

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
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 CO₂- 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 *nen¹]*;
- 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 *2021²]*
- 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 rungswachst in enger
91 Zusammenarbeit mit dem
92 Land Berlin *[abgeleitet aus*
93 *dem Strategischen Gesamt-*
94 *rahmen Berlin-Brandenburg*

95 2021³];

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 untersetzt wer-
106 den:

107 **Schiienenverkehr**

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 erfor-
122 derlichen Mittel des Landes
123 bereitzustellen.

124 3. Die Regionalisierungsmit-
125 tel 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 einkommenschwä-
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

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/>

433 Landebahn am BER ist zu
434 verzichten.