

**Antrag 55/I/2021**

**Jusos Brandenburg, Arbeitskreis  
Verkehr, Ortsverein Michendorf,  
AG SPD 60plus Brandenburg  
Der/Die Landesparteitag möge  
beschließen:**

**Empfehlung der Antragskommission**

**Überweisen an: Landesvorstand**

**Mobilitätsgesetz klug gestalten und Mobilitätsstrategie des Landes fortschreiben**

1 Mobilität ist für uns als SPD  
2 Brandenburg ein Recht, das je-  
3 dem Menschen unabhängig von  
4 Bildung, Alter, Einkommen oder  
5 körperlicher Beeinträchtigung  
6 zusteht. Mobilität sollte im Ideal-  
7 fall die Gesundheit der Menschen  
8 fördern und in keiner Weise die  
9 Lebenszeit von Menschen ver-  
10 kürzen. Wir bekennen uns zur  
11 Vision Zero, die Vision einer  
12 Region ohne Verkehrstote, sowie  
13 zu CO<sub>2</sub>- und schadstofffreier  
14 Mobilität.

15 Nachhaltige Mobilitätspolitik be-  
16 deutet für die SPD Brandenburg  
17 Einsatz für eine Verkehrswende:

- 18 1. Verkehrsvermeidung,
- 19 2. Verkehrsverlagerung und
- 20 3. Einsatz emissionsfreier An-  
21 triebstechnik.

22 Die SPD Brandenburg bekennt  
23 sich zu einer klimaschonenden,  
24 bezahlbaren, barrierefreien und  
25 wirtschaftsfördernden Mobilität.

26 Die große Resonanz der Volks-  
27 initiative „Verkehrswende Bran-  
28 denburg jetzt!“ zeigte in den ver-  
29 gangenen Monate noch einmal  
30 die hohe gesellschaftliche Bedeu-  
31 tung einer klugen und nachhal-  
32 tigen Mobilitätspolitik. Auf der  
33 Basis des mit der Volksinitia-  
34 tive abgestimmten Landtagsbe-  
35 schlusses vom 29.04.2021 gilt es  
36 nun, nächste konkrete Umset-  
37 zungsschritte in Brandenburg zu  
38 gehen.

39 Folgende Ziele sind daher in ein  
40 modernes und verkehrsträger-  
41 übergreifendes Mobilitätsgesetz  
42 sowie die anstehende Fortschrei-  
43 bung der Mobilitätsstrategie  
44 2030 des Landes Branden-  
45 burg aufzunehmen und durch  
46 geeignete Maßnahmen zu unter-  
47 setzen:

- 48 • Erhöhung des Anteils des  
49 Umweltverbundes (Fuß,  
50 Rad, Öffentlicher Verkehr)  
51 am Modal Split von 42  
52 Prozent (2017) auf mind. 60  
53 Prozent bis 2030 *[abgeleitet*  
54 *aus dem Koalitionsvertrag*  
55 *2019 – 2024 von SPD, CDU*  
56 *und Bündnis 90/Die Grü-*  
57 *nen<sup>1</sup>]*;
- 58 • Einführung einer Mobilitäts-  
59 garantie, damit jede\*r Bür-

60 ger\*in einen wohnortnahen  
61 Anschluss an den öffentli-  
62 chen Verkehr hat [*abgeleitet*  
63 *aus dem Zukunftsprogramm*  
64 *der SPD zur Bundestagswahl*  
65 *2021<sup>2</sup>]*

- 66 • deutliche Verlagerung des  
67 Güterverkehrs von der Stra-  
68 ße auf die Schiene mit dem  
69 Ziel eines Marktanteils der  
70 Güterbahnen von 30 Pro-  
71 zent der Transportmenge;
- 72 • Sicherstellung einer gleich-  
73 berechtigten Aufteilung des  
74 Verkehrsraums zwischen  
75 den Verkehrsteilnehmern  
76 (Fußverkehr, Radverkehr,  
77 Kfz-Verkehr, Straßen-  
78 bahn/Bus etc.) in der  
79 Verkehrsplanung und bei  
80 den Verkehrsinvestitionen;
- 81 • deutliche Senkung des Ver-  
82 kehrslärms und der Unfall-  
83 zahlen im Land mit dem Ziel  
84 der Vision Zero (null Ver-  
85 kehrstote);
- 86 • Stärkung der strahlenför-  
87 migen SPNV-Achsen als  
88 Entwicklungsachsen für  
89 Wirtschaft und Bevölke-  
90 rungswachstum in enger  
91 Zusammenarbeit mit dem  
92 Land Berlin [*abgeleitet aus*  
93 *dem Strategischen Gesamt-*

94 *rahmen Berlin-Brandenburg*  
95 *2021<sup>3</sup>];*

96 • Förderung des Rad- und  
97 Fußverkehrs, da diese im  
98 Gegensatz zu den anderen  
99 Verkehrsarten die Umwelt  
100 kaum belasten, die Ge-  
101 sundheit fördern und damit  
102 verbundene gesellschaftli-  
103 che Kosten senken.

104 Diese Ziele sollen mit den folgen-  
105 den Maßnahmen umgesetzt wer-  
106 den:

#### 107 **Schieneverkehr**

108 1. Zur Erhöhung der Zahl der  
109 Fahrgäste wird es eine Er-  
110 höhung der bestellten Zug-  
111 kilometer und einen konse-  
112 quenten Ausbau von Schie-  
113 nenstrecken und Bahnhö-  
114 fen geben.

115 2. Notwendige politische Ent-  
116 scheidungen zu den i2030-  
117 Projekten werden zeitnah  
118 getroffen. Gleichzeitig sind  
119 die zur Planung und Mit-  
120 finanzierung der Bundes-  
121 und EU-Programme erforder-  
122 lichen Mittel des Landes  
123 bereitzustellen.

124 3. Die Regionalisierungsmittel  
125 werden vollständig für  
126 die Bestellung von SPNV-  
127 Verkehren und den Ausbau

128 der SPNV-Infrastruktur  
129 eingesetzt.

130 4. Bahnstrecken, die über  
131 Entwicklungspotenzial im  
132 Personen- und/oder Gü-  
133 terverkehr verfügen, sollen  
134 reaktiviert werden.

135 5. Das aufgestockte GVFG-  
136 Bundesprogramm zur  
137 Elektrifizierung von Eisen-  
138 bahnstrecken in Branden-  
139 burg (z.B. für die Ostbahn  
140 und den Prignitz-Express)  
141 ist intensiv zu nutzen.

142 6. Qualitätssteigerungen wäh-  
143 rend der Fahrt mit Bahn  
144 und Bus werden vorange-  
145 trieben, z.B. die Verbesse-  
146 rung des Telefon- und Inter-  
147 netempfangs in den Fahr-  
148 zeugen und an den Halte-  
149 stellen.

150 7. Der Deutschlandtakt im  
151 Fern- und Nahverkehr ist  
152 auch in Brandenburg zügig  
153 umzusetzen und durch  
154 schnelle Verknüpfungen  
155 mit dem Busverkehr an den  
156 Umsteigepunkten in die  
157 Fläche zu tragen.

## 158 **ÖPNV und Tarife**

159 1. Das Land unterstützt wei-  
160 terhin den heute schon  
161 elektrischen ÖPNV durch

162 Ausbau von Straßenbah-  
163 nen und O-Bus-Netzen in  
164 den brandenburgischen  
165 Städten und Gemeinden.

166 2. Die zukünftige Tarifgestal-  
167 tung im Bereich des VBB soll  
168 sich an folgenden Eckpunk-  
169 ten orientieren:

- 170 • flexibler Nutzung  
171 (mehr Homeoffice);
- 172 • gerechten Tarifhöhen  
173 (keine großen Sprünge  
174 an Tarifgrenzen);
- 175 • sozialen Belangen  
176 (günstige Tarife für  
177 Schüler\*innen, Auszu-  
178 bildende, Studierende,  
179 Senior\*innen sowie  
180 einkommensschwä-  
181 chere Menschen);
- 182 • Einstieg in das 365-  
183 Euro-Ticket für be-  
184 stimmte Zielgruppen  
185 oder abgegrenzte  
186 Tarifgebiete.

187 3. Der Ausbau des PlusBus-  
188 Netzes wird durch weitere  
189 finanzielle Anreize seitens  
190 des Landes unterstützt. Ziel  
191 ist es, dass Aufgabenträ-  
192 ger weitere PlusBus-Linien  
193 einrichten, so dass mög-  
194 lichst viele Bahnstationen  
195 mit guten Umsteigebezie-

196 hungen an das Netz ange-  
197 schlossen werden und die-  
198 se auch stärker kreisüber-  
199 greifend verkehren können.  
200 Hierzu gehören v.a. Buslini-  
201 en, die zwischen den Eisen-  
202 bahnachsen und benach-  
203 barten Zentren verkehren.

204 4. Das Land wird gemeinsam  
205 mit den Aufgabenträgern  
206 Konzepte und Maßnahmen  
207 erarbeiten, die einen Aus-  
208 bau alternativer Formen  
209 des öffentlichen Verkehrs  
210 für Regionen vorsehen, in  
211 denen keine vertakteten  
212 Buslinien eingerichtet wer-  
213 den können. Hierzu gehört  
214 u.a. die Erprobung und  
215 Förderung von Mitfahrge-  
216 legenheiten (Ridesharing,  
217 Mitfahrbänke) im länd-  
218 lichen Raum. Ziel muss  
219 es sein, ein intelligentes,  
220 innovatives und kosten-  
221 sparendes Mitfahrssystem  
222 in den ländlichen Räumen  
223 dauerhaft zu etablieren,  
224 und zwar in Kooperati-  
225 on mit den regionalen  
226 Verkehrs- und Taxiunter-  
227 nehmen sowie weiteren  
228 Mobilitätsdienstleistern.

229 **Rad- und Fußverkehr**

- 230 1. Das Land wird bestehende  
231 Förderprogramme aus den  
232 Bereichen Verkehr und  
233 Stadtentwicklung für die  
234 Kommunen so bündeln und  
235 ausgestalten, dass Baumaß-  
236 nahmen zur innerörtlichen  
237 gleichberechtigten Auftei-  
238 lung des Verkehrsraumes  
239 in Höhe von mindestens  
240 60 Millionen Euro pro Jahr  
241 finanziert werden kön-  
242 nen. Darüber hinaus soll  
243 eine weitere Erhöhung  
244 der eingesetzten Mittel für  
245 Fuß- und Radverkehr auf  
246 Landes- und kommunaler  
247 Ebene stattfinden.
- 248 2. Die unterschiedlichen Ver-  
249 kehrsarten, Motorisierter  
250 Verkehr, Radverkehr und  
251 Fußverkehr sind gleich-  
252 berechtigt zu betrachten  
253 und zu entwickeln. Dies  
254 bedeutet, der jeweils stär-  
255 kere Verkehrsteilnehmende  
256 muss auf die Sicherheitsbe-  
257 dürfnisse des schwächeren  
258 Verkehrsteilnehmenden  
259 Rücksicht nehmen und sich  
260 entsprechend anpassen.  
261 So sind Mischverkehre  
262 innerorts von Kraft- und  
263 Radverkehr mit Tempo 30



- 264 km/h auszuweisen.
- 265 3. Die Landesregierung wird  
266 aufgefordert, den Kommu-  
267 nen bei der Umsetzung des  
268 kommunalen Radverkehrs-  
269 wegenetzes planerische  
270 und finanzielle Hilfestellung  
271 zu leisten und einen lan-  
272 desweiten Radverkehrsplan  
273 zu erstellen, der mit Berlin  
274 abgestimmt ist.
- 275 4. Gemeinsam mit den Städ-  
276 ten und Gemeinden sowie  
277 den Landkreisen hat das  
278 Land ein landesweites  
279 lückenloses Netz von  
280 Radvorrangrouten und  
281 -schnellverbindungen zu  
282 entwickeln, das alle wich-  
283 tigen Quellen und Ziele  
284 des Radverkehrs umfasst  
285 und alle Orte und Ortstei-  
286 le verbindet. Radrouten  
287 sollen stets die kürzesten  
288 und oftmals historischen  
289 Verbindungen zwischen  
290 den Orten darstellen und  
291 müssen daher nicht zwin-  
292 gend parallel zu den stark  
293 befahrenen Bundes- und  
294 Landesstraßen geführt  
295 werden.
- 296 5. Es sind rechtliche Möglich-  
297 keit zu schaffen, Radwe-

298 gebaulasten beim Land  
299 und bei den Landkreisen,  
300 dies auch jenseits von  
301 Landes- und Kreisstraßen,  
302 für landes- bzw. regio-  
303 nalbedeutsame Radwege  
304 einzurichten.

305 6. Das Land unterstützt die  
306 konsequente Nutzung der  
307 Verkehrsverlagerung durch  
308 Bike & Ride- Angebote. Da-  
309 zu sind gesicherte Radab-  
310 stellanlagen und Fahrrad-  
311 parkhäuser an Bahnhöfen  
312 mit Zugang über die VBB-  
313 Zeitkarte, die Radverkehrs-  
314 infrastruktur zu den Bahn-  
315 stationen sowie bei Bedarf  
316 auch moderne Radverleih-  
317 systeme zu schaffen.

### 318 **Straßenverkehr**

319 1. Zur Verlagerung des star-  
320 ken Transit-Lkw-Verkehrs  
321 auf die Schiene sind ge-  
322 meinsam mit dem Bund  
323 geeignete Maßnahmen zu  
324 ergreifen, z.B. durch die  
325 Schaffung qualifizierter  
326 Angebote des kombinierten  
327 Ladungsverkehrs und einer  
328 deutlichen Erhöhung der  
329 Steuerungswirkung durch  
330 das Mautsystem.

331 2. Notwendiger motorisierter

332 Individualverkehr muss  
333 mit Fahrzeugen ohne  
334 Verbrennungsmotor statt-  
335 finden. Dazu soll das Land  
336 in Zusammenarbeit mit  
337 den Kommunen und der  
338 (Energie-) Wirtschaft deut-  
339 liche Maßnahmen zum  
340 Ausbau der Ladesäulenin-  
341 frastruktur ergreifen.

342 3. Der Einsatz wasserstoff-  
343 betriebene Antriebe für  
344 Lkw, kommunale Versor-  
345 gungsfahrzeuge etc. ist zu  
346 forcieren. Hierbei soll aus-  
347 schließlich aus erneuerba-  
348 ren Energien hergestellter  
349 „grüner“ Wasserstoff zum  
350 Einsatz kommen.

351 4. Das Land wird seinen eige-  
352 nen Fuhrpark spätestens  
353 bis 2027 auf alternative  
354 Antriebssysteme umstellen  
355 und neue Ansätze für den  
356 Einsatz von elektrischer Mo-  
357 bilität in der Landwirtschaft,  
358 dem Katastrophenschutz  
359 oder bei Lieferketten im  
360 Rahmen von Modellvorha-  
361 ben unterstützen.

### 362 **Verkehrsvermeidung und** 363 **-verlagerung**

364 1. Der Landtag beschließt  
365 ein modernes, verkehrs-

366 trägerübergreifendes  
367 Mobilitätsgesetz, bei dem  
368 Bürgerinnen und Bürger  
369 sowie Kommunen und  
370 Verbände intensiv beteiligt  
371 werden. Die Finanzierung  
372 des Umweltverbundes  
373 genießt dabei im Landes-  
374 haushalt Priorität.

375 2. Für die Möglichkeit, Pendeln  
376 und Homeoffice in Einklang  
377 zu bringen, und damit Ver-  
378 kehrswege zu vermeiden,  
379 ist die Tarifgestaltung im  
380 SPNV/ÖPNV anzupassen so-  
381 wie die Schaffung von Co-  
382 Working-Angeboten in den  
383 Wohnorten und an Bahn-  
384 hofsstandorten durch ge-  
385 eignete Förderinstrumente  
386 zu unterstützen.

387 3. Das Land Brandenburg und  
388 die Kommunen können als  
389 Arbeitgeberinnen in Zusam-  
390 menarbeit mit den Perso-  
391 nalräten und Gewerkschaf-  
392 ten Anreize zur Verkehrs-  
393 vermeidung für ihr Personal  
394 schaffen, z.B. durch VBB-  
395 Firmentickets, Bike-Sharing-  
396 Angebote.

397 4. Mit der Nutzung der erheb-  
398 lichen Mittel des Struktur-  
399 stärkungsgesetzes Kohlere-

400 gion für die Entwicklung der  
401 Lausitz soll diese zu einer  
402 Modellregion für umwelt-  
403 freundliche Mobilität ausge-  
404 baut werden.

405 5. Die Erfahrungen aus der  
406 Pandemie sind zur Stärkung  
407 des Nahtourismus im Land  
408 Brandenburg einzusetzen.  
409 Dazu gehört der Ausbau  
410 und die touristische Bewer-  
411 bung des Bahnangebotes  
412 von Berlin in die Ausflugs-  
413 regionen, die Vernetzung  
414 der Bahnhofstandorte  
415 durch Radverleihangebote  
416 und Radwege sowie insbe-  
417 sondere der Ausbau der  
418 Fahrradmitnahmemög-  
419 lichkeiten, touristischer  
420 Tarifmodelle und beson-  
421 dere Verkehrsangebote für  
422 die touristische Nutzung  
423 bspw. während der Ferien  
424 und am Wochenende.

425 6. Auf innerdeutsche und  
426 möglichst auch auf innereu-  
427 ropäische Flugverkehre ist  
428 zu verzichten und eine Ver-  
429 lagerung dieser Verkehre  
430 auf die Schiene vorzuneh-  
431 men. Auf die Planung und  
432 den Bau einer 3. Start- und  
433 Landebahn am BER ist zu

434      verzichten.      |

---

<sup>1</sup>[https://spd-brandenburg.de/wp-content/uploads/191024\\_Koalitionsvertrag\\_Endfassung.pdf](https://spd-brandenburg.de/wp-content/uploads/191024_Koalitionsvertrag_Endfassung.pdf)

<sup>2</sup><https://www.spd.de/fileadmin/Dokumente/Beschluesse/Programm/SPD-Zukunftsprogramm.pdf>

<sup>3</sup><https://www.berlin-brandenburg.de/zusammenarbeit/strategischer-gesamtrahmen/>