

31. ordentlicher Landesparteitag der FDP Brandenburg am 03. September 2022

Beschluss

Seite 1 von 3

1 **BETR.: Brandenburgs öffentlichen Verkehr zukunftsfähig machen!**

2 **Antragsteller: Junge Liberale Brandenburg,**
3 **Landesfachausschuss 7 (Bauen, Wohnen, Infrastruktur &**
4 **Verkehr)**

5 **Der Landesparteitag möge beschließen:**

6 Öffentlicher Verkehr muss attraktiv werden. Dass sich die Netzinfrastruktur des Landes
7 Brandenburgs in einem desaströsen Zustand befindet, ist kein Geheimnis. Der ÖPNV ist seit
8 Jahren auf Grund von Bauarbeiten und Personalmangel überlastet. Darüber hinaus sind auch
9 Preissubventionen keine dauerhafte Lösung. Solche kurzfristigen Maßnahmen beanspruchen
10 Finanzmittel, ohne einen langfristigen Mehrwert bereitzustellen.

11 Vielmehr braucht es Investitionen in die öffentliche Verkehrsinfrastruktur und weitreichende
12 Veränderungen in der Verkehrspolitik, um das Land zukunftsfähig zu machen. Hierzu schlagen
13 die Freien Demokraten konkrete Handlungspunkte zum Ausbau der Netzinfrastruktur vor:

14 Was für Großstädte wie Berlin längst Normalität ist, muss nun auch in die ländlichen Regionen
15 vordringen. Es ist darauf zu achten, dass bei der Erstellung neuer Bahnnetze zukunftsgerichtet
16 gedacht wird. **Langfristig ist ein schienengebundener ÖPNV-Ring, um das Land Berlin zu**
17 **planen.** Zudem muss die Reaktivierung bereits vorhandener, aber stillgelegter Trassen evaluiert
18 werden. Das Land Brandenburg darf sich nicht auf veraltete Züge versteifen, sondern muss sich
19 dafür einsetzen, Brandenburg zu einer Modellregion neuer Verbindungsarten zu machen. Auch
20 hier darf sich nicht nur auf den Schienenverkehr versteift werden! Wir fordern alle
21 Verkehrsträger mit einzubinden. Auch das Auto, die E-Fahrzeuge, Multimodaler oder auch
22 Intermodaler Verkehr durch schlaue digitale Anwendung muss Nutzerfreundlichkeit gegeben
23 sein.

24 Neubauten und Instandsetzungen von Strecken sollen zukünftig immer unter der Maßgabe
25 erfolgen, auch für autonom fahrende Züge geeignet zu sein. Strecken im Regionalverkehr sollen
26 auf eine mögliche Höchstgeschwindigkeit von mindestens 160 km/h ausgebaut werden, um
27 Fahrtzeiten in der Fläche zu verkürzen. Zudem muss eine vollständige Elektrifizierung aller im
28 Personenverkehr genutzter Gleisabschnitte sowie die Digitalisierung aller Stellwerke
29 schnellstmöglich realisiert werden. Auf den Haupttangente soll innerhalb der Grenzen
30 Brandenburgs tagsüber mindestens ein 30-Minuten-Takt und nachts ein Stundentakt bestehen.
31 Außerdem soll tagsüber ein Stundentakt auf allen anderen Regionalstrecken gewährleistet
32 werden. Bei diesem Projekt ist das Land Brandenburg auf die Unterstützung des Bundes
33 angewiesen.

34 Der Güterverkehr auf der Schiene ist ein wichtiger Schlüssel für eine klimafreundliche
35 Verkehrspolitik. Ziel ist hierbei auch, den Schienenpersonennahverkehr weniger
36 Verspätungsanfällig zu machen, weil konkurrierende Güterzüge dasselbe Gleis nutzen.
37 Ergänzend muss das Potential eines Schienenanschlusses vor allem für Unternehmen in
38 Brandenburg ansprechender werden. Reaktivierungen vorhandener Gleise müssen deutlich
39 häufiger in zukünftige Landesnahverkehrspläne eingearbeitet werden.

40 Um den Zugverkehr auch zwischen größeren Städten und Regionen weiter auszubauen, wollen
41 wir **private Wettbewerber neben der Deutschen Bahn weiter stärken**, indem wir die Deutsche
42 Bahn auch materiell privatisieren. Dennoch fordern wir ein einheitliches digitalisiertes
43 Tarifsystem, welches einer übergeordneten Institution zugewiesen ist, um die Nutzung des
44 ÖPNVs weniger komplex zu gestalten. Allein die eigentliche Leistungserstellung soll zukünftig
45 durch Ausschreibungen wettbewerblich geregelt werden. Bei der Vergabe der Strecken für den
46 Schienenpersonennahverkehr soll ab 2025 die Voraussetzung sein, dass kein Wagenmaterial
47 eingesetzt wird, das mittels fossiler Brennstoffe betrieben wird.

48 Brandenburg ist an vielen Stellen eng mit Polen verbunden. Infrastruktur muss daher auch
49 länderübergreifend betrachtet werden. Täglich pendeln tausende Menschen über die deutsch-
50 polnische Grenze. Wir fordern daher **Schnellverbindungen von und nach Polen**. Hierbei soll die
51 Reisedauer von der Grenze bis in den Berliner Ballungsraum auf maximal eine Stunde Fahrzeit
52 reduziert werden. Dies beinhaltet auch die Sicherstellung eines angemessenen Angebotes in

53 der Nacht. In Kooperation mit den polnischen Behörden müssen die bestehenden
54 Grenzverbindungen geprüft und falls notwendig erneuert oder neu gebaut werden.

55 Brandenburg muss ebenfalls die Situation der Taxen am BER klären: Statt starrer
56 Lizenzverhandlungen braucht es eine flexiblere „Tarifzone BER“. Darin sollen Taxen aus Berlin
57 und Brandenburg gleichberechtigt agieren und abwechselnd vorgehen. Eine bürokratisch
58 bedingte Einschränkung der Beförderung Reisender ist nicht sinnvoll. Zudem fehlen
59 Verbindungen vom Flughafen, aber auch zum Flughafen. FLEX nach Berlin unzuverlässig und zu
60 langsam, diesem Umstand muss entgegengewirkt werden.

61 Gekoppelt an den Nah- und Fernverkehr auf der Schiene fordern wir zusätzlich eine stärkere
62 Zusammenarbeit mit den privaten und regionalbetriebenen Busunternehmen. Um die meisten
63 Städte herum befinden sich Dörfer und kleinere Ortschaften, welche wenig bis gar nicht am ÖPNV
64 und SPNV angeschlossen sind. Das Konzept der Plus-Busse muss in allen Fällen restrukturiert und
65 neu überarbeitet werden. Ebenfalls muss es die Möglichkeit geben, auf ein stetes Angebot von
66 Nacht- und Rufbussen zu jeder Tageszeit zurückgreifen zu können. Taxiunternehmen können in
67 vielen Bereichen des Landes eine Versorgungslücke schließen, um die letzten Kilometer in den
68 schlecht mit dem ÖPNV und SPNV vernetzten Gegenden des Landes zu schließen.
69 Einheitskonzepte müssen vermieden werden und stattdessen sollte auf jede Region und jeden
70 Landkreis individuell eingegangen werden.

71 Ein leistungsfähiger ÖPNV und SPNV braucht daher gut ausgebildetes Personal. Es müssen
72 Projekte und attraktive Programme zur Aus- und Weiterbildung oder dualen Studiengängen für
73 den Personenverkehr geschaffen werden – sei es im oder außerhalb des Fahrersitzes. Wir
74 fordern weiterhin eine massive Qualitätssteigerung bei den Arbeitsbedingungen
75 (Pausengestaltung, Bus- und Haltestandorte, Aufenthaltsmöglichkeiten, Schichtbesetzung).