

38. Vollversammlung am 14. Mai 2022

Beschluss der Vollversammlung

Selbstbestimmte Fortbewegung für junge Menschen in Brandenburg ermöglichen

Die Menschen auf dem Land haben leichteren Zugang zu bezahlbarem Wohnraum. In der Stadt ist der ÖPNV (öffentlicher Personennahverkehr) besser ausgebaut und die Mobilität sichergestellt, aber der Wohnraum zu teuer. Dadurch hängen beide Themen zusammen und in beiden Fällen sind junge Menschen in ihrer Selbstbestimmung und Teilhabe eingeschränkt.


Situation und Problemlage

Am 24. März 2022 verkündete die Ampel-Koalition ein Entlastungspaket, welches die Bürger*innen in Zeiten steigender Energiepreise finanziell unterstützen soll. Darunter war auch eine echte Überraschung: ein ÖPNV-Monatsticket für gerade mal 9 Euro für max. drei Monate. Nach den ersten positiven Reaktionen kam dann aber auch schnell die Frage auf: Warum macht man den ÖPNV denn nicht gleich für drei Monate kostenlos? Und tatsächlich stellten sich auch die Verkehrsunternehmen diese Frage und intern wurde dies oftmals sogar als der deutlich unbürokratischere Weg gesehen. Ein Beschluss der Landesverkehrsminister*innen sprach sich ebenfalls für den ÖPNV zum Nulltarif aus. Kommen wird dieser aber aller Voraussicht nach nicht.

Diese aktuelle Diskussion steht exemplarisch für die Verkehrspolitik in Deutschland. Viele wünschen sich echte Verbesserungen im Bereich des ÖPNV, aber es fehlt dann doch oft der letzte Mut zur Umsetzung von wirklich visionären Verbesserungen.

Dabei braucht es zumindest im Land Brandenburg unbedingt große Verbesserungen, um jungen Menschen das selbstbestimmte Fortkommen mit Bus und Bahn zu ermöglichen. Selbstbestimmte Fortbewegung über längere Strecken ist für Menschen unter 18 Jahren fast nur mit dem ÖPNV möglich. Dementsprechend haben junge Menschen eigentlich einen hohen Anreiz den ÖPNV viel zu nutzen. Dabei braucht es aber wesentliche Verbesserungen auf zwei Ebenen, damit die Nutzung des ÖPNV tatsächlich ermöglicht wird: Infrastruktur und Bezahlbarkeit.

Infrastruktur



Über viele Jahre wurde in Brandenburg ein Sparkurs gefahren, der in der Einstellung vieler Buslinien, der Stilllegung von Eisenbahngleisen und einer Taktausdünnung resultierte. Trotz Bestrebungen der Landesregierung, diesen Trend umzukehren, sind die Folgen weiterhin nicht zu übersehen: kleine Orte ohne Busanbindung oder nur mit Schulbusanbindung, tote Bahnhöfe und nahe beieinanderliegende Ortschaften, die nur über einen riesigen Umweg (oftmals über Berlin) miteinander verbunden sind. Diese stark erschwerten Bedingungen prägen den Alltag im ländlich geprägten Teil Brandenburgs. Hier braucht es substantielle Verbesserungen unter Einbeziehung der (jungen) Menschen vor Ort.

Bezahlbarkeit

Für den Umstieg auf bzw. den Einstieg in die öffentlichen Verkehrsmittel müssen sich junge Menschen die Fahrt auch leisten können. Hier zeigt sich in Brandenburg ein eher diffuses Bild. Exemplarisch zeigt sich das beim Vergleich der verschiedenen Jahreskarten für Schüler*innen. Die Preise schwanken enorm, wobei Schüler*innen in einigen Brandenburger Landkreisen wesentlich mehr bezahlen müssen als in Städten wie Cottbus oder Potsdam. Auch zwischen den größeren Städten in Brandenburg gibt es größere Kostenunterschiede.

Diese Preise sind schlicht viel zu hoch und sie sind ungerecht: Warum zahlt man in Potsdam und in Frankfurt/Oder solche unterschiedlichen Preise? Warum zahle ich in einem Landkreis mit schlecht ausgebauter öffentlicher Infrastruktur mehr für mein Ticket, als in einer der kreisfreien Städte mit einer vergleichsweise guten Infrastruktur? Warum ist das VBB-Gesamtnetz so völlig unbezahlbar?

Dass das auch ganz anders gehen kann, zeigt das Land Berlin: Hier gibt es schon seit einigen Jahren das Schüler*innen-Ticket kostenlos für den gesamten Stadtbereich.

Auch in Brandenburg gibt es ein zukunftsweisendes Modell für (junge) Menschen in Ausbildung: das Azubi-Ticket. Auf dieses Angebot wollen wir näher eingehen.


Azubi-Ticket als Modell

Seit August 2019 gibt es im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg ein Azubi-Ticket: das "VBB-Abo Azubi". Es kostet 365 Euro pro Jahr, also einen Euro pro Tag und die Nutzung ist freiwillig. Das Angebot gilt für Auszubildende, weitere Gruppen in Ausbildung und Freiwilligendienstleistende. Seit es dieses Ticket gibt, sind die Verkaufszahlen gestiegen. Ein Fazit dieses Modells lautet also: Junge Menschen nutzen, wo es für sie sinnvoll und bezahlbar ist, den öffentlichen Nahverkehr.

Azubi-Ticket vs. Semesterticket

Das Semesterticket der Brandenburger Studierendenschaften ist wiederum ein ganz eigenes Modell: Durch die Pflicht zum Kauf (Solidarmodell) werden im Durchschnitt relativ günstige Preise ermöglicht (aktuell: 200 € pro Semester).

Aber auch hier zeigt sich eine nicht nachvollziehbare Ungerechtigkeit: Warum zahlen die Studierenden mehr für ihr Ticket, als die Auszubildenden? Warum wird ausgerechnet die Gruppe schlechter gestellt, die sich über das Solidarmodell so vehement für eine allgemeine Nutzung des ÖPNV entschieden hat?



Wir halten die Ticketpreise im ÖPNV für junge Menschen in Brandenburg für ungerecht, für nicht nachvollziehbar und in den meisten Fällen für übersteuert.

Zur Verbesserung der Mobilität der jungen Menschen in Brandenburg fordern wir daher:

- Das Ticketsystem sollte in einem ersten Schritt vereinheitlicht werden: die Jahreskarten für Schüler*innen, Auszubildende, Studierende und FSJler*innen dürfen nicht mehr als **365 Euro im Jahr** kosten. Der Leistungsumfang sollte das gesamte VBB-Gebiet sowie die Fahrrad-Mitnahme umfassen. Die Beschränkung auf einzelne Landkreise oder ein einzelnes Bundesland ist nicht sinnvoll. Bereits jetzt günstigere Tickets sollen erhalten bleiben.
- Damit verbunden ist die Forderung, den Einstieg in den kostenlosen öffentlichen Personennahverkehr zu wagen. Es ergibt Sinn, hier zunächst mit den jungen Menschen anzufangen, denn diese werden die Verkehrswende wesentlich vorantreiben.
- Der Brandenburger ÖPNV ist auszubauen. Dabei ist insbesondere der Ausbau der Infrastruktur in den ländlichen Regionen zu forcieren. Der Ausbau soll sich nicht an marktwirtschaftlichen Logiken orientieren, sondern soll vor allem die Bedarfe der (jungen) Menschen vor Ort in den Blick nehmen. Auch für einen wirksamen Klimaschutz muss die Verkehrswende schnell herbeigeführt werden. Bei allen künftigen und bestehenden Maßnahmen ist auf die Schaffung und Erhaltung von Barrierefreiheit zu achten.