

1. Fortschrittsbericht zum Mobilitätsgesetz des Landes Brandenburg



Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis	1
1 Einleitung.....	4
1.1 Ziele und Entstehungsprozess des Gesetzes	4
1.2 Berichtsgegenstand und methodisches Vorgehen	4
1.3 Rahmenbedingungen im Land Brandenburg	6
2 Umsetzungsstand der Ziele und Maßnahmen.....	7
2.1 Abschnitt 1: Mobilitätsgrundsätze	7
2.2 Abschnitt 2: Rad- und Fußverkehr, Nahmobilität.....	26
2.2.1 Unterabschnitt 1: Allgemeines	26
2.2.2 Unterabschnitt 2: Radverkehr	32
2.2.3 Unterabschnitt 3: Fußverkehr	36
2.2.4 Unterabschnitt 4: Formen der Nahmobilität und multimodale Vernetzung	41
2.2.5 Unterabschnitt 5: Verkehrssicherheit	45
2.2.6 Unterabschnitt 6: Finanzierung.....	54
3 Zusammenfassung und Ausblick	56
3.1. Bedeutung und Einordnung des Gesetzes	56
3.2. Umsetzungsschwerpunkte und erreichte Fortschritte	56
3.3. Rahmenbedingungen und Umsetzungs- grenzen	57
3.4. Perspektiven für die weitere Umsetzung	57
3.5. Langfristigkeit der Verkehrswende.....	58
3.6. Schlussbemerkung.....	59
Gesetze, Verwaltungsvorschriften, technische Regelwerke und Strategiepapiere	60

Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
AGFK	Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen
BALM	Bundesamt für Logistik und Mobilität
BbgMobG	Mobilitätsgesetz des Landes Brandenburg
BbgStrG	Brandenburgisches Straßengesetz
BSW	Bündnis Sahra Wagenknecht
CDU	Christlich Demokratische Union Deutschlands
DEKRA	Deutscher Kraftfahrzeug-Überwachungsverein e. V.
DLRG	Deutsche Lebens-Rettungs-Gesellschaft e. V.
EFRE	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EU	Europäische Union
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.
GSR	Vehicle General Safety Regulations
GKVS	Gemeinsame Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleitungen der Länder
HPol	Hochschule der Polizei des Landes Brandenburg
ILE-Richtlinie	Richtlinie des MLEUV über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung der integrierten ländlichen Entwicklung
IRP	Integrierter Regionalplan
LEP-HR	Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg
LFB	Landesbetrieb Forst
LKW	Lastkraftwagen
LNVP	Landesnahverkehrsplan
LS	Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg
LZA	Lichtzeichenanlagen

MBJS	Ministerium für Bildung, Jugend und Sport des Landes Brandenburg
MiD	Mobilität in Deutschland
MIK	Ministerium des Innern und für Kommunales des Landes Brandenburg
MIL	Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MLEUV	Ministerium für Land- und Ernährungswirtschaft, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg
MWAEK	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Klimaschutz des Landes Brandenburg
NRVP	Nationaler Radverkehrsplan
OD	Ortsdurchfahrt
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PD	Polizeidirektion
PI	Polizeiinspektion
PKW	Personenkraftwagen
RAL	Richtlinie für die Anlage von Landstraßen
RASt	Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen
Rili KStB Bbg	Richtlinie zur Förderung von Investitionen im kommunalen Straßenbau zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden des Landes Brandenburg
Rili ÖPNV-Invest	Richtlinie zur Förderung von Investitionen für den Öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg
RPG	Regionale Planungsgemeinschaft
RSAS	Richtlinien für das Sicherheitsaudit von Straßen
RStO	Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen
RVS	Radverkehrsstrategie
SPD	Sozialdemokratische Partei Deutschlands

SPNV	Schienenpersonennahverkehr
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH
VMK	Verkehrsministerkonferenz
VSP	Verkehrssicherheitsprogramm
VUK	Verkehrsunfallkommission
ZEB	Zustandserfassung und -bewertung

1 Einleitung

1.1 Ziele und Entstehungsprozess des Gesetzes

Das Mobilitätsgesetz des Landes Brandenburg (BbgMobG) trat am 9. Februar 2024 in Kraft und verankert die verkehrspolitischen Strategien des Landes in einem modernen, zukunftsgerichteten Gesetz. Mit diesem wird der rechtliche Rahmen für eine klimaverträgliche, sichere und sozial gerechte Mobilität in allen Teilen des Landes gesetzt und ist damit ein zentraler Baustein der Verkehrswende.

Um die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger insbesondere unter Klimaschutzgesichtspunkten zu verbessern, orientiert sich das Gesetz unter Beachtung der Finanzierungsmöglichkeiten an den Zielen der Landesregierung: Klimaneutralität bis 2045 und Erhöhung des Anteils des Umweltverbundes, bestehend aus dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), dem Rad- und Fußverkehr, bis 2030 auf 60 %. Außerdem wird dem Umweltverbund Vorrang vor anderen Mobilitätsformen eingeräumt. Mehr attraktive Angebote sollen die Bürgerinnen und Bürger motivieren, auf klimafreundliche Verkehrsmittel umzusteigen.

Auch das im Straßenbau praktizierte Prinzip „Erhalt vor Neubau“ wurde gesetzlich festgeschrieben. Das Auto - in Zukunft klimaneutral betrieben - wird auch künftig im Flächenland Brandenburg eine wichtige Bedeutung für die Mobilität des Einzelnen haben, insbesondere dort, wo der Umweltverbund an praktische Grenzen stößt.

Wichtiger Bestandteil des Gesetzes ist zudem das Ziel „Vision Zero“, um die Anzahl der Verkehrsunfallopfer kontinuierlich zu reduzieren. Insbesondere soll die Verkehrssicherheit für die so genannten „ungeschützten“ Verkehrsteilnehmenden im Rad- und Fußverkehr erhöht werden.

Die Entwicklung des Gesetzes war ein mehrstufiger Prozess, der eng mit der Zivilgesellschaft und verschiedenen Fachverbänden abgestimmt wurde. Die Volksinitiative „Verkehrswende Brandenburg jetzt!“, in der 16 Verbände, Gewerkschaften und Initiativen organisiert sind, übergab im Januar 2021 mehr als 28.500 Unterschriften an die Landtagspräsidentin. Es folgte eine Einigung mit den Regierungsfraktionen auf die gemeinsame Erarbeitung eines Mobilitätsgesetzes.

Ende 2021 startete unter Federführung des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) ein Dialogprozess mit zahlreichen ehrenamtlichen Vertreterinnen und Vertretern der Volksinitiative. Drei fachliche Arbeitsgruppen erarbeiteten unter der Leitung einer paritätisch besetzten Steuerungsgruppe gemeinsam einen Entwurf für ein Brandenburgisches Mobilitätsgesetz. In den Prozess einbezogen wurden auch die regierungstragenden Fraktionen von SPD, CDU und Bündnis 90/Die Grünen im Landtag.

Am 5. September 2023 wurde der Gesetzentwurf vom Kabinett beschlossen und ging zur weiteren Beratung und Beschlussfassung in den Landtag Brandenburg, wo die Verabschiedung des Gesetzes am 25. Januar 2024 erfolgte.

1.2 Berichtsgegenstand und methodisches Vorgehen

Gemäß § 9 Abs. 5 BbgMobG ist erstmals zwei Jahre nach dem Inkrafttreten des Gesetzes und dann alle zwei Jahre ein Fortschrittsbericht zum Umsetzungsstand des Gesetzes und der daraus resultierenden Maßnahmen zu erstellen. Der erste nun vorliegende Bericht zeigt auf, welche Ergebnisse seit dem Inkrafttreten des Gesetzes im Februar 2024 erzielt wurden, aber auch, welche Herausforderungen weiterhin bestehen. Er

richtet sich sowohl an den politischen Raum als auch an interessierte Verbände, Institutionen und Brandenburgerinnen und Brandenburger.

Der Fortschrittsbericht stellt im Wesentlichen Maßnahmen auf Landesebene in den Fokus. Hierbei wird der aktuelle Umsetzungsstand der jeweiligen Maßnahme entsprechend der Gesetzesgliederung aufgezeigt. Es wird dargelegt welche Fortschritte erzielt wurden, welche Maßnahmen sich in der Umsetzung befinden und in welchen Bereichen weiterer Handlungsbedarf besteht.

Auf eine Einbeziehung kommunaler Maßnahmen wurde bewusst verzichtet. Hintergrund hierfür ist, dass das Mobilitätsgesetz für die kommunale Ebene überwiegend einen orientierenden und empfehlenden Charakter hat. Mit Blick auf das Konnexitätsprinzip werden den Kommunen durch das Gesetz keine unmittelbaren verpflichtenden Aufgaben übertragen. Eine systematische Bewertung kommunaler Maßnahmen hätte daher nur eine eingeschränkte Aussagekraft für die Bewertung der Umsetzung des Gesetzes auf Landesebene.

Mit der Verabschiedung des Mobilitätsgesetzes des Landes Brandenburg erfolgten auch Änderungen des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNVG), des Brandenburgischen Straßengesetzes (BbgStrG) sowie des Brandenburgischen Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (BbgUVP). Obwohl diese Anpassungen im Kontext des Mobilitätsgesetzes und im Rahmen des Dialogprozesses mit der Volksinitiative vorgenommen wurden, fallen die benannten Gesetze nicht unmittelbar unter den Fortschrittsbericht gemäß § 9 Abs. 5 BbgMobG, da sie nicht explizit Teil des Mobilitätsgesetzes sind. Aus diesem Grund wird im Bericht nicht auf die Änderungen dieser Gesetze und deren Umsetzungsstand eingegangen.

Zuletzt ist zu berücksichtigen, dass es sich um den ersten Fortschrittsbericht zum Mobi-

litätsgesetz des Landes Brandenburg handelt. Vor diesem Hintergrund werden im Bericht bewusst auch fachliche Grundlagen, Regelwerke, Leitfäden und Strategien dargestellt, die bereits vor Beginn des Berichtszeitraums bestanden haben und weiterhin Gültigkeit besitzen. Das Mobilitätsgesetz ist nicht losgelöst von bestehenden Strukturen entstanden, sondern greift Themen, Zielsetzungen und fachliche Schwerpunkte auf, die im Verkehrsbereich des Landes bereits von Bedeutung waren und kontinuierlich verfolgt wurden. Dieser erste Bericht zeigt daher nicht ausschließlich neu angestoßene Entwicklungen auf, sondern ordnet auch bestehende Instrumente und langjährige Maßnahmen in den Kontext der gesetzlichen Zielsetzungen ein. Auch die Grundlagen, die im Berichtszeitraum nicht neu erarbeitet oder fortgeschrieben wurden, haben einen wichtigen Beitrag zur Zielerreichung geleistet.

Hinzu kommt, dass bereits vor Inkrafttreten des Mobilitätsgesetzes - unter anderem im Rahmen des Dialogprozesses mit der Volksinitiative - fachliche Impulse gesetzt wurden, die sich nicht nur später im Entwurf des Mobilitätsgesetzes wiederfanden, sondern auch in die Arbeit der Verwaltung eingeflossen sind und nun im Sinne der gesetzlichen Zielsetzungen weitergeführt werden.

Zudem ist zu berücksichtigen, dass viele verkehrliche Maßnahmen und Projekte langfristig angelegt sind. Planungsprozesse, Abstimmungen, Beteiligungsverfahren und bauliche Umsetzungen erstrecken sich häufig über mehrere Jahre. Fortschritte zeigen sich daher selten in kurzfristig sichtbaren Ergebnissen innerhalb eines Zweijahreszeitraums, sondern in kontinuierlichen, schrittweisen Entwicklungen.

Die Einordnung dieser bestehenden Grundlagen und längerfristigen Prozesse dient somit dem Verständnis der fachlichen Ausgangslage sowie der Rahmenbedingungen, unter denen die Maßnahmen des Mobilitätsgesetzes umgesetzt wurden und werden.

1.3 Rahmenbedingungen im Land Brandenburg

Die Verabschiedung des Mobilitätsgesetzes des Landes Brandenburg und seine Umsetzung in den ersten beiden Jahren stand unter dem Einfluss der klimapolitischen Vorgaben und veränderter finanzieller Voraussetzungen.

Klimapolitische Rahmenbedingungen

Die klimapolitischen Rahmenbedingungen für die Verabschiedung und Umsetzung des Mobilitätsgesetzes Brandenburg ergeben sich aus den übergeordneten nationalen und europäischen Zielsetzungen der Klimapolitik, sowie aus der besonderen Rolle des Verkehrssektors bei der Reduktion von Treibhausgasemissionen. Der hohe Anteil an CO₂-Emissionen des Verkehrssektors verdeutlichen die zentrale Bedeutung zur Erreichung der Klimaziele auf Bundes- und Landesebene.

Als bundesweit erstes Flächenland greift Brandenburg diese Herausforderung auf, indem es das Thema Mobilität im Rahmen eines Mobilitätsgesetzes bündelt und einen gesetzlich festgeschriebenen Fokus auf den Umweltverbund legt. Das Gesetz ist ein politisches Signal für eine nachhaltige Verkehrspolitik im Land. Die rechtlichen Rahmenbedingungen, die im Mobilitätsgesetz verankert sind, zielen darauf ab, den Verkehrssektor umweltfreundlicher zu gestalten und gleichzeitig die soziale und wirtschaftliche Integration aller Bürgerinnen und Bürger sicherzustellen.

Regionale Anforderungen des Landes Brandenburg

Das Mobilitätsgesetz berücksichtigt jedoch nicht nur bestehende Klimaziele, sondern auch die spezifischen regionalen Gegebenheiten und Anforderungen des Landes Brandenburg. Als Flächenland mit überwiegend ländlich geprägten Räumen, einer geringen

Siedlungsdichte außerhalb der Ballungsräume sowie starken funktionalen Verflechtungen mit dem Land Berlin weist Brandenburg sehr unterschiedliche Mobilitätsbedarfe auf. Diese reichen von urbanen Verkehrsanforderungen im Berliner Umland bis hin zu Herausforderungen der Erreichbarkeit und Grundversorgung in dünn besiedelten Regionen. Das Mobilitätsgesetz trägt diesen Unterschieden Rechnung, indem es keine einheitlichen Lösungen vorgibt, sondern einen Rahmen schafft, innerhalb dessen landesweit gültige Ziele mit regional angepassten Maßnahmen umgesetzt werden können.

Finanzielle Voraussetzungen

Die Umsetzung des Mobilitätsgesetzes Brandenburg steht gemäß § 34 BbgMobG ausdrücklich unter dem Vorbehalt der verfügbaren Haushaltsmittel im Rahmen der Haushaltsgesetzgebung. Dies umfasst sowohl Landesmittel als auch Mittel des Bundes und der Europäischen Union (EU). Dieser Finanzierungsvorbehalt ist für die praktische Umsetzung zentral, da er die finanzielle Planbarkeit der verkehrspolitischen Maßnahmen, insbesondere im Bereich ÖPNV-Ausbau, Radverkehr und multimodale Mobilitätsangebote, stark beeinflusst. In den vergangenen Jahren waren die finanziellen Rahmenbedingungen auf allen politischen Ebenen durch eine angespannte Haushaltslage geprägt, die zu Einsparungen und Priorisierungsentscheidungen auch im Verkehrsbereich geführt hat. In Brandenburg wirkte sich dies unter anderem durch eine vorläufige Haushaltsführung vom 1. Januar 2025 bis zum 20. Juni 2025 aus, welche die Umsetzung einzelner Maßnahmen verzögerte oder einschränkte. Diese Einschränkungen sind ein integraler Bestandteil der politischen Rahmenbedingungen, mit denen die Umsetzung des Gesetzes in der aktuellen Legislaturperiode konfrontiert ist. Auch auf Bundesebene führten finanzielle Herausforderungen im Bundeshaushalt zu Anpassungen bei Förderprogrammen, was sich mittelbar auf die Finanzierung von Maßnahmen im Rahmen des Mobilitätsgesetzes auswirkte.

2 Umsetzungsstand der Ziele und Maßnahmen

2.1 Abschnitt 1: Mobilitätsgrundsätze

Der erste Abschnitt des Mobilitätsgesetzes legt die Mobilitätsgrundsätze fest, die als tragende Säulen für die gesamte gesetzliche Ausgestaltung dienen. Sie definieren die allgemeinen Zielsetzungen und Prinzipien, welche die zukünftige Verkehrspolitik des Landes leiten sollen. Diese Grundsätze schaffen den Rahmen für die konkreten Maßnahmen und Regelungen, die in den nachfolgenden Abschnitten des Gesetzes detailliert ausgeführt werden.

§ 1 – Zweck und Ziele des Gesetzes

Inhalt

Das Gesetz verfolgt das Ziel, ein umwelt-, sozial- und klimaverträgliches Verkehrssystem für alle Regionen Brandenburgs zu gestalten, das die Mobilitätsbedürfnisse aller Mobilitätsgruppen und wirtschaftliche Anforderungen berücksichtigt. Dabei werden der Vorrang des Umweltverbundes und Brandenburg als Innovationsraum für neue Mobilitätslösungen betont, um die Treibhausgasemissionen im Verkehr bis 2045 deutlich zu reduzieren. Zudem verfolgt das Gesetz die Vision Zero zur Vermeidung von Verkehrsunfällen.

Umsetzungsstand

Das Mobilitätsgesetz stellt einen wesentlichen Baustein im Gesamtkonzept der Verkehrspolitik des Landes dar. Es ist nicht isoliert zu betrachten, sondern bildet zusammen mit den anderen strategischen Instrumenten eine integrierte Grundlage für die angestrebte Verkehrswende. Neben dem Gesetz selbst zählen hierzu insbesondere die Mobilitätsstrategie 2030, die Radverkehrsstrategie 2030 (RVS), das Verkehrssicherheitsprogramm 2034 (VSP) sowie der

Landesnahverkehrsplan (LNVP). Diese Strategien und Programme ergänzen sich, um die übergeordneten Ziele wie Klimaschutz, Verkehrssicherheit und Nachhaltigkeit im Verkehrssektor zu erreichen. Sie stellen sicher, dass die Maßnahmen des Gesetzes effektiv in die bestehenden Planungen und Entwicklungsprozesse integriert werden, sodass ein ganzheitliches, zukunftsfähiges Verkehrssystem geschaffen wird.

Die genannten Programme und Strategien sind im Kern auf die Erreichung der gleichen übergeordneten Ziele ausgerichtet, sodass sich auch die im Gesetz definierten Maßnahmen und Zielsetzungen in den verschiedenen Bereichen der Verkehrspolitik des Landes Brandenburg wiederfinden. Das Gesetz bildet die rechtliche Grundlage und setzt die formulierten Ziele in konkrete, rechtlich bindende Vorgaben um.

Aus diesen gesamtpolitischen und strategischen Überlegungen ergibt sich, dass der erste Paragraph des Mobilitätsgesetzes verhältnismäßig allgemein gehalten ist. Dieser definiert die grundlegenden Ziele und Zwecke des Gesetzes, die als gemeinsame Leitlinien auch in den anderen bestehenden Strategien und Programmen des Landes verankert sind. Diese Verknüpfung gewährleistet, dass alle Maßnahmen in eine gemeinsame Richtung wirken und auf die übergeordneten Ziele der Verkehrspolitik Brandenburgs hinwirken.

§ 3 – Klima- und Umweltschutz

Inhalt

Der Verkehr und die Verkehrsinfrastruktur sollen nachhaltig, ressourcenschonend und verkehrssicher gestaltet werden, wobei die Erhaltung des bestehenden Landesstraßennetzes Vorrang vor dem Neubau von Straßen hat. Diese Prinzipien gelten sowohl für Landesstraßen als auch im Rahmen der Auftragsverwaltung für Bundesstraßen. Zudem

sollen Grünstrukturen und unversiegelte Flächen möglichst erhalten und ausgeweitet, sowie eine stärkere Nutzung von Multi- und Intermodalität im Güterverkehr angestrebt werden.

Umsetzungsstand

Klimapolitische Ziele: Bereits in § 1 BbgMobG wird auf die internationalen, europäischen und nationalen Klimaschutzziele verwiesen, die sich auch im Mobilitätsgesetz wiederfinden. Die konkrete Umsetzung erfolgt in Brandenburg durch den Klimaplan Brandenburg, der als zentrale Gesamtstrategie der Landesregierung mit dem Ziel der Klimaneutralität bis 2045 die Grundlage für alle klimapolitischen Maßnahmen im Land bildet. Das Maßnahmenprogramm wurde am 5. März 2024 beschlossen und umfasst 103 Maßnahmen, welche die von der Landesregierung festgelegten Treibhausgas-Minderungsziele für 2030, 2040 und 2045 konkretisieren. Die Klimaneutralitätsziele und die erforderlichen Handlungsmaßnahmen sind in alle relevanten klimarelevanten Strategien und Aktivitäten der Ministerien integriert und bilden einen festen Bestandteil der Planungen der Fachressorts.

Der Verkehrssektor ist mit 6,6 Millionen t CO₂-Äquivalente der drittgrößte Verursacher von Emissionen in Brandenburg (Stand 2024). Um eine deutliche Reduktion der Treibhausgasemissionen zu erreichen, braucht die Verkehrswende eine Mobilitätswende sowie eine Antriebswende. Im Fokus der Mobilitätswende stehen die Verkehrsverlagerung vom Motorisierten Individualverkehr (MIV) auf umweltfreundlichere Verkehrsarten sowie die Verkehrsvermeidung. Im Zuge der Antriebswende sollen klimaneutrale Antriebslösungen und die dafür erforderliche Ladeinfrastruktur die bisherige Verbrennertechnologie ersetzen, um so den Individualverkehr zu dekarbonisieren.

Während das Mobilitätsgesetz Brandenburg konkrete Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung im Rahmen der Mobilitätswende vorsieht, sind Maßnahmen zur Antriebswende

nicht in gleichem Umfang im Gesetz geregelt. Gleichwohl werden auch in diesem Bereich gezielte Aktivitäten umgesetzt, um die Ziele der Emissionsreduktion zu unterstützen. Ein zentrales Instrument ist hierbei die Umsetzung der europäischen Richtlinie „Clean Vehicles Directive“ (CVD), die in Deutschland durch das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG) umgesetzt wird.

Dieses Bundesgesetz legt bei der öffentlichen Auftragsvergabe verbindliche Quoten für die Beschaffung sauberer und emissionsfreier Fahrzeuge der Klassen M und N (Personenkraftwagen (PKW), leichte und schwere Nutzfahrzeuge sowie Busse im ÖPNV) fest. Bei den einzelnen Fahrzeugkategorien kann Brandenburg - abgesehen von einem Nachholbedarf in der Kategorie der PKW - die Vorgaben zur Beschaffung von sauberen Fahrzeugen erfüllen. Für die Beschaffung von sauberen Bussen sollen die EU-Vorgaben in Kooperation mit anderen Bundesländern abgesichert werden. Die zweite Branchenvereinbarung für den Zeitraum 2026-2030 ist hierfür bereits auf den Weg gebracht. Brandenburg kann für den Zeitraum 2021-2025 auf eine deutliche Übererfüllung bei der Neubeschaffung von sauberen Bussen verweisen. So beträgt hier der Anteil annähernd 50 %, während ein Mindestanteil von 45 % bis Ende 2025 rechtlich festgeschrieben ist. Mit der Förderrichtlinie "Mobilität II" unterstützt das Land die kommunalen Aufgabenträger bei den notwendigen Infrastrukturinvestitionen für die Umstellung von Verkehrsangeboten auf emissionsfreie Antriebe.

Erhalt vor Neubau: Neben der grundsätzlichen Bedeutung des Klima- und Umweltschutzes liegt der Schwerpunkt des § 3 BbgMobG im Straßenbereich. Das MIL verwaltet

- 2.740 km Bundesstraßen,
- 5.584 km Landesstraßen,
- 2.336 km Radwege, davon
 - 1.115 km an Bundesstraßen,
 - 1.221 km an Landesstraßen,

- 1.556 Bauwerke,
- 1.924 km Alleen,
- 1.432 km Baumreihen.

Vor diesem Hintergrund kommt dem Grundsatz „Erhalt vor Neubau“ eine zentrale Bedeutung zu. Angesichts des umfangreichen Bestands an Straßen- und Brückeninfrastruktur liegt der Fokus auf der Sicherung, Instandhaltung und qualitativen Weiterentwicklung des bestehenden Netzes, um dessen Funktionsfähigkeit langfristig zu gewährleisten und Ressourcen effizient einzusetzen. Dem Prinzip "Erhalt vor Neubau" wurde unter anderem durch die Änderung des Brandenburgischen Straßengesetzes (BbgStrG) im Jahr 2024 Rechnung getragen. Mit dem Wegfall von § 43 BbgStrG wurde die gesetzliche Grundlage für einen Landesstraßenbedarfsplan aufgehoben. Bis dahin regelte dieser Paragraph, dass der Landtag für den Zeitraum von mindestens 15 Jahren einen Landesstraßenbedarfsplan beschließt, welcher die für erforderlich gehaltenen Neu- und Ausbaumaßnahmen an Landesstraßen enthält. Darüber hinaus zeigt sich die praktische Umsetzung dieses Grundsatzes im Maßnahmenprogramm der Straßenbauverwaltung, welches von diesem Prinzip geleitet wird.

Umgang mit öffentlichem Straßenraum:

Die effiziente und sparsame Nutzung des öffentlichen Straßenraums als knappes Gut steht im Einklang mit den Anforderungen des § 15 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG). Nach den Vorgaben der Eingriffsregelung ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Dieses Prinzip wird von den Straßenbaulastträgern sehr ernst genommen. Das Handbuch für die Landschaftspflegerische Begleitplanung bei Straßenbauvorhaben im Land Brandenburg (HB LBP) gibt spezifisch für Brandenburg Hinweise, wie der Grundsatz der Vermeidung effizient umgesetzt werden kann. Diese Maßnahmen, die unabhängig von der gesetzlichen Festlegung im Mobilitätsgesetz Anwendung finden, unter-

stützen dessen Ziele und tragen somit zu einer umweltverträglicheren und nachhaltigeren Nutzung des Straßenraums bei.

Das Bundesnaturschutzgesetz verfolgt das Ziel, Eingriffe in Natur und Landschaft weitestgehend zu vermeiden. Wo dies nicht möglich ist, verlangt das Gesetz einen Ausgleich oder eine Kompensation der Schäden. Im Gegensatz dazu setzt die Entsiegelungsstrategie für das Land Brandenburg dort an, wo bereits eine Versiegelung von Flächen erfolgt ist. Die Entsiegelungsstrategie des Ministeriums für Land- und Ernährungswirtschaft, Umwelt und Verbraucherschutz (MLEUV) verfolgt das Ziel, nicht mehr genutzte, versiegelte Flächen zu entsiegeln und die natürlichen Bodenfunktionen wiederherzustellen.

Für die Umsetzung der Strategie und deren Zielerreichung wurden Vorschläge für Instrumente und Werkzeuge in Form von Steckbriefen erarbeitet, die sich den Handlungszielen der Steuerung von Entsiegelung, der Erfassung von Entsiegelungspotenzialen und der Durchführung von Entsiegelung zuordnen lassen. Neben der Entsiegelung und dem Rückbau im Rahmen des Brachflächenrecyclings, der Entsiegelung auf privaten Grundstücken (z. B. Innenhöfe) und auf öffentlichen Grundstücken (z. B. Schulhöfe) gelten auch Entsiegelungsmaßnahmen auf nicht mehr benötigten Verkehrsflächen, z. B. (Teil-)Rückbau von Straßen oder (Teil-)Entsiegelung von Parkplätzen, als Mittel zur Zielerreichung.

Zusätzlich zu den formalen rechtlichen und strategischen Vorgaben wie dem Bundesnaturschutzgesetz und der Entsiegelungsstrategie des Landes Brandenburg gibt es auch praxisorientierte Instrumente, die einen konkreten Ansatz für die Gestaltung und Nutzung des öffentlichen Straßenraums bieten. Ein Beispiel hierfür ist der im Februar 2026 veröffentlichte Leitfaden zum ruhenden Verkehr in Brandenburg „Vom Parkraum zum Stadtraum“. Dieser soll als praktischer Kompass für Brandenburger Kommunen dienen und praxisnahe Wege aufzeigen, wie durch

Parkraumplanung, -steuerung und kommunales Parkraummanagement lebenswerte und zukunftsfähige Stadt- und Straßenräume in Brandenburg gestaltet oder weiterentwickelt werden können. Er knüpft an die beschriebenen Chancen einer multifunktionalen Straßenraumgestaltung an und zeigt, welche Ansatzpunkte es durch einen effizienteren Umgang mit dem großen Flächennutzungsanspruch des Parkens gibt. Ein wesentlicher Bestandteil des Leitfadens stellt dabei die Möglichkeit für zusätzliche Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum durch die Umnutzung von Flächen dar. Das Ziel ist es dabei, durch eine ausgewogene Flächenverteilung die Lebensqualität zu steigern und insbesondere den Fuß- und Radverkehr zu stärken.

Ausbaustandards: Neben der strategischen Ausrichtung auf den Erhalt der bestehenden Infrastruktur und dem sparsamen Umgang mit öffentlichem Straßenraum spielt auch die Ausgestaltung konkreter Ausbaustandards eine wesentliche Rolle bei der Umsetzung der verankerten Ziele. Die Berücksichtigung veränderter klimatischer Bedingungen in Regelwerken, Normen und Standards ist die maßgebliche Grundlage für Infrastrukturplanung, -bau und Betrieb. Im Straßenbau sind regelmäßig die anerkannten Regeln der Baukunst und der Technik zu beachten.

Die Regelwerke werden in der Mehrzahl von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) unter Beteiligung der Wissenschaft, der Wirtschaft und der Straßenbauverwaltungen aller bundesdeutschen Gebietskörperschaften erarbeitet. Die Regelwerke bilden die Anpassungserfordernisse an den Klimawandel, auch unter Beachtung der zu erwartenden Verkehrsentwicklung, künftig verstärkt ab. Eine Reihe von Regelwerken wurde bereits dem Klimacheck unterzogen. Bei der Regelwerkserarbeitung nutzt die Straßenbauverwaltung des Landes ihren Handlungsspielraum, indem sie aktiv mitwirkt bzw. eine Länderstellungnahme abgibt. Dabei werden auch Brandenburg-spezifische Sachverhalte eingebracht.

Die Straßenbauverwaltung verfolgt den Arbeitsfortschritt in der FGSV, um die aktualisierten Regelwerke in enger Kooperation mit dem Bundesverkehrsministerium zügig für den Straßenbau anwendbar zu machen.

Ein Beispiel für die praktische Berücksichtigung dieser Zielsetzungen ist die neue Fassung der Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO 12/24), welche seit dem 29. März 2024 verbindlich für Bundes- und Landesstraßen eingeführt und auch den kommunalen Baulastträgern zur Anwendung empfohlen wird. Explizit wird im Regelwerk auf Aspekte nachhaltigen Handelns bei der Dimensionierung verwiesen, beispielsweise bei der Prüfung, ob eine Erneuerung bei teilweisem Ersatz der vorhandenen Befestigung oder als Erneuerung auf der vorhandenen Befestigung ausgeführt werden soll.

Beispiel: Kaltrecycling: Die Landesstraßenbauverwaltung nutzt auch bereits bekannte, Ressourcen sparende Bauweisen wie das sogenannte Kaltrecycling. Das Kaltrecyclingverfahren im Straßenbau gilt als nachhaltiges Bauverfahren im Hinblick auf die Wiederverwendung von Straßenausbaustoffen und die Reduzierung von Treibhausgas-Emissionen. Die vorhandenen Fahrbahnmaterialien werden zu einem neuen Straßenunterbau zusammengefügt und mit einem Asphaltbelag überbaut. Mit der Verwertung der vorhandenen Straßenmaterialien vor Ort entfallen in Größenordnungen Baustofftransporte. Damit wird die Straße zum Rohstofflager.

Limitierend für das Kaltrecycling sind umweltrelevante Belastungen, wie teer- und pechhaltige Altmaterialien. Pechhaltige Schichten mit hohen Schadstoffbelastungen müssen entweder als gefährlicher Abfall entsorgt werden oder sie verbleiben im ursprünglichen Zustand im Befestigungsaufbau und werden mit neuen Asphalt-schichten überbaut. Altmaterialien mit geringeren Schadstoffbelastungen sind beim Kaltrecyc-

ling (in situ) von Landesstraßen unter bestimmten Voraussetzungen wieder verwertbar.

In den Jahren 2024 und 2025 hat der Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg (LS) sechs Pilotstrecken im Kaltrecyclingverfahren gebaut. Das entspricht einer Streckenlänge von ca. 20 km Fahrbahnen bzw. Radwegen. Dazu zählen beispielsweise der rund 2 km lange, baulich von der Fahrbahn getrennte Radweg entlang der L 522 zwischen Proschim und Welzow, der Radweg an der B 5 Perleberg oder die Sanierung der Fahrbahn der L 50 zwischen Fehrow und Drachhausen. Das Bauverfahren Kaltrecycling ist bislang nur für niedrige Belastungsklassen von Straßen vorgesehen, das bedeutet in der Regel keine Bundesstraßen. Der Bund nimmt dies aber zunehmend in den Blick, sodass bereits ein Pilotprojekt im Zuge einer Bundesstraße in Vorbereitung ist.

Kreislaufwirtschaft: Des Weiteren hat die Kreislaufwirtschaft im Straßenbau seit langem eine hohe Priorität. Jährlich werden große Mengen sekundärer Baustoffe im Bundes- und Landesstraßenbau wiederverwertet, vorrangig in den ungebundenen Schichten und im Unterbau von Verkehrsflächen. Allein bei Straßenbaumaßnahmen im Zuge von Bundes- und Landesstraßen wurden im Jahr 2024 etwa 166.000 t mineralische Recycling-Baustoffe, Schlacken und Asphaltgranulat hochwertig wiederverwertet.

Alleenkonzeption und Straßenbegleitgrün: Brandenburg ist das alleenreichste Bundesland Deutschlands. Die beeindruckende Alleen- und Baumreihenlandschaft in Brandenburg besteht aus mehr als 420.000 Bäumen an Bundes- und Landesstraßen, die sowohl innerorts als auch außerorts das Erscheinungsbild prägen. Insgesamt befinden sich 1.924 km Alleen und 1.432 km Baumreihen an diesem Straßennetz.

Jedoch sind die brandenburgischen Alleen und Baumreihen in ihrem Bestand gefähr-

det. Dies hat vielfältige Gründe: In Brandenburg wurde die Mehrheit der Bäume in Alleen und Baumreihen in den 1930er-Jahren gepflanzt, sodass sie das natürliche Ende ihres Lebenszyklus erreicht haben. Zudem werden die Folgen des Klimawandels auch in Brandenburg immer deutlicher spürbar. Extremwetterphänomene belasten die Bäume in den Alleen und Baumreihen in besonderem Maße und können dazu führen, dass vorzeitige Fällungen notwendig werden. Neben den Gefahren für den Bestand von Alleen und Baumreihen sind auch die Rahmenbedingungen für Neupflanzungen herausfordernd. Die wichtigste Voraussetzung dafür ist die Verfügbarkeit von geeigneten Flächen, die ein knappes Gut darstellen.

Mit der Alleenkonzeption 2030 des Landes Brandenburg wird das Thema zukunftsorientiert neu aufgestellt. Dabei wird noch stärker als bisher ein ganzheitlicher Ansatz verfolgt, der insgesamt 36 Maßnahmen umfasst, von denen eine Auswahl der wichtigsten Maßnahmen hier zusammengefasst wird.

- Um den Alleenreichtum zu erhalten, ist es das Ziel 20.000 Bäume in Alleen und Baumreihen in den Jahren 2024 bis 2028 zu pflanzen.
- Es wurde erstmals eine landeseinheitliche Alleendefinition für das Land Brandenburg erarbeitet, die auch Baumreihen miteinbezieht.
- Es werden nicht nur die Bundes- und Landesstraßen außerorts betrachtet. Vielmehr sollen im Rahmen von freiwilligen Kooperationen auch Pflanzungen am nachgeordneten Netz erfolgen.
- Es wird ein deutlicher Fokus auf die aktive Alleenentwicklung in den Ortsdurchfahrten an Bundes- und Landesstraßen gelegt, um die Orte gerade in den Zeiten des Klimawandels lebenswert zu gestalten.

- Der LS baut ein digitales Baumkataster auf. Damit können Allees und Baumreihen besser dargestellt und über ein Auswertungstool für die Planung genutzt werden.
- Die Potenziale der Nutzung von vereinfachten Flurbereinigungsverfahren werden in zwei Pilotvorhaben evaluiert.
- Außerdem sollen Alleenspflanzungen im Rahmen des mit der Radverkehrsstrategie des Landes Brandenburg verstärkten Radwegebaus vorangetrieben werden.
- Es wird das Kompetenzzentrum für Straßenbäume und Allees aufgebaut. Das Zentrum übernimmt praxisbezogene Vorlauf-, Dienstleistungs- und Spezialaufgaben und garantiert sowohl die wissenschaftliche Beratung als auch den notwendigen Wissenstransfer in die Praxis.

Im Rahmen des Alleekonzepts und der damit verbundenen Neupflanzung von Straßenbäumen wird nicht allein die quantitative Erweiterung des Baumbestandes verfolgt. Um den Erhalt der neuen, aber auch der bestehenden Bäume zu sichern, werden regelmäßig Kontrollen durchgeführt, um notwendige Pflegemaßnahmen durchzuführen. Der Zustand der Bäume wird in einem Baumkataster erfasst.

Über die Allees hinaus ist das Brandenburger Straßennetz auf rund 4.927 km von Gehölzen - dem sogenannten Straßenbegleitgrün - geprägt. Dieses übernimmt wichtige ökologische Funktionen im Straßenraum. Die Anlage von Blühstreifen, insbesondere als Pufferzonen zu landwirtschaftlichen Nutzflächen, trägt dabei nicht nur zur Förderung der Biodiversität bei, sondern unterstützt zugleich den Schutz des Alleesbestandes. Flankierend werden die Schulungsprogramme für Straßenwärter weiterentwickelt und insbesondere um Aspekte des Arten- und Insektenschutzes ergänzt. Nach einem

Pilotprojekt zum insektenschonenden Mähen der Straßenseitenbereiche und Blühstreifen wurde festgelegt, künftig schrittweise insektenschonende Mähköpfe einzusetzen und angepasste Mahdregime umzusetzen. Auf diese Weise werden Pflegeanfordernisse, Verkehrssicherheit und ökologische Belange stärker miteinander in Einklang gebracht.

Güterverkehr: Nachfolgend wird der Güterverkehr als ein weiterer Handlungsbereich des § 3 BbgMobG betrachtet. Ein zentraler Ansatz zur Verringerung von Treibhausgasemissionen im Güterverkehr ist die Stärkung von Multi- und Intermodalität. Darunter versteht man die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsträger innerhalb einer Transportkette. So können z. B. Güter per Lastkraftwagen (LKW) zum nächstgelegenen Terminal transportiert, dort auf die Bahn oder ein Binnenschiff verladen und anschließend wieder auf der Straße weiterbefördert werden. Durch diese Kombination verschiedener Transportmittel können CO₂-Emissionen gesenkt, Verkehrsbelastungen auf Straßen reduziert und der Transport insgesamt effizienter gestaltet werden.

Verkehrsflüsse und -netze des Güterverkehrs sind vor allem überregional organisiert, sodass hier Bund und EU die primären Verantwortlichen sind. Brandenburg kann jedoch gezielt Rahmenbedingungen schaffen und durch koordinierte Maßnahmen Einfluss nehmen. Die Übersicht über den Güterverkehr in Brandenburg aus dem Jahr 2024 formuliert die Ziele und Handlungsfelder des Landes zur Gestaltung eines effizienten, klima- und umweltgerechten Güterverkehrs.

Zu den möglichen Maßnahmen des Landes gehören beispielsweise

- die Zusammenarbeit mit regionaler, kommunaler, Bundes- sowie EU-Ebene, aber auch Verbänden und Initiativen im Rahmen etab-

lierter Dialogformate zum Güterverkehr,

- die Beratung der Kommunen, z. B. bei der Ansiedlung von Industrie- und Gewerbegebieten,
- die Nutzung von Landesförderprogrammen zur Infrastrukturunterstützung im Güterverkehr, z. B. die Richtlinien zur Förderung der Schienengüterinfrastruktur (Rili SGV-Invest), Förderung der wirtschaftsnahen kommunalen Infrastruktur (GRW-I) und die Förderrichtlinie Strukturentwicklung im Lausitzer Braunkohlerevier/Land Brandenburg.

Darüber hinaus setzt sich Brandenburg auf Bundesebene aktiv für die Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans ein, um Engpässe zu beseitigen, die Versorgungssicherheit zu gewährleisten und die Transformation zu klimafreundlicheren Verkehrsträgern zu fördern.

Zu den zentralen Forderungen gehören:

- die Realisierung der Ausbaupläne für Straße, Schiene und Wasserstraße,
- die Sicherstellung einer leistungsfähigen Schieneninfrastruktur, um den Anteil der Schiene am Güterverkehr zu erhöhen,
- der Ausbau von Rast- und Parkmöglichkeiten sowie einer leistungsfähigen Ladeinfrastruktur für den Straßengüterverkehr,
- die Verstetigung von Fördermitteln für den Güterverkehr.

Diese in der Übersicht zum Güterverkehr in Brandenburg benannten Maßnahmen stärken den Güterverkehr, verbessern die Ver-

netzung zwischen Straße, Schiene und Wasserstraße und fördern die Verlagerung von Transporten auf umweltfreundlichere Verkehrsträger. Damit tragen sie zur Zielerreichung im Sinne des Mobilitätsgesetzes bei. Gleichzeitig zeigt sich, dass viele dieser Aktivitäten über das Mobilitätsgesetz hinausgehen und als dauerhafte Aufgaben des Landes zu verstehen sind, die im Interesse einer nachhaltigen, effizienten und klimagerechten Verkehrsorganisation kontinuierlich verfolgt werden.

§ 4 – Aufenthaltsqualität öffentlicher Räume

Inhalt

Öffentliche Räume sollen so gestaltet werden, dass sie nicht nur dem Verkehr dienen, sondern als lebenswerte Orte für Begegnung, Erholung und gesellschaftliche Teilhabe funktionieren. Dazu sollen z. B. bei der Gestaltung von Verkehrsinfrastruktur neben funktionalen auch die sozialen, kulturellen, historischen und klimawirksamen Aspekte einbezogen werden.

Umsetzungsstand

Die Aufenthaltsqualität öffentlicher Räume stellt ein eigenständiges Ziel der Verkehrspolitik dar. Verkehrsinfrastruktur wird dabei nicht ausschließlich funktional verstanden, sondern als prägendes Element für Lebensqualität, soziale Interaktion, Stadtbild und Klima. Die konkrete Ausgestaltung dieser Räume liegt dabei in vielen Fällen im Verantwortungsbereich der Kommunen. Ihnen kommt eine zentrale Rolle zu, wenn es darum geht, Straßen und Plätze als Orte der Begegnung, des Aufenthalts, der Erholung und der Kommunikation zu entwickeln und unterschiedliche Nutzungsansprüche in Einklang zu bringen.

Um die Kommunen bei dieser anspruchsvollen Aufgabe fachlich zu unterstützen, stellt das Land unter anderem Leitfäden und Arbeitshilfen zur Verfügung. Zu diesen Arbeitshilfen zählen insbesondere

- der Leitfaden für die Gestaltung von Ortsdurchfahrten im Land Brandenburg (OD-Leitfaden Brandenburg 2026),
- der Leitfaden zum ruhenden Verkehr in Brandenburg „Vom Parkraum zum Stadtraum“,
- der Gemeindestraßen-Leitfaden Brandenburg,
- die Empfehlungen zur Straßengestaltung innerhalb bebauter Gebiete (ESG),
- die Broschüren Gestaltung Brandenburgischer Ortsdurchfahrten sowie
- Abschnittsweiser Umbau von Ortsdurchfahrten.

Mit verschiedenen Schwerpunkten erläutern diese Arbeitshilfen u. a. kommunale Handlungsspielräume, geben Hinweise für die Aufteilung und Gestaltung der Flächen innerhalb der Orte oder zeigen auf, inwieweit die Steuerung des Parkraums, Parkraummanagement und die Gestaltung der Parkflächen einen wichtigen Beitrag für nachhaltige Mobilität, Klimaanpassung und die Erhöhung der Aufenthaltsqualität leisten können.

Die Verbesserung der Aufenthaltsqualität ist allerdings nicht allein eine planerisch-konzeptionelle Aufgabe. Neben Orientierungshilfen und fachlicher Begleitung ist für die Umsetzung vor Ort insbesondere die finanzielle Handlungsfähigkeit der Kommunen von zentraler Bedeutung. Ergänzend zu den inhaltlichen Unterstützungsangeboten stellt das Land daher auch verschiedene Förderinstrumente bereit, mit denen Maßnahmen zur Aufwertung öffentlicher Räume konkret realisiert werden können. Diese reichen von strukturell angelegten Programmen wie der Städtebauförderung, dem Einsatz von Mitteln aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) bis hin zur Förderung einzelner Projekte durch Lottomittel.

In den Jahren 2024 und 2025 konnte das MIL so beispielsweise insgesamt neun Projekte mit einem Gesamtförderbetrag

in Höhe von 96.358 Euro aus Lotto-Mitteln fördern.

2024

- Gemeinde Wusterhausen/Dosse: Neubau eines Spielplatzes (20.500 Euro)
- Amt Döbern-Land: Anschaffung von Spielgeräten für einen Spielplatz (8.360 Euro)
- Stadt Senftenberg: Errichtung von "Spielpunkten Fischreierstraße" (20.000 Euro)
- Gemeinde Tantow: Ausbau eines "Kinder-Bahnhof Tantow" (12.998 Euro)
- Kulturverein Thomsdorf e. V.: Neugestaltung eines Spielplatzes (8.004 Euro)
- Stadt Drebkau/Drjowk: Anschaffung einer Seilbahn für den Spielplatz in Schorbus (6.156 Euro)
- Stadt Drebkau/Drjowk: Verschönerung der historischen Altstadt mit Infostellen (6.340 Euro)

2025

- Stadt Welzow: Errichtung von Erholungsbänken am Clarasee (7.200 Euro)
- Stadt Drebkau/Drjowk: Anschaffung und Errichtung einer Seilbahn am Dorfplatz in Casel (6.800 Euro)

Auch die Städtebauförderung kann von den Kommunen als Förderinstrument genutzt werden, um die Aufenthaltsqualität öffentlicher Räume im Rahmen der mit dem Land abgestimmten städtebaulichen Gesamtmaßnahme zu erhöhen. Die Programme der Städtebauförderung unterstützen seit Jahr-

zehnten die nachhaltige Entwicklung von Innenstädten, Quartieren und Ortszentren und tragen damit unmittelbar zur Qualität, Nutzbarkeit und Attraktivität öffentlicher Räume bei.

Im Programmjahr 2024 wurden insgesamt rund 84 Millionen Euro aus Bundes-, Landes- und kommunalen Mitteln für Projekte in etwa 70 Kommunen bereitgestellt, die u. a. Freiraumgestaltung, Quartiersaufwertung und ökologische Aspekte wie Klimafolgenanpassung fördern. Auch im Jahr 2025 wurde diese Förderung fortgeführt: Für rund 76 Millionen Euro wurden 116 Gesamtmaßnahmen in 69 Kommunen bewilligt, die städtebauliche Erneuerung, soziale Teilhabe und die Stärkung lokaler Lebensqualität unterstützen.

Diese Programme adressieren nicht nur bauliche Sanierungen, sondern umfassen auch die Gestaltung und Aufwertung von Freiräumen, Plätzen und Quartieren, wodurch Aufenthaltsqualität und städtebauliche Identität gestärkt werden. Zwei aktuelle Beispiele verdeutlichen die thematische Breite und konkrete Wirkung: In Cottbus ist die Neugestaltung des Platzes an der Sonnenuhr vorgesehen, welche als Freifläche in einen attraktiven, multifunktionalen öffentlichen Raum transformiert werden soll, der höhere Aufenthaltsqualität und soziale Nutzung ermöglicht und dabei ein Vorzeigebispiel für den Umgang mit dem Klimawandel sein soll. In Oranienburg wurde im Rahmen des Programms ein Modellprojekt „Klimaresilienter öffentlicher Raum Walther-Bothe-Straße“ initiiert, das städtebauliche Maßnahmen mit klimaangepassten Freiraumgestaltungen verbindet - etwa Entsiegelung, Grünflächenentwicklung und hitzeangepasste Aufenthaltsbereiche.

Ein aktuelles Beispiel für die Nutzung von EFRE-Mitteln zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität öffentlicher Räume ist das Projekt „Klimarobuster Bahnhofsvorplatz Bernau“. Im Rahmen des Förderprogramms „Nachhaltige Stadtentwicklung“ erhält die Stadt Bernau bei Berlin rund 586.300 Euro

aus dem EFRE für den klimagerechten Umbau des Bahnhofsvorplatzes. Ziel des Vorhabens ist es, einen bisher fast vollständig versiegelten Platz als zentralen Ort der Mobilität in einen klimaangepassten, grünen und multifunktional nutzbaren öffentlichen Raum zu transformieren - durch Entsiegelung, Schaffung von Grün- und Freiflächen, Regenwasser-Versickerungsmöglichkeiten sowie Elemente wie Sitzgelegenheiten, Wasser- und Erholungsbereiche, die zur Aufenthaltsqualität und Resilienz gegenüber Hitze und Starkregen beitragen.

Solche EFRE-geförderten Maßnahmen zeigen, dass EU-Strukturfondsmittel nicht nur klassische Infrastrukturvorhaben unterstützen, sondern auch im Sinne des Mobilitätsgesetzes zur nachhaltigen Verbesserung öffentlicher Räume beitragen können, indem sie klimaangepasste Freiräume schaffen und die Lebensqualität vor Ort stärken.

Auch wenn viele der geförderten Projekte bereits vor Inkrafttreten des Mobilitätsgesetzes begonnen wurden und langfristig angelegt sind, zeigen diese Förderprogramme, dass die Bedeutung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum ein dauerhaftes zentrales Anliegen des Ministeriums war.

§ 5 – Vorrang für den Umweltverbund

Inhalt

Das Land strebt an, den Anteil der Wege mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) auf 60 % bis zum Jahr 2030 zu erhöhen und bei Mobilitätsangeboten besonders auf die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel zu achten.

Umsetzungsstand

Bei dem festgeschriebenen Ziel einer Verschiebung des Anteils vom Umweltverbund am Modal Split auf 60 % bis zum Jahr 2030 handelt es sich um ein ausgesprochen ambitioniertes Ziel, das im Ländervergleich bisher

lediglich von Stadtstaaten erreicht wurde. Um die Entwicklung des Mobilitätsgeschehens im Land Brandenburg sowie die Wirksamkeit der im Gesetz genannten Maßnahmen nachvollziehen zu können, braucht es eine valide Datengrundlage.

Die Studie Mobilität in Deutschland (MiD) ist hierfür ein wichtiges Instrument. Dabei handelt es sich um eine bundesweite Haushaltsbefragung zum alltäglichen Verkehrsverhalten, die im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) durchgeführt wird. Das Land Brandenburg beteiligt sich an der Erhebung, indem es die Befragung zusätzlicher Haushalte in Brandenburg unterstützt.

Die MiD ist eine der wichtigsten Quellen, um die Fortschritte in der Verkehrspolitik und die Wirksamkeit von Maßnahmen der Verkehrswende, wie sie z. B. im Mobilitätsgesetz des Landes Brandenburg festgelegt sind, zu evaluieren. Sie stellt sicher, dass eine vergleichbare und verlässliche Datengrundlage vorliegt, um den Modal Split und dessen Veränderung über die Zeit zu verfolgen. Das Land kann auf dieser Basis nicht nur die Verlagerung von Verkehrsmitteln auf umweltfreundliche Optionen wie Fahrrad und ÖPNV messen, sondern auch den Erfolg von Maßnahmen zur Förderung von Nachhaltigkeit und Verkehrssicherheit bewerten. Diese Daten sind daher von zentraler Bedeutung für die Weiterentwicklung der Mobilitätspolitik und die kontinuierliche Anpassung der Maßnahmen, um die Ziele des Mobilitätsgesetzes zu erreichen.

Die letzte umfassende Erhebung fand im Jahr 2023 statt. Im Vergleich zur vorherigen Erhebung aus dem Jahr 2017 zeigt sich eine deutliche Verschiebung des Modal Splits zugunsten des Umweltverbundes. Lag der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (einschließlich Mitfahrende) 2017 noch bei 59 %, ist er auf 51 % gesunken. Der Anteil des Umweltverbundes stieg im gleichen Zeitraum entsprechend von 41 % auf 49 %. Den größten Beitrag zu dieser Entwicklung leistet der Fußverkehr, dessen Anteil von 20 % auf

28 % zugenommen hat. Auch der Radverkehr konnte seinen Anteil am Modal Split leicht steigern - von 11 % auf 12 %. Der Anteil des Öffentlichen Verkehrs ist im Vergleich zur letzten Erhebung stabil geblieben. Vor dem Hintergrund der Auswirkungen der Corona-Pandemie und der damit verbundenen Fahrgastverluste ist dies als Zeichen einer deutlichen Erholung des Öffentlichen Verkehrs zu werten.

Die Belange des Umweltverbundes werden grundsätzlich bei jeder Planung berücksichtigt. So ist beispielsweise die Führung des Radverkehrs entwurfsprägend für die Gestaltung von Ortsdurchfahrten. Auch die Belange von Fußgängerinnen und Fußgänger finden umfassend Berücksichtigung, etwa durch die barrierefreie Ausgestaltung von Gehwegen und Querungshilfen. Bereits in frühen Planungsphasen werden zudem die Bedarfe des öffentlichen Personennahverkehrs analysiert. Der LS hat hierfür als Arbeitsgrundlage eine Übersicht mit Empfehlungen erarbeitet, welche die Anforderungen an barrierefreie Haltestellen im ländlichen Raum konkretisiert. Diese Empfehlungen fließen in die Fortschreibung des OD-Leitfadens ein und werden damit Bestandteil eines übergeordneten konzeptionellen Rahmens.

Ansätze zur Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel, insbesondere des Umweltverbundes mit dem motorisierten Individualverkehr, liegen bereits vor. Konkrete Maßnahmen und Umsetzungsbeispiele aus den letzten zwei Jahren werden im Detail in § 23 BbgMobG dargestellt.

§ 6 – Mobilität in der Raumplanung

Inhalt

Mobilität und der Vorrang des Umweltverbundes sollen bereits in alle raumordnerischen Planungen und Förderprogrammen berücksichtigt werden. Die Planung von Standorten für Ansiedlungen erfolgt so, dass Verkehrsmittel des Umweltverbundes gut

eingebunden sind und kurze Wege entstehen. Ein Mobilitätscheck für die Träger der Raumplanung und Stadtentwicklung soll erarbeitet werden.

Umsetzungsstand

Die Raumordnung hat die räumlichen Anforderungen an eine nachhaltige Mobilität, insbesondere die Verlagerung auf umweltverträglichere Verkehrsträger sowie die Verringerung der Verkehrsbelastung und Vermeidung zusätzlicher Verkehre, bereits nach den in § 2 Abs. 2 Nr. 3 des Raumordnungsgesetzes (ROG) geregelten Grundsätzen der Raumordnung bei der Aufstellung von Raumordnungsplänen zu berücksichtigen.

Diese Grundsätze werden in Brandenburg auch im Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) aufgegriffen und konkretisiert. Zentrale Instrumente sind dabei insbesondere der Gestaltungsraum Siedlung sowie das Konzept der Städte der zweiten Reihe. Beide Ansätze zielen darauf ab, Siedlungsentwicklung stärker an leistungsfähigen Verkehrsachsen auszurichten, Wege zu verkürzen und damit zur Verkehrsvermeidung sowie zur Verlagerung auf den Umweltverbund beizutragen. Daran orientieren sich auch die fünf Regionalen Planungsgemeinschaften (RPG), deren Pflichtaufgabe gemäß § 4 Abs. 2 Gesetz zur Regionalplanung und zur Braunkohlen- und Sanierungsplanung (RegBkPIG) darin besteht, regionale Raumordnungspläne (Regionalpläne) aufzustellen, fortzuschreiben, zu ändern und zu ergänzen.

Aktuell befinden sich die RPG in der Fortschreibung bzw. Neuaufstellung ihrer integrierten Regionalpläne (IRP). Diese Pläne bilden den strategischen Rahmen für die räumliche Entwicklung der Regionen. Drei von fünf RPG unterbrechen die entsprechenden Planverfahren, um den geänderten bundes- und landesrechtlichen Rahmenbedingungen für den Ausbau erneuerbarer Energien nachzukommen. Im Zuge der Erarbeitung der IRP kann der Vorrang des Umweltver-

bundes ebenfalls thematisiert werden, indem Mobilitätsaspekte entlang der Leitlinien des Mobilitätsgesetzes eingebettet und mit anderen Handlungsfeldern - wie Siedlungsentwicklung, Sicherung von Flächen für Gewerbegebiete- und Infrastrukturplanung - abgestimmt werden.

Der Regionalen Planungsgemeinschaft Uckermark-Barnim ist es im Oktober 2024 als erster der fünf Planungsgemeinschaften in Brandenburg gelungen, den Landesentwicklungsplan für die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) in einem Regionalplan zu konkretisieren. Sie trifft damit Festlegungen u. a. für Mobilitätsangebote für die Bewohnerinnen und Bewohner der Region. Insbesondere die Grundsätze 5.1 zur Sicherung flächendeckender Mobilitätsangebote, 5.2 zur Sicherung und nachfragegerechten Weiterentwicklung regional bedeutsamer Verkehrsverbindungen und 5.3 zur Entwicklung von Verknüpfungspunkten, die zeichnerisch festgelegt wurden, stehen im Einklang mit den Zielen des Mobilitätsgesetzes, den Umweltverbund zu fördern und Mobilität als integralen Bestandteil der Raumordnung zu gestalten. Darüber hinaus weisen die Kriterien für die Festlegung von Vorbehaltsgebieten Siedlung implizit Bezüge zu den Zielen des Mobilitätsgesetzes auf, indem sie Siedlungsflächen an Standorten festgelegt werden, in denen definierte Infrastrukturen und ein qualitativ hochwertiger ÖPNV-Anschluss vorhanden sind.

Während die Regionale Planung den übergeordneten Rahmen für die räumliche Entwicklung der Landkreise und Städte Brandenburgs setzt, konkretisiert die Bauleitplanung auf kommunaler Ebene, wie diese Vorgaben umgesetzt werden. Sie ist damit das entscheidende Instrument, um die im Mobilitätsgesetz formulierten Ziele - insbesondere die Förderung des Umweltverbundes, die kurzen Wege und die Integration von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr - in den Städten und Gemeinden praktisch umzusetzen.

Die Bauleitplanung liegt in der alleinigen Verantwortung der Städte und Gemeinden

als Trägern kommunaler Planungshoheit. Im Rahmen dessen spielen die im Mobilitätsgesetz angeführten Aspekte bereits aufgrund allgemeiner planungsrechtlicher Grundsätze und Vorgaben eine entscheidende Rolle. Bei Aufstellung eines Bauleitplans sind überdies auch verkehrliche Belange "unter besonderer Berücksichtigung einer auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung" zu berücksichtigen. Gerade die nutzungsdurchmischte "Stadt der kurzen Wege" trägt dem in besonderem Maße Rechnung. Das MIL unterstützt die kommunale Bauleitplanung mit einer Vielzahl verschiedenster Instrumente, wie etwa Veranstaltungen und mit der Arbeitshilfe Bebauungsplanung.

Im Kontext der kommunalen Bauleitplanung spielt nicht nur die räumliche Strukturierung von Nutzungen und die Anbindung an den Umweltverbund eine Rolle, sondern ebenso die standortgerechte Ausgestaltung von Verkehrsinfrastrukturen, die den Umweltverbund stärken. Dies betrifft beispielsweise die Lage von Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs und von Radabstellanlagen. Ein hierfür praktisches Hilfsmittel ist der Leitfaden „Parken am Bahnhof“ des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg (VBB), der Empfehlungen für die Integration von Park- und Mobilitätsangeboten an Bahnknotenpunkten gibt und damit eine sinnvolle Ergänzung der kommunalen Planungsinstrumente darstellt. Der Leitfaden unterstützt Kommunen und regionale Akteurinnen und Akteure dabei, Bahnhöfe als intermodale Drehscheiben zu entwickeln, die nicht nur dem ruhenden Verkehr Rechnung tragen, sondern die Nutzung von ÖPNV, Radverkehr und ergänzenden Mobilitätsformen gezielt fördern.

Ein zentraler Anknüpfungspunkt für die in § 6 BbgMobG formulierten Anforderungen an verkehrsverträgliche Standortentwicklung ist die Ansiedlungsstrategie des Landes Brandenburg. Diese verknüpft Mobilitäts- und Erreichbarkeitsaspekte auf strategischer Ebene mit raumordnerischen und städte-

baulichen Zielsetzungen. Sie betont die Bedeutung einer integrierten Standortentwicklung, in der die Erreichbarkeit der Gewerbeflächen für Güter und Arbeitskräfte ein zentraler Standortfaktor ist. Vor dem Hintergrund des Strukturwandels und der Anforderungen an Nachhaltigkeit werden Mobilitätsaspekte - einschließlich der Erschließung durch öffentliche Verkehrsmittel und die Einbindung in verkehrliche Netze - explizit als Teil einer ganzheitlichen, zukunftsfähigen Ansiedlungs politik berücksichtigt. Diese Strategie liefert damit eine wichtige fachliche Grundlage für die Bewertung von Standortplanungen und die Einbindung der Ziele des Mobilitätsgesetzes.

Die Ansiedlung des Unternehmens Tesla an einem gut erschlossenen Standort zeigt als konkretes Beispiel, dass es sinnvoll ist, die Mobilitätsbedürfnisse in der Raumplanung zu berücksichtigen. Aufgrund der bereits heute sehr guten Erreichbarkeit des Standorts mit der Schiene (Bahnstrecke Berlin - Frankfurt (Oder)), und insbesondere nach Fertigstellung des Bahnhofs Fangschleuse und der Gütergleise, wird ein erheblicher Teil der Beschäftigten und der Waren das Werk über die Schiene erreichen können.

Die dargestellten Strategien und Planungsinstrumente zeigen, dass verkehrliche Belange bereits auf unterschiedlichen Ebenen - von der Raumordnung über die Ansiedlungsstrategie bis zur kommunalen Bauleitplanung - in Abhängigkeit von der politischen Prioritätensetzung der kommunalen Gremien berücksichtigt werden. Um diese Anforderungen künftig noch strukturierter, transparenter und vergleichbarer in Planungs- und Förderprozesse einzubinden, sieht das Mobilitätsgesetz ergänzend die Entwicklung eines sogenannten Mobilitätschecks vor. Ziel dieses Instruments ist es, die Belange einer umwelt-, klima- und sozialverträglichen Mobilität sowie die Anforderungen des Umweltverbundes systematisch in Planungs- und Förderprozesse einzubinden.

Ein eigenständiger Mobilitätscheck im Sinne dieser Vorschrift liegt derzeit nicht vor. Zugleich bestehen bereits verschiedene fachliche Instrumente und Bewertungsmaßstäbe auf Landes- und kommunaler Ebene, die mobilitätsbezogene Aspekte in Planungsprozessen berücksichtigen, etwa im Rahmen der Bauleitplanung, der Verkehrsplanung oder bestehender Förderkulissen. Vor diesem Hintergrund wird geprüft, welchen zusätzlichen Mehrwert ein eigenständiges, standardisiertes Prüfverfahren bieten kann und wie es sinnvoll in bestehende Strukturen integriert werden könnte, ohne Doppelstrukturen zu schaffen. Dabei ist zugleich sicherzustellen, dass ein möglicher Mobilitätscheck zu keiner unverhältnismäßigen Erhöhung des bürokratischen Aufwands führt, sondern bestehende Verfahren möglichst bündelt, vereinfacht und sinnvoll ergänzt.

§ 7 – Mobilitätsbildung und Mobilitätsberatung

Inhalt

Das Land fördert eine Mobilitätsbildung über alle Altersgruppen hinweg. Gleichzeitig unterstützt das Land gemeinsam mit dem VBB die Kommunen durch Beratung und Förderung, um nachhaltige Mobilitätsstrukturen aufzubauen, Ressourcen zu bündeln und die Zusammenarbeit über Verwaltungsgrenzen hinweg zu verbessern.

Umsetzungsstand

Mobilitätsbildung und Mobilitätsberatung werden als wichtige flankierende Instrumente einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung verstanden. Ziel ist es, Menschen in allen Lebensphasen zu befähigen, ihre Mobilität sicher, eigenständig sowie sozial-, umwelt- und klimaverträglich zu gestalten und zugleich Kommunen bei der strukturellen Weiterentwicklung nachhaltiger Mobilitätsangebote zu unterstützen.

Das im Juli 2024 verabschiedete Verkehrssicherheitsprogramm 2034 bildet den strategi-

schen Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit im Land Brandenburg und versteht die Mobilitätsbildung als lebenslangen Lernprozess. Spezifische Unterschiede der Altersgruppen, aber auch der Verkehrsmittel werden dabei berücksichtigt und bei der Maßnahmenentwicklung adressiert.

Ein Schwerpunkt der Mobilitätsbildung liegt im schulischen Bereich, in dem Kinder und Jugendliche frühzeitig für sichere, selbstständige und umweltverträgliche Mobilität sensibilisiert werden (siehe auch § 33 BbgMobG). Mit dem Erwerb der Fahrerlaubnis endet für viele junge Erwachsene die strukturelle Mobilitätsbildung. Arbeitgebende könnten in diesem Zusammenhang eine bedeutende Rolle spielen, indem sie Verkehrssicherheitsaspekte in das betriebliche Mobilitätsmanagement integrieren. Relevant sind hier etwa Kenntnisse zu aktuellen Verkehrsregeln, Risiken oder Verständnis für neue Verkehrsmittel wie Elektrokleinstfahrzeuge. Für ältere Menschen, insbesondere ab 75 Jahren, sind auch die seniorenpolitischen Leitlinien zu berücksichtigen, welche vor allem eine durchgehende Barrierefreiheit der Mobilitätsangebote fordern.

Zur Umsetzung dieser Maßnahmen leisteten u. a. die Polizei, das Brandenburgische Netzwerk für Verkehrssicherheit, die Landesverkehrswacht Brandenburg und die örtlichen Verkehrswachten einen wichtigen Beitrag zur Mobilitätsbildung für alle Altersgruppen. Ihre Angebote reichen von Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder und Jugendliche über Programme für Erwachsene bis hin zu speziellen Formaten für ältere Menschen. Das Verkehrssicherheitsprogramm versteht die Mobilität aller Altersgruppen als gemeinschaftliche Verantwortung aller Beteiligten - von Planenden und Verwaltungen über Bildungseinrichtungen bis hin zu allen einzelnen Verkehrsteilnehmenden. Die Maßnahmen zur Mobilitätsbildung sind damit eng mit der Verkehrssicherheitsarbeit verzahnt.

Die Aktivitäten im Bereich Verkehrssicherheit und Mobilitätsbildung werden zudem

durch das Land Brandenburg finanziell unterstützt. Sowohl in den vergangenen zwei Jahren als auch bereits in den Jahren zuvor wurden Haushaltsmittel bereitgestellt, um Maßnahmen der Verkehrssicherheitsarbeit, Präventionsangebote sowie Bildungsformate für unterschiedliche Altersgruppen zu ermöglichen. Diese kontinuierliche Förderung unterstreicht, dass Verkehrssicherheit und Mobilitätsbildung als dauerhafte Aufgaben verstanden werden, die wesentlich zur Erreichung der Ziele des Mobilitätsgesetzes beitragen.

Im Bereich der Mobilitätsberatung kommt insbesondere dem VBB eine zentrale Rolle zu. Der VBB berät und unterstützt die Länder, Landkreise und kreisfreien Städte bei der Erstellung von Verkehrskonzepten und der Umsetzung von Mobilitätsangeboten. Dazu zählen unter anderem Beratungsleistungen zur Verbesserung der ÖPNV-Erschließung, zur Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel sowie zur Integration neuer Mobilitätsformen. Ziel ist es, kommunale Akteure zu stärken, Synergien zu nutzen und Verwaltungsgrenzen überschreitende Lösungen zu fördern. Aktuelle Beispiele dafür sind die VBB-Mobilstationen und die VBB-RadPark-Anlagen (siehe auch § 23 BbgMobG). Gleichwohl wurden in den vergangenen zwei Jahren aufgrund der angespannten finanziellen Lage der öffentlichen Hand nur wenige neue Verkehrskonzepte von Landkreisen und kreisfreien Städten verfolgt.

§ 8 – Beteiligung bei der Planaufstellung und -realisierung

Inhalt

Die Öffentlichkeit und Fachakteure aus Politik, Wissenschaft, Wirtschaft, Verbänden und Kommunen werden frühzeitig und begleitend in die Planung und Umsetzung strategischer Mobilitätskonzepte und -maßnahmen einbezogen. Stellungnahmen werden dokumentiert, berücksichtigt und die Beteiligten über die Ergebnisse informiert. Zudem ist

die Abstimmung zwischen Gebietskörperschaften sicherzustellen.

Umsetzungsstand

Soweit möglich und erforderlich, werden bei der Planung und Umsetzung von Mobilitätsstrategien, Konzepten und Projekten des Landes die Öffentlichkeit sowie relevante Fachakteure aus Politik, Wirtschaft, Hochschulen, Kammern, Verbänden und Kommunen frühzeitig einbezogen. Eingegangene Stellungnahmen fließen in die weitere Bearbeitung ein, werden dokumentiert abgewogen und die Beteiligten über die Ergebnisse informiert. Wo erforderlich, erfolgt zudem eine Abstimmung der beteiligten Gebietskörperschaften, um ein abgestimmtes Vorgehen sicherzustellen. Diese Grundsätze gelten dabei nicht nur für Maßnahmen des Landes, sondern richten sich gleichermaßen an alle Planungsträger auf allen Ebenen der Verkehrsentwicklung. Aktuelle Beispiele des MIL für diesen partizipativen Ansatz sind unter anderem

- das Ausbauprojekt i2030,
- die Erstellung des Landesnahverkehrsplans 2023-2027,
- das Konzept Radnetz Brandenburg,
- die Erarbeitung des OD-Leitfadens,
- sowie eine Reihe weiterer kleinerer Planungs- und Infrastrukturvorhaben,

bei denen Transparenz, Mitwirkung und fachlicher Austausch zentrale Elemente der Umsetzung sind.

Für einige dieser Vorhaben ist die Einbeziehung der Öffentlichkeit und der Fachakteure eine Daueraufgabe, wie beispielsweise beim Ausbauprojekt i2030, in dem im Rahmen des Gesamtprojekts regelmäßig Beteiligungsformate für unterschiedliche Korridore und Maßnahmen stattfinden. Auch bei Planungen, etwa für geänderte Verkehrsanlagen, werden die Träger öffentlicher Belange sowie betroffene Privatpersonen regelmäßig im Rahmen von Anhörungsverfahren im Zuge der Planfeststellung beteiligt. Ebenso

wird der LNVP alle 5 Jahre fortgeschrieben, sodass zwar die Veröffentlichung des letzten LNVP vor dem Inkrafttreten des Mobilitätsgesetzes liegt, die Öffentlichkeitsbeteiligung aber bei der Erstellung des neuen Plans erneut umgesetzt wird. Neu hinzugekommen ist beispielsweise das Konzept Radnetz Brandenburg, bei dem Beteiligung, Transparenz und fachlicher Austausch gezielt Anwendung finden (siehe auch § 18 BbgMobG).

i2030: Die Prämisse des länderübergreifenden Ausbauprojektes i2030 war es von Anfang an, alle betroffenen Akteure einzubeziehen. Im Projekt planen die Länder Berlin und Brandenburg gemeinsam mit der DB InfraGO AG und dem VBB den Ausbau der Schieneninfrastruktur in acht Ausbaukorridoren sowie die Umsetzung eines Maßnahmenpakets für das S-Bahnnetz. Um auch die Öffentlichkeit einzubinden, finden regelmäßig Informationsveranstaltungen in unterschiedlichen Formaten statt, die sich am aktuellen Planungsstand orientieren. Darüber hinaus wird über den Fortschritt in den einzelnen Projekten auf der i2030 Website transparent informiert.

Zur Einbeziehung der Fachakteure werden im Rahmen von Aktionstagen Vertreter der Länder Berlin und Brandenburg, der betroffenen Gemeinden, der DB InfraGO AG, des VBB und der Technischen Universität Berlin - sowohl Dozierende als auch Studierende - eingeladen, um gemeinsam über die mögliche Gestaltung und Realisierung konkreter Planungsmaßnahmen zu diskutieren. Ein Beispiel dafür war im Juni 2024 der Haltepunkt „Düppel-Kleinmachnow“, der im Zuge der Reaktivierung der Potsdamer Stammbahn geplant wird. Die Ergebnisse dieser Veranstaltung wurden den jeweiligen Hausleitungen der Verkehrsverwaltungen sowie der Presse vorgestellt.

LNVP: Der LNVP ist das Instrument, mit dem das Land als Aufgabenträger unter Berücksichtigung vielfältiger Rahmenbedingungen das zukünftige Angebot des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) definiert. Er wird in Abstimmung mit den Aufgabenträgern des

kommunalen ÖPNV (Landkreise und kreisfreie Städte des Landes Brandenburg) erstellt und bietet eine Orientierung für die zukünftigen Planungen hinsichtlich des SPNV. Zur Erstellung des Landesnahverkehrsplans 2023-2027 wurde im Jahr 2022 eine umfassende Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt. Die Beteiligung umfasste sowohl Hinweise der Bevölkerung als auch aus öffentlichen Bereichen wie Politik, Verbänden, Kammern, Landkreise und Kommunen. Die Beteiligung fand über eine digitale Plattform sowie bei Landkreisen und kreisfreien Städten auch über Gruppen-Dialogveranstaltungen statt.

Mit Abschluss der Beteiligungsphase waren etwa 3.200 Einwendungen eingegangen, die anschließend in einem umfangreichen Prozess gesichtet, kategorisiert, ausgewertet und abgewogen wurden. Konkrete Informationen zur Menge und zu den Themen der Einwendungen wurden mit der Abschlusspräsentation der statistischen Auswertung der Öffentlichkeitsbeteiligung veröffentlicht. Die Synopsen mit allen Antworten für die privaten Einwendungen sowie für alle Verbände, Bürgerinitiativen, Parteien und weitere öffentliche Einrichtungen wurden per E-Mail an die Einwendenden versandt und teils ebenfalls veröffentlicht.

Auch für die Erstellung des nächsten Landesnahverkehrsplans 2028-2032 ist vorgesehen, die Öffentlichkeit umfassend einzubinden. Dabei werden die Erfahrungen aus der letzten Beteiligung genutzt, um erneut Transparenz zu schaffen, Anregungen aufzunehmen und die Bedarfe der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden angemessen zu berücksichtigen. Im Rahmen einer frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung im Jahr 2025 wurden hierbei verschiedene Stakeholder bereits drei Jahre vor der geplanten Veröffentlichung des LNVP 2028-2032 eingebunden und die Möglichkeit eingeräumt frühzeitig Hinweise, Anregungen und Informationen einzubringen. Für die später folgende formelle Öffentlichkeitsbeteiligung ist geplant, verstärkt Veranstaltungen vor Ort zu organisieren, um eine direkte Rückkopplung aus

den Landkreisen und kreisfreien Städten einzuholen, wie der SPNV in den Regionen des Landes Brandenburg läuft, welche Vorstellungen es gibt und welcher Handlungsbedarf sich abzeichnet.

OD-Leitfaden: Im Zuge des Fortschreibungsprozesses zum Ortsdurchfahrten-Leitfaden wurden im Jahr 2025 Städte, Gemeinden, Verbände und Ingenieurbüros frühzeitig und prozessbegleitend beteiligt. Ziel dieser Beteiligung ist es, die Akzeptanz des Leitfadens zu erhöhen, fachliches Wissen aus der Praxis zu aktivieren und sicherzustellen, dass die Empfehlungen des Leitfadens praxistauglich und anwendbar sind.

Duales Studium beim LS: Fachwissen aus Hochschulen wird im Rahmen der strategischen Planung und Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen aktiv einbezogen. Ein konkretes Beispiel hierfür ist das duale Studium beim LS, das Studierenden praxisnahes Wissen vermittelt. So konnten Studierende der Fachhochschule Potsdam als Praxispartner des LS im Rahmen ihres Studiums 2025 bereits aktiv an Projekten wie der Radwegsanierung der L 522 im Kaltrecyclingverfahren mitwirken. Durch die enge Verzahnung von wissenschaftlicher Ausbildung und praktischer Umsetzung wird sichergestellt, dass aktuelle fachliche Erkenntnisse direkt in die Planung und Realisierung von Maßnahmen einfließen, gleichzeitig erhalten die Studierenden praxisnahe Erfahrungen in der Umsetzung nachhaltiger und klimaschonender Verkehrsprojekte.

Duales Studium Mobilität und Verwaltung: Um Studium und Verwaltungspraxis noch enger miteinander zu verzahnen, wurden in den letzten zwei Jahren die Vorbereitungen für den neuen dualen Bachelorstudiengang Mobilität und Verwaltung (MoVe) getroffen. Das Studienangebot an der Technischen Hochschule Wildau startet zum Wintersemester 2026/2027 und entsteht in Kooperation mit dem MIL, dem LS und dem Landesamt für Bauen und Verkehr.

Die Kooperationspartner wirken gleichzeitig als Praxispartner und begleiten die Studierenden in den vorlesungsfreien Zeiten sowie in den Praxissemestern. Die Praxiseinsätze erfolgen in verschiedenen Aufgabenbereichen der Straßen- und Verkehrsverwaltung. So lernen die Studierenden frühzeitig die Abläufe und Anforderungen im öffentlichen Mobilitätsbereich kennen. Damit wird Fachwissen aktiv aufgebaut und im Rahmen der strategischen Planung und Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen eingesetzt.

§ 9 – Umsetzung der Ziele und landesbedeutsamen Planungen im Bereich Verkehr und Mobilität

Inhalt

Die Landesverwaltung unterstützt die Umsetzung der Ziele des Gesetzes sowie der daraus entstehenden Pläne, Strategien und Konzepte. Für raumwirksame Infrastrukturvorhaben werden Trassen freigehalten. Bei der Verkehrsplanung werden die Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen, das Verkehrssystem und die Gesetzesziele berücksichtigt. Zudem werden Planungen, die benachbarte Bundesländer oder das Land Polen betreffen, abgestimmt.

Umsetzungsstand

Mit § 9 BbgMobG schließt sich inhaltlich der Bogen zu § 1 des Gesetzes: Das Land Brandenburg fördert die im Mobilitätsgesetz festgelegten Ziele und richtet sein Handeln daran aus. Über die Zielsetzungen hinaus bezieht sich dieser Auftrag ausdrücklich auch auf die Strategien, Pläne und Konzepte, die sich aus dem Gesetz ableiten. Diese Planwerke konkretisieren die gesetzlichen Leitlinien fachlich und operativ und bilden den Rahmen für die praktische Umsetzung.

Der vorliegende Fortschrittsbericht zeigt, dass die Anforderungen des Gesetzes in diesen nachgeordneten Instrumenten aufgegriffen werden, etwa im neu erstellten Konzept Radnetz Brandenburg, in dem im Juli

2024 veröffentlichten Verkehrssicherheitsprogramm, im aktuellen sowie kommenden Landesnahverkehrsplan sowie in weiteren strategischen und konzeptionellen Grundlagen. Damit wird deutlich, dass die Zielsetzungen des Gesetzes systematisch in bestehende und fortentwickelte Planungsinstrumente integriert werden.

Ein weiteres Ziel betrifft die Freihaltung von Trassen für raumwirksame Infrastrukturvorhaben. Trassenfreihaltung im Rahmen der Bauleitplanung bedeutet, dass Flächen für künftige Infrastruktur - im Verkehrsbereich beispielsweise für Straßen-, Schienen- oder Radverkehrsverbindungen - in planerischen Prozessen so berücksichtigt werden, dass ihre spätere Realisierung nicht durch zwischenzeitliche Nutzungen unmöglich oder unverhältnismäßig erschwert und verteuert wird.

Die Bauleitplanung liegt dabei in der alleinigen Verantwortung der Städte und Gemeinden als Trägern der kommunalen Planungshoheit. Sie erfolgt jedoch auf Grundlage gesetzlicher Vorgaben und fachlicher Regelwerke, die übergeordnet gelten. Insofern beispielsweise raumordnerisch festgelegte Infrastrukturvorhaben adressiert werden, greifen die diesbezüglichen Bindungen: Ziele der Raumordnung sind in der Bauleitplanung zu beachten und Erfordernisse und sonstige Grundsätze zu berücksichtigen. Im Übrigen sind im Bauleitplanverfahren die in ihrem Aufgabenbereich berührten Träger öffentlicher Belange zu beteiligen und angehalten, im Rahmen ihrer Stellungnahme auch Aufschluss über von ihnen beabsichtigte oder bereits eingeleitete Planungen zu geben, die für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung des betreffenden Gebietes bedeutsam sein können. Die Zielsetzungen des Mobilitätsgesetzes bilden hierbei einen zusätzlichen fachlichen Orientierungsrahmen und werden im Kontext dieser bestehenden Instrumente berücksichtigt.

Bei der Aufstellung sonstiger Planwerke mit Verkehrsbezug werden die verkehrlichen Auswirkungen geplanter Maßnahmen, die

Anforderungen an das Verkehrssystem sowie die Konsequenzen für die Ziele des Mobilitätsgesetzes systematisch einbezogen. Sofern ein Verkehrsbezug gegeben ist, erfolgt eine Abstimmung mit dem MIL. Die im Gesetz formulierten Anforderungen stehen dabei im Einklang mit den fachlichen Grundlagen und anerkannten Regeln der Technik, die in Planungsprozessen ohnehin anzuwenden sind, und werden in diesem Rahmen berücksichtigt.

Das sind beispielsweise

- die Richtlinie für die einheitliche Gestaltung von Erhaltungsentwürfen im Straßenbau (RE, 2012) für eine einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen,
- die "Straßenverkehrsprognose" und das "Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen" (HBS, Ausgabe 2015) bei der Planung von Straßenbaumaßnahmen in Bezug auf das Verkehrsaufkommen,
- die Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL) für Außerortsstraßen,
- die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) für Innerortsstraßen,
- der OD-Leitfaden u. a. für die Themen Barrierefreiheit, Entwässerung und Umwelt,
- die Richtlinien für das Sicherheitsaudit von Straßen (RSAS) im Rahmen der Verkehrssicherheit.

Die Folgen von Umsetzungen landesbedeutender Verkehrs- und Mobilitätsplanungen werden darüber hinaus hinsichtlich ihrer schadstofftechnischen, schalltechnischen

und sowie ihrer Eingriffe in Natur und Landschaft geprüft, bewertet und entsprechen dem gültigen Regelwerk kompensiert.

Planungen mit länderübergreifenden Wirkungen werden grundsätzlich eng mit den betroffenen Nachbarländern abgestimmt - unabhängig von einer rechtlichen Verpflichtung. Dies betrifft sowohl Infrastrukturvorhaben als auch konzeptionelle Grundlagen. Ziel ist es, eine reibungslose, koordinierte Planung und Umsetzung sicherzustellen und die grenzübergreifenden Verkehre bestmöglich zu gewährleisten.

Zwei aktuelle Beispiele für die Abstimmungen mit benachbarten Bundesländern betreffen u. a. das Bundesland Mecklenburg-Vorpommern. Die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern haben gemeinsam ein Gutachten in Auftrag gegeben, welches die Potenziale auf den Bahnstrecken zwischen Neustadt (Dosse), Kyritz, Pritzwalk und Güstrow (RB73/74) und zwischen Parchim, Malchow und Waren/Müritz („Mecklenburgische Südbahn“) untersucht. Inhalt war die Verbesserung der Attraktivität und der Reaktivierung der Bahnverbindungen zwischen den beiden Ländern. Aktuell prüfen die beiden Bundesländer die weiteren Schritte zur Realisierung möglicher Varianten.

Ein weiteres Beispiel betrifft die Nordverlängerung der Autobahn A 14 von Magdeburg über Wittenberge nach Schwerin. Für die Umsetzung des größten Bundesfernstraßenprojekts in den östlichen Bundesländern finden intensive Abstimmungen zwischen Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen-Anhalt statt.

Auch bei grenzüberschreitenden Vorhaben mit unmittelbarer Wirkung auf die Verkehrsinfrastruktur und die Verkehrsangebote erfolgt eine enge Abstimmung mit der Republik Polen. Diese Zusammenarbeit gewährleistet, dass gemeinsame Verkehrsziele, grenzüberschreitende Netze und technische sowie betriebliche Anforderungen abgestimmt

und langfristig miteinander verzahnt werden.

Dafür gibt es folgende aktuelle Beispiele:

- **Ausbaustrecke Angermünde - Grenze D/PL (- Szczecin):** Die Modernisierung und der Ausbau der Strecke für Geschwindigkeiten bis 160 km/h, die durchgehende Elektrifizierung sowie der Bau eines zweiten Gleises sollen eine leistungsfähige grenzüberschreitende Verbindung schaffen und die Erreichbarkeiten in beiden Ländern verbessern.
- **Ostbahn:** Ein weiteres Beispiel für die enge Kooperation zwischen den Ländern Berlin und Brandenburg, dem VBB und der polnischen Region Lubuskie ist der Ausbau der Bahnstrecke Berlin - Küstrin/Kietz („Ostbahn“). Mit der Unterzeichnung eines Positionspapiers im Oktober 2024 zum Ausbau der Strecke bekräftigen alle vier Partner den gemeinsamen Willen, die Schienenverbindung zwischen Brandenburg, Berlin und Polen zu stärken und für Passagier- und Güterverkehr zukunftsfähig auszubauen. Mit dem Papier wird eine Heraufstufung in den „vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans und damit eine Finanzierung und Umsetzung des Ausbaus durch den Bund gefordert.
- **Verkehrslinien:** Darüber hinaus werden grenzüberschreitende Verkehrslinien wie die RE9, RB26, RB91 und RB93 inhaltlich abgestimmt, einschließlich betrieblicher Fragestellungen wie Fahrzeugverfügbarkeiten, Taktangeboten und Elektrifizierungsstrategien. Diese Linien berühren sowohl deutsche als auch polnische

Netzbereiche und erfordern kontinuierliche Abstimmungen zur Sicherstellung eines durchgängigen, zuverlässigen und attraktiven Angebots im grenzüberschreitenden Verkehr.

- **Ersatzneubau der Grenzbrücke im Raum Küstrin/Kietz - Küstrin:**

Mit dem Ersatzneubau wird eine aufgrund eingeschränkter Tragfähigkeit und erheblicher baulicher Mängel abgängige Oderquerung im Zuge der B 1 auf deutscher sowie der Landesstraße 22 auf polnischer Seite erneuert. Grundlage ist

ein bilaterales Regierungsabkommen, das die rechtlichen, organisatorischen und finanziellen Rahmenbedingungen regelt. Planung und Bauausführung liegen federführend bei der polnischen Seite. Die Abstimmung erfolgt über eine gemeinsame deutsch-polnische Projektgruppe. Das Vorhaben trägt langfristig zur Verkehrssicherheit, Leistungsfähigkeit der Verbindung und grenzüberschreitenden Erreichbarkeit bei.

2.2 Abschnitt 2: Rad- und Fußverkehr, Nahmobilität

Die Stärkung des Umweltverbundes ist ein zentrales Leitprinzip des Mobilitätsgesetzes des Landes Brandenburg. Der besonderen Rolle, der dabei dem Rad- und Fußverkehr als tragenden Säulen der Nahmobilität zukommt, widmet sich der zweite Abschnitt des Gesetzes.

Rad- und Fußverkehr ermöglichen klimafreundliche, flächeneffiziente und gesundheitsfördernde Alltagsmobilität und leisten zugleich einen wichtigen Beitrag zur Lebensqualität in Städten und Gemeinden. Fuß- und Radwege nutzen den vorhandenen Platz besser aus - auf der gleichen Fläche ist so viel mehr Verkehr bzw. Mobilität für die Menschen möglich als mit dem Auto. Dies kann insbesondere in Städten und Gemeinden mit einem hohen PKW-Verkehrsaufkommen und begrenzten Flächen entlastend wirken, die Aufenthaltsqualität erhöhen und somit einen Beitrag zur Stärkung der Innenstädte leisten.

2.2.1 Unterabschnitt 1: Allgemeines

§ 10 – Ziele und Grundsätze für den Rad- und Fußverkehr in Brandenburg

Inhalt

Rad- und Fußverkehr sollen gezielt gefördert werden. Ziel ist eine sichere, attraktive, barrierefreie und umweltfreundliche Nahmobilität, die allen Menschen offensteht. Der Radverkehr soll landesweit an Bedeutung gewinnen, unterschiedliche Bedürfnisse der Nutzenden berücksichtigen und durch innovative Mobilitätsformen ergänzt werden.

Umsetzungsstand

Wie kein anderes Verkehrsmittel leistet das Fahrrad einen wesentlichen Beitrag zur Be-

wältigung des Klimawandels, zur Gesundheitsförderung, zur Reduktion von Lärm, Emissionen oder Flächenverbrauch sowie zu gesellschaftlicher Teilhabe über alle Altersgruppen hinweg. Das Fahrrad ist gleichermaßen beliebt für Wege zur Arbeit, zur Schule, zum Einkaufen oder in der Freizeit. Entwicklungen im Bereich der E-Mobilität ermöglichen zudem neue Reichweiten und machen das Fahrrad auch für längere Alltagswege und neue Zielgruppen immer attraktiver. Radverkehr trägt zudem dazu bei, sowohl die Lebensqualität in städtischen Räumen zu steigern als auch die Wirtschaftskraft in ländlichen oder strukturschwachen Landesteilen zu stärken.

Brandenburg ist bereits heute ein Fahrradland und bietet günstige Voraussetzungen für eine Steigerung des Radverkehrsanteils sowohl im Alltags- als auch im Ausflugsverkehr. Um diese umweltfreundliche und gesundheitsfördernde Form der Mobilität in allen Landesteilen zu sichern und neue Potenziale zu erschließen, setzt sich die Landesregierung für eine Stärkung des Radverkehrs in Brandenburg sowie eine optimale Integration des Fahrrads in ein Mobilitätssystem der Zukunft ein.

Zur Stärkung des Radverkehrs in Brandenburg tragen u. a. bei:

- die Arbeit der Landesradverkehrsbeauftragten,
- die Radverkehrsstrategie des Landes Brandenburg,
- die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen (AGFK),
- das Konzept Radnetz Brandenburg,
- die Landesradverkehrskonferenz,
- sowie verschiedene Förderprogramme von Bund und Land.

Auch das Zufußgehen ist eine gesunde, alltägliche und für die meisten selbstverständliche Form der Fortbewegung. Damit mehr

zu Fuß gegangen wird, müssen die Wege jedoch sicher, komfortabel und attraktiv gestaltet sein. Dazu benötigt es gut geplante und attraktive Stadträume mit ausreichend Platz für alle Bevölkerungsgruppen. Ob Alt oder Jung, ob mobilitätseingeschränkt oder uneingeschränkt - öffentliche Räume und Wegeinfrastrukturen sollen so gestaltet sein, dass sie eine selbstbestimmte, sichere und barrierefreie Fortbewegung ermöglichen. Aufgrund dessen unterstützt das Land die Kommunen mit Förderungen im Bereich der Fußverkehrsinfrastruktur. Ein wichtiges Projekt im Bereich des Fußverkehrs stellt dabei das Pilotprojekt zur Durchführung von Fußverkehrschecks im Land Brandenburg dar (siehe auch § 21 BbgMobG).

Laut den aktuellen Ergebnissen der letzten MiD-Erhebung aus dem Jahr 2023 liegt der Anteil des Radverkehrs am Modal Split bei 12 %, der Anteil des Fußverkehrs bei 28 %. Insbesondere die Entwicklung im Fußverkehr zeigt einen deutlichen Zuwachs und unterstreicht die bereits hohe Bedeutung dieser Mobilitätsform. Gleichzeitig wird deutlich, dass weitere Anstrengungen erforderlich sind: Sowohl die kontinuierliche Förderung als auch die konsequente Weiterarbeit an den fachlichen Schwerpunkten bleiben notwendig, insbesondere um den Radverkehrsanteil schrittweise auf das angestrebte Niveau zu erhöhen.

§ 11 – Finanzierungsgrundsätze für die Radverkehrsförderung

Inhalt

Das Land stellt die notwendigen Haushaltsmittel zur Verfügung, um die im Abschnitt 2 des Gesetzes vorgesehenen Maßnahmen umzusetzen. Ziel ist es, den Radverkehrsanteil am Wegeaufkommen auf 20 % und den Fußverkehrsanteil auf 25 % zu steigern. Dabei sollen auch Bundes- und EU-Fördermittel genutzt werden. Zudem unterstützt das Land die Kommunen beim Bau und bei der Sanierung von Radverkehrsinfrastruktur.

Umsetzungsstand

Mit dem Sonderprogramm „Stadt und Land“ stellt der Bund seit 2021 den Ländern Finanzhilfen für Investitionen in den Radverkehr zur Verfügung. Dabei soll das Programm zu einem effizienten Klimaschutz und der konsequenten Gestaltung einer nachhaltigen und umweltschonenden Mobilität beitragen, sowohl in urbanen als auch in ländlichen Räumen.

Damit gezielt Verkehre vom PKW auf das Fahrrad verlagert werden können, braucht es attraktive und sichere Infrastrukturen für Radfahrende, die daher im Fokus des Sonderprogramms stehen. Kommunen im Land Brandenburg können die Finanzhilfen über die Landes-Richtlinien kommunaler Straßenbau (KStB) und ÖPNV-Invest beantragen.

Die zentralen Ziele

- Aufbau eines sicheren, lückenlosen Radwegenetzes in urbanen und ländlichen Räumen, welches möglichst getrennt vom Straßennetz nutzbar ist,
- Verkehrsverlagerung durch den Umstieg vom PKW aufs Fahrrad,
- Bereitstellung moderner und sicherer Abstellanlagen für Fahrräder

entsprechen seit dem Beginn der Förderung den Zielen des Mobilitätsgesetzes. Ein bekanntes Beispiel für die Umsetzung hierfür stellt das Modellprojekt "modulares Fahrradparken" dar (siehe auch § 23 BbgMobG).

Touristische Radwege können vom Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Klimaschutz (MWA EK) über die Richtlinie zur Förderung der wirtschaftsnahen kommunalen Infrastruktur im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe "Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur" (GRW-I) gefördert werden. Konkret wird die Modernisierung, einschließlich Errichtung und Ausbau von Radwegen gefördert, an denen das Land aufgrund ihrer infrastrukturellen Bedeutung

für den Tourismus ein besonderes strategisches Interesse hat. Diese müssen gemäß den Hinweisen zu wegweisenden Beschilderungen für den Radverkehr im Land Brandenburg (HBR Brandenburg) beschildert werden.

Allerdings sind die Landesmittel im Jahr 2025 gegenüber dem Vorjahr stark zurückgegangen. So stehen im aktuellen Doppelhaushalt 2025/2026 keine Landesanteile für kommunale Radverkehrsprojekte im Rahmen der Förderrichtlinien KStB Bbg sowie ÖPNV-Invest zur Verfügung. Darüber hinaus wurden die Mittel in der Titelgruppe 70 Radverkehr im Haushaltsplan des MIL 2025/2026 um 70 % reduziert. Die Haushaltsmittel sind somit von 2.560.000 Euro in 2024 auf 785.000 Euro in 2025 und 685.000 Euro in 2026 gesunken.

Gemäß Radverkehrsstrategie ist angestrebt, dass aus Mitteln des Bundes, des Landes sowie der Kommunen für die Umsetzung von Maßnahmen des Landes sowie die Förderung kommunaler Maßnahmen mindestens 30 Euro pro Person und Jahr zur Verfügung stehen. Hier orientiert sich Brandenburg an den Empfehlungen des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) (siehe auch § 14 BbgMobG). Derart reduzierte Haushaltsmittel für den Radverkehr stehen diesem Ziel und einer Steigerung des landesweiten Radverkehrsanteils entgegen.

Insbesondere vor diesem Hintergrund setzte sich das Land u. a. auch gegenüber der Bundesregierung für eine Verstärkung der Mittel für den Radverkehr ein. Dies geschieht zum Beispiel durch Unterstützung und Einbringungen von Beschlüssen und Anträgen in der Verkehrsministerkonferenz (VMK), der Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter (GKVS) und dem Bund-Länder-Arbeitskreis zum Radverkehr. Aktuelle Beispiele hierfür sind die Zustimmungen zu verschiedenen Anträgen zum Radverkehr im Rahmen der VMK am 2. und 3. April 2025 in Nürnberg sowie der VMK am 29. und 30. Oktober 2025 in Straubing, in denen der Bund u. a. aufgefordert wird eine

angemessene finanzielle Ausstattung vorzusehen. Im Hinblick auf die aktuellen Ergebnisse der letzten MiD-Erhebung (siehe auch § 10 BbgMobG) ist eine Steigerung der Haushaltsmittel vor allem im Bereich Radverkehr dringend notwendig.

§ 12 – Unterstützungsangebote zur Weiterentwicklung des Rad- und Fußverkehrs

Inhalt

Das Land schafft Strukturen für Beratung, Vernetzung und Information, um Rad- und Fußverkehr weiterzuentwickeln. Dazu zählen kommunale Beratungen, Musterlösungen, Kooperationen mit Verbänden und Wissenschaft, Beratung von Unternehmen zu Mobilitätsmanagement, Weiterbildungsangebote und Öffentlichkeitsarbeit.

Umsetzungsstand

Die Radverkehrsbeauftragte des Landes Brandenburg ist eine zentrale Akteurin für die Beratung, Information und Vernetzung im Radverkehr und für die Durchführung von Konferenzen zuständig. Die Landesradverkehrskonferenz ist ein gelungenes Beispiel für die Vernetzung und das Informationsangebot rund um Radverkehrsthemen in Brandenburg. Sie verzahnt nicht nur Alltagsradverkehr und touristischen Radverkehr, sondern blickt auch über den Tellerrand hinweg zu Entwicklungen in anderen Bundesländern.

Darüber hinaus ist die Landesradverkehrsbeauftragte ein wichtiges Bindeglied zwischen Dritten (z. B. Kommunen und Verbänden). Mit der Gründung der AGFK und der Einrichtung der Geschäftsstelle im Jahr 2015 wurde eine zentrale Plattform für die brandenburgischen Landkreise, Städte und Gemeinden geschaffen, um Erfahrungsaustausch, Vernetzung und gemeinsame Veranstaltungen im Bereich Radverkehr zu fördern. Seitdem wächst die Zahl der Mitglieder stetig, zuletzt auf insgesamt 45 Mitglieder. Das Ziel der Mitgliedskommunen der AGFK

Brandenburg ist es, durch ihre gemeinsame Zusammenarbeit den Radverkehr im Land Brandenburg attraktiver zu gestalten. Die AGFK ist ein wichtiger Partner für das Land und wird durch das MIL finanziell unterstützt.

Ein Beispiel für die kontinuierliche Stärkung und den Ausbau der Zusammenarbeit mit der AGFK und damit den Kommunen ist der Prozess zur strategischen Neuausrichtung der AGFK Brandenburg. So wurde im Nachgang der Veröffentlichung der Radverkehrsstrategie dieser Prozess initiiert, um die Umsetzung der Maßnahmen gezielt zu forcieren.

Auch der Austausch mit Akteuren wie dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) Brandenburg oder der Technischen Hochschule Wildau wurde intensiviert, um die Weiterentwicklung des Radverkehrs auf allen Ebenen voranzutreiben.

Das Mobilitätsmanagement zielt hingegen stärker auf die konkrete Veränderung von Mobilitätsverhalten, die betriebliche und kommunale Umsetzung sowie die Verknüpfung unterschiedlicher Mobilitätsangebote ab.

Aufgrund begrenzter Haushaltsmittel lag ein wesentlicher Schwerpunkt im Berichtszeitraum im Bereich Mobilitätsmanagement vor allem auf dem fachlichen Austausch sowie der Vernetzung relevanter Akteure (siehe auch § 27 BbgMobG).

Dennoch konnten durch Verhandlungen mit Dritten Weiterbildungsangebote zum Thema Mobilitätsmanagement für Brandenburger Kommunen ermöglicht werden.

Daneben ist die Kommunikation von Weiterbildungsangeboten des Bundesamtes für Logistik und Mobilität (BALM) ein weiterer wichtiger Punkt bei möglichen Unterstützungsangeboten zur Weiterentwicklung des Rad- und Fußverkehrs. Diese erfolgt insbesondere über die AGFK Brandenburg. Eine

zwischen AGFK und BALM geschlossene Kooperationsvereinbarung ermöglicht den Mitgliedskommunen oftmals einen kostenfreien Zugang zu den Angeboten. Diese umfassen Fortbildungen, Webinare, Messen und Fachkonferenzen u. a. zu den Themen Radverkehrsplanung, Verkehrssicherheit im Radverkehr und Mobilitätsmanagement.

Nicht nur im Bereich Radverkehr, sondern auch für den Fußverkehr unterstützt das Land konkrete Maßnahmen zur Förderung dieser Mobilitätsform. Neben Fachveranstaltungen zählt dazu insbesondere das Pilotprojekt zur Durchführung von Fußverkehrschecks im Land Brandenburg (siehe auch § 21 BbgMobG).

§ 13 – Fahrradfreundlicher Arbeitgeber

Inhalt

Das Land Brandenburg will als Arbeitgeber Vorbild sein und Maßnahmen ergreifen, um seine Dienststellen fahrradfreundlicher zu gestalten.

Umsetzungsstand

Das Land Brandenburg verfolgt im Rahmen seiner Vorbildfunktion als moderner, fahrradfreundlicher Arbeitgeber konkrete Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs: Dazu gehören sowohl der Ausbau und die Verbesserung von Fahrradabstellmöglichkeiten an Dienststellen als auch die aktive Vorbereitung auf eine Zertifizierung als Fahrradfreundlicher Arbeitgeber.

Für eine fahrradfreundliche Gestaltung der Dienststellen, errichtet der Brandenburgische Landesbetrieb für Liegenschaften und Bauen (BLB) im Zusammenhang mit Hochbaumaßnahmen auf Grundlage der Brandenburgischen Bauordnung und der jeweiligen kommunalen Stellplatzsatzung die danach erforderliche Anzahl von Fahrradstellplätzen. Diese sind zum Teil überdacht und beleuchtet, um sein Fahrrad sicher abstellen zu können. Wer mit einem E-Bike unterwegs

ist, findet außerdem Lademöglichkeiten direkt vor Ort, sowie eine Reparaturstation mit Luftpumpe und Werkzeug.

Wer dienstlich unterwegs ist, kann auf ein Dienstfahrrad zurückgreifen - eine umweltfreundliche und gesundheitsfördernde Alternative zum Dienstwagen.

Um die Nutzung des Fahrrads attraktiver zu gestalten, nimmt der überwiegende Teil der Landesministerien am Stadtradeln teil. Dies ist die perfekte Kombination aus Teamspirit, Bewegung an der frischen Luft und Klimaschutz. An 21 aufeinander folgenden Tagen sollen möglichst viele Kilometer mit dem Rad oder Pedelec zurückgelegt und so CO₂ vermieden werden. Dabei ist egal, ob man bereits zuvor jeden Tag gefahren oder bisher eher selten mit dem Rad unterwegs ist. Die Radkilometer können dabei einfach online oder per App eingetragen werden.

Um seiner Vorbildfunktion als fahrradfreundlicher Arbeitgeber gerecht zu werden, hat das MIL im Februar 2026 das Audit zum EU-weiten Programm „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ erfolgreich absolviert und das Zertifikat in „Bronze“ für die nächsten drei Jahre erhalten. Dieses Siegel, das in Deutschland vom ADFC verliehen wird, würdigt das besondere Engagement des MIL für nachhaltige Mobilität und die gezielte Förderung von fahrradfreundlichen Arbeitsbedingungen.

§ 14 – Radverkehrsstrategie

Inhalt

Die Landesregierung schreibt die Radverkehrsstrategie fort, welche Maßnahmen zur Erhöhung des Radverkehrsanteils bis 2030 umfasst. Diese Strategie wird regelmäßig evaluiert und von einem Beirat mit Vertreterinnen und Vertretern aus Politik, Verwaltung, Kommunen, Verbänden, Wissenschaft und Wirtschaft begleitet.

Umsetzungsstand

Die Radverkehrsstrategie 2030 wurde am 2. Mai 2023 vom Brandenburger Kabinett beschlossen. Die Strategie der Landesregierung zur Förderung des Radverkehrs bildet die konzeptionelle Grundlage der Radverkehrsförderung in Brandenburg.

Das Zielbild für den Radverkehr setzt sich herbei wie folgt zusammen:

- **Modal Split:** Im Jahr 2030 legen die Menschen im Land Brandenburg 20 % ihrer Wege mit dem Fahrrad zurück und verlagern dabei vor allem Wege, die sie zuvor mit dem PKW zurückgelegt haben. Der Radverkehrsanteil steigt in allen Alters- und Bevölkerungsgruppen.
- **Vision Zero:** Das Leitbild Vision Zero ist Ziel im Land Brandenburg. Die Zahl der schwerverletzten und getöteten Radfahrenden ist trotz steigender Fahrradnutzung stetig rückläufig.
- **Radverkehr als Gemeinschaftsaufgabe:** Der Radverkehr wird im ganzen Land und insbesondere in den Kommunen vor Ort als Gemeinschaftsaufgabe mit breitem politischem und gesellschaftlichem Konsens weiterentwickelt.

Der Weg zum Zielbild führt mit der Radverkehrsstrategie über eine Vielzahl konkreter Maßnahmen in den folgenden sieben Handlungsfeldern:

- **H1:** Strukturen schaffen für den Radverkehr im Land Brandenburg
- **H2:** Lückenlos unterwegs im Land Brandenburg
- **H3:** Sicher unterwegs im Land Brandenburg

- **H4:** Vernetzt unterwegs mit Fahrrad und öffentlichem Verkehr im Land Brandenburg
- **H5:** Radverkehr schafft Mehrwert im Land Brandenburg
- **H6:** Radfahren im Land Brandenburg begeistert alle
- **H7:** Radverkehr im Land Brandenburg ist „up to date“

und zwei Fokusthemen:

- **F1:** Radfahren auf dem Land und in der Stadt
- **F2:** Radfahren mit Rückenwind im Land Brandenburg.

In allen Handlungsfeldern wird dabei auf eine enge Zusammenarbeit mit den Kommu-

nen und den vielen weiteren Radverkehrsakteuren gesetzt, die bereits bei der Erstellung der Strategie eng einbezogen wurden.

Die Umsetzung der Maßnahmen der Radverkehrsstrategie stellt eine der zentralen und dauerhaft fortgeführten Aufgaben des Ministeriums im Bereich Radverkehr dar und wird kontinuierlich vorangetrieben. Eine Zwischenevaluation ist nach spätestens fünf Jahren vorgesehen.

Der Beirat Radverkehr soll nach aktuellem Stand im Jahr 2026 konstituiert werden. Derzeit erfolgen die genaue Konzeptionierung sowie die Abgrenzung zu dem ebenfalls im Zuge des Gesetzes gegründeten Bündnis für Mobilität Brandenburg.

2.2.2 Unterabschnitt 2: Radverkehr

Die Voraussetzungen, Brandenburg weiter zum Fahrradland auszubauen, sind gut: Eine weitgehend flache Topografie, kompakte Siedlungsstrukturen in den urban geprägten Räumen sowie ein bereits gut aufgestellter Radtourismus bilden eine solide Basis wie die starken Achsen im öffentlichen Personennahverkehr, die die Kombination von Rad, Bahn und Bus vor allem in den ländlichen Regionen begünstigen.

Damit Menschen auf das Rad steigen, bedarf es einer sicheren und lückenlosen Infrastruktur. Ist erst einmal die entsprechende Infrastruktur geschaffen, wird der Radverkehr zu einer attraktiven Option im Alltagsverkehr.

§ 15 – Grundsätze zur infrastrukturellen Stärkung des Radverkehrs

Inhalt

Bei Planung und Priorisierung von Radverkehrsanlagen sind Bedarf und Potenzial für die Verlagerung vom Auto zum Rad zu berücksichtigen. Vorrang hat der Aufbau durchgehender Radverkehrsverbindungen des Radnetzes Brandenburg.

Umsetzungsstand

Mit dem Konzept Radnetz Brandenburg wird ein fachliches Netzkonzept für ein umfassendes, durchgängiges und komfortabel befahrbares Wegenetz für den Alltagsradverkehr - unter Einbezug der touristischen Radrouten - erstellt (siehe auch § 18 BbgMobG). Die Erarbeitung des Konzepts, insbesondere die enge Zusammenarbeit mit den Kommunen sowie den Landkreisen und kreisfreien Städten, hat dabei ein Momentum geschaffen und das Thema Radverkehr in Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit deutlich stärker in den Fokus gerückt.

Das soll genutzt werden, um die Umsetzung von Radverkehrsinfrastrukturmaßnahmen

anhand des Konzepts als neue Bedarfsgrundlage mit den weiteren Baulastträgern gemeinsam zu priorisieren und abzustimmen. Bei diesen Verbindungen soll der Fokus auf solchen Maßnahmen liegen, die mit Pragmatismus und möglichst geringem Aufwand und Finanzbedarf - dementsprechend mit wenig Bedarf an Neubau - umgesetzt werden können.

§ 16 – Standards von Radverkehrsanlagen

Inhalt

Bei der Herstellung von Radverkehrsanlagen sind die technischen Regeln und anerkannten Bau- und Technikstandards zu beachten.

Umsetzungsstand

Bei der Herstellung von Radverkehrsanlagen in der Baulast des Landes werden die technischen Baubestimmungen sowie die anerkannten Regeln der Baukunst und Technik konsequent angewendet.

Dazu zählen eine ganze Reihe von Richtlinien und Empfehlungen.

- Bei der Planung von Radverkehrsanlagen wird für Straßen innerhalb bebauter Gebiete die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (**RASt, 06**) und für Straßen außerhalb bebauter Gebiete die Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (**RAL, 2012**) angewendet.
- Darüber hinaus bilden die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (**ERA, 2010**) die Grundlage für die Planung, Entwurf und Betrieb von Radverkehrsanlagen. Sie gelten für den Neubau und für wesentliche Änderungen von Straßen. Für bestehende Straßen wird die An-

wendung empfohlen. Die ERA gelten für Radverkehrsverbindungen der Verbindungsfunktionsstufen I - V gemäß den RIN (Richtlinie für integrierte Netzgestaltung) innerhalb und außerhalb bebauter Gebiete.

- Die bautechnischen Standards für Radwege sind in den "Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO)" definiert. 2024 wurde die RStO in einer ersten Überarbeitungsstufe fortgeschrieben und liegt in der Fassung 2012/2024 vor.

Als Ergänzung zu diesen Richtlinien kann bei der Radverkehrsplanung u. a. auch auf den OD-Leitfaden zurückgegriffen werden.

§ 17 – Nutzung von Wirtschaftswegen

Inhalt

Geeignete Wirtschafts- und Betriebswege können ergänzend zum Radnetz Brandenburg für den Radverkehr genutzt und gefördert werden.

Umsetzungsstand

Wirtschafts- und Betriebswege stellen insbesondere im ländlichen Raum ein erhebliches Potenzial für die Weiterentwicklung eines alltagstauglichen und durchgängigen Radverkehrsnetzes dar. Durch ihre vorhandene Trassenführung ermöglichen sie häufig direkte, steigungsarme und verkehrsarme Verbindungen zwischen Ortschaften. Gleichzeitig erfordert ihre Nutzung für den Radverkehr eine sorgfältige und ausgewogene Planung, um die berechtigten Belange der Land- und Forstwirtschaft sowie mögliche Nutzungskonflikte angemessen zu berücksichtigen.

Vor diesem Hintergrund unterstützt das Land die bedarfsgerechte Öffnung und Qualifizierung geeigneter Wirtschafts- und Betriebswege als ergänzende Bestandteile des Radnetzes Brandenburg auch im Rahmen entsprechender Fördermöglichkeiten.

Radwege sind grundsätzlich über die Richtlinie des Ministeriums für Land- und Ernährungswirtschaft, Umwelt und Verbraucherschutz (MLEUV) über die Gewährung von Zuwendungen für die Förderung der ländlichen Entwicklung im Rahmen von LEADER (LEADER-Richtlinie) und die Richtlinie des MLEUV über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung der integrierten ländlichen Entwicklung (ILE-Richtlinie) förderfähig.

Ein Beispiel für eine Förderung aus der LEADER-Richtlinie ist das Projekt „Herstellung eines kombinierten Fahrrad-, Wander- und Wirtschaftsweges zwischen Weesow und Börnicke, Abschnitt Weesow - Borgsee“. Antragsteller ist die Stadt Werneuchen und die Gesamtkosten belaufen sich auf rund 1,13 Millionen Euro. Der Fördersatz liegt bei diesem Vorhaben bei 75 %, das heißt die Fördersumme beträgt 777.850 Euro. Das Vorhaben wurde im April 2025 bewilligt.

Im Rahmen von Flurbereinigungsverfahren kann sich die Unterstützung für einen Radwegebau durch einen Dritten, wie z. B. eine Gemeinde, einerseits auf die Flächenbereitstellung in der gewünschten Lage beschränken, andererseits gibt es auch Beispiele für den Ausbau kombinierter Rad- und Wirtschaftsweges, die von der Teilnehmergemeinschaft des jeweiligen Flurbereinigungsverfahrens realisiert wurden.

Ein repräsentatives Beispiel ist der Ausbau eines 5,5 km langen Teilstücks zwischen Kummerow und Blumenhagen nahe Schwedt im Verfahren "Unteres Welsebruch". Es handelt sich hierbei um den Lückenschluss des letzten Teils des insgesamt 260 km langen Uckermärkischen Radrundweges. Der Weg erfüllt touristi-

sche Zwecke und hat zugleich eine Erschließungs- und Verbindungsfunktion. Etwa zwei Drittel wurden in Asphaltbauweise (3,50 m zzgl. Bankette) realisiert. Im letzten Drittel wurde der Radweg in Decke ohne Bindemittel (2,00 m zzgl. Bankette) ausgebaut, parallel dazu verläuft der vorhandene Feldweg für den Wirtschaftsverkehr. Die Bauarbeiten wurden im Sommer 2024 abgeschlossen. Die Ausführungskosten betragen 2,13 Millionen Euro, davon wurden 80 % (1,70 Millionen Euro) über die ILE-Richtlinie gefördert; den Eigenanteil brachten die Stadt Schwedt und der Landkreis Uckermark auf.

§ 18 – Radnetz Brandenburg

Inhalt

Land und Kommunen planen gemeinsam ein flächendeckendes, baulastträgerübergreifendes Radnetz mit durchgehenden, sicheren, attraktiven und komfortablen Radverkehrsverbindungen, einschließlich Rad-schnellverbindungen und Vorrangrouten. Dieses Netz dient als Grundlage für Priorisierungen bei Infrastrukturmaßnahmen; die Umsetzung wird fortlaufend begleitet und überwacht.

Umsetzungsstand

Mit dem Konzept Radnetz Brandenburg, einer zentralen Maßnahme der im Jahr 2023 beschlossenen Radverkehrsstrategie, wurde ein Netzkonzept für ein durchgängiges, baulastträgerübergreifendes Radwegenetz für den Alltagsradverkehr konzipiert. Das Zielnetz umfasst dabei eine Streckenlänge von rund 7.900 km. Es dient als zukünftige Bedarfgrundlage für die Baulastträger zur Priorisierung und Umsetzung von Radverkehrsinfrastrukturmaßnahmen sowie zur sukzessiven Ertüchtigung vorhandener Infrastrukturen, insbesondere der Schließung von Netzlücken. Schwerpunkt des Konzepts ist die Schaffung durchgehender Radverkehrsverbindungen unter Nutzung sämtlicher Führungsformen für den Radverkehr.

Ein Kernelement stellte die umfangreiche Beteiligung der relevanten Stakeholder dar. So wurden im Rahmen des Beteiligungsprozesses die Landkreise, Kreisfreien Städte, Städte, Ämter und amtsfreien Gemeinden sowie das MLEUV und MWAEK als betroffene Nachbarressorts einbezogen. Insbesondere den Landkreisen und kreisfreien Städten fiel hierbei eine Schlüsselrolle zu, indem sie als Ansprechpartner und als Sprachrohr der kommunalen Ebene einen wichtigen Beitrag bei der Konzepterstellung leisteten. Darüber hinaus wurde im Zuge eines groß angelegten Online-Beteiligungsverfahrens zum Netz-entwurf auch die Gemeindeebene intensiv eingebunden.

Für den Prozess wurde eine begleitende Projektgruppe mit Vertretern aus Landkreisen, kreisfreien Städten und ausgewählten Kommunen eingerichtet. Zudem fanden Abstimmungen und Informationen mit der AGFK Brandenburg, dem ADFC Brandenburg, aber auch einzelnen Ressorts statt.

Der Umsetzungsplan zum Radnetz soll einen kontinuierlichen und fortlaufenden Prozess zur konkreten Umsetzung darstellen. Dieser wird im LS gesteuert werden. Dazu sollen zukünftig je Landkreis und für einen überschaubaren Zeitraum, z. B. von fünf aufeinanderfolgenden Jahren, prioritäre Radverkehrsverbindungen baulastträgerübergreifend festgelegt und deren Umsetzung begonnen werden.

§ 19 – Zustandserfassung und Mängelbeseitigung der Radverkehrsinfrastruktur

Inhalt

Der Zustand der Radwege an Bundes- und Landesstraßen soll alle vier Jahre erfasst und bewertet werden, um Schwachstellen zu beseitigen und ein einheitliches Qualitätsniveau zu erreichen. Eine digitale Meldeplattform soll die Übermittlung von Mängeln erleichtern. Das Land beseitigt Mängel an seiner Infrastruktur unverzüglich.

Umsetzungsstand

Für die Radwege an Bundes- und Landesstraßen erfolgte zuletzt 2024 eine Zustandserfassung, sowie eine Bewertung dieser Daten im Jahr 2025. Diese Zustandserfassung und -bewertung (ZEB) der 2.600 km Radverkehrsanlagen, davon 1.200 km an Bundesstraßen, wurde mit einem Messfahrzeug durchgeführt. Mit dem genutzten Messsystem können reproduzierbare Zustandsdaten aufgenommen werden. Es wurden vor allem Ebenheit und Substanzmerkmale der Radwege gemessen. Die ZEB-Daten werden in das systematische Erhaltungsmanagement der Radverkehrsanlagen überführt.

Im Ergebnis konnte festgestellt werden, dass über 80 % der erfassten Netzlänge in einem sehr guten bis befriedigenden Gesamtzustand sind. Auf Grundlage dieser Ergebnisse wird der Erhaltungsbedarf der Radwege priorisiert.

Neben der ZEB werden aber auch durch regelmäßige, mindestens einmal monatliche, Streckenkontrollen zur Überwachung des Zustandes und Funktion der Radwege Mängel und potenzielle Gefahren erfasst. Gefahrenstellen werden abgesichert und Stellen mit kleinem Schadensumfang (z. B. Reinigung, Schlaglöcher oder Bewuchs) kurzfristig beseitigt. Voraussetzung für eine digitale Mängelmeldung ist die Datenplattform Radverkehr. Diese befindet sich derzeit im Aufbau (siehe auch § 20 BbgMobG). Erst nach Integration kommunaler Verkehrsweagedaten ist ein Mängelmelder sinnvoll umzusetzen.

§ 20 – Digitale Netzaufbereitung

Inhalt

Das Land richtet eine zentrale Datenplattform ein, auf der baulastträgerübergreifend Informationen zur Radverkehrsinfrastruktur bereitgestellt werden. Kommunen sollen möglichst vorhandene Daten beitragen. Die Plattform unterstützt die Planung des Radnetzes und ist öffentlich zugänglich.

Umsetzungsstand

Daten zur Radverkehrsinfrastruktur liegen zum gegenwärtigen Zeitpunkt in Brandenburg nicht an zentraler Stelle vor. Während Daten zu straßenbegleitenden Radwegen an Bundes- und Landesstraßen beim LS bereits vorhanden sind, ist die Datenlage zu Radwegen an Kreis- und Gemeindestraßen sowie zu touristischen Radwegen heterogen. Mit der Erstellung einer landesweiten zentralen „Datenplattform Radverkehr“ werden baulastträgerübergreifende Daten zur Radverkehrsinfrastruktur erfasst und für verschiedene Nutzungen und Nutzergruppen bereitgestellt.

Zunächst werden ein Datenmodell für Radverkehrsdaten im Land Brandenburg sowie die erforderlichen Software-Komponenten erstellt. Zudem werden Informationen zu Art, Umfang und Zustand der Radverkehrsinfrastruktur baulastträgerübergreifend über die Datenplattform erfasst und bereitgestellt. Ergänzend soll die Erfassung bzw. Integration weiterer Informationen in den kommenden Jahren erfolgen.

Der Umsetzungsprozess für den Aufbau der Datenplattform konnte mit neu gewonnenem Personal im September 2025 gestartet werden. Der Aufbau erfolgt in Zusammenarbeit mit der Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg (LGB). Für den Umsetzungsprozess sind zwei Jahre angesetzt.

2.2.3 Unterabschnitt 3: Fußverkehr

Zu Fuß gehen ist die einfachste, günstigste und zugleich umweltfreundlichste Mobilitätsform. Als Basismobilität wirkt sich Bewegung zu Fuß gleichzeitig positiv auf die Gesundheit aus. Was wir häufig nicht bedenken: Eigentlich jeder Weg beginnt und endet zu Fuß - egal ob wir diesen hauptsächlich mit dem Fahrrad, dem Auto oder Bus und Bahn zurücklegen. Der Fußverkehr allein - also ohne Kombination mit anderen Verkehrsmitteln - macht in vielen Städten und Gemeinden sogar einen wesentlichen Teil des innerörtlichen Verkehrs aus.

Laut der letzten MiD-Erhebung aus dem Jahr 2023 werden insgesamt 28 % aller Wege in Brandenburg zu Fuß zurückgelegt. Gerade auf kurzen Strecken, die derzeit häufig mit dem Auto zurückgelegt werden (18 % aller Autofahrten sind kürzer als zwei km) gibt es noch großes Potenzial für den Fußverkehr. Dessen Stärkung fördert eine nachhaltige innerörtliche Mobilität und ist damit wichtiger Bestandteil einer integrierten, klimaanangepassten, sozialen Stadtentwicklung und integrierter kommunaler Planungen. Um der Bedeutung dieser Mobilitätsform gerecht zu werden, wird dem Fußverkehr ein eigener Unterabschnitt des Gesetzes gewidmet.

§ 21 – Grundsätze Fußverkehr

Inhalt

Der Fußverkehr wird als grundlegende Mobilitätsform gewürdigt, die alle Verkehrsmittel verbindet und auf kurzen Wegen miteinander verknüpft. Sie ist Voraussetzung für Alltag, Versorgung, Bildung und Freizeit und erfordert gute Verbindungen, gute Aufenthaltsbedingungen und eine stärkere Berücksichtigung in Mobilitätskonzepten.

Umsetzungsstand

Die Fachtagung des MIL „Gut zu Fuß in Brandenburger Städten“ am 16. Mai 2024 bildete

den Auftakt für eine intensivere Auseinandersetzung mit der Förderung des Fußverkehrs in Brandenburger Städten und Gemeinden. Beiträge der Wissenschaft, kommunaler Vertreterinnen und Vertreter sowie von Expertinnen und Experten der Fachverbände verdeutlichten anhand kommunaler Beispiele zur Fußverkehrsplanung und -umsetzung, welchen Stellenwert der Fußverkehr für die Entwicklung unserer Städte und Gemeinden hat und wie er innerstädtisch gestärkt werden kann. Teilhabechancen am sozialen Leben für Kinder, Jugendliche, ältere Menschen und diejenigen mit Mobilitätseinschränkungen werden durch eine Stärkung des Fußverkehrsanteils erhöht. Deshalb gilt es, die Möglichkeiten zur Stärkung und Verbesserung des Fußverkehrs intensiver zu nutzen und weiterzuentwickeln, im Interesse der Städte und Gemeinden, aber auch einer nachhaltigen Landesentwicklung.

„Wir gehen los!“ – Mit dem Pilotprojekt zur Durchführung von Fußverkehrschecks im Land Brandenburg hat das MIL 2025 ein wichtiges Instrument erprobt, um die Bedingungen des Fußverkehrs in den Kommunen systematisch zu untersuchen und zu verbessern. In den drei Pilotkommunen Finsterwalde, Frankfurt (Oder) und Zeuthen wurden durch Workshops, Vor-Ort-Begehungen und digitale Beteiligung Bedarfe erfasst, Maßnahmenvorschläge entwickelt und Empfehlungen für die zukünftige Verankerung des Fußverkehrs in kommunalen Planungsprozessen erarbeitet. Dabei unterscheiden sich die Pilotkommunen stark in ihrer Struktur: Frankfurt (Oder) als Oberzentrum, Finsterwalde als Mittelzentrum und Zeuthen als Umlandgemeinde bei Berlin, weisen jedoch auch brandenburgisch-spezifische Merkmale auf, die sich auf andere Kommunen übertragen lassen.

Die Fußverkehrschecks in den drei Kommunen haben gezeigt, dass sie als partizipatives Planungsinstrument ein wichtiger Baustein sein können, um Fußverkehrsbelange sichtbar zu machen, Maßnahmen zu entwickeln und diese auch in integrierte Planungen zu

überführen. Das Pilotprojekt hat sowohl in den drei Kommunen als auch für das Land einen wichtigen Beitrag geleistet, Fußverkehrsbelange stärker in den Kommunen zu thematisieren, ein breites Maßnahmenportfolio für Verbesserungen aufzuzeigen und zu verdeutlichen, welche Handlungsoptionen es für die Stärkung des Fußverkehrs auf Landesebene gibt und wie diese ausgestaltet werden können. Die Maßnahmenempfehlungen in den Kommunen enthalten, neben hohen Investitionsbedarfen in die bauliche Infrastruktur, auch viele kleinteilige, kurzfristige Maßnahmen (z. B. Sitzgelegenheiten, Beschilderung), deren Umsetzung noch erfolgen soll.

Der Abschlussbericht bündelt die Erfahrungen aus den drei Kommunen, zeigt praxisnahe Handlungsansätze und formuliert Empfehlungen, wie Fußverkehrschecks als niedrigschwelliges Beteiligungs- und Steuerungsinstrument landesweit eingesetzt werden können. Als Handlungsfelder und Empfehlungen für das Land wurden u. a.

- bauliche und rechtliche Rahmenbedingungen,
- Musterlösungen und Leitfäden
- die fach- und ressortübergreifende Verankerung des Themas Fußverkehr,
- Vernetzung und Wissensaustausch,
- Öffentlichkeitsarbeit,
- finanzielle Unterstützung und Förderungen sowie
- Monitoring

identifiziert.

Die Förderung des Fußverkehrs ist nicht allein Gegenstand landespolitischer Maßnahmen, sondern wird auch auf Bundesebene verstärkt adressiert, unter anderem durch Beschlüsse der VMK. So wurde beispielsweise bei der letzten VMK der Länder in Straubing am 29. und 30. Oktober 2025 der Beschluss „Bedeutung des Fußverkehrs und Synergien mit dem ÖPNV stärken“ verabschiedet. Die VMK begrüßt darin unter anderem die Ergebnisse des Monitors Fußverkehr

2024 als wichtigen Beitrag zur Förderung des Fußverkehrs und spricht sich für einen verstärkten Austausch zwischen Bund und Ländern sowie für die praxisgerechte Umsetzung förderlicher Rahmenbedingungen aus. Zudem wird die Novellierung der Straßenverkehrsordnung und der zugehörigen Verwaltungsvorschriften als Schritt zur besseren Förderung des Fußverkehrs bewertet. Durch diese bundesweiten Initiativen wird die Bedeutung des Fußverkehrs in der Verkehrspolitik erneut unterstrichen und unterstützt zugleich die landespolitischen Zielsetzungen im Bereich der Fußverkehrsförderung, indem sie fachliche Impulse und koordinierte Entwicklungsprozesse stärkt.

Diese bundesweiten Initiativen setzen wichtige fachliche Akzente für die Stärkung des Fußverkehrs. Ihre Umsetzung im Land Brandenburg erfolgt jedoch unter finanziell herausfordernden Rahmenbedingungen, die sowohl durch die Haushaltslage des Landes als auch durch Einschränkungen auf Bundesebene geprägt sind. Dies betrifft sowohl die organisatorische und inhaltliche Unterstützung der Kommunen durch das Land als auch die Umsetzung baulicher Maßnahmen zur Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur.

Neben den Fördermöglichkeiten im klassischen Verkehrsbereich können Kommunen Vorhaben zur Fußverkehrsförderung auch im Rahmen der Städtebauförderung umsetzen, sofern diese im Rahmen einer Förderkulisse den Zielen der jeweiligen Gesamtmaßnahme entsprechen.

Insgesamt ist jedoch festzustellen, dass die derzeit verfügbaren Förderinstrumente (u.a. Richtlinien ÖPNV-Invest und KStB Bbg) nicht genügend Umfang haben, um die im Mobilitätsgesetz formulierten Ziele zum Fußverkehr wirksam umzusetzen.

§ 22 – Fußverkehrsanlagen und Netze

Inhalt

Die Baulastträger sollen Gehwege und dem Fußverkehr vorbehaltene innerörtliche Bereiche schützen sowie breite, barrierefreie und durchgängige Fußverkehrsnetze schaffen. Innerhalb der Ortslagen sollen Rad- und Fußverkehr, wenn möglich, getrennt geführt werden. Dabei sollen Belange des Klimaschutzes, der Aufenthaltsqualität und der Stadtentwicklung beachtet werden. Darüber hinaus ist eine gleichberechtigte Berücksichtigung des Fußverkehrs bei der Verkehrsgestaltung sowie die sichere Anbindung von ÖPNV-Haltestellen an das Fußverkehrsnetz von Bedeutung.

Umsetzungsstand

Während § 21 BbgMobG die grundsätzliche Bedeutung des Fußverkehrs herausstellt, widmet sich § 22 BbgMobG konkreten Umsetzungsmöglichkeiten und legt besondere Anforderungen an Sicherheit, Barrierefreiheit und Durchgängigkeit fest.

Die im Gesetz formulierten Anforderungen an den Erhalt und die Stärkung des Fußverkehrs als geschütztem Raum innerhalb von Ortslagen richten sich in erster Linie an die Kommunen, denen im Rahmen ihrer Baulastträgerschaft eine zentrale Verantwortung für die Gestaltung und Sicherung der Fußverkehrsinfrastruktur zukommt. Im Unterschied dazu liegt der Neu-, Aus- und Umbau von Straßen in der Straßenbaulast verschiedener Träger auf unterschiedlichen Ebenen.

Grundsätzlich gilt, für alle Gebiete und Ebenen gibt es einschlägige Handreichungen, welche den Bereich Fußverkehr im Besonderen berücksichtigen.

- Der OD-Leitfaden Brandenburg 2026 gibt konkrete Beispiele für die Berücksichtigung des Fußver-

kehrs, u. a. zu den Themen Flächen für Fußverkehr, Begrünung, Bushaltestellen und Knotenpunkte.

- Bei der Planung von Fußverkehrsanlagen werden die Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) berücksichtigt, um die zeitlichen und räumlichen Bewegungsansprüche von Fußgängern in eine gesamtheitliche Bemessung einfließen zu lassen.
- Beim Betrieb von Fußverkehrsanlagen findet sich der Fußverkehr in den Richtlinien für Lichtsignalanlagen - Lichtzeichen für den Straßenverkehr (RILSA). Die bundeseinheitlichen Richtlinien sind in Brandenburg für alle Straßenbaulastträger verbindlich durch das Land eingeführt. Diese thematisieren alle an Lichtsignalanlagen (LZA) auftretenden Verkehrsarten (Fußverkehr, Rad, ÖPNV, MIV) ohne Priorisierung. Dabei finden die tatsächlichen Zeiten zur Überquerung der Straße Berücksichtigung, da insbesondere für Fußgängerinnen und Fußgänger die komplette sogenannte Räumzeit berechnet wird, um eine sichere Überquerung zu gewährleisten.
- Die Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA) sind eine Orientierungs- und Bewertungshilfe für Baulastträger, um die Belange der Barrierefreiheit vor Ort angemessen und unter Berücksichtigung des Städtebaus und gestalterischer Aspekte zu berücksichtigen. Damit werden die Belange von besonders schutzbedürftigen Verkehrsteilnehmenden von Anfang an im Planungsprozess verankert. Die H BVA adressieren dabei differenzierte Verkehrsteilnehmer wie körperbehinderte, sehgeschädigte, hörbehin-

derte, sprachbehinderte Menschen sowie Menschen mit kognitiven und physischen Entwicklungsbeeinträchtigungen.

- Für den Neu-, Aus- und Umbau gelten innerorts die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt, 06) und außerorts die Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL, 2012). Zusätzlich ist auch die Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA, 2010) anwendbar, da alle drei Regelwerke Ausführungen zum Fußgängerverkehr enthalten. Anhand der Verkehrsstärke und der Geschwindigkeit des fließenden Verkehrs (Kraftfahrzeuge, Schwerverkehr, Bus) entscheidet der Baulastträger, welche Verkehrsführung einzurichten ist. Eine gemeinsame Fläche für den Rad- und Fußverkehr ist z. B. von der Anzahl der Radfahrenden und Fußgängerinnen und Fußgänger pro Stunde abhängig.
- Für den Bereich ÖPNV sind gemäß Leitfaden zum Ausbau „barrierefreier Bushaltestellen“ des VBB die Baulastträger angehalten beim barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen auch die barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestelle sicherzustellen.

Mit der Aktualisierung des OD-Leitfadens wird für die Planung von Ortsdurchfahrten eine überarbeitete Grundlage vorliegen, welche auch die Belange des Fußverkehrs berücksichtigt und damit einen wichtigen fachlichen Beitrag zur Unterstützung der Zielsetzungen des Mobilitätsgesetzes im Bereich des Fußverkehrs darstellt. Die weiteren bestehenden Leitfäden und Handreichungen behalten unabhängig davon ihre Gültigkeit und dienen nach wie vor als wesentliche Ori-

entierung für die Berücksichtigung des Fußverkehrs in der Praxis. Gleichzeitig unterstützen sie die Umsetzung der Vorgaben des Mobilitätsgesetzes, indem sie den Kommunen und Planungsstellen konkrete Handlungsempfehlungen für sichere, barrierefreie und zusammenhängende Fußverkehrsanlagen und Netze bereitstellen.

Mit Bezug auf den im Gesetz dargestellten geschützten Raum für besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende unterstützt das MIL mit dem Förderprogramm Rili KStB Bbg Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im unmittelbaren Umfeld von Schulen und Kindereinrichtungen sowie Spielwegen. Für Kinder, als spezifische Zielgruppe, sollen in unfallkritischen Bereichen solche Wegeverhältnisse geschaffen werden, die ihren besonderen Verhaltens- und Wahrnehmungsformen entsprechen und Kinderunfälle im Straßenverkehr möglichst ausschließen.

Dazu zählen beispielsweise:

- Bau oder Ausbau von Querungshilfen wie Mittelinseln in kommunaler Baulast,
- Fußgängerlichtzeichenanlagen und Fußgängerüberwege,
- Bau oder Ausbau von Gehwegen, Radwegen beziehungsweise kombinierten Geh- und Radwegen,
- Errichtung von Beleuchtungsanlagen für diese Wege,
- Bau oder Ausbau zur Verkehrsberuhigung wie Aufpflasterungen, Fahrbahnversätze, Beseitigung von Sichthindernissen,
- Bau oder Ausbau von Haltestellen, sofern nicht anders finanziert (Warteflächen und anderes mehr) sowie Wendeschleifen für den Schülerverkehr.

In den Jahren 2024 und 2025 wurden durch Mittel aus diesem Förderprogramm bei-

spielsweise eine Lichtsignalanlage am Kiefernndamm in Schöneiche mit 56.000 Euro, sowie ein Gehweg in der Straße Schmellwitzer Weg in Cottbus mit 79.000 Euro gefördert.

Eine weitere konkret benannte Maßnahme im Gesetz ist die getrennte Führung von Rad- und Fußverkehr. Wenngleich diese Trennung im Sinne einer Entflechtung der Verkehre angestrebt wird, hängt ein Gelingen maßgeblich von der zur Verfügung stehenden Straßenraumbreite ab. Gerade im innerörtlichen Bereich und insbesondere in den Stadtzentren stehen Straßenraumflächen nur begrenzt zur Verfügung. Weitere

reglementierende Faktoren sind das Verkehrsaufkommen und die vorhandenen Fahrbahnbreiten. In Abhängigkeit der vorher genannten Kriterien und der verfügbaren Fläche von Hauswand zu Hauswand werden in der Planung die Flächenverteilung für den Rad- und Fußverkehr abgewogen. Ob und in welchem Umfang eine Trennung der Verkehrsträger in bestehenden und neuen Verkehrsnetzen umsetzbar ist, stellt eine fortwährende Aufgabe dar, die im Einklang mit den Zielen des Gesetzes steht, die Verkehrssicherheit zu verbessern und die Nutzung des Straßenraums effizient und nachhaltig zu gestalten.

2.2.4 Unterabschnitt 4: Formen der Nahmobilität und multimodale Vernetzung

§ 23 – Verknüpfung der Verkehrsmittel

Inhalt

Das Land fördert multimodale Mobilität durch Anlagen wie Bike&Ride, Park&Ride und Mobilitätsstationen, die den Wechsel zwischen Verkehrsmitteln erleichtern sollen.

Umsetzungsstand

Die Verknüpfung der Verkehrsmittel ist eine zentrale Voraussetzung für ein funktionierendes, alltagstaugliches Gesamtverkehrssystem. Erst durch gut organisierte, komfortable und leicht verständliche Umsteigemöglichkeiten wird der Umweltverbund als zusammenhängendes Angebot wahrnehmbar und kann seine Stärken gegenüber dem motorisierten Individualverkehr ausspielen. Anlagen wie Bike&Ride, Park&Ride oder Mobilitätsstationen tragen dazu bei, Wegeketten flexibel zu gestalten, den Zugang zum öffentlichen Verkehr zu erleichtern und Nahmobilität und ÖPNV sinnvoll miteinander zu verbinden.

Die konkrete Planung, Ausgestaltung und der Betrieb entsprechender Anlagen liegen dabei häufig in der Zuständigkeit der Kommunen. Zugleich übernimmt der VBB in vielen Bereichen eine wichtige koordinierende, beratende und systematische Rolle, etwa bei der Einbindung in Auskunfts- und Vertriebssysteme sowie bei konzeptionellen Ansätzen zur Weiterentwicklung verknüpfter Mobilitätsangebote.

So ist beispielsweise seit dem Jahr 2021 die Vernetzungsstelle Bike&Ride beim VBB mit einem umfangreichen Aufgabenspektrum tätig: Sie unterstützt und berät die Städte und Gemeinden in Brandenburg bei Planungs- und Umsetzungsfragen, den ver-

schiedenen Möglichkeiten von Rad-Abstellanlagen, der Wahl des Standorts und den Fördermöglichkeiten.

Bike&Ride und Mobilstationen sind über die Rili ÖPNV-Invest förderfähig, wozu der VBB im Rahmen der vorhandenen Ressourcen ebenfalls beratend tätig wird. Neben dem VBB berät das Landesamt für Bauen und Verkehr als Bewilligungsbehörde ebenfalls zur Förderung beim Fahrradparken.

Durch den VBB wurden Markenkonzepte für die VBB-Mobilstation und den VBB-RadPark erstellt. Dies beinhaltet eine einheitliche Wort-Bild-Marke, einheitliche Design-Standards für angebotene Module, die Einbindung in die VBB-Auskunftsmedien und ein einheitliches Buchungssystem für Bike&Ride im Land Brandenburg.

RadPark: Brandenburg hat das Projekt „Modulares Fahrradparken“ auf den Weg gebracht, welches durch den VBB betreut wird. Im Rahmen des Projektes werden unter „VBB-RadPark“ Fahrradabstellanlagen im Modularbau und in Holzbauweise an 13 Bahnstationen errichtet. Ziel ist es, die koordinierte Errichtung moderner, wettergeschützter und gesicherter Bike&Ride-Stellplätze durch landesweites Projektmanagement, interkommunale Kooperation und innovatives Planen und Bauen voranzutreiben. Dabei stehen ein einheitliches digitales Buchungs- und Zugangssystem, die serielle Bauweise, die Nutzung ökologischer Materialien und flexible Baukonzepte im Mittelpunkt. Für Planung und Bau von über 2.450 neuen Radabstellplätzen, davon 1.090 gesichert, stehen bis 2026 rund 14 Millionen Euro zur Verfügung.

Im Jahr 2025 und Anfang 2026 erfolgten die ersten fünf Eröffnungen:

- 26. September 2025 - Fahrradparkhaus am S-Bahnhof Eichwalde: mit einer Bike&Ride-Anlage, die aus insgesamt 12 Modu-

len besteht und Platz für insgesamt 340 Bike&Ride-Stellplätze bietet.

- 14. November 2025 - Fahrradparkhaus am S-Bahnhof Neuenhagen bei Berlin: zwei baulich getrennte Modulanlagen mit insgesamt 264 neuen Fahrradstellplätzen.
- 12. Dezember 2025 - VBB-RadPark am Bahnhof Dahlewitz: bietet 74 moderne Fahrradstellplätze, dazu gehört eine Sammelschließanlage mit 42 gesicherten Plätzen und eine frei zugängliche, überdachte Anlage mit 32 Doppelstockstellplätzen.
- 18. Dezember 2025 - Fahrradabstellanlagen in Modularbau- und in Holzbauweise am Hauptbahnhof Cottbus: insgesamt 186 neue Stellplätze, davon 84 gesicherte Stellplätze in Doppelstockparker und 6 gesicherte Plätze für Sonderfahräder sowie 96 frei zugängliche überdachte Stellplätze.
- 13. Februar 2026 - Modulanlage in Wustermark (Ostseite): mit 174 neuen Fahrradstellplätzen, davon Sammelschließanlage mit 84 gesicherten Stellplätzen, einer Sammelschließanlage mit 6 gesicherten Sonderstellplätzen und einer frei zugänglichen überdachten Anlage mit 84 Stellplätzen.

Weitere Eröffnungen sind an den folgenden Standorten vorgesehen:

- Waßmannsdorf (Schönefeld),
- Bad Belzig,
- Werder (Havel),
- Potsdam,
- Angermünde,
- Blankenfelde-Mahlow,
- Sachsenhausen,
- Hoppegarten.

Langfristig kann durch die Weiterentwicklung des Projekts der hohe Neubaubedarf an qualitativ hochwertigen und gesicherten Fahrradabstellplätzen an Brandenburger Bahnhöfen gedeckt und die nachhaltige Mobilität landesweit gestärkt werden.

Mobilstationen: Im Oktober 2024 wurden im Rahmen des Pilotprojektes mobil2@Lu in Ludwigsfelde die ersten VBB-Mobilstationen eröffnet. Sie sollen die Mobilität von Mitarbeitenden zwischen ÖPNV-Stationen und den Betriebsstätten bzw. den Industrie- und Gewerbegebieten verbessern und dienen als Ergänzung für die erste und letzte Meile.

Rufbusverkehr: In Brandenburg nimmt darüber hinaus die Bedeutung und das Angebot von Rufbusverkehren zu. Nach der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) weitet sich insbesondere das Angebot an Rufbusverkehren nach § 44 PBefG aus. Mit dem Rufbus „Dalli“ im Landkreis Oder-Spree ging im Jahr 2022 ein flexibles Bediengebiet mit festen und virtuellen Haltestellen im Raum Storkow an den Start. Auch im Landkreis Teltow-Fläming können in mehreren Bediengebieten Rufbusse gebucht werden. Mit dem Rufbusgebiet MOHVER werden im Landkreis Oberhavel umliegende Gemeinden an den Bahnhof in Gransee angebunden, ebenso mit dem Rufbusgebiet Rufus in Lindow im Landkreis Ostprignitz-Ruppin. Einige der Angebote befinden sich aktuell in einer Erprobungsphase, die dazu dient, praktische Erkenntnisse für eine mögliche dauerhafte Etablierung zu gewinnen. Eine Verstetigung hängt dabei auch von den künftigen finanziellen Rahmenbedingungen ab.

§ 24 – Lasten- und Spezialfahräder

Inhalt

Bei der Planung, dem Bau und der Sanierung von Radverkehrsanlagen sollen die besonderen Anforderungen von Lasten- und

Spezialfahrrädern berücksichtigt werden, damit diese gleichberechtigt genutzt werden können.

Umsetzungsstand

Mit der zunehmenden Verbreitung von Lasten- und Spezialfahrrädern gewinnen auch deren Anforderungen an Infrastruktur und Abstellmöglichkeiten an Bedeutung. Diese Entwicklungen sind bei der Planung und beim Bau von Radverkehrsanlagen verstärkt mitzudenken.

Die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt, 2006) sowie für die Anlage von Landstraßen (RAL, 2012) enthalten bislang keine spezifischen Vorgaben für den Bau von Radwegen, die gezielt auf Lasten- und Spezialfahrräder ausgerichtet sind.

Dagegen berücksichtigen andere fachliche Regelwerke entsprechende Anforderungen bereits: So enthalten die Empfehlung für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR, 2023) bereits Hinweise zum Fahrradparken, sowie die DIN 79008 "Stationäre Fahrradparksysteme" konkrete Vorgaben zu Abmessungen und geometrischen Anforderungen für Fahrradabstellanlagen und Fahrradparkhäuser. Diese Grundlagen werden bei der Planung entsprechend berücksichtigt.

Lastenrad: Bereits zu Beginn des Jahres 2021 hat das MIL eine Richtlinie zur Förderung von Lastenfahrrädern (Rili LaFa Bbg) auf den Weg gebracht. Gemeinden, Vereine und Gewerbetreibende konnten bei der Anschaffung von Lastenfahrrädern gefördert werden. Gerade auf Kurzstrecken ist das Lastenrad eine echte Alternative und ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz. Im Zeitraum 2021 bis 2024 sind 645 Anträge mit einer Gesamtfördersumme von rund 1,5 Millionen Euro bewilligt worden. Das Ziel, den Radverkehr in Brandenburg nachhaltig zu stärken, konnte damit im Sinne des Mobilitätsgesetzes unterstützt werden.

§ 25 – Elektrokleinstfahrzeuge

Inhalt

Elektrokleinstfahrzeuge werden als Teil des Mobilitätsangebots anerkannt, für die bei Bedarf geeignete Abstellflächen im öffentlichen Raum geschaffen werden, um eine geordnete Nutzung zu ermöglichen.

Umsetzungsstand

Elektrokleinstfahrzeuge spielen derzeit am Gesamtverkehrsaufkommen nur eine untergeordnete Rolle. Laut den Ergebnissen der aktuellen MiD-Erhebung nutzen nur etwa 5 % der Brandenburgerinnen und Brandenburger überhaupt derartige Kleinstfahrzeuge und nur 1 % nutzt diese Fahrzeuge mehr als einmal pro Monat. Dennoch verfolgt der VBB mit dem Konzept der VBB-Mobilstation unter anderem auch das geordnete Abstellen von Elektrokleinstfahrzeugen. Hierfür werden bereits für mehrere Standorte Konzepte erstellt, in denen u. a. entsprechende Abstellflächen und ihre Markierungen definiert werden.

§ 26 – Vernetzte Mobilität und Mobilitätsdaten

Inhalt

Das Land fördert die Bereitstellung und Weiterentwicklung eines landesweiten, multimodalen Auskunftssystems, das Mobilitätsdaten bündelt und den Zugang zu verschiedenen Verkehrsangeboten erleichtert.

Umsetzungsstand

Die Digitalisierung von Mobilitätsinformationen ist ein zentraler Baustein für eine vernetzte, nutzerfreundliche und multimodale Mobilität. Digitale Auskunftssysteme ermöglichen es, unterschiedliche Verkehrsmittel transparent darzustellen, Reisewege effizient zu planen und Umstiege zwischen Angeboten des Umweltverbundes sowie weiteren Mobilitätsformen zu erleichtern. Damit

leisten sie einen wichtigen Beitrag zur Attraktivität nachhaltiger Mobilitätsangebote.

Vor diesem Hintergrund stellt das Land mit dem durch den VBB betriebenen Landesauskunftssystem für den Öffentlichen Verkehr eine zentrale Informationsinfrastruktur bereit. Die VBB-Fahrinfo fungiert als landesweit etabliertes Auskunftssystem und soll perspektivisch zu einer multimodalen Informationsplattform weiterentwickelt werden. Ziel ist es, neben dem klassischen ÖPNV auch weitere Mobilitätsangebote schrittweise zu integrieren und so eine durchgängige, vernetzte Reiseinformation für Brandenburg und die Hauptstadtregion zu ermöglichen. Das neue System ermöglicht die Aufnahme lokaler Angebote für die erste und letzte Meile (Fahrrad, Sharing, Mobilstationen, Mitfahrbänke etc.) im Verbundgebiet und deren Abbildung in der VBB-Fahrinfo.

Darüber hinaus soll die Einführung der neuen VBB-Fahrinfo-Version (NextGen als Web und mobile App) den Zugang zu den vernetzten Mobilitätsangeboten für die Fahrgäste erleichtern. Mit der Erweiterung der VBB-API sollen zudem zukünftig Mobilitätsdaten als Open-Data für die Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden.

§ 27 – Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements

Inhalt

Das Land Brandenburg unterstützt im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel Projekte zur vernetzten Mobilität sowie Maßnahmen des Mobilitätsmanagements.

Umsetzungsstand

Mobilitätsmanagement umfasst strategische und organisatorische Maßnahmen, die darauf abzielen, Mobilitätsverhalten zu beeinflussen und nachhaltige Verkehrsangebote besser nutzbar zu machen. Im Mittelpunkt stehen Information, Beratung, Koordination und Anreizsysteme - etwa für Kommunen, Unternehmen, Bildungseinrichtungen oder Wohnstandorte - um Wege effizienter zu organisieren, den Umweltverbund zu stärken und Verkehr zu vermeiden oder zu verlagern.

Für das Land hat Mobilitätsmanagement damit eine wichtige ergänzende Funktion zur Infrastrukturentwicklung: Neben dem Bau und der Verbesserung von Verkehrsangeboten trägt es dazu bei, vorhandene Strukturen besser auszulasten, neue Mobilitätsformen zu integrieren und klimaverträgliche, sozial ausgewogene Mobilitätslösungen im Alltag zu verankern. Die Förderung entsprechender Projekte unterstützt Kommunen und weitere Akteure dabei, nachhaltige Mobilitätskonzepte vor Ort umzusetzen und miteinander zu vernetzen.

Aufgrund begrenzter Haushaltsmittel lag der Schwerpunkt im Berichtszeitraum im Bereich Mobilitätsmanagement vor allem auf dem fachlichen Austausch sowie der Vernetzung relevanter Akteure. Damit konnten strategische und inhaltliche Vorbereitungen für einen neuen Haushaltsplan getroffen werden. Darüber hinaus unterstützt das Land einen Lehrgang zur Stärkung und Qualifizierung des kommunalen Mobilitätsmanagements, um bestehende Erfahrungen zu bündeln, Synergien zu nutzen und einen Wissenstransfer durch das Verkehrsressort in die Kommunen zukünftig ermöglichen zu können.

2.2.5 Unterabschnitt 5: Verkehrssicherheit

§ 28 – Verkehrssicherheit der ungeschützten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer

Inhalt

Bei der Verkehrsplanung und -gestaltung ist der Schutz ungeschützter Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer besonders zu berücksichtigen, wobei die Verkehrssicherheit Vorrang vor der Leistungsfähigkeit des motorisierten Verkehrs hat.

Umsetzungsstand

Die Planung von Verkehrsinfrastruktur soll für alle Verkehrsteilnehmenden "einheitlich", "begreifbar", "übersichtlich" und "erkennbar" gestaltet werden. Grundsätzlich wird hierbei nach den anerkannten Regeln der Technik verfahren, welche durch die FGSV e. V. erarbeitet werden. Dabei werden auch aktuelle Erkenntnisse zur Verkehrssicherheit berücksichtigt.

Für die Gestaltung und Schaltung von Knotenpunkten ist die Richtlinie für die Anlagen von Lichtsignalanlagen (RiLSA) anzuwenden. Sie ist auch aus Gründen der Verkehrssicherheit von zentraler Bedeutung, da sie einheitliche Standards für Signalprogramme, Sichtbeziehungen, Räumzeiten und Konfliktpunkte vorgibt und damit dazu beiträgt, Verkehrsabläufe klar, verständlich und konfliktarm zu gestalten. Auf diese Weise werden insbesondere sicherheitsrelevante Aspekte für zu ungeschützte Verkehrsteilnehmende berücksichtigt und das Unfallrisiko an signalisierten Knotenpunkten reduziert.

Auch für den LS hat das Thema eine hohe Relevanz. Mit der LS-internen Dienstanweisung zur "Durchführung von Sicherheitsaudits an Bundes- und Landesstraßen auf der Grundlage der Richtlinien für das Sicherheitsaudit von Straßen (RSAS) 2019" hat der

LS das Thema Verkehrssicherheit im Planungsprozess verankert. Die Dienstanweisung regelt die Durchführung von Sicherheitsaudits an Bundes- und Landesstraßen.

Grundlage zur Durchführung von Sicherheitsaudits ist das Allgemeine Rundschreiben Straßenbau Nr. 4/2019 des BMVI vom 26.02.2019 zur Einführung der RSAS, sowie der Runderlass des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung (MIL), Abt. 4, Nr. 4/2021 vom 08.03.2021. Diese legen fest, dass Sicherheitsaudits fester Bestandteil des Sicherheitsmanagements für die Straßeninfrastruktur sind und für die Straßen des Transeuropäischen Straßennetzes (TEN-T) verbindlich anzuwenden sind. Im Zuge dieser Entwicklung hat die FGSV die RSAS zu einem Regelwerk erster Ordnung aufgestuft. Damit enthalten diese erstmalig ein Sicherheitsaudit im Bestand. Dieses kann anlassbezogen sowohl präventiv als auch reaktiv durchgeführt werden.

Anwendungsgebiete sind unter anderem Sicherheitsüberprüfungen unfallauffälliger Streckenabschnitte oder der bestehenden Straßeninfrastruktur im Vorfeld von anstehenden Ersatzneubauten oder Erhaltungsmaßnahmen. Die Auditierung umfasst dabei auch die Planung und den Bau von Radwegen.

§ 29 – Verkehrssicherheitsprogramm

Inhalt

Das Verkehrsministerium erstellt ein Verkehrssicherheitsprogramm, das konkrete Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere im Sinne der Vision Zero, enthält und regelmäßig überprüft und fortgeschrieben wird.

Umsetzungsstand

Das Land Brandenburg bekennt sich weiterhin zum anspruchsvollen Leitbild der Vision Zero. Neben deren langfristigem Ziel - die

Vermeidung von Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr - soll das Verkehrssicherheitsprogramm 2034 dazu beitragen, die Anzahl der Getöteten und Verletzten insgesamt auf Brandenburgs Straßen weiter zu senken.

Der Trend der letzten Jahre und Jahrzehnte in Bezug auf Getötete im Straßenverkehr ist in Brandenburg rückläufig. Im Jahr 2023 (108 Getötete) und 2024 (114 Getötete) bilden die bisherigen historischen Tiefstände in Brandenburg. Im Jahr 2025 ist die Anzahl der Getöteten jedoch auf 127 angestiegen. Die Anzahl der Verletzten war in den Jahren 2024 und 2025 auf einem relativ konstanten Niveau (ca. 11.000 pro Jahr). Insofern wird deutlich, dass weiterhin ein kontinuierliches Agieren im Bereich Verkehrssicherheit erforderlich ist. Die Verkehrssicherheitsarbeit ist und bleibt damit eine Daueraufgabe.

Das vierte integrierte Verkehrssicherheitsprogramm mit dem Zielhorizont 2034 bildet die Grundlage für die Verkehrssicherheitsarbeit im Land Brandenburg für die kommenden Jahre und wurde im Juli 2024 verabschiedet. Die Fortschreibung des VSP basiert auf einem breiten Beteiligungsprozess und einer zuvor erfolgten Analyse des Unfallgeschehens in Brandenburg der Jahre 2014 bis 2022. Im VSP enthalten ist insbesondere ein Maßnahmenkatalog, der konkrete Ansätze und jeweilige Zuständigkeiten aufzeigt. Die ungeschützten Verkehrsteilnehmer, insbesondere im Fuß- und Radverkehr, stellen eine wesentliche Zielgruppe der Schwerpunktmaßnahmen des VSP dar.

Entsprechend der Praxis bei der Umsetzung bisheriger Verkehrssicherheitsprogramme in Brandenburg erfolgt die Erstellung einer Halbzeitbilanz bzw. Evaluierung etwa zur Mitte der Laufzeit des VSP 2034 (2029/2030). Das MIL unterstützt die Verkehrssicherheitsarbeit, u. a. durch die Förderung von Projekten und Maßnahmen zur Aufklärung, Sensibilisierung und Prävention, mit entsprechenden Haushaltsmitteln. Hinzu kommen die Mittel zur Umsetzung der Landeskampagne

"Lieber sicher. Lieber leben" sowie Investitionen in die Infrastruktur (u. a. Straßen und Radwege).

§ 30 – Präventive Verkehrssicherheit

Inhalt

Das Land fördert präventive Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, insbesondere durch Aufklärung, Unfallanalyse und Zusammenarbeit mit relevanten Akteuren wie Kinderunfallkommissionen.

Umsetzungsstand

Präventive Verkehrssicherheitsarbeit ist ein zentraler Baustein für ein sicheres, leistungsfähiges und menschenorientiertes Verkehrssystem. Ziel ist es, Gefahren frühzeitig zu erkennen, Risiken zu minimieren und Unfälle möglichst zu vermeiden, anstatt ausschließlich auf bereits eingetretene Schadensereignisse zu reagieren.

Dabei wirken zahlreiche Akteure mit den Ministerien zusammen. So ist die beständige Arbeit der örtlichen Verkehrsunfallkommissionen (VUK) ein wichtiger Baustein für die Gewährleistung sicherer Straßen in Brandenburg. Aufgrund dessen wird die Arbeit der 25 örtlichen Unfallkommissionen bei Bedarf durch die Landesunfallkommission (LUK) in grundsätzlichen Angelegenheiten, u. a. auf Grundlage eines regelmäßigen Berichtswesens, unterstützt.

Die Aufgabe der VUK besteht darin, Unfallhäufungsstellen bzw. thematische Unfallhäufungsbereiche nach festgelegten Kriterien zu erfassen, zu analysieren und geeignete Maßnahmen zur Beseitigung oder Minderung der jeweiligen Unfallgefahren zu beschließen. Dies können verschiedene Maßnahmen sein, wie z. B. Vegetationsschnitt, veränderte bzw. zusätzliche Verkehrszeichen und Markierungen sowie die Durchführung von Geschwindigkeitsüberwachungen. Auch die Umgestaltung oder Rückbau der Infrastruktur kommen grundsätzlich in Betracht.

Die Umsetzung solcher Maßnahmen erfolgt dann durch den jeweiligen Straßenbaulastträger. Im Rahmen von Verkehrsschauen und der Arbeit der VUK erfolgt fortlaufend eine strukturelle Erfassung von Gefahrenstellen. Die VUK haben anlassbezogen hierbei auch die Sicherheit von Kindern als wichtige Zielgruppe im Blick, ohne, dass diese explizit als einziger Schwerpunkt benannt ist.

Neben den Verkehrsunfallkommissionen ist insbesondere die Polizei des Landes Brandenburg ein wichtiger Akteur der präventiven Verkehrssicherheitsarbeit. So wurde im Nachgang der Inkraftsetzung des neuen Verkehrssicherheitsprogramms im Juli 2024 für die Polizei des Landes Brandenburg durch das zuständige Ministerium des Innern und für Kommunales des Landes Brandenburg (MIK) im Zusammenwirken mit dem Polizeipräsidentium ein strategisches Leitpapier entwickelt, welches den strategischen Rahmen für die polizeilichen Aktivitäten bei der Verkehrssicherheitsarbeit für die kommenden Jahre definiert. Es trat im August 2024 in Kraft und berücksichtigt die Ziele des Mobilitätsgesetzes hierbei insbesondere im Handlungsfeld "Verkehrsunfallprävention".

Das Strategiepapier des MIK „Verkehrssicherheitsarbeit in der Polizei 2030“ sieht eine Stärkung der polizeilichen Verkehrsunfallprävention vor. Die Brandenburger Polizei arbeitet diesbezüglich ziel- und wirkungsorientiert im Zusammenwirken mit weiteren Akteuren der Verkehrssicherheitsarbeit. Dabei agiert die Polizei proaktiv und initiiert bei erkanntem Bedarf verkehrsunfallpräventive Aktivitäten. Der Prozess einer lebenslangen Mobilitätsbildung durch die dafür jeweils verantwortlichen Partner und Akteure wird durch die Polizei unterstützt. Aspekte der ganzheitlichen Präventionsarbeit werden mit den Möglichkeiten der Digitalisierung verknüpft.

Im Zeitraum Februar 2024 bis November 2025 wurden landesweit die sich seit Jahren bewährten Maßnahmen der spezialisierten Verkehrsunfallprävention angeboten und durchgeführt. Dazu gehören:

- Fußgängerausbildung in der Vorschule und für Schüler der 1. Klasse,
- Busschule (sicheres Verhalten im und an Bus und Straßenbahn),
- Begleitung der schulischen Radfahrausbildung und Abnahme der Radfahrprüfung in der 4. Klasse,
- Verkehrsunfallprävention „Junge Fahrer“, insbesondere an weiterführenden Schulen (u. a. Alkohol/ Drogen),
- Verkehrsunfallprävention „Erwachsene“ und „Senioren“, u. a. mit Themenschwerpunkten der Hauptunfallursachen Geschwindigkeit, Ablenkung, Sichtbarkeit, Alkohol-, Drogen- und Medikamenteneinfluss im Straßenverkehr und Mobilität im Alter.

Für das Jahr 2025 wurde die landesweite Konzeption „Strategische Schwerpunktsetzung und Maßnahmen der spezialisierten Verkehrsunfallprävention 2025“ mit folgender Ausrichtung erarbeitet:

- Schwerpunktzielgruppen: Kinder, Senioren, Radverkehr und motorisierte Zweiradfahrende,
- die Anbindung und Durchführung an bundesweite Verkehrssicherheitsaktionen der Arbeitsgemeinschaft Verkehrspolizeiliche Angelegenheiten (AG VPA) — „sicher.mobil.leben.- Kinder im Blick“ 2025,
- Einbindung wiederkehrender landesweiter Aktionstage (Bikerday, Schulstart).

Im Zuge der Konzeption wurden inhaltliche und strukturelle Fortschritte realisiert:

- Planung spezifischer Maßnahmen in allen Polizeidirektionen im Sinne der Schwerpunktsetzung,

- in Auswertung der Verkehrsunfalllage wurde im Zusammenwirken mit der Pressestelle und Social-Media des Polizeipräsidiums die Konzeption „Motorisierte Zweiradfahrende“ erarbeitet und umgesetzt,
- Evaluation des Präventionspools des Polizeipräsidiums,
- Erstellung eines zentralen Veranstaltungskalenders für eine bessere Koordinierung der Maßnahmen in den Polizeidirektionen sowie zwischen diesen,
- Ausbau und Mitgestaltung des WhatsApp-Kanals der Polizei Brandenburg als präventives Informationsformat,
- Produktion von zwei Podcast-Folgen zum Thema „Sicherheit im Straßenverkehr im Alter“ in Kooperation mit dem Seniorenrat des Landes Brandenburg.

Durchgeführte Maßnahmen und besondere Aktionstage: Beispielhafte präsidialweite Maßnahmen bzw. herausragende Veranstaltungen in den Jahren 2024 und 2025 waren:

2024

- 05.05.2024 - Bikerday in Lehnitz, gemeinsam mit der TÜV Rheinland Akademie, Hochschule der Polizei Brandenburg (HPol), im Zusammenwirken mit u. a. der DLRG, Polizei Berlin
- 10./11.06.2024 - Beteiligung Deutscher Präventionstag in Cottbus
- 02.09.2024 - Landesweite Auftaktveranstaltung zum Schulstart in Eberswalde

- 27.11.2024 - Gemeinsamer Fachtag der Polizeien Berlin/Brandenburg zur „Legalisierung von Cannabis — Herausforderung für die Verkehrsunfallprävention?“

2025

- 04.05.2025 - Bikerday in Lehnitz, gemeinsam mit TÜV Rheinland, HPol, Akademie im Zusammenwirken mit u. a. DLRG, Polizei Berlin, u. a.
- 03.06.2025 - Bundesweiter Aktionstag (AG VPA) „sicher.mobil.leben“—Kinder im Blick“, zentraler Termin in Potsdam, Lustgarten
- 28.06.2025 - Fahrsicherheitstraining für Senioren, Lausitzring (PD Süd, PI OSL) im Zusammenwirken mit der DEKRA
- 08.09.2025 - Landesweite Auftaktveranstaltung zum Schulstart in Cottbus
- 12.11.2025 - 1. Fachtag „Verkehrsunfallopferschutz“ an der Hochschule der Polizei in Oranienburg im Rahmen der jährlichen Opferschutztagung

Kooperationen und Netzwerkaktivitäten:

Die Zusammenarbeit mit externen Akteuren wurde mit Blick auf das Leitpapier „Verkehrssicherheitsarbeit in der Polizei 2030“ weiter intensiviert. Zu den Partnern zählen insbesondere:

- Brandenburgisches Netzwerk für Verkehrssicherheit,
- Unfallkasse Brandenburg,
- Landesverkehrswacht Brandenburg,
- DEKRA, ADAC Berlin Brandenburg e. V., TÜV Rheinland und weitere
- Seniorenrat des Landes Brandenburg.

Diese Kooperationen steigern die fachliche Qualität und Wirksamkeit polizeilicher Präventionsarbeit sowie die Akzeptanz und Reichweite polizeilichen Handelns.

Ausblick 2026 und konzeptionelle Weiterentwicklung: Für das Kalenderjahr 2026 sind folgende Maßnahmen geplant:

- Fortschreibung der „Strategischen Schwerpunktsetzungen der spezialisierten Verkehrsunfallprävention“ für das Polizeipräsidium,
- Fertigstellung der Konzepte „Senioren im Straßenverkehr“, Standardisierung „Begleitung schulische Radfahrausbildung und -prüfung“,
- Überarbeitung Präventionspool,
- noch engere Datenorientierung anhand aktueller Verkehrsunfalllage/Verkehrsbeteiligung,
- Ausbau digitaler Formate in Kooperation mit Pressestelle/Social Media,
- konsequente Fortführung der Standardmaßnahmen im gesamten Land Brandenburg,
- Beteiligung am bundesweiten Aktionstag (AG VPA) im Rahmen der Kampagne „sicher.mobil.leben“,
- 03.05.2026 — Bikerday in Lehnitz zum Auftakt der motorisierten Zweiradsaison,
- 24.08.2026, zentraler Pressetermin zum Schulstart 2026/2027,
- Gestaltung eines Pixi-Buches zum Thema Verkehrssicherheit (Zielgruppe Kinder), gemeinsam mit der Pressestelle des Polizeipräsidiums und dem Carlson Verlag.

§ 31 – Sicherheitsaudits

Inhalt

Bei Neu-, Um- oder Ausbaumaßnahmen von Straßen sowie bei Unfallhäufungen sollen unabhängige Sicherheitsaudits durchgeführt werden, um Sicherheitsmängel frühzeitig zu erkennen und zu beheben.

Umsetzungsstand

Mit den Sicherheitsaudits werden systematisch Planungen von Straßenbaumaßnahmen sowie im Betrieb befindliche Straßen gezielt auf Sicherheitsaspekte überprüft und Sicherheitsdefizite identifiziert. Die Grundlagen für die Durchführung von Verkehrssicherheitsaudits sind in der "Richtlinie für das Sicherheitsaudit von Straßen" (RSAS) dargestellt. Die Richtlinie reicht über den Neubau, Umbau bis zum Ausbau von Straßen. Sie ist verbindlich für die Bundes- und Landesstraßen im Land Brandenburg anzuwenden. Sicherheitsaudits im Bestand werden anlassbezogen durchgeführt. Das Verfahren dient dabei zur Maßnahmenfindung zur Vermeidung von Unfällen bzw. zur Reduzierung der Unfallschwere im Bereich von Unfallhäufungsstellen.

Darüber hinaus beobachten auch die örtlichen VUK im Land Brandenburg fortlaufend das gesamte Verkehrsunfallgeschehen im jeweiligen Zuständigkeitsbereich. Anhand von Unfallstatistiken und festgelegten Bewertungskriterien werden Unfallhäufungsstellen vor Ort ermittelt und mögliche Unfallursachen analysiert. Hierauf aufbauend erarbeiten die örtlichen VUK konkrete, einzelfallbezogene Maßnahmen, um die Verkehrssicherheit an diesen Stellen gezielt zu verbessern und künftige Unfälle möglichst zu vermeiden.

Die örtlichen VUK können Sicherheitsaudits beschließen - die Audits selbst erfolgen dann durch den LS als Baulastträger von Bundes- und Landesstraßen selbst oder durch externe Auditoren.

§ 32 – Technische Fahrzeugsicherheitssysteme

Inhalt

Bei der Beschaffung von Fahrzeugen durch das Land Brandenburg sollen moderne technische Sicherheitssysteme berücksichtigt werden, und geförderte Fahrzeuge müssen die geltenden Sicherheitsstandards erfüllen.

Umsetzungsstand

Technische Fahrzeugsicherheitssysteme sind technische Einrichtungen und Fahrerassistenzsysteme in Kraftfahrzeugen, die dazu dienen, Unfälle zu vermeiden oder deren Folgen zu verringern. Dies erfolgt, indem sie den Fahrer bei der Wahrnehmung, Entscheidung und Fahrzeugführung unterstützen oder in Gefahrensituationen automatisch eingreifen, etwa durch Warnungen oder selbstständige Brems- und Lenkeingriffe. Dazu zählen insbesondere aktive Sicherheitssysteme wie Notbrems-, Spurhalte-, Totwinkel- oder Abbiegeassistenten.

Für die Beschaffungsstellen der Landesverwaltung Brandenburg sind diese Systeme von besonderer Bedeutung, da sie bei der Neuanschaffung von Dienstfahrzeugen den Stand der Technik, verkehrssicherheitsrelevante Anforderungen und landesrechtliche Zielsetzungen berücksichtigen müssen, um die Sicherheit der Fahrzeugführenden sowie anderer Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zu erhöhen und gleichzeitig ihrer Vorbildfunktion im öffentlichen Straßenverkehr gerecht zu werden. Zu den wichtigsten Beschaffungsstellen zählen der Brandenburgische Landesbetrieb für Liegenschaften und Bauen (BLB) und der Zentraldienst der Polizei des Landes Brandenburg (ZDPol).

Der BLB beschafft zentral Fahrzeuge und stellt diese bedarfsgerecht den Beschäftigten der Landesverwaltung an den verschiedenen Behördenstandorten zur Nutzung bereit. Es besteht für die vom BLB genutzten Dienstfahrzeuge keine Pflicht für technische

Fahrzeugsicherheitssysteme. Jedoch sind die Dienstfahrzeuge mit diversen Assistenzsystemen ausgestattet, die die Verkehrssicherheit erhöhen. Dazu gehören unter anderem:

- Spurhalteassistent (LKA): Erkennt unbeabsichtigtes Verlassen der Fahrspur und warnt oder greift korrigierend in die Lenkung ein.
- Autonomer Notbremsassistent (AEB): Leitet bei drohender Kollision automatisch eine Bremsung ein, um einen Unfall zu vermeiden oder die Aufprallgeschwindigkeit zu reduzieren.
- Frontkollisionswarner (FCW): Warnt optisch, akustisch oder haptisch vor einer drohenden Frontalkollision.
- Totwinkelassistent / Totwinkelwarner (BSM): Überwacht den toten Winkel und warnt vor Fahrzeugen beim Spurwechsel.
- Verkehrszeichenerkennung (TSR): Erkennt Verkehrszeichen und zeigt relevante Informationen, z. B. Geschwindigkeitsbegrenzungen, an.
- Fußgänger- und Fahrradfahrererkennung (Pedestrian and Cyclist Detection): Erkennt gefährdete Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer und warnt den Fahrenden oder aktiviert eine Notbremsung.
- Abbiegeassistent (Turning Assist): Warnt oder bremst beim Abbiegen, wenn Fußgängerinnen und Fußgänger oder Radfahrender im Gefahrenbereich erkannt werden.

Der Fuhrpark nutzt nur Fahrzeuge die nicht älter als 2 Jahre sind. Aus diesem Grund befinden sich die Fahrzeuge auf dem technisch neuesten Stand.

Die im Bestand der Polizei Brandenburg geführten Fahrzeuge (Beschaffung durch den

ZDPol nach Juli 2024) sind mit modernsten Technologien ausgestattet, die die Fahrsicherheit erhöhen. Dazu gehören unter anderem:

- Notbremsanzeige (ESS): Bei starker Abbremsung beginnen alle Fahrtrichtungsanzeiger zu blinken, um anzuzeigen, dass das Fahrzeug eine Notbremsung ausführt.
- Reifendrucküberwachung (TPMS): Ein System, das den Luftdruck aller Reifen während der Fahrt ständig überwacht und warnt, wenn ein Reifen zu wenig oder zu viel Druck hat.
- Abbiegeassistent (BSIS): Der Abbiegeassistent ist eine Funktion, die während des Abbiegevorganges warnt, sobald sich gefährdete Verkehrsteilnehmer wie z. B. Fußgängerinnen und Fußgänger oder Radfahrende, auf der dem Fahrenden gegenüberliegenden Seite des Fahrzeugs befinden. Das System ist bei niedriger Geschwindigkeit aktiv.
- Rückfahrwarnsystem (REIS): Kamera- und/oder Sensortechnik, die anzeigt, ob sich beim Rückwärtsfahren Gegenstände oder Personen hinter dem Fahrzeug befinden.
- Informationssystem beim Anfahren (MOIS): Warnt vor einer möglichen Kollision mit ungeschützten Verkehrsteilnehmern, die sich im toten Winkel vor dem Fahrzeug befinden.
- Erleichterter Einbau von Alkohol-Interlocks (ALC): Eine standardisierte Schnittstelle, die den Einbau verschiedener Alcolock-Nachrüstvorrichtungen ermöglicht, die verhindern, dass Fahrende, die das Limit für Alkohol am Steuer überschreiten, ihr Fahrzeug führen.
- Aufmerksamkeitsassistent (DDAW): Der Aufmerksamkeitsassistent bildet

eine praktische Hilfsfunktion, die die Aufmerksamkeit des Fahrenden überwacht. Die Funktion gibt eine Warnung aus und erinnert daran, eine Pause einzulegen.

- Intelligenter Geschwindigkeitsassistent (ISA): Warnt mithilfe von Kameras und einer GPS-verknüpften Verkehrsschilderkennung vor Geschwindigkeitsüberschreitung.

Die Fahrsicherheitssysteme in Fahrzeugen über 3,5 t regelt die Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates. Einige Bestimmungen dieser Verordnung traten am 7. Juli 2024 in Kraft. Diese Maßnahmen sind Teil des langfristigen Ziels der "Vision Zero". Mit dieser Verordnung wird die Rechtsgrundlage der „Vehicle General Safety Regulations“ (GSR) aktualisiert, die immer modernere Sicherheitssysteme für Neufahrzeuge in der EU vorschreiben. Die neuen Vorschriften gelten in den EU-Ländern ab Juli 2024 für neu zugelassene Lastkraftwagen und Sattelzugmaschinen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t.

Der Fahrzeugbestand der Polizei umfasst derzeit 23 Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 3,5 t. Vier dieser Fahrzeuge haben eine Erstzulassung nach Juli 2024 und unterliegen daher bereits der GSR. Diese Fahrzeuge sind mit den neuen, gesetzlich vorgeschriebenen Fahrsicherheitssystemen ausgestattet.

Aktuell wurde ein Fahrzeug ausgeschrieben, das für das Landespolizeiorchester vorgesehen ist. Das Fahrzeug hat eine zulässige Gesamtmasse von 12 t und wird mit den notwendigen vorgeschriebenen Fahrsicherheitssystemen ausgerüstet werden.

Auch der Landesbetrieb Forst Brandenburg (LFB) hat Lastkraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 5 t in seinem Fahrzeugbestand. Es handelt sich dabei sowohl um mobile Hubarbeitsbühnen auf LKW-Basis als auch um reine LKW zum

Materialtransport. Der LFB wirkt in seinem Wirkungskreis darauf hin, bei zukünftigen Beschaffungen Lastkraftfahrzeuge mit technischen Fahrzeugsicherheitssystemen zu berücksichtigen.

Im Bereich des LS wurde die Nachrüstung von Abbiegesystemen bei entsprechenden Bestandsfahrzeugen (soweit technisch möglich) abgeschlossen.

§ 33 – Mobilitätsmanagement an Schulen

Inhalt

Das Land unterstützt Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kindern auf Schul- und Kitawegen und fördert Mobilitätsmanagement sowie Verkehrserziehung in Schulen und Kindertageseinrichtungen.

Umsetzungsstand

Kinder und Jugendliche über die vielfältigen Gefahren im Straßenverkehr aufklären, richtiges Verhalten einüben sowie den Verkehr als soziales System kennenlernen - das sind die Aufgaben der Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung. Das beginnt im Elternhaus und Kindergarten und setzt sich in der Schule fort. Eine Garantie für sicheres Verkehrsverhalten ist ein gutes Verkehrsverständnis der Kinder und Jugendlichen indes nicht. Denn, sobald ihre Aufmerksamkeit für das Verkehrsgeschehen abgelenkt wird, geraten das Bewusstsein für drohende Gefahren, die Verkehrsregeln und Verhaltensanweisungen in den Hintergrund. Hier hilft nur ein weitgehend automatisiertes, gut eingeübtes Verkehrsverhalten.

Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung werden daher - insbesondere im Grundschulalter - mit psychomotorischen Übungen gekoppelt, da Kinder ihr Bewegungs-, Wahrnehmungs-, Anpassungs- und Reaktionsvermögen erst noch entwickeln müssen. Oftmals verunglücken Kinder nicht, weil sie die Regeln nicht kennen, sondern weil sie

den komplexen Anforderungen des Straßenverkehrs nicht gewachsen sind.

Die Verkehrs- und Mobilitätserziehung ist nach § 4 des Brandenburger Schulgesetzes Teil der „Ziele und Grundsätze der Erziehung und Bildung“, gehört mit Einführung des neuen Rahmenlehrplanes für die Jahrgangsstufen 1 bis 10 zu den sogenannten übergreifenden Themenkomplexen und ist in allen Schulstufen sowohl im Unterricht als auch in sonstigen Schulveranstaltungen in angemessener Weise zu berücksichtigen. Die Schulen sind angehalten, die Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung neben vielen weiteren übergreifenden Themen im schulinternen Curriculum zu verankern.

Der gemeinsame Runderlass des MIK mit dem Ministerium für Bildung, Jugend und Sport des Landes Brandenburg (MBJS) zu „Partnerschaften Polizei und Schule“ vom 12. Februar 2024 sieht die Prävention im Kontext der Verkehrssicherheit und -erziehung vor. Die Schulen gehen dabei Partnerschaften mit den regional verantwortlichen Polizeidienststellen ein. Ziel der Partnerschaften Polizei und Schule ist es, durch früh ansetzende präventive Angebote und Einflussnahme u. a.

- das Rechtsbewusstsein zu festigen,
- das Sicherheitsgefühl zu verstärken,
- eine sichere und regelkonforme Verkehrsteilnahme zu ermöglichen,
- sowie die Schulen in ihrem Auftrag zur Gewaltprävention und Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung zu unterstützen.

Für die Erreichung der genannten Ziele ist die Aktivierung und Bündelung der Ressourcen der beiden Verantwortungsträger eine wesentliche Voraussetzung.

Einen weiteren Beitrag leistet die Zebra-Theater-Tour, ein Angebot im Rahmen der Landeskampagne „Lieber sicher. Lieber leben“ in Kooperation mit der Unfallkasse Brandenburg. In dem interaktiven Theaterstück lernen Kinder in den ersten Grundschuljahren

spielerisch die Grundlagen des sicheren Verhaltens im Straßenverkehr, wie etwa das richtige Überqueren der Fahrbahn. Durch die emotionale und kindgerechte Aufbereitung trägt das Projekt maßgeblich dazu bei, die Verkehrskompetenz bereits im frühen Alter zu stärken und durch Sensibilisierung Wegeunfälle zu vermeiden.

Zudem unterstützt die Landesverkehrswacht die Schulen mit ihren Angeboten. Ein Schwerpunkt ist dabei die Mobilitätsbildung, wodurch die Schulen im Kontext ihres Auftrags zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung unterstützt werden. Das Landesinstitut Brandenburg für Schule und Lehrkräftebildung (LIBRA) stellt den Schulen dabei auf dem Bildungsserver unterstützende Materialien zur Verfügung. Auch die Radfahrausbil-

dung ist ein wichtiger Inhalt im Rahmenlehrplan und in der Grundschule vorgesehen. Für 11- bis 12-jährige besteht hierbei das Angebot der theoretischen und praktischen Fahrradausbildung an der Schule. Das MIL förderte hierbei insbesondere die flächendeckende Bereitstellung von Arbeitsheften für die Radfahrausbildung in den Grundschulen.

Auch das Projekt „Kleine Adler für sichere Schulwege“ stellt einen Baustein zur Verkehrssicherheit von Kindern dar. Hierbei erkunden Schulkinder (5./6. Klasse) ihr Schulumfeld durch das Erfassen von Gefahrenstellen, diese werden dann gegenüber der zuständigen Verwaltung benannt. Die Umsetzung des Projektes erfolgt im Rahmen der Förderung des Brandenburgischen Netzwerkes für Verkehrssicherheit.

2.2.6 Unterabschnitt 6: Finanzierung

§ 34 – Finanzierung der Maßnahmen

Inhalt

Die Umsetzung der Maßnahmen dieses Gesetzes hängt von der Bereitstellung der notwendigen Haushaltsmittel ab und kann auch durch Bundes- und EU-Fördermittel unterstützt werden.

Umsetzungsstand

Die Umsetzung der im Mobilitätsgesetz verankerten Maßnahmen steht unter dem Vorbehalt der jeweiligen Mittelbereitstellung im Rahmen der Haushaltsgesetzgebung. Dieser zentrale Grundsatz des öffentlichen Finanzrechts findet für alle Bereiche der Landesverwaltung Anwendung und ist damit nicht nur Bestandteil dieses konkreten Gesetzes. Gleiches gilt für die Finanzierung von Maßnahmen und Projekten aus Förderprogrammen des Bundes und der EU. Auch hier werden Förderungen genutzt, sofern entsprechende Programme verfügbar und die Fördervoraussetzungen erfüllt sind.

Relevante Finanzierungsansätze für Maßnahmen im Sinne des Mobilitätsgesetzes finden sich in verschiedenen Titeln des Einzelplans 11 des MIL. Hierzu zählen insbesondere Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes, also des Rad- und Fußverkehrs, des ÖPNV und SPNV, sowie Förderprogramme wie beispielsweise ÖPNV-Invest oder KStB. Aber auch aus Mitteln der Städtebauförderung sind punktuell Förderungen im Sinne des Mobilitätsgesetzes möglich. Damit ist die Finanzierung der Zielumsetzung nicht auf ein einzelnes Instrument beschränkt, sondern in bestehende fachliche Förder- und Finanzierungsstrukturen eingebettet.

Gleichzeitig bedeutet der Finanzierungsvorbehalt, dass Art, Umfang und zeitliche Umsetzung von Maßnahmen maßgeblich von den jeweiligen finanziellen Rahmenbedingungen abhängen. Diese haben sich in den vergangenen zwei Jahren sowohl auf Landes- als auch auf Bundesebene spürbar verändert. Auf Landesebene wirkten sich insbesondere Konsolidierungsvorgaben auf die verfügbaren Handlungsspielräume aus; zugleich war auch der Bundeshaushalt von einer angespannten Lage geprägt. Auch unter Berücksichtigung zusätzlicher Finanzierungsinstrumente, wie etwa dem Sondervermögen für Infrastruktur und Klimaneutralität des Bundes (SVIK), ergibt sich daraus insgesamt ein weiterhin restriktives finanzpolitisches Umfeld, das die Umsetzungsdynamik einzelner Maßnahmen beeinflusst.

Ungeachtet der beschriebenen finanzpolitischen Rahmenbedingungen konnte der Einzelplan 11 des MIL im Haushaltsjahr 2025/2026 auf ein Rekordniveau gehoben werden. Das bedeutet: Für das Wirtschaftsjahr 2025 ist eine Steigerung um 4,2 % und für Jahr 2026 eine Steigerung um 3,9 % zu verzeichnen. Damit konnten im Verkehrsbereich zugleich wichtige positive Impulse gesetzt werden.

- Die Förderung durch Bundesmittel der Verwaltungsvereinbarung Sonderprogramm „Stadt und Land“ für den Radverkehr wurde verlängert. Die Mittel werden schwerpunktmäßig für den Bau von kommunalen Radwegen eingesetzt. Konkret geht es darum, die letzten Kilometer bzw. Meter zum Busbahnhof oder zum Haltepunkt der Bahn auszubauen.
- Die Finanzierung der bestehenden 45 PlusBus-Linien wurde ebenso abgesichert wie die Dynamisierung der Mittel für den kommunalen ÖPNV um 1,5 % über das ÖPNV-Gesetz.

- Im Programm ÖPNV-Invest wird sich für die Finanzierung aller bereits bewilligten Maßnahmen zum Streckenausbau, zur Revitalisierung von Bahnhöfen, zum Ausbau von Bahnhofsumfeldern, Park&Ride-Plätzen sowie Fahrradparkhäusern eingesetzt.
- Das Projekt i2030 wird im Rahmen der haushälterischen Möglichkeiten fortgeführt. Den Schwerpunkt bildet derzeit der vollständige Ausbau des RE1.

Insbesondere im Bereich der Finanzierung der Verkehrsverträge im SPNV werden die bestehenden Konsolidierungsvorgaben jedoch deutlich spürbar. Das Land Brandenburg setzt die ihm zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel seit dem Jahr 2025 vollständig zur Finanzierung der bestehenden Verkehrsverträge ein. Sollte der Bund der Forderung der Länder nach einer weiteren Erhöhung dieser Mittel nicht nachkommen, werden voraussichtlich in den nächsten Jahren zusätzliche Landesmittel erforderlich sein. Preiserhöhungen für Tickets konnten zuletzt die aufgetretenen Kostensteigerungen überwiegend nicht kompensieren. Dies reduziert den finanziellen Handlungsspielraum erheblich. Der Fokus verschiebt sich damit von im LNVP 2023-2027 avisierten Angebotsausweitungen hin zur Sicherung des bestehenden Angebots unter Berücksichtigung der besonders stark nachgefragten Relationen.

Bereits zum Fahrplanwechsel 2025/2026 im Dezember 2025 wurden erste Anpassungen im SPNV vorgenommen. Dies betraf einzelne Fahrten in Tagesrandlagen und am Wochenende, auf denen durchschnittlich weniger als zehn Fahrgäste unterwegs waren und bei denen Fahrtalternativen in zeitlicher Nähe liegen. Fahrten in den Hauptverkehrszeiten blieben unberührt. Durch diese Maßnahmen können Einsparungen in Höhe von rund 4,9 Millionen Euro pro Jahr erzielt werden. Hinzukommen Einsparungen durch die Einstellung des Kulturzuges Berlin – Wrocław und den Wegfall der Tarifierkennung des VBB-Tarifs und Deutschlandtickets im Fernverkehr auf einzelnen Relationen.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass der ÖPNV ein zentraler Bestandteil des Umweltverbundes ist und damit eine wesentliche Voraussetzung zur Erreichung der Ziele des Mobilitätsgesetzes, insbesondere des angestrebten Anteils von 60 % Umweltverbund, darstellt. Eine eingeschränkte Entwicklung des SPNV hat daher zugleich Auswirkungen auf die Gesamtzielerreichung im Umweltverbund. Rechnerisch müssten in einem solchen Fall stärkere Zuwächse bei den übrigen Verkehrsträgern des Umweltverbundes erfolgen, um den angestrebten Modal-Split-Anteil zu erreichen. Auch hierfür wären jedoch zusätzliche Investitionen in die Verkehrsleistung sowie Infrastruktur, Qualität und Sicherheit erforderlich. Die derzeitigen finanziellen Rahmenbedingungen lassen jedoch auch in diesen Bereichen nur begrenzte zusätzliche Spielräume zu.

3 Zusammenfassung und Ausblick

3.1. Bedeutung und Einordnung des Gesetzes

Mit dem Mobilitätsgesetz des Landes Brandenburg wurde ein verbindlicher strategischer Rahmen geschaffen, um die Verkehrsentwicklung im Land systematisch an den Zielen der Umwelt-, Klima- und Sozialverträglichkeit, sowie der Verkehrssicherheit auszurichten. Das Gesetz wirkt dabei als Orientierungsrahmen für ressortübergreifendes Handeln, führt bestehende fachliche Ansätze, Strategien und Programme in einem gemeinsamen Zielsystem zusammen und stellt damit einen zentralen Baustein eines ganzheitlichen verkehrspolitischen Gesamtkonzepts des Landes Brandenburg dar.

Der vorliegende erste Fortschrittsbericht zeigt, dass zentrale Inhalte des Gesetzes in vielen Bereichen der Verwaltungspraxis bereits verankert sind und die formulierten Grundsätze zunehmend handlungsleitend wirken. Zahlreiche Maßnahmen, Programme und Planwerke - etwa im Rad- und Fußverkehr, im ÖPNV und SPNV, in der Verkehrssicherheitsarbeit, bei der Verknüpfung der Verkehrsmittel, bei der grünen Infrastruktur der Alleen und Baumreihen sowie im Bereich der Mobilitätsberatung und -bildung - wurden fortgeführt, weiterentwickelt oder neu angestoßen. Auch die stärkere Berücksichtigung verkehrlicher Belange in der Raumordnung, in regionalen und kommunalen Planungsprozessen sowie in strategischen Fachplanungen zeigt, dass Mobilität zunehmend integriert gedacht wird.

Die enge Zusammenarbeit mit Kommunen, Verbänden, Wissenschaft, Wirtschaft und weiteren Fachakteuren sowie mit Nachbarbundesländern und der Republik Polen unterstreicht zudem den kooperativen Ansatz des Gesetzes. Beteiligungsprozesse, fachlicher Austausch und stetige Kommunikation

erweisen sich dabei als wesentliche Erfolgsfaktoren für Akzeptanz und Umsetzbarkeit.

3.2. Umsetzungsschwerpunkte und erreichte Fortschritte

Im Berichtszeitraum der Jahre 2024 und 2025 wurden zahlreiche konkrete Maßnahmen, Projekte und Programme umgesetzt, weiterentwickelt oder neu angestoßen. Im Bereich des Radverkehrs zählt hierzu insbesondere die Erarbeitung des Konzepts Radnetz Brandenburg, das künftig eine zentrale fachliche Grundlage für die Priorisierung, Planung und Ausgestaltung von Infrastrukturmaßnahmen im Alltagsradverkehr bildet. Daran anknüpfend wird mit der Datenplattform Radverkehr eine baulastträgerübergreifende Datengrundlage zu bestehender und geplanter Infrastruktur aufgebaut und perspektivisch auch der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Auch der Fußverkehr wurde gezielt gestärkt, unter anderem durch das Pilotprojekt zur Durchführung von Fußverkehrschecks, mit dem Kommunen bei der systematischen Analyse und Verbesserung der Bedingungen für das Zufußgehen unterstützt werden.

Im Bereich der Nahmobilität und Vernetzung wurden mit dem Projekt Modulares Fahrradparken und der Errichtung neuer RadPark-Anlagen konkrete Angebote zur besseren Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV geschaffen.

Im Feld der Verkehrssicherheit wurden mit dem fortgeschriebenen Verkehrssicherheitsprogramm 2034 strategische Schwerpunkte gesetzt, die durch umfangreiche präventive Maßnahmen u. a. der Polizei flankiert werden.

Ergänzend dazu wurden auch fachliche Grundlagen weiterentwickelt: So wurde im Februar 2026 der Leitfaden zum ruhenden Verkehr in Brandenburg veröffentlicht. Die Aktualisierung und Fortschreibung des Leitfadens für Ortsdurchfahrten befindet sich derzeit in Erarbeitung. Beide Leitfäden unterstützen die Kommunen und Fachplanner bei einer qualitätsvollen und sicheren Gestaltung des Verkehrsraums. Im Bereich des Klima- und Naturschutzes wurde die Alleenkonzption 2030 im Jahr 2024 verabschiedet und befindet sich in einem engagierten Umsetzungsprozess. Alle- und Baumreihen sorgen für eine angenehme Aufenthaltsqualität für Fußgänger und einen hohen Fahrkomfort für Radfahrende.

3.3. Rahmenbedingungen und Umsetzungsgrenzen

Gleichzeitig wird deutlich, dass sich viele der im Gesetz adressierten Handlungsfelder durch lange Planungs- und Umsetzungszeiträume auszeichnen. Verkehrs- und Infrastrukturmaßnahmen entfalten ihre Wirkung häufig erst mittel- bis langfristig. Der Bericht macht daher nicht nur neue Entwicklungen sichtbar, sondern ordnet bewusst auch bestehende fachliche Grundlagen, laufende Programme und längerfristige Projekte ein. Das Mobilitätsgesetz baut auf bereits zuvor gesetzten fachlichen Schwerpunkten auf, die weiterhin Bestand haben und zur Zielerreichung beitragen.

Darüber hinaus zeigt sich ein Spannungsfeld zwischen den ambitionierten Zielen des Gesetzes und den praktischen Umsetzungsbedingungen. Dazu zählen lange Planungsprozesse, komplexe Verfahren, begrenzte personelle und finanzielle Ressourcen und der anhaltende Fachkräftemangel. Gerade im Bereich der Verkehrsinfrastruktur sind langfristig hohe Investitionen erforderlich, die mit anderen, ebenfalls zentralen Haushaltsbedarfen des Landes in Einklang gebracht werden müssen. Auch die Kommunen als

zentrale Umsetzungsakteure stehen vor erheblichen organisatorischen und finanziellen Herausforderungen, zumal sie für viele Maßnahmen des Umweltverbundes eine Schlüsselrolle einnehmen.

Insbesondere die finanziellen Rahmenbedingungen haben die Umsetzungsmöglichkeiten im Berichtszeitraum maßgeblich geprägt. Ein Teil der dargestellten Maßnahmen konnte noch unter den Bedingungen des Haushalts 2023/2024 umgesetzt oder angestoßen werden, in dem für verschiedene Bereiche deutlich umfangreichere Mittel zur Verfügung standen. Mit dem Haushalt 2025/2026 wurden zwar zahlreiche Programme und Projekte fortgeführt, jedoch teilweise mit spürbaren Mittelreduzierungen. Sowohl landesseitig als auch auf Bundesebene wirkten darüber hinaus Konsolidierungsvorgaben und haushälterische Einschränkungen dämpfend auf neue Vorhaben und Angebotsausweitungen. Dies betrifft in besonderem Maße den SPNV, aber auch Investitionen in die Infrastruktur für Rad- und Fußverkehr sowie in kommunale Mobilitätsangebote.

3.4. Perspektiven für die weitere Umsetzung

Angesichts eines wachsenden Haushaltsdefizits ist auch künftig mit Einsparnotwendigkeiten in verschiedenen Aufgabenfeldern zu rechnen. Zwar wird weiterhin mit Nachdruck auf eine Verstärkung beziehungsweise Stärkung der Mittel für verkehrliche Zukunftsaufgaben hingewirkt, zugleich bleibt die Priorisierung von Projekten und Themenbereichen unter begrenzten finanziellen Spielräumen eine dauerhafte Herausforderung.

Gleichzeitig wirken sich die angespannten Haushaltslagen auf Bundesebene auch auf die Förderkulissen aus, die für zahlreiche Maßnahmen des Landes von erheblicher Bedeutung sind. Die weitere Zielerreichung bleibt daher in hohem Maße von der künftigen Haushaltsentwicklung auf Landes-, Bundes- und EU-Ebene abhängig.

Für die kommenden Jahre wird es darauf ankommen, bestehende Strukturen zu stabilisieren, begonnene Prozesse zu verstetigen und neue Instrumente sorgfältig in das vorhandene System zu integrieren. Gleichzeitig werden Priorisierung, eine enge Abstimmung zwischen den Ebenen sowie eine realistische Ausrichtung von Maßnahmen an den verfügbaren personellen und finanziellen Ressourcen weiter an Bedeutung gewinnen.

Bereits zu Beginn des Berichts wurden zentrale Rahmenbedingungen benannt, die den Umsetzungszeitraum des Gesetzes prägen. Dazu zählen klimapolitische Vorgaben und Zielsetzungen auf Bundes- und EU-Ebene, spezifische regionale Anforderungen des Flächenlandes Brandenburg, politische Rahmenbedingungen einschließlich veränderter Prioritätensetzungen sowie die finanziellen Herausforderungen der öffentlichen Haushalte. Diese Faktoren wirken auch künftig maßgeblich auf die Umsetzung des Mobilitätsgesetzes ein. Die angestrebte Verkehrswende erfordert dabei eine langfristige Perspektive, nicht zuletzt, weil Planungs-, Beteiligungs- und Umsetzungsprozesse im Verkehrsbereich regelmäßig mehrjährig angelegt sind und ihre Wirkungen oftmals erst zeitverzögert sichtbar werden.

Der Fortschrittsbericht versteht sich vor diesem Hintergrund nicht als Abschluss, sondern als Zwischenstand in einem langfristig angelegten Transformationsprozess. Die Umsetzung der Ziele des Mobilitätsgesetzes erfordert Kontinuität, ressortübergreifende Zusammenarbeit, kommunale Handlungsfähigkeit, gesellschaftliche Akzeptanz sowie eine verlässliche finanzielle und politische Unterstützung über Legislaturperioden hinweg.

Dem am 13. Februar 2026 neu gegründeten Bündnis für Mobilität Brandenburg (BfMBB) kommt bei der weiteren Umsetzung der Zielstellungen des Mobilitätsgesetzes eine wichtige Rolle zu. Das Bündnis wurde auf Grund-

lage eines Entschließungsantrags der damaligen Koalitionsfraktionen im Zusammenhang mit der Beschlussfassung des Mobilitätsgesetzes initiiert und versteht sich als begleitendes Gremium zur Unterstützung der Verkehrswende in Brandenburg. Als freiwilliger Zusammenschluss von Verbänden und Akteuren aus unterschiedlichen Bereichen der Mobilität bündelt das Bündnis fachliche Expertise und schafft einen strukturierten Raum für Austausch, Vernetzung und interdisziplinären Dialog. Es fungiert zugleich als Schnittstelle zwischen verschiedenen Verkehrsträgern und trägt dazu bei, übergreifende Lösungen zu entwickeln, Perspektiven zusammenzuführen und Impulse für eine bedarfsgerechte, zukunftsfähige Mobilitätsentwicklung zu setzen.

3.5. Langfristigkeit der Verkehrswende

Der vorliegende erste Fortschrittsbericht beschreibt eine Vielzahl konkreter Projekte und Prozessfortschritte. Zugleich ist der Verkehrsbereich in hohem Maße durch langfristige Maßnahmen, komplexe Planungsabläufe und das Zusammenwirken zahlreicher Akteure auf unterschiedlichen Ebenen geprägt. Eine Beschleunigung von Verfahren und eine zügigere Umsetzung von Maßnahmen setzen daher nicht nur eine politische Prioritätensetzung, sondern auch ausreichende finanzielle und personelle Ressourcen voraus.

Hinzu kommt, dass Fortschritte der Verkehrswende häufig nicht unmittelbar sichtbar oder statistisch messbar sind. Zentrale Indikatoren wie der Anteil des Umweltverbundes am Verkehrsaufkommen werden unter anderem durch die bundesweite MiD-Erhebung abgebildet, die im Regelfall nur im Abstand von mehreren Jahren durchgeführt wird (zuletzt 2023). Eine unmittelbare Vergleichbarkeit der Ausgangslage zum Inkrafttreten des Gesetzes mit der aktuellen Situation ist daher nur eingeschränkt möglich. Auch zum Zeitpunkt des nächsten gesetzlich vorgesehenen Fortschrittsberichts in zwei

Jahren ist nicht in allen Fällen mit neuen belastbaren Kennzahlen zu rechnen, sodass Wirkungen vielfach erst mittel- bis langfristig bewertet werden können.

Ergänzend bleiben weitere fachliche Impulse abzuwarten, insbesondere aus der Enquete-Kommission 8/2 des Landtages zur „Finanzierung und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs in Brandenburg und die Entwicklung der Flughafenregion Brandenburg unter Berücksichtigung der Infrastruktur sowie des Umwelt- und Lärmschutzes“.

Die Kommission wurde am 27. März 2025 eingesetzt und verfolgt das Ziel, durch die Untersuchung und Bewertung vielfältiger fachlicher, struktureller und finanzieller Aspekte zu einer nachhaltigen und leistungsfähigen Weiterentwicklung des ÖPNV sowie der Flughafenregion beizutragen.

Derzeit liegt der Schwerpunkt der Arbeit zunächst auf dem Themenkomplex I „Flughafenregion BER“. In einem weiteren Schritt wird sich die Kommission dem Themenkomplex II „ÖPNV“ widmen, unter anderem mit Fragen der Weiterentwicklung der Daseinsvorsorge sowie möglichen Finanzierungsoptionen und -modellen für den ÖPNV. Die Ergebnisse können wichtige Impulse für die zukünftige Ausgestaltung des Verkehrsbereichs und die Umsetzung der Ziele des Mobilitätsgesetzes liefern, sind jedoch aufgrund des mehrjährigen Arbeitsprozesses nicht kurzfristig zu erwarten.

3.6. Schlussbemerkung

Insgesamt zeigt der Bericht, dass das Mobilitätsgesetz des Landes Brandenburg bereits im ersten Berichtszeitraum eine Vielzahl von Impulsen für die Verkehrswende gesetzt hat. Zahlreiche Maßnahmen, Projekte und Programme wurden angestoßen, weiterentwickelt oder umgesetzt - von der Förderung des Rad- und Fußverkehrs über den ÖPNV und SPNV bis hin zu vernetzter Mobilität und präventiver Verkehrssicherheitsarbeit.

Gleichzeitig verdeutlicht der Bericht, dass die Umsetzung der Ziele des Gesetzes ein langfristiger Prozess ist, der kontinuierliche politische, finanzielle und fachliche Unterstützung erfordert.

Der Fortschrittsbericht zeigt erfolgte Umsetzungen als auch offene Handlungsfelder auf, reflektiert die sich ändernden Rahmenbedingungen, insbesondere aber auch die sich zuspitzende Finanzlage der öffentlichen Haushalte und bietet Ansatzpunkte für künftige Entscheidungen, Priorisierungen und Maßnahmen. Er versteht sich als Orientierung für alle Beteiligten - Verwaltung, Kommunen, Verbände, Politik und Gesellschaft - und zeigt, dass die Verkehrswende nur durch kontinuierliche Zusammenarbeit, Abstimmung und Engagement auf allen Ebenen gelingen kann. Mit diesem Fundament können die nächsten Schritte geplant, die begonnenen Prozesse verstetigt und die Ziele des Mobilitätsgesetzes nachhaltig verfolgt werden.

Gesetze, Verwaltungsvorschriften, technische Regelwerke und Strategiepapiere

Alleenkonzepcion 2030 des Landes Brandenburg

Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 4/2019 vom 26.02.2019, StB 11/7122.1/4/2985041

Ansiedlungsstrategie 2023 des Landes Brandenburg

Arbeitshilfe Bebauungsplanung

Broschüre Abschnittsweiser Umbau von Ortsdurchfahrten

Broschüre Gestaltung Brandenburgischer Ortsdurchfahrten

Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR)

Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)

Empfehlungen zur Straßengestaltung innerhalb bebauter Gebiete (ESG)

Entsiegelungsstrategie für das Land Brandenburg

EU-Richtlinie (EU) 2019/1161 über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (Clean Vehicles Directive, CVD-Richtlinie)

Gemeindestraßen-Leitfaden Brandenburg (GS-Leitfaden)

Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz - SaubFahrzeugBeschG)

Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS, Ausgabe 2015)

Handbuch für die Landschaftspflegerische Begleitplanung bei Straßenbauvorhaben im Land Brandenburg (HB LBP)

Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA)

Hinweise zur wegweisenden Beschilderung des Radverkehrs im Land Brandenburg (HBR BB)

Integrierter Regionalplan der Regionalen Planungsgemeinschaft Uckermark-Barnim

Integriertes Verkehrssicherheitsprogramm für das Landes Brandenburg - 2034

Klimaplan Brandenburg

Konzept Radnetz Brandenburg

Landesnahverkehrsplan 2023-2027

Leitfaden Parken am Bahnhof - Errichtung von Bike+Ride- / Park+Ride-Anlagen im Land Brandenburg
Mobil. Nachhaltig. Effizient. Güterverkehr in Brandenburg.

Mobilität in Deutschland - MiD 2023 Ergebnisbericht

Mobilitätsstrategie 2030 des Landes Brandenburg

OD-Leitfaden Brandenburg 2026 - Fortschreibung des Leitfadens für die Gestaltung von Ortsdurchfahrten im Land Brandenburg

Partnerschaften Polizei und Schule - Gemeinsamer Runderlass des Ministeriums des Innern und für Kommunales und des Ministeriums für Bildung, Jugend und Sport vom 12.02.2024

Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Projektbericht - Pilotprojekt zur Anwendung von Fußverkehrschecks in Brandenburger Kommunen

Radverkehrsstrategie 2030 des Landes Brandenburg

Richtlinien für das Sicherheitsaudit von Straßen (RSAS)

Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL)

Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)

Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO 12/24) Ausgabe 2012/Fassung 2024

Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN)

Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RILSA)

Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau, Ausgabe 2012 (RE 2012)

Runderlass des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung, Abteilung 4, Nr. 4/2021 - Straßenentwurf vom 08.03.2021

Straßenverkehrsprognose 2030 im Land Brandenburg

Technische Lieferbedingungen für Asphaltmischgut für den Bau von Verkehrsflächenbefestigungen (TL Asphalt-StB 25)

Verkehrssicherheitsprogramm 2034 für das Land Brandenburg

Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27.11.2019

Vom Parkraum zum Stadtraum - Ein Leitfaden für den ruhenden Verkehr in Brandenburg

Impressum

Herausgeber

Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung
des Landes Brandenburg (MIL)
Referat 40 - Grundsatzangelegenheiten Mobilität, Radverkehr
Henning-von-Tresckow-Straße 2-8, 14476 Potsdam
Internet: www.mil.brandenburg.de/

Titelabbildung

© Adobe Stock / J-Mel

Stand

Mai 2026