

Wo stehen wir im Winter 2020/21?



Im Jahr 2020 trafen zwei Krisen mit erheblichen Auswirkungen auf das Verkehrssystem aufeinander. Nachdem die Klimabewegung die Notwendigkeit eines radikalen Umbaus unserer Mobilitätsformen auch in Brandenburg mit Nachdruck auf die politische Agenda gesetzt hatte, brachen in Folge der Corona-Krise die Fahrgastzahlen der öffentlichen Verkehrsmittel ein. Innerhalb von Tagen offenbarte sich die Anfälligkeit der bisherigen Finanzierungsinstrumente von Bus- und Bahnangeboten, standen öffentliche wie private Verkehrsunternehmen vor dem finanziellen Ruin.

Daraus ergibt sich eine doppelte Herausforderung: Das bestehende, vielerorts unzureichende oder kaum vorhandene, öffentliche Verkehrsangebot darf nicht krisenbedingt noch weiter reduziert werden. Gleichzeitig drohen die Anforderungen an eine sozial-ökologische Verkehrswende aus dem Blickfeld zu geraten. Um die Klimaziele zu erreichen, muss jedoch der Verkehrsanteil (Modal Split) des Umweltverbunds aus Bahn und Bus, Fahrrad- und Fußverkehr in Brandenburg bis 2035 verdoppelt werden. Die vollständige Klimaneutralität des Verkehrs ist bis 2050 anzustreben. Dabei hat sich die Ausgangslage für die Verkehrswende zuletzt nicht verbessert. Zwischen 2008 und 2017 haben Menschen in Brandenburg deutlich mehr Wege mit dem Auto zurückgelegt, auf Kosten des Fahrrads und des Zufußgehens.¹

Ohne einen deutlichen Ausbau der öffentlichen Verkehrsangebote mit Regionaleisenbahnen, Bussen und Straßenbahnen wird das nicht gelingen. Doch die Erfahrungen der Corona-Krise bieten auch Anlass, um neu über die Vermeidung von Verkehr nachzudenken. Mobilität für alle, ohne auf den Besitz eines eigenen Autos angewiesen zu sein – auch das ist eine Frage der sozialen Daseinsvorsorge und gleichwertiger Lebensverhältnisse in allen Landesteilen. Immerhin besitzt ein Fünftel aller und die Mehrheit der ärmsten Brandenburger Haushalte keinen eigenen Pkw, ist folglich auf kurze Wege und den öffentlichen Nahverkehr angewiesen.

Zwar hat die rot-rote Landesregierung zwischen 2009 und 2019 eine Trendumkehr im öffentlichen Nahverkehr eingeleitet. Erstmals seit 30 Jahren wird wieder auf einen Ausbau des Angebots gesetzt, statt auf Abbestellungen und Stilllegungen. Mit der Mobilitätsstrategie von 2017, dem Landesnahverkehrsplan 2018 und dem Investitionsplan „i2030“ wurden erste Schritte in die richtige Richtung gegangen. Doch der sozialen und ökologischen Dringlichkeit der Verkehrswende werden diese Vorhaben hinsichtlich Umfang und Geschwindigkeit ebenso wenig gerecht wie die Pläne der neuen rot-schwarz-grünen Landesregierung.

¹ Nach Ergebnissen der Studie „Mobilität in Deutschland“ aus den Jahren 2008 und 2017 sank der Modal Split des Umweltverbunds in Brandenburg in diesem Zeitraum von 48 auf 41 Prozent. Dabei stieg die Anzahl der Wege, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt wurden, leicht von 9 auf 11 Prozent an, während die Anteile der Fahrrad- und Fußwege von 13 auf 11 Prozent bzw. von 26 auf 19 Prozent sanken.

**Unsere Vision
klimagerechter
Mobilität für alle
im Jahr 2050**



Wir wollen Mobilität für alle klimagerecht ausgestalten. Das bedeutet, dass Verkehr vermieden, verlagert und CO₂-neutral organisiert wird. Insgesamt wird Mobilität zunehmend nicht mehr vom Besitz eines eigenen Autos abhängen.

Dafür steht den Menschen in allen Regionen unseres Landes eine wohnortnahe Grundversorgung zur Verfügung. Statt dutzende Kilometer zum Einkaufen, zum Arztbesuch oder in die Schule fahren zu müssen, sind diese Angebote vor Ort oder kommen mobil zu den Menschen in die Dörfer. In vielen Bereichen kann Erwerbsarbeit in der Regel von zu Hause oder gemeinschaftlich im Coworking-Modell geleistet werden. An fast allen Hauptstraßen gibt es Radwege. So wird das Fahrrad auch auf dem Land wieder zu einem wichtigen Alltagsverkehrsmittel. Jede Gemeinde ist außerdem an das öffentliche Nahverkehrsnetz angeschlossen. Dafür wurden zahlreiche stillgelegte Nebenbahnstrecken wieder in Betrieb genommen. Es gibt mindestens im Stundentakt eine Bahn- oder Busverbindung. Aus kleinen Dörfern gelangt man mit flexiblen, teils autonom fahrenden Zubringerangeboten zum nächsten Bahnhof oder zur nächsten Bushaltestelle. Wo auf das Auto nicht verzichtet werden kann, fahren meist Gemeinschaftswagen oder Carsharing-Fahrzeuge aus kommunalen oder von gemeinnützigen Vereinen gehaltenen Flotten, natürlich mit Elektroantrieb.

Unsere Städte und dicht besiedelten Räume im Berliner Umland bieten kurze Wege für alle alltäglichen Bedürfnisse. Mobilität wird bei der Stadtentwicklung und beim Wohnungsbau immer mitgedacht, sodass auf ein eigenes Auto in der Regel verzichtet werden kann, weil Wege zur Arbeit oder zur Schule, zu Freundinnen oder zum Arzt, ins Kino oder zum Sport bequem und sicher zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit der (Straßen-) Bahn oder dem Bus zurückgelegt werden. Wo früher Parkplätze waren, ist Platz für Spielplätze, Straßencafés oder attraktive Radwege. In den Innenstädten sind Kraftfahrzeuge – abgesehen vom Lieferverkehr – tabu. Braucht man doch einmal ein Auto, können E-Fahrzeuge aus kommunalen, von bürgerschaftlichen Vereinen oder von Wohnungsgenossenschaften betriebenen Flotten per Carsharing gemietet werden. Nahezu alle Brandenburger Städte haben wieder einen Bahnhof mit regelmäßigen Verbindungen untereinander sowie nach Berlin, die mindestens im Stundentakt fahren.

Allgemein bildet die Bahn das Grundgerüst der öffentlichen Mobilität in Brandenburg – auch im ländlichen Raum. Wo das Eisenbahnnetz noch Lücken aufweist, existieren schnelle Busverbindungen. In den größeren Städten und ihrem Umland bildet die Straßenbahn das Rückgrat der „Öffis“. In dünn besiedelten Gegenden sind die Nahverkehrsangebote teilweise flexibel und bedarfsorientiert organisiert. Der gesamte öffentliche Nahverkehr ist fahrscheinfrei und zum Nulltarif nutzbar. Lokführer sowie Bus- und Tramfahrerinnen sind in Brandenburg eine hochgeachtete Berufsgruppe und werden in kommunalen oder landeseigenen Verkehrsbetrieben entsprechend fair bezahlt.

Auch im Fernverkehr ist die Bahn in Brandenburg erste Wahl. Nicht nur von Berlin, sondern auch aus Cottbus, Frankfurt (Oder), Brandenburg (Havel) und Potsdam sowie weiteren Städten in den berlinferneren Regionen im Norden, Westen und Süden des Landes gibt es regelmäßige Halte im nationalen, wie internationalen Eisenbahnfernverkehr.

**1. Station:
Mit Schwung aus
der Krise. Bus und
Bahn sind system-
relevant.**



Während der Corona-Krise sind die Fahrgastzahlen im öffentlichen Nahverkehr in Brandenburg um bis zu 95 Prozent eingebrochen. Mit den Fahrgeldeinnahmen fiel in Folge ein erheblicher Anteil der Finanzierung des Bahn- und Busangebotes weg. Allein im Jahr 2020 fehlten den Verkehrsunternehmen mehr als 80 Millionen Euro. Wir fordern, *dieses Defizit vollständig aus Landes- und Bundesmitteln zu auszugleichen*, um den Bestand des öffentlichen Nahverkehrs zu sichern. Darüber hinaus braucht es eine *Gutschrift für Stammfahrgäste*, die ihre bereits bezahlten Zeitkarten (wie Abo-Umweltkarten, Azubi-, Senioren- oder Jobtickets) während der Lockdown-Zeiten nicht nutzen konnten oder von eingeschränkten Fahrplänen betroffen waren.

Im Herbst liefen die Tarifverhandlungen des Fahrpersonals von Straßenbahnen und Bussen. Das Ergebnis ist noch nicht zufriedenstellend. Ihre Löhne in Brandenburg waren bisher bundesweit Schlusslicht. Doch ohne faire Bezahlung und bessere Arbeitsbedingungen werden sich kaum genug Beschäftigte für den nötigen Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs finden lassen. Wir unterstützen deshalb weiterhin die Forderung nach einer *Angleichung der Bezahlung des Fahrpersonals an das Berliner Niveau*. Dafür muss das Land den *kreisfreien Städten und Landkreisen finanziell unter die Arme greifen*.

**2. Station: Sozial ist,
was mobil macht.
Einstieg in den Null-
tarif für Bahn und Bus.**

Unser Ziel ist der *Nulltarif im öffentlichen Nahverkehr*. Nur so können das Grundrecht auf Mobilität für alle verwirklicht und ein wirksamer finanzieller Anreiz zum Umstieg vom Auto auf Busse und Bahnen gesetzt werden. Als Einstieg in den Nulltarif für alle wollen wir den *öffentlichen Nahverkehr in ganz Brandenburg und Berlin für Kinder und Jugendliche kostenlos* anbieten. Wie bereits für Azubis soll es ein *365-Euro-Jahresticket für Studierende* geben, das in beiden Bundesländern gilt.

Für Betroffene von Hartz IV brauchen wir endlich ein *gemeinsames Sozianticket in Brandenburg und Berlin*, das mit dem Mobilitätsbudget im monatlichen Regelsatz bezahlbar ist. Wer sich freiwillig für die Gemeinschaft engagiert, soll *mit der Ehrenamtskarte in Brandenburg und Berlin kostenlos Bahn und Bus fahren können*.

Unseren Städten, Landkreisen und Gemeinden wollen wir die Möglichkeit geben, eigene Modelle für fahrscheinlosen oder deutlich günstigeren Nahverkehr umzusetzen. Zu diesem Zweck ist in das Kommunalabgabengesetz als „dritte Finanzierungssäule“ eine *Öffnungsklausel für Regional- oder Bürgertickets sowie moderne Finanzierungsformen* (etwa Unternehmensbeiträge) aufzunehmen.

Auf dieser Grundlage sollten die Länder Brandenburg und Berlin gemeinsam diskutieren und entscheiden, mit welchen Schritten wir in unserer gemeinsamen Region schließlich zum Nulltarif für alle kommen.

**3. Station: Verkehrs-
wende verankern.
Bausteine für ein
Mobilitätsgesetz.**

Damit die sozial-ökologische Verkehrswende kein Flickwerk bleibt, braucht Brandenburg ein *Mobilitätsgesetz*. Darin sind die Entwicklungsziele sowie kurz- und langfristige Umsetzungsschritte einschließlich ihrer Finanzierung verbindlich festzuschreiben.

Das Fundament eines solchen Mobilitätsgesetzes sind konkrete Ziele für den *deut-*



lichen Ausbau von Bus und Bahn, Fuß- und Fahrradverkehr sowie den Güterverkehr auf der Schiene. Der Anteil des Umweltverbunds am (Personen-) Verkehrsmittelmix muss sich in den nächsten 15 Jahren verdoppeln. Im Einklang mit den EU-Klimazielen muss der Gütertransport mit der Bahn um 50 Prozent gesteigert werden. Bis 2050 soll der Verkehr in Brandenburg vollständig klimaneutral funktionieren.

Unser Ziel ist es, in weiterführenden Beratungen und Diskussionen mit fachpolitischen, zivilgesellschaftlichen und kommunalen Akteur*innen Bausteine für das Mobilitätsgesetz zu erarbeiten. Diese Bausteine sind das Fundament dafür:

- **Baustein A:** Der vom Land unmittelbar verantwortete Regionalverkehr (d.h. der Schienenpersonennahverkehr – SPNV) wird weiter zum starken Rückgrat des gesamten öffentlichen Nahverkehrs ausgebaut. Dafür wollen wir *Planung und Umsetzung laufender Projekte beschleunigen* (etwa im Rahmen des Bahnverkehrsprogramms „i2030“), indem wir *gemeinsam mit Berlin und der Deutschen Bahn eigene Planungskapazitäten aufbauen*. Dazu gehört zudem eine *Reaktivierungsoffensive für stillgelegte Eisenbahnstrecken*, um die Bahn in den ländlichen Raum zurückzubringen. Wo das nicht oder erst langfristig möglich ist, sollen *landesbedeutsame Buslinien* das Eisenbahnangebot ergänzen. Zur Bewältigung dieser Aufgaben denken wir über die *Gründung einer Landesnahverkehrsgesellschaft* nach. Für alle Verkehrsangebote in Aufgabenträgerschaft des Landes wollen wir den *Studentakt als Mindestbedienstandard* in der Hauptverkehrszeit einführen. Gemeinsam mit Berlin wollen wir eine *Zerschlagung der S-Bahn verhindern* und diese langfristig *in den Besitz beider Länder überführen*.
- **Baustein B:** Das Land muss die Landkreise und kreisfreien Städte bei der Organisation und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Straßenbahnen und Bussen (ÖPNV) – für den sie die Aufgabenträger sind – besser unterstützen. Grundlage dafür ist, den *ÖPNV zur kommunalen Pflichtaufgabe zu machen* sowie *soziale und ökologische Kriterien für die Nahverkehrsplanung* zu definieren. Dazu gehört eine *auskömmliche Finanzierung des laufenden Betriebs* sowie die *Förderung von Investitionen* in Modernisierung und Erweiterung der Nahverkehrsnetze (darunter besonders der Straßenbahnlinien und -fahrzeuge) seitens des Landes. Damit die Landkreise und kreisfreien Städte ihre Bus- und Tramangebote nicht aneinander vorbeiplanen und Kreisgrenzen überquerende Linien problemlos möglich werden, denken wir über die *zukünftige Aufgabenverteilung zwischen Land und Kommunen* in diesem Bereich nach. Außerdem bedarf es einer *Reform des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg*, um Blockaden in dessen Gremien aufzuheben und das Tarifsystem zu vereinfachen. Auch für alle Verkehrsangebote in kommunaler Verantwortung wollen wir einen *landesweiten Mindestbedienstandard* einführen.
- **Baustein C:** Ein Mobilitätsgesetz muss den sehr unterschiedlichen Ausgangs- und Rahmenbedingungen in Brandenburg Rechnung tragen. Wie *Mobilität auf dem dünn besiedelten Land* ebenfalls unabhängig vom eigenen Auto organisiert werden kann, muss



deshalb besondere Beachtung finden. *Kurze Wege im Alltag* erreichen wir nur, wenn die soziale Grundversorgung wieder gestärkt wird. Dazu kommen *kreative Lösungen für die »letzte Meile«* auf dem Weg vom Dorf zum nächsten Bahn- oder Busanschluss. Die Ergebnisse der Enquete-Kommission zur Zukunft des ländlichen Raumes bieten hierfür eine gute Grundlage.

- **Baustein D:** Neben Bahnen und Bussen sollte das Fahrrad (auch mit E-Antrieb) im Alltagsverkehr wieder eine wichtigere Rolle spielen. Das gilt für alle Regionen unseres Landes. Die Voraussetzung dafür sind *attraktive und sichere Radwege*. Damit diese überall Realität werden, müssen wir über die *Aufgabenverteilung zwischen Land und Kommunen* bei der Baulastträgerschaft der Radwege diskutieren. Mit dem Land Berlin sollte sich Brandenburg dringend um eine gemeinsame *Planung von Radschnellwegen* bemühen, damit diese nicht an der Stadtgrenze ins Leere verlaufen. Darüber hinaus wollen wir die *Verknüpfung von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln* deutlich verbessern – etwa mit modernen Fahrradparkhäusern an Bahnhöfen oder besseren Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme in Bahnen und Bussen.
- **Baustein E:** Wollen wir kurze Wege und moderne Verkehrsangebote, die möglichst vielen Menschen den Umstieg vom Auto auf Fahrrad, Bus und Bahn ermöglichen, müssen unsere oft autogerecht geplanten Städte und Gemeinden an diese neuen Anforderungen angepasst werden. *Autofreie Mobilität als Anforderung der Stadtentwicklung* sollte deshalb gesetzlich in allen Landesförderprogrammen (z.B. zum Stadtum- oder sozialen Wohnungsbau) verankert werden. Die Umsetzung konkreter Maßnahmen – wie autofreien Innenstädten – wollen wir zudem durch *spezielle Förderungen* unterstützen.
- **Baustein F:** Fast 30 Prozent der CO₂-Emissionen im deutschen Verkehrssektor entstehen beim Gütertransport. Der Großteil geht auch hier auf das Konto des Straßenverkehrs. Das Land muss deshalb einen Beitrag leisten, deutlich mehr *Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern*. Wir wollen darüber nachdenken, wie das gelingen kann. Ein erster Ansatz wäre die *Förderung kleiner und mittlerer Terminals für den kombinierten Verkehr*, wo die Ladung in der Nähe ihres Start- oder Zielorts zwischen Lkw und Bahnwaggons umgeschlagen werden kann.

4. Station: Öffentliche Mobilität gehört in Gemeinschaftshand. Verkehrsbranche neu denken.

Öffentlicher Verkehr soll den Bedürfnissen der Menschen dienen, nicht dem Profitstreben privater Unternehmen. Deshalb gehört Mobilität für alle in Gemeinschaftshand – mit demokratischer Kontrolle über Planung und Betrieb. Wir wollen deshalb die Landkreise und kreisfreien Städte dabei unterstützen, ihre *Verkehrsbetriebe wieder in kommunale Hände* zu nehmen.

Wir stellen außerdem fest, dass die Produktion von Straßenbahnen, E-Bussen, Lokomotiven und Waggons durch private Konzerne den steigenden Bedarf nicht decken kann. Deshalb wollen wir darüber diskutieren, ob und wie wir das in Brandenburg vorhandene Knowhow für den *Aufbau eines demokratisch organisierten Produktionsbetriebs für Schienenfahrzeuge* nutzen können. Dieser könnte zudem den Industriestandort Brandenburg langfristig stärken.