

Antrag /I/2021**Jusos Brandenburg, Arbeitskreis Verkehr, Ortsverein Michendorf****Der/Die Landesparteitag möge beschließen:****Mobilitätsgesetz klug gestalten und Mobilitätsstrategie des Landes fortschreiben**

1 Mobilität ist für uns als SPD Brandenburg ein Recht,
2 das jedem Menschen unabhängig von Bildung, Al-
3 ter, Einkommen oder körperlicher Beeinträchtigung
4 zusteht. Mobilität sollte im Idealfall die Gesundheit
5 der Menschen fördern und in keiner Weise die Le-
6 benszeit von Menschen verkürzen. Wir bekennen
7 uns zur Vision Zero, die Vision einer Region ohne Ver-
8 kehrstote, sowie zu CO₂- und schadstofffreier Mobi-
9 lität.

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

- 12 1. Verkehrsvermeidung,
- 13 2. Verkehrsverlagerung und
- 14 3. Einsatz emissionsfreier Antriebstechnik.

15 Die SPD Brandenburg bekennt sich zu einer klima-
16 schonenden, bezahlbaren, barrierefreien und wirt-
17 schaftsfördernden Mobilität. Die große Resonanz
18 der Volksinitiative „Verkehrswende Brandenburg
19 jetzt!“ zeigte in den vergangenen Monate noch ein-
20 mal die hohe gesellschaftliche Bedeutung einer klu-
21 gen und nachhaltigen Mobilitätspolitik. Auf der Ba-
22 sis des mit der Volksinitiative abgestimmten Land-
23 tagsbeschlusses vom 29.04.2021 gilt es nun, nächs-
24 te konkrete Umsetzungsschritte in Brandenburg zu
25 gehen.

26 Folgende Ziele sind daher in ein modernes und ver-
27 kehrsträgerübergreifendes Mobilitätsgesetz sowie
28 die anstehende Fortschreibung der Mobilitätsstra-
29 tegie 2030 des Landes Brandenburg aufzunehmen
30 und durch geeignete Maßnahmen zu untersetzen:

- 31 • Erhöhung des Anteils des Umweltverbundes
32 (Fuß, Rad, Öffentlicher Verkehr) am Modal
33 Split von 42 Prozent (2017) auf mind. 60 Pro-
34 zent bis 2030 *[abgeleitet aus dem Koalitions-
35 vertrag 2019 – 2024 von SPD, CDU und Bünd-
36 nis 90/Die Grünen¹]*;
- 37 • Einführung einer Mobilitätsgarantie, damit
38 jede*r Bürger*in einen wohnortnahen An-
39 schluss an den öffentlichen Verkehr hat *[abge-
40 leitet aus dem Zukunftsprogramm der SPD zur
41 Bundestagswahl 2021²]*
- 42 • deutliche Verlagerung des Güterverkehrs von

- 43 der Straße auf die Schiene mit dem Ziel eines
44 Marktanteils der Güterbahnen von 30 Prozent
45 der Transportmenge;
- 46 • Sicherstellung einer gleichberechtigten Auf-
47 teilung des Verkehrsraums zwischen den
48 Verkehrsteilnehmern (Fußverkehr, Radver-
49 kehr, Kfz-Verkehr, Straßenbahn/Bus etc.) in
50 der Verkehrsplanung und bei den Verkehrs-
51 investitionen;
 - 52 • deutliche Senkung des Verkehrslärms und der
53 Unfallzahlen im Land mit dem Ziel der Vision
54 Zero (null Verkehrstote);
 - 55 • Stärkung der strahlenförmigen SPNV-Achsen
56 als Entwicklungsachsen für Wirtschaft und
57 Bevölkerungszuwachs in enger Zusammen-
58 arbeit mit dem Land Berlin [*abgeleitet aus*
59 *dem Strategischen Gesamtrahmen Berlin-*
60 *Brandenburg 2021³];*
 - 61 • Förderung des Rad- und Fußverkehrs, da diese
62 im Gegensatz zu den anderen Verkehrsarten
63 die Umwelt kaum belasten, die Gesundheit
64 fördern und damit verbundene gesellschaftli-
65 che Kosten senken.

66 Diese Ziele sollen mit den folgenden Maßnahmen
67 umgesetzt werden:

68 **Schieneverkehr**

- 69 1. Zur Erhöhung der Zahl der Fahrgäste wird es
70 eine Erhöhung der bestellten Zugkilometer
71 und einen konsequenten Ausbau von Schie-
72 nenstrecken und Bahnhöfen geben.
- 73 2. Notwendige politische Entscheidungen zu
74 den i2030-Projekten werden zeitnah ge-
75 troffen. Gleichzeitig sind die zur Planung
76 und Mitfinanzierung der Bundes- und EU-
77 Programme erforderlichen Mittel des Landes
78 bereitzustellen.
- 79 3. Die Regionalisierungsmittel werden vollstän-
80 dig für die Bestellung von SPNV-Verkehren
81 und den Ausbau der SPNV-Infrastruktur ein-
82 gesetzt.
- 83 4. Bahnstrecken, die über Entwicklungspotenzi-
84 al im Personen- und/oder Güterverkehr verfü-
85 gen, sollen reaktiviert werden.
- 86 5. Das aufgestockte GVFG-Bundesprogramm
87 zur Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken in
88 Brandenburg (z.B. für die Ostbahn und den
89 Prignitz-Express) ist intensiv zu nutzen.
- 90 6. Qualitätssteigerungen während der Fahrt mit
91 Bahn und Bus werden vorangetrieben, z.B. die

92 Verbesserung des Telefon- und Internetempfangs in den Fahrzeugen und an den Haltestellen.
93
94

95 7. Der Deutschlandtakt im Fern- und Nahverkehr
96 ist auch in Brandenburg zügig umzusetzen
97 und durch schnelle Verknüpfungen mit dem
98 Busverkehr an den Umsteigepunkten in die
99 Fläche zu tragen.

100 **ÖPNV und Tarife**

101 1. Das Land unterstützt weiterhin den heute schon elektrischen ÖPNV durch Ausbau
102 von Straßenbahnen und O-Bus-Netzen in den
103 brandenburgischen Städten und Gemeinden.
104

105 2. Die zukünftige Tarifgestaltung im Bereich des
106 VBB soll sich an folgenden Eckpunkten orientieren:
107

- 108 • flexibler Nutzung (mehr Homeoffice);
- 109 • gerechten Tarifhöhen (keine großen Sprünge an Tarifgrenzen);
- 110 • sozialen Belangen (günstige Tarife für Schüler*innen, Auszubildende, Studierende, Senior*innen sowie einkommensschwächere Menschen);
- 111 • Einstieg in das 365-Euro-Ticket für bestimmte Zielgruppen oder abgegrenzte Tarifgebiete.

112
113
114
115
116
117
118 3. Der Ausbau des PlusBus-Netzes wird durch
119 weitere finanzielle Anreize seitens des Landes unterstützt. Ziel ist es, dass Aufgabenträger
120 weitere PlusBus-Linien einrichten, so dass
121 möglichst viele Bahnstationen mit guten Umsteigebeziehungen an das Netz angeschlossen
122 werden und diese auch stärker kreisübergreifend verkehren können. Hierzu gehören
123 v.a. Buslinien, die zwischen den Eisenbahnachsen und benachbarten Zentren verkehren.
124
125
126
127

128 4. Das Land wird gemeinsam mit den Aufgabenträgern Konzepte und Maßnahmen erarbeiten,
129 die einen Ausbau alternativer Formen des öffentlichen Verkehrs für Regionen vorsehen,
130 in denen keine vertakteten Buslinien eingerichtet werden können. Hierzu gehört u.a.
131 die Erprobung und Förderung von Mitfahrgelegenheiten (Ridesharing, Mitfahrbänke) im
132 ländlichen Raum. Ziel muss es sein, ein intelligentes, innovatives und kostensparendes
133 Mitfahrssystem in den ländlichen Räumen dauerhaft zu etablieren, und zwar in Kooperation
134 mit den regionalen Verkehrs- und Taxiunter-
135
136
137
138
139
140

141 nehmen sowie weiteren Mobilitätsdienstleis-
142 tern.

143 **Rad- und Fußverkehr**

- 144 1. Das Land wird bestehende Förderprogramme
145 aus den Bereichen Verkehr und Stadtentwick-
146 lung für die Kommunen so bündeln und aus-
147 gestalten, dass Baumaßnahmen zur innerört-
148 lichen gleichberechtigten Aufteilung des Ver-
149 kehrsraumes in Höhe von mindestens 60 Mil-
150 lionen Euro pro Jahr finanziert werden kön-
151 nen. Darüber hinaus soll eine weitere Erhö-
152 hung der eingesetzten Mittel für Fuß- und
153 Radverkehr auf Landes- und kommunaler Ebe-
154 ne stattfinden.
- 155 2. Die unterschiedlichen Verkehrsarten, Motori-
156 sierter Verkehr, Radverkehr und Fußverkehr
157 sind gleichberechtigt zu betrachten und zu
158 entwickeln. Dies bedeutet, der jeweils stärker-
159 e Verkehrsteilnehmende muss auf die Sicher-
160 heitsbedürfnisse des schwächeren Verkehrs-
161 teilnehmenden Rücksicht nehmen und sich
162 entsprechend anpassen. So sind Mischverkeh-
163 re innerorts von Kraft- und Radverkehr mit
164 Tempo 30 km/h auszuweisen.
- 165 3. Die Landesregierung wird aufgefordert, den
166 Kommunen bei der Umsetzung des kom-
167 munalen Radverkehrswegenetzes planerische
168 und finanzielle Hilfestellung zu leisten und ei-
169 nen landesweiten Radverkehrsplan zu erstel-
170 len, der mit Berlin abgestimmt ist.
- 171 4. Gemeinsam mit den Städten und Gemeinden
172 sowie den Landkreisen hat das Land ein lan-
173 desweites lückenloses Netz von Radvorrang-
174 routen und -schnellverbindungen zu entwi-
175 ckeln, das alle wichtigen Quellen und Ziele des
176 Radverkehrs umfasst und alle Orte und Orts-
177 teile verbindet. Radrouten sollen stets die kür-
178 zesten und oftmals historischen Verbindun-
179 gen zwischen den Orten darstellen und müs-
180 sen daher nicht zwingend parallel zu den stark
181 befahrenen Bundes- und Landesstraßen ge-
182 führt werden.
- 183 5. Es sind rechtliche Möglichkeit zu schaffen,
184 Radwegebaukosten beim Land und bei den
185 Landkreisen, dies auch jenseits von Landes-
186 und Kreisstraßen, für landes- bzw. regionalbe-
187 deutende Radwege einzurichten.
- 188 6. Das Land unterstützt die konsequente Nut-
189 zung der Verkehrsverlagerung durch Bike &

190 Ride- Angebote. Dazu sind gesicherte Radab-
191 stellanlagen und Fahrradparkhäuser an Bahn-
192 höfen mit Zugang über die VBB-Zeitkarte, die
193 Radverkehrsinfrastruktur zu den Bahnstatio-
194 nen sowie bei Bedarf auch moderne Radver-
195 leihsysteme zu schaffen.

196 **Straßenverkehr**

- 197 1. Zur Verlagerung des starken Transit-Lkw-
198 Verkehrs auf die Schiene sind gemeinsam mit
199 dem Bund geeignete Maßnahmen zu ergrei-
200 fen, z.B. durch die Schaffung qualifizierter
201 Angebote des kombinierten Ladungsver-
202 kehrs und einer deutlichen Erhöhung der
203 Steuerungswirkung durch das Mautsystem.
- 204 2. Notwendiger motorisierter Individualverkehr
205 muss mit Fahrzeugen ohne Verbrennungsmo-
206 tor stattfinden. Dazu soll das Land in Zu-
207 sammenarbeit mit den Kommunen und der
208 (Energie-) Wirtschaft deutliche Maßnahmen
209 zum Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur er-
210 greifen.
- 211 3. Der Einsatz wasserstoffbetriebene Antriebe
212 für Lkw, kommunale Versorgungsfahrzeuge
213 etc. ist zu forcieren. Hierbei soll ausschließlich
214 aus erneuerbaren Energien hergestellter „grü-
215 ner“ Wasserstoff zum Einsatz kommen.
- 216 4. Das Land wird seinen eigenen Fuhrpark spä-
217 testens bis 2027 auf alternative Antriebssyste-
218 me umstellen und neue Ansätze für den Ein-
219 satz von elektrischer Mobilität in der Land-
220 wirtschaft, dem Katastrophenschutz oder bei
221 Lieferketten im Rahmen von Modellvorhaben
222 unterstützen.

223 **Verkehrsvermeidung und -verlagerung**

- 224 1. Der Landtag beschließt ein modernes, ver-
225 kehrsträgerübergreifendes Mobilitätsgesetz,
226 bei dem Bürgerinnen und Bürger sowie
227 Kommunen und Verbände intensiv beteiligt
228 werden. Die Finanzierung des Umweltver-
229 bundes genießt dabei im Landeshaushalt
230 Priorität.
- 231 2. Für die Möglichkeit, Pendeln und Homeoffice
232 in Einklang zu bringen, und damit Verkehrs-
233 wege zu vermeiden, ist die Tarifgestaltung im
234 SPNV/ÖPNV anzupassen sowie die Schaffung
235 von Co-Working-Angeboten in den Wohnor-
236 ten und an Bahnhofsstandorten durch geeig-
237 nete Förderinstrumente zu unterstützen.
- 238 3. Das Land Brandenburg und die Kommunen

- 239 können als Arbeitgeberinnen in Zusammen-
240 arbeit mit den Personalräten und
241 Gewerkschaften Anreize zur Verkehrsver-
242 meidung für ihr Personal schaffen, z.B. durch
243 VBB-Firmentickets, Bike-Sharing-Angebote.
- 244 4. Mit der Nutzung der erheblichen Mittel des
245 Strukturstärkungsgesetzes Kohleregion für
246 die Entwicklung der Lausitz soll diese zu
247 einer Modellregion für umweltfreundliche
248 Mobilität ausgebaut werden.
- 249 5. Die Erfahrungen aus der Pandemie sind zur
250 Stärkung des Nahtourismus im Land Branden-
251 burg einzusetzen. Dazu gehört der Ausbau
252 und die touristische Bewerbung des Bahn-
253 gebotes von Berlin in die Ausflugsregionen,
254 die Vernetzung der Bahnhofstandorte durch
255 Radverleihangebote und Radwege sowie ins-
256 besondere der Ausbau der Fahrradmitnahme-
257 möglichkeiten, touristischer Tarifmodelle und
258 besondere Verkehrsangebote für die touristi-
259 sche Nutzung bspw. während der Ferien und
260 am Wochenende.
- 261 6. Auf innerdeutsche und möglichst auch auf in-
262 nereuropäische Flugverkehre ist zu verzichten
263 und eine Verlagerung dieser Verkehre auf die
264 Schiene vorzunehmen. Auf die Planung und
265 den Bau einer 3. Start- und Landebahn am BER
266 ist zu verzichten.

¹https://spd-brandenburg.de/wp-content/uploads/191024_Koalitionsvertrag_Endfassung.pdf

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

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