmigen SPNV-Achsen als Entwicklungsachsen für Wirtschaft und Bevölkerungszuwachs in enger Zusammenarbeit mit dem Land Berlin *[abgeleitet aus dem Strategischen Gesamtrahmen Berlin-Brandenburg 2021<sup>3</sup>]*;
- Förderung des Rad- und Fußverkehrs, da diese im Gegensatz zu den anderen Verkehrsarten die Umwelt kaum belasten, die Gesundheit fördern und damit verbundene gesellschaftliche Kosten senken.

Diese Ziele sollen mit den folgenden Maßnahmen untersetzt werden:

**Schiienenverkehr**



1. Das Land wird bestehende Förderprogramme aus den Bereichen Verkehr und Stadtentwicklung für die Kommunen so bündeln und ausgestalten, dass Baumaßnahmen zur innerörtlichen gleichberechtigten Aufteilung des Verkehrsraumes in Höhe von mindestens 60 Millionen Euro pro Jahr finanziert werden können. Darüber hinaus soll eine weitere Erhöhung der eingesetzten Mittel für Fuß- und Radverkehr auf Landes- und kommunaler Ebene stattfinden.
2. Die unterschiedlichen Verkehrsarten, Motorisierter Verkehr, Radverkehr und Fußverkehr sind gleichberechtigt zu betrachten und zu entwickeln. Dies bedeutet, der jeweils stärkere Verkehrsteilnehmende muss auf die Sicherheitsbedürfnisse des schwächeren Verkehrsteilnehmenden Rücksicht nehmen und sich entsprechend anpassen. So sind Mischverkehre innerorts von Kraft- und Radverkehr mit Tempo 30 km/h auszuweisen.
3. Die Landesregierung wird aufgefordert, den Kommunen bei der Umsetzung des kommunalen Radverkehrswegenetzes planerische und finanzielle Hilfestellung zu leisten und einen landesweiten Radverkehrsplan zu erstellen, der mit Berlin abgestimmt ist.
4. Gemeinsam mit den Städten und Gemeinden sowie den Landkreisen hat das Land ein landesweites lückenloses Netz von Radvorrangrouten und -schnellverbindungen zu entwickeln, das alle wichtigen Quellen und Ziele des Radverkehrs umfasst und alle Orte und Ortsteile verbindet. Radrouten sollen stets die kürzesten und oftmals historischen Verbindungen zwischen den Orten darstellen und müssen daher nicht zwingend parallel zu den stark befahrenen Bundes- und Landesstraßen geführt werden.
5. Es sind rechtliche Möglichkeit zu schaffen, Radwegebaukosten beim Land und bei den Landkreisen, dies auch jenseits von Landes- und Kreisstraßen, für landes- bzw. regionalbedeutsame Radwege einzurichten.
6. Das Land unterstützt die konsequente Nutzung der Verkehrsverlagerung durch Bike & Ride- Angebote. Dazu sind gesicherte Radabstellanlagen und Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen mit Zugang über die VBB-Zeitkarte, die Radverkehrsinfrastruktur zu den Bahnstationen sowie bei Bedarf auch moderne Radverleihsysteme zu schaffen.

### **Straßenverkehr**

1. Zur Verlagerung des starken Transit-Lkw-Verkehrs auf die Schiene sind gemeinsam mit dem Bund geeignete Maßnahmen zu ergreifen, z.B. durch die Schaffung qualifizierter Angebote des kombinierten Ladungsverkehrs und einer deutlichen Erhöhung der Steuerungswirkung durch das Mautsystem.
2. Notwendiger motorisierter Individualverkehr muss mit Fahrzeugen ohne Verbrennungsmotor stattfinden. Dazu soll das Land in Zusammenarbeit mit den Kommunen und der (Energie-) Wirtschaft deutliche Maßnahmen zum Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur ergreifen.
3. Der Einsatz wasserstoffbetriebene Antriebe für Lkw, kommunale Versorgungsfahrzeuge etc. ist zu forcieren. Hierbei soll ausschließlich aus erneuerbaren Energien hergestellter „grüner“ Wasserstoff zum Einsatz kommen.
4. Das Land wird seinen eigenen Fuhrpark spätestens bis 2027 auf alternative Antriebssysteme umstellen und neue Ansätze für den Einsatz von elektrischer Mobilität in der Landwirtschaft, dem Katastrophenschutz oder bei Lieferketten im Rahmen von Modellvorhaben unterstützen.

### **Verkehrsvermeidung und -verlagerung**

1. Der Landtag beschließt ein modernes, verkehrsträgerübergreifendes Mobilitätsgesetz, bei dem Bürgerinnen und Bürger sowie Kommunen und Verbände intensiv beteiligt werden. Die Finanzierung des Umweltverbundes genießt dabei im Landeshaushalt Priorität.

2. Für die Möglichkeit, Pendeln und Homeoffice in Einklang zu bringen, und damit Verkehrswege zu vermeiden, ist die Tarifgestaltung im SPNV/ÖPNV anzupassen sowie die Schaffung von Co-Working-Angeboten in den Wohnorten und an Bahnstandsstandorten durch geeignete Förderinstrumente zu unterstützen.
3. Das Land Brandenburg und die Kommunen können als Arbeitgeberinnen in Zusammenarbeit mit den Personalräten und Gewerkschaften Anreize zur Verkehrsvermeidung für ihr Personal schaffen, z.B. durch VBB-Firmentickets, Bike-Sharing-Angebote.
4. Mit der Nutzung der erheblichen Mittel des Strukturstärkungsgesetzes Kohleregion für die Entwicklung der Lausitz soll diese zu einer Modellregion für umweltfreundliche Mobilität ausgebaut werden.
5. Die Erfahrungen aus der Pandemie sind zur Stärkung des Nahtourismus im Land Brandenburg einzusetzen. Dazu gehört der Ausbau und die touristische Bewerbung des Bahnangebotes von Berlin in die Ausflugsregionen, die Vernetzung der Bahnhofstandorte durch Radverleihangebote und Radwege sowie insbesondere der Ausbau der Fahrradmitnahmemöglichkeiten, touristischer Tarifmodelle und besondere Verkehrsangebote für die touristische Nutzung bspw. während der Ferien und am Wochenende.
6. Auf innerdeutsche und möglichst auch auf innereuropäische Flugverkehre ist zu verzichten und eine Verlagerung dieser Verkehre auf die Schiene vorzunehmen. Auf die Planung und den Bau einer 3. Start- und Landebahn am BER ist zu verzichten.

#### **Überweisen an**

Landesvorstand