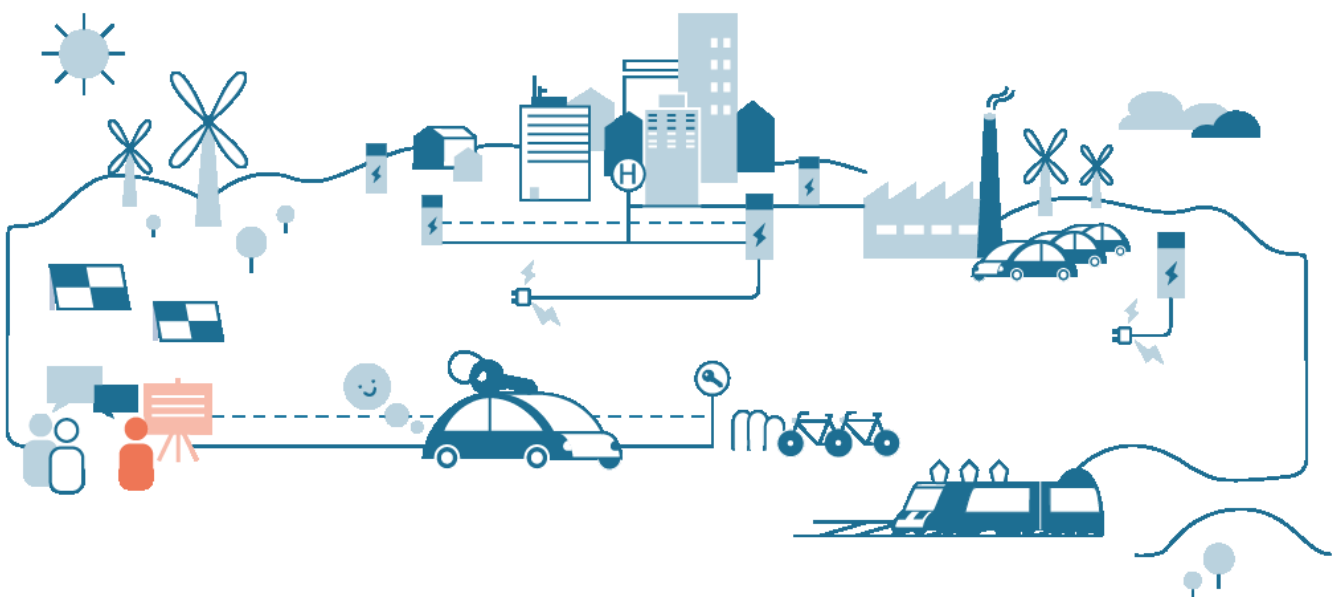




Endbericht

Gutachten Innerörtliche Mobilität in Brandenburg

Standortbestimmung und Handlungsempfehlungen
zur Förderung einer umweltgerechten innerörtlichen
Mobilität in den Brandenburger Kommunen





Mobilitätswerk GmbH



Auftraggeber:



Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung
Brandenburg
Referat 22 Stadtentwicklung
Henning-von-Tresckow-Straße 2-8
14467 Potsdam

Auftragnehmer:

Mobilitätswerk GmbH
Eisenstückstraße 5, 01169 Dresden
Amtsgericht Dresden, HRB 36737
<https://www.mobilitaetswerk.de/>

Ansprechpartner:

Herr René Pessier
+49 (0) 351/27560669
r.pessier@mobilitaetswerk.de

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis.....	III
1 Hintergrund und Zielstellung des Gutachtens	1
1.1 Definition des Begriffes „Innerörtliche Mobilität“	1
1.2 Innerörtliche Mobilität in Deutschland.....	1
1.3 Situation des Landes Brandenburg	2
1.4 Ziele des Gutachtens.....	4
2 Bestandsaufnahme zur innerörtlichen Mobilität in Brandenburg	5
2.1 Methodik.....	5
2.2 Beschäftigung mit innerörtlicher Mobilität	6
2.3 Relevante Themen bei der Mobilitätsplanung	7
2.4 Organisatorische Verankerung des Themas	8
2.5 Interkommunale Zusammenarbeit.....	9
2.6 Datenlage	11
2.7 Strategien, Konzepte oder Pläne zu Fragen der innerörtlichen Mobilität.....	13
2.8 Maßnahmen	17
2.8.1 Handlungsfeld Öffentlicher Raum, Straßen und Plätze.....	17
2.8.2 Handlungsfeld Rad- und Fußverkehr.....	20
2.8.3 Handlungsfeld Innerörtlicher ÖPNV, Intermodalität und Bedarfsverkehr	24
2.8.4 Handlungsfeld Sharing-Angebote.....	29
2.8.5 Handlungsfeld Elektromobilität	32
2.8.6 Handlungsfeld Wirtschaftsverkehr und (City-)Logistik.....	36
2.8.7 Handlungsfeld Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit	38
2.9 Akteure	41
2.10 Finanzierung.....	43
2.11 Hemmnisse	45
2.12 Unterstützungsbedarf	48
2.13 Zusammenfassung der Untersuchungsergebnisse	50
3 Handlungsempfehlungen	54
3.1 Übergeordnet	57
3.2 Handlungsfeld Öffentlicher Raum, Straßen und Plätze	62

3.3	Handlungsfeld Rad- und Fußverkehr.....	66
3.4	Handlungsfeld Innerörtlicher ÖPNV, Intermodalität und Bedarfsverkehr.....	71
3.5	Handlungsfeld Sharing-Angebote.....	74
3.6	Handlungsfeld Elektromobilität	77
3.7	Handlungsfeld Wirtschaftsverkehr und (City-)Logistik	80
3.8	Handlungsfeld Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit.....	83
4	Zusammenfassung.....	87
	Literaturverzeichnis	IV
	Anhang – Fragebogen der Kommunalbefragung.....	V

Abkürzungsverzeichnis

Bbg	Brandenburg
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
EFRE	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
ELER	Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raumes
EmoG	Elektromobilitätsgesetz
EU	Europäische Union
ESF	Europäischer Sozialfonds
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
INTERREG	Europäische territoriale Zusammenarbeit
Kfz	Kraftfahrzeug
KLS	Kleinere Städte und überörtliche Zusammenarbeit
KStB	Kommunaler Straßen, Brücken- und Radwegebau
LBV	Landesamt für Bauen und Verkehr
LEADER	Liaison Entre Actions de Développement de l'Économie Rurale (Verbindung zwischen Aktionen zur Entwicklung der ländlichen Wirtschaft)
Lkw	Lastkraftwagen
MiD	Mobilität in Deutschland
MIL	Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg
MLUK	Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Klimaschutz
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
Rili	Richtlinie
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SUW	Stadt-Umland-Wettbewerb
UBA	Umweltbundesamt
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg

1 Hintergrund und Zielstellung des Gutachtens

1.1 Definition des Begriffes „Innerörtliche Mobilität“

Unter dem Begriff „Innerörtliche Mobilität“ werden die Wege von Personen innerhalb der Gebietsgrenze ihrer Kommune, ihres Amtes oder ihrer Verbandsgemeinde verstanden. Dazu zählen auch Wege zwischen dem Kerngebiet und den Ortsteilen sowie zwischen verschiedenen Ortsteilen. Dabei spielt es keine Rolle, ob Wege aus einem privaten oder geschäftlichen Grund zurückgelegt werden. Kommt es auf Wegen zu kommunalen Grenzüberschreitungen, wird von überörtlicher Mobilität gesprochen. Der Fokus der vorliegenden Studie soll jedoch auf der innerörtlichen Mobilität liegen.

Die Formen der innerörtlichen Mobilität sind vielfältig. Werden sie im Verlauf eines Weges miteinander kombiniert, wird von Intermodalität gesprochen. Dies bedeutet, dass Verkehrsteilnehmende auf einem Weg mehrere Verkehrsmodi nutzen. Neben dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) können Strecken auch zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Modernere Mobilitätsformen (z. B. Car-, Bike- oder E-Scooter-Sharing) sind oftmals an digitale Plattformen gebunden und ermöglichen bspw. eine geteilte Nutzung zuvor genannter Verkehrsmittel über Sharing- oder Verleih-Dienste und Mitfahrzentralen. Diese können privat oder öffentlich organisiert und inner- oder überörtlich angeboten werden. An sogenannten Mobilitätsstationen können mehrere Verkehrsmodi zusammengeführt und miteinander verknüpft werden.

1.2 Innerörtliche Mobilität in Deutschland

Bundesweit müssen sich Kommunen ähnlichen Herausforderungen im Mobilitätsbereich stellen. Mit einem weiterhin ansteigenden Medianalter der deutschen Bevölkerung und der Abwanderung jüngerer Bevölkerungsgruppen aus ländlichen Regionen verändern demografische Gegebenheiten die Verkehrsnachfrage. Durch die zunehmende Alterung der Bevölkerung und die vergleichsweise geringere Bevölkerungsdichte macht sich dieser Wandel vor allem in den ostdeutschen Bundesländern stark bemerkbar. Außerdem gehen drängende gesamtgesellschaftliche Ansprüche an eine klima- und umweltgerechtere Raumgestaltung mit einem immer komplexer werdenden Mobilitätsverhalten einher. Digitale Neuerungen und alternative Antriebstechnologien erweitern zudem das Mobilitätsangebot.

Dabei ist der Verkehrssektor der einzige Sektor, in welchem seit 1990 keine Emissionseinsparungen verbucht werden konnten und dementsprechend massive Defizite bei der Einhaltung der Sektorziele bestehen. Darüber hinaus kann im deutschen Verkehr keine gleichberechtigte Teilhabe für alle Bürger*innen gewährleistet werden. Bestimmte Bevölkerungsgruppen leiden überproportional unter den Auswirkungen der MIV-dominierten Mobilität, die Kosten werden selten von den Verursacher*innen getragen, sondern der Gesellschaft auferlegt. Das Verkehrssystem bedarf folglich nicht nur aus ökologischen Gründen, sondern auch in einem sozialen Kontext einer Reform in Form einer Mobilitätswende. Diese hat das Ziel, die Mobilität umweltverträglicher und sozial gerechter zu gestalten, erhebliche Emissionseinsparungen zu erzielen, die Aufenthaltsqualität im öffentlichen (Verkehrs-)Raum zu steigern und attraktive Alternativen zum MIV zu schaffen.

Ein erheblicher Teil dieser Herausforderungen betrifft die innerörtliche Mobilität und erfordert Konzeptionen und Lösungen auf kommunaler Ebene, zumal immer mehr Kommunen eigene Klimaziele aufstellen, deren Erreichen nur bei drastischen Emissionseinsparungen im Verkehrssektor gelingen kann. Zur Bewältigung setzen sich die Kommunen verstärkt mit der Ge-

staltung der Mobilitätswende auseinander und entwickeln Strategien, um diese voranzutreiben. Die Herausforderungen für die innerörtliche Mobilität variieren stark und sind von den lokalen und regionalen Rahmenbedingungen abhängig.

Die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes leidet vielerorts unter einer vorwiegend dem MIV dienenden Infrastruktur. Häufig fehlt im Straßenraum Platz für sichere Rad- und Fußwege sowie Erholungsflächen, da vorhandene Flächen durch parkende Pkw vereinnahmt werden. Die Hürden für den Umstieg vom MIV auf den Umweltverbund sollten so niedrig wie möglich gehalten werden. Attraktive Angebote im Bereich des ÖPNV, der Sharing-Angebote oder der Elektromobilität sollten bestenfalls Hand in Hand mit innovativen Informationsangeboten gehen. Der Ausbau moderner Radverkehrsanlagen sollte forciert und individuell auf die Bedürfnisse der nutzenden Bevölkerung abgestimmt werden. Auf dem Weg hin zu einer zukunftsfähigen Kommune gilt es, vorhandene Lücken im intermodalen Verkehr zu schließen, um möglichst viele Personen für einen Umstieg auf umweltgerechtere Verkehrsmittel zu begeistern. Gezielte Förder- und Finanzierungsprogramme stellen einen großen Hebel zur Förderung einer umweltgerechten innerörtlichen Mobilität dar.

1.3 Situation des Landes Brandenburg

Das im Nordosten Deutschlands gelegene Bundesland Brandenburg grenzt im Osten an das Land Polen sowie an die Bundesländer Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Sachsen-Anhalt und Sachsen. Das Land Brandenburg umschließt außerdem die Bundeshauptstadt Berlin.

Im Juni 2021 zählte das Bundesland Brandenburg ca. 2,53 Mio. Einwohner*innen bei einer Fläche von 29.654 km².¹ Mit 85 Einwohner*innen pro km² weist Brandenburg die zweitgeringste Bevölkerungsdichte aller deutschen Bundesländer auf. Zwischen 2000 und 2013 ist die Bevölkerung Brandenburgs um etwa 150.000 Einwohner*innen gesunken.² Seit 2013 ist für das gesamte Bundesland jährlich ein leichter Anstieg von durchschnittlich über 11.000 Einwohner*innen zu beobachten.³ Der ländliche Raum Brandenburgs hingegen ist durch einen fortlaufenden Bevölkerungsrückgang gekennzeichnet. Die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung für den Großteil der Kommunen des Berliner Umlandes unterscheidet sich durch einen stark positiven Saldo von vielen dünn besiedelten Kommunen des Weiteren Metropolraumes, die bis 2030 teilweise über 20 % ihrer Bevölkerung verlieren werden.⁴ Diese Entwicklung wird zu einer weiteren Abnahme der Bevölkerungsdichte führen, wovon einzelne Teilregionen in sehr unterschiedlichem Ausmaß betroffen sein werden. Dies wird auch die Planung und Ausgestaltung von Mobilitätsangeboten beeinflussen.

Das Verkehrsnetz Brandenburgs, insbesondere das Schienennetz für den Fernverkehr⁵, verläuft sternförmig in Richtung Berlin und verbindet die Landeshauptstadt mit den Brandenburger Oberzentren, wobei aktuell keine Brandenburger Stadt an den Ein- oder Zweistundentakt des deutschen ICE-Netzes angeschlossen ist. Der Regionalverkehr erweitert das Netz um Querverbindungen zwischen den Mittel- und Oberzentren. Die aktuell 36 öffentlichen und privaten Verkehrsunternehmen der Regionen Brandenburgs und Berlins kooperieren im Verkehrsver-

¹ Vgl. Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (2021)

² Vgl. Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (2022)

³ Vgl. ebd.; das Durchschnittswachstum bezieht sich auf den Zeitraum von 2013 bis 2020

⁴ Vgl. LBV (2018)

⁵ Namentlich das Autobahn-, IC- und ICE-Netz

bund Berlin-Brandenburg (VBB). Dessen Zuständigkeit betrifft die Bestellung von Verkehrsleistungen im SPNV und landesbedeutsamer Buslinien. Außerhalb der Hauptachsen und Zentralen Orte des Bundeslandes, wo eine geringere Nachfrage auf längere Wege trifft, besteht jedoch nicht genug Verkehrsaufkommen, um ein hochattraktives ÖPNV-Angebot wirtschaftlich und effizient betreiben zu können. Hinzu kommen die vielerorts weiten Wege zwischen den Kernstädten und zugehörigen Ortsteilen, die im Zuge der Gebietsreformen und Eingemeindungen in den Jahren 1993 und 2003 entstanden sind. Die in diesen Regionen größtenteils prognostizierte Abnahme und Alterung der Bevölkerung verstärkt die Problematik der geringen Nachfrage und führt dazu, dass die Bevölkerung in stärkerem Maße auf den MIV angewiesen ist, sofern nicht gezielt Alternativangebote geschaffen werden. In Ober- und Mittelzentren hat der Umweltverbund i. d. R. einen größeren Anteil am Modal Split, da meist ein ausgedehnteres ÖPNV-Angebot als in ländlichen Regionen, aber auch Radinfrastruktur oder Sharing-Angebote vorhanden sind und Wege zu Zielorten des täglichen Bedarfes somit ohne einen eigenen Pkw bewältigt werden können. Mit zunehmender Entfernung von Zentralen Orten nimmt die Nutzung des Umweltverbundes ab.

Der Berufsverkehr nimmt für die innerörtliche Mobilität eine besondere Rolle ein, da sich das öffentliche Verkehrsangebot insbesondere in den an Berlin angrenzenden Kommunen stark am Pendelaufkommen orientiert und entlang der regionalen Hauptachsen verglichen mit dem MIV sogar deutliche Fahrzeitgewinne ermöglicht.⁶ Fahren Brandenburger*innen nach Berlin, nutzen sie häufiger den Umweltverbund. Zudem ist ersichtlich, dass sich Sharing-Angebote zum Teil auch bis ins Berliner Umland ausbreiten. Berliner*innen nutzen für Fahrten ins Umland hingegen häufiger den MIV.

Ca. 700.000 der landesweit über 1.169.000 täglichen Pendelbewegungen wurden 2021 im eigenen Kreis (bzw. in der kreisfreien Stadt) getätigt, Tendenz steigend. Etwa 180.000 Brandenburger*innen pendelten 2021 zwischen den Brandenburger Kreisen und weitere 304.000 verließen für ihren Arbeitsweg das Bundesland, insbesondere nach Berlin. Die Anzahl der Personen, die zwischen Berlin und Brandenburg pendeln, hat sich von 2000 bis 2021 um 70 % erhöht. Damals überschritten täglich lediglich 188.000 Pendelnde die Ländergrenzen. 2021 waren es bereits 319.000, wovon 228.000 sich nach und 91.000 aus Berlin hinaus bewegten. Die stetige Zunahme der Pendelnden wurde nach Ausbruch der Covid-19-Pandemie unterbrochen. Im Jahr 2020 blieb die Zahl der Pendelnden verglichen mit dem Vorjahr gleich, um im Folgejahr um den Rekordwert von 8.000 Personen wieder zuzunehmen.⁷ Der Trend scheint sich folglich fortzusetzen. Ein Anstieg auf 380.000 tägliche Pendler*innen bis 2030 wird prognostiziert.

Die Landesregierung hat im aktuell geltenden Koalitionsvertrag dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs Priorität bei der Gewährleistung von zuverlässiger und individueller Mobilität in allen Landesteilen eingeräumt. Ziel ist die Anteilssteigerung des Umweltverbundes an allen Wegen von 42 % im Jahr 2019 auf 60 % bis 2030. Zur Einhaltung dieses Ziels kommt der innerörtlichen Mobilität eine entscheidende Rolle zu. Insbesondere Fuß- und Radverkehr finden größtenteils innerhalb der Kommunen statt und auch der ÖPNV, als kommunales Angebot, ist integraler Bestandteil von innerörtlicher Mobilität.

⁶ Perner (2021)

⁷ Vgl. Bundesagentur für Arbeit (o.J.)

1.4 Ziele des Gutachtens

Kommunen in ganz Deutschland beschäftigen sich bereits mit dem Thema einer umweltgerechten innerörtlichen Mobilität, wobei der Umfang und die Intensität dieser Beschäftigung teilweise stark variieren. Im Bundesland Brandenburg werden bisher weder die Ausgangssituation in den Kommunen noch die Umsetzung konkreter Maßnahmen zur Ausgestaltung einer umweltgerechten innerörtlichen Mobilität systematisch erfasst. Aus diesem Grund verfolgt das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung Brandenburg (MIL) mit dem vorliegenden Gutachten das Ziel, einen systematischen und umfassenden Überblick über die genannten Aspekte in brandenburgischen Kommunen mit mehr als 10.000 Einwohner*innen zu schaffen, die Ergebnisse strukturiert aufzubereiten und geeignete Handlungsempfehlungen für das MIL zur Unterstützung der Kommunen bei einer umweltgerechten Mobilitätswende zu geben. Dabei erfolgt eine Differenzierung nach verschiedenen thematischen Handlungsfeldern:

- Öffentlicher Raum, Straßen und Plätze
- Rad- und Fußverkehr
- Innerörtlicher ÖPNV, Intermodalität und Bedarfsverkehr
- Sharing-Angebote
- Elektromobilität
- Wirtschaftsverkehr und (City-)Logistik
- Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

2 Bestandsaufnahme zur innerörtlichen Mobilität in Brandenburg

2.1 Methodik

Im Rahmen der Erstellung des Gutachtens wurde mithilfe des Umfrage-Tools LamaPoll eine **Kommunalbefragung** (Online-Fragebogen) erstellt und veröffentlicht. Diese fand zwischen dem 6. September und dem 13. Oktober 2021 statt. Das Ziel der Befragung war es, die spezifischen Rahmenbedingungen in den Kommunen zu erheben, zu bewerten und in diesem Zusammenhang eine systematische Aufnahme von bestehenden Konzepten und Aktivitäten im Bereich der umweltgerechten innerörtlichen Mobilität vorzunehmen, um sinnvolle und bedarfsgerechte Handlungsempfehlungen für das MIL zur Förderung einer umweltgerechten innerörtlichen Mobilität in den Kommunen des Bundeslandes Brandenburg abzuleiten. Zudem wurden als Grundlage für die Ableitung von Handlungsempfehlungen bestehende Hemmnisse auf Seiten der Kommunen erfragt. Alle brandenburgischen Kommunen mit mehr als 10.000 Einwohner*innen wurden zur Teilnahme an der Kommunalbefragung eingeladen. Über eine umfassende Internetrecherche wurden die dafür zuständigen Ansprechpersonen der Kommunen identifiziert, telefonisch kontaktiert und über die Durchführung der Befragung informiert. Über individuelle E-Mails wurden die zuvor kontaktierten Ansprechpersonen anschließend offiziell zur Teilnahme an der Kommunalbefragung eingeladen und erhielten die Zugangsdaten. Um eine möglichst hohe Teilnahme und Rücklaufquote zu erreichen, wurden Kommunen mehrfach per E-Mail und/oder telefonisch an die Durchführung der Befragung erinnert. Insgesamt haben 57 der 79 eingeladenen Kommunen an der Befragung teilgenommen, was einer hohen Rücklaufquote von 72 % entspricht. 39 dieser Kommunen befinden sich im Berliner Umland, 40 Kommunen im Weiteren Metropolitanraum. Beachtenswert ist, dass im Weiteren Metropolitanraum ausschließlich Städte befragt wurden, im Berliner Umland hingegen auch eine Reihe nichtstädtischer Gemeinden mit zum Teil sehr deutlicher Entwicklungsdynamik. Diese Strukturunterschiede spiegeln sich teilweise in den Befragungsergebnissen wider.

Die Ergebnisse der Kommunalbefragung wurden in **Workshops mit den Kommunen** vorgestellt und erörtert, um den Kommunen einen Überblick über die Befragungsergebnisse zu geben, diese zu ergänzen und mit der Wahrnehmung der Kommunalvertreter*innen abzugleichen. Dies erfolgte für beide Teilräume. Am 2. Dezember 2021 fand der Workshop mit den Kommunen des Berliner Umlandes statt, an welchem 18 Kommunen teilnahmen. Am darauffolgenden Tag, dem 3. Dezember 2021, wurden den Kommunen des Weiteren Metropolitanraumes die entsprechenden Ergebnisse vorgestellt. An diesem Termin nahmen 20 Kommunen teil. Das Ziel der Workshops war es in erster Linie, den Kommunen mit den Ergebnissen der Kommunalbefragung einen Überblick über bestehende Konzepte und Aktivitäten im Bereich der umweltgerechten innerörtlichen Mobilität zu geben. Die Kommunen hatten in den Workshops zudem die Möglichkeit, ihre in der Kommunalbefragung gegebenen Antworten zu vertiefen und sich mit weiteren kommunalen Vertreter*innen auszutauschen.

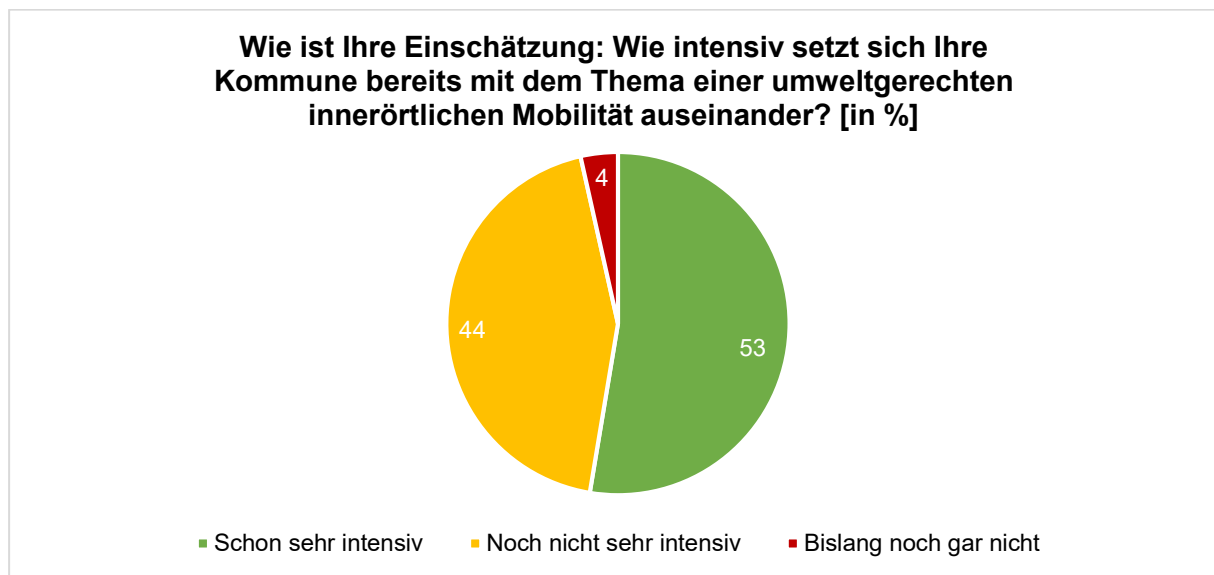
Am 24. Januar 2022 wurden die Ergebnisse der Kommunalbefragung und die Erkenntnisse aus den Workshops mit den Kommunen im Rahmen eines **Expertenworkshops** mit Akteuren aus verschiedenen Fachbereichen (z. B. Radverkehr, ÖPNV, Wohnungswirtschaft) diskutiert. Durch die Zusammenarbeit mit den Kommunen kennen die Expert*innen die kommunalen Herausforderungen. Mithilfe dieser Vor-Ort-Kenntnisse und des fachlichen Hintergrundes der Expert*innen konnten die bestehenden Hemmnisse auf kommunaler Ebene stärker untersetzt und die Unterstützungsbedarfe konkretisiert werden.

Die Ergebnisse der Kommunalbefragung werden in den nachfolgenden Kapiteln umfassend vorgestellt.⁸ Der vollständige Fragebogen mit allen Fragen und Antwortmöglichkeiten ist dem Anhang A zu entnehmen. Alle Befragungsergebnisse in absoluten und relativen Zahlen sind im Anhang B zu finden.

2.2 Beschäftigung mit innerörtlicher Mobilität

Auseinandersetzung mit dem Thema einer umweltgerechten innerörtlichen Mobilität und Intensität:

Die Kommunen im Land Brandenburg wurden gefragt, ob und wenn ja, wie intensiv sie sich bereits mit dem Thema einer umweltgerechten innerörtlichen Mobilität auseinandersetzen. Die Ergebnisse sind dem untenstehenden Diagramm zu entnehmen.



Mehr als die Hälfte der befragten Kommunen setzt sich bereits sehr intensiv mit dem Thema einer umweltgerechten innerörtlichen Mobilität auseinander. Dabei handelt es sich sowohl um Kommunen, die in der Gesamtbetrachtung eine vergleichsweise geringe Bevölkerungszahl aufweisen, als auch um größere Kommunen mit über 50.000 Einwohner*innen. Es ist anzunehmen, dass in diesen Kommunen hinreichende finanzielle und personelle Ressourcen vorhanden sind, die diese intensive Beschäftigung ermöglichen. Dies bedeutet jedoch nicht, dass sich finanziell gut aufgestellte Kommunen mit ausreichendem Fachpersonal in jedem Fall mit dem Thema einer umweltgerechten innerörtlichen Mobilität befassen.

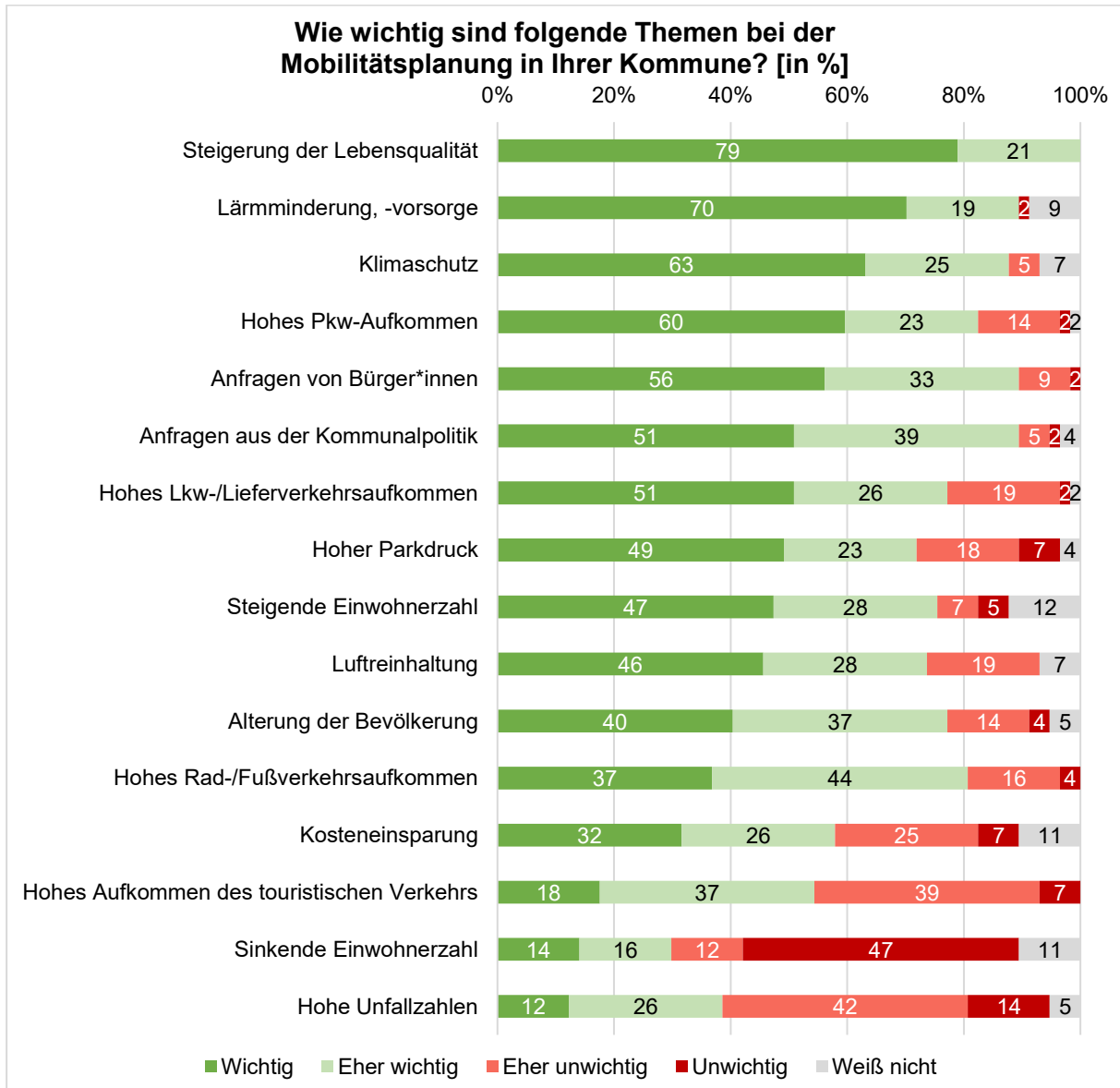
Bei den Kommunen, die sich bisher noch nicht sehr intensiv mit innerörtlicher Mobilität auseinandersetzen, handelt es sich vorwiegend um Kommunen mit einer in der Gesamtbetrachtung geringen Bevölkerungszahl. Damit besteht großes Potential, die Anzahl der Kommunen zu erhöhen, die sich intensiv mit diesem Thema befassen. Hierfür sollten entsprechende Voraussetzungen geschaffen und Unterstützungsleistungen angeboten werden. Als bestehende Hemmnisse wurden von den Kommunen insbesondere fehlendes Fachpersonal und unzureichende finanzielle Spielräume genannt (vgl. Kapitel 2.11).

⁸ Zur Vereinfachung und zum besseren Verständnis der Befragungsergebnisse werden ganzzahlige/gerundete Angaben genutzt, weshalb sich die Prozentwerte nicht immer exakt auf 100 % summieren.

2.3 Relevante Themen bei der Mobilitätsplanung

Relevanz verschiedener Themen bei der Mobilitätsplanung:

Die Kommunen im Land Brandenburg wurden gebeten, anzugeben, wie wichtig ihnen verschiedene Themen bei der Mobilitätsplanung sind. Die in der Gesamtbetrachtung am häufigsten genannten Antworten werden im untenstehenden Diagramm abgebildet.



Die Mobilitätsplanung in den Kommunen ist eine breit mit anderen Kommunalthemen verknüpfte Aufgabe. Grundlegend beabsichtigt der Großteil der Kommunen, mit der Mobilitätsplanung eine Steigerung der Lebensqualität zu erreichen und einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Dies lässt sich vermutlich mit den Klimaschutzzielen auf Bundes- und Landesebene begründen, wodurch die Kommunen dazu angehalten sind, (auch) im Verkehrssektor Treibhausgasemissionen zu reduzieren. Während der Treibhausgasausstoß des Verkehrssektors im Jahr 2020 in Deutschland bei 146 Millionen Tonnen Kohlenstoffdioxid lag, soll dieser Wert bis 2030 weiter auf maximal 85 Millionen Tonnen Kohlenstoffdioxid reduziert werden.⁹

⁹ Vgl. UBA (2021)

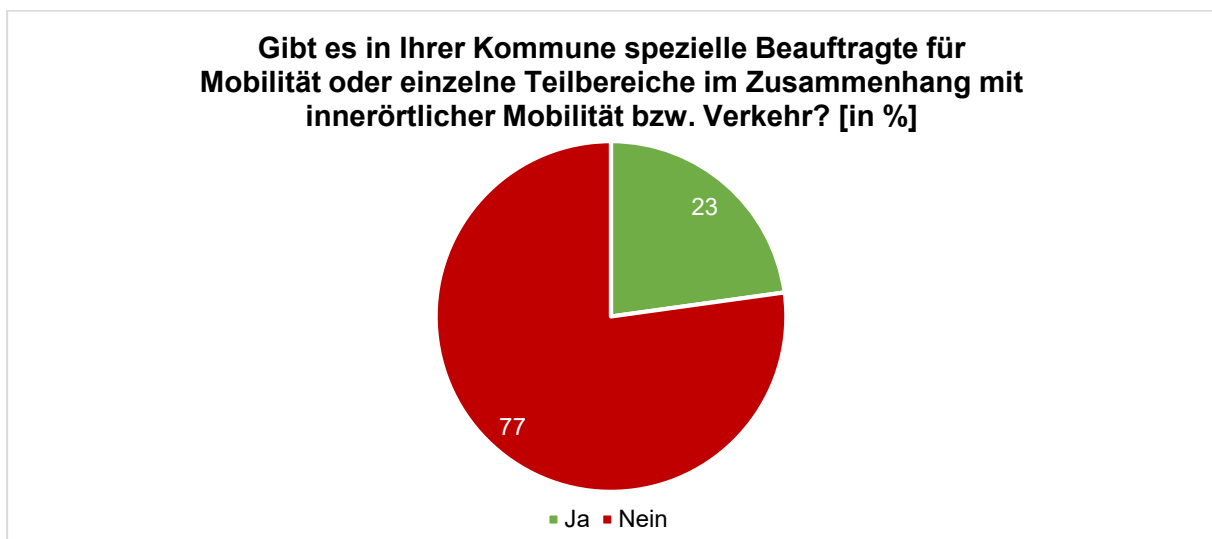
Inwieweit die oben genannten Themen bei der Mobilitätsplanung Berücksichtigung finden, ist vor allem von der Bevölkerungsentwicklung abhängig. Während die Kommunen des Berliner Umlands vorwiegend durch eine steigende Bevölkerungszahl geprägt sind, sinkt die Anzahl der Einwohner*innen in den meisten Kommunen des Weiteren Metropolitanraumes. Dadurch ergeben sich unterschiedliche Rahmenbedingungen und Handlungsbedarfe vor Ort. So spielen bspw. ein hohes Pkw- und Lkw-/Lieferverkehrsaufkommen sowie ein hoher Parkdruck bei der Mobilitätsplanung der Kommunen des Berliner Umlands in der Gesamtbetrachtung eine wichtigere Rolle als in den Kommunen des Weiteren Metropolitanraumes. Die Entwicklung von Mobilitätslösungen erfolgt in Kommunen mit einem erwarteten Bevölkerungswachstum also anders als in Kommunen mit einem prognostizierten Bevölkerungsschwund, da gänzlich andere Voraussetzungen bestehen (z. B. Anzahl potentieller Nutzer*innen).

Zusätzlich hatten die Kommunen die Möglichkeit, weitere für sie wichtige Aspekte zu benennen. Diese Möglichkeit wurde zwar vergleichsweise selten genutzt, die Nennungen zeigen jedoch, dass das Themenspektrum deutlich über die oben angegebenen Antwortmöglichkeiten hinausgeht. Weitere Themen, die bei der Mobilitätsplanung in einigen Kommunen eine wichtige Rolle spielen und Bezug zum Thema einer umweltgerechten innerörtlichen Mobilität haben, sind die Letzte-Meile-Problematik, der Pendelverkehr, die Schulwegsicherung, Grünflächen, Tourismus, Denkmalschutz, die interkommunale Zusammenarbeit, alternative Antriebstechnologien (Elektromobilität und Wasserstoff) sowie der Strukturwandel bzw. die Rekultivierung der Bergbaufolgelandschaft.

2.4 Organisatorische Verankerung des Themas

Beauftragte für Mobilität oder einzelne Teilbereiche im Zusammenhang mit innerörtlicher Mobilität bzw. Verkehr:

Die Kommunen im Land Brandenburg wurden gebeten, zu beantworten, ob sie spezielle Beauftragte für Mobilität oder einzelne Teilbereiche im Zusammenhang mit innerörtlicher Mobilität bzw. Verkehr einsetzen. Die Ergebnisse zeigt das untenstehende Diagramm.



Mehr als zwei Drittel der befragten Kommunen haben keine Beauftragten für Mobilität oder einzelne Teilbereiche im Zusammenhang mit innerörtlicher Mobilität bzw. Verkehr. Dies bedeutet nicht, dass in diesen Kommunen keine Auseinandersetzung mit dem Thema einer umweltgerechten innerörtlichen Mobilität stattfindet. Es ist allerdings anzunehmen, dass insbesondere in Kommunen mit einer herausfordernden Personalsituation eine Person für mehrere Bereiche zuständig ist und sich dadurch nicht tiefgreifend mit Verkehr und Mobilität beschäftigt. Daraus lässt sich schlussfolgern, dass sich Kommunen mit speziellen Beauftragten für

Mobilität oder einzelne Teilbereiche im Zusammenhang mit innerörtlicher Mobilität bzw. Verkehr intensiver mit dem Thema einer umweltgerechten innerörtlichen Mobilität auseinandersetzen (vgl. Kapitel 2.2) als Kommunen ohne speziell zuständige Person(en). Ein direkter Zusammenhang zwischen dem Einsatz spezieller Beauftragter für Mobilität oder einzelne Teilbereiche im Zusammengang mit innerörtlicher Mobilität bzw. Verkehr und der Größe der Kommunen ist nicht zu erkennen.

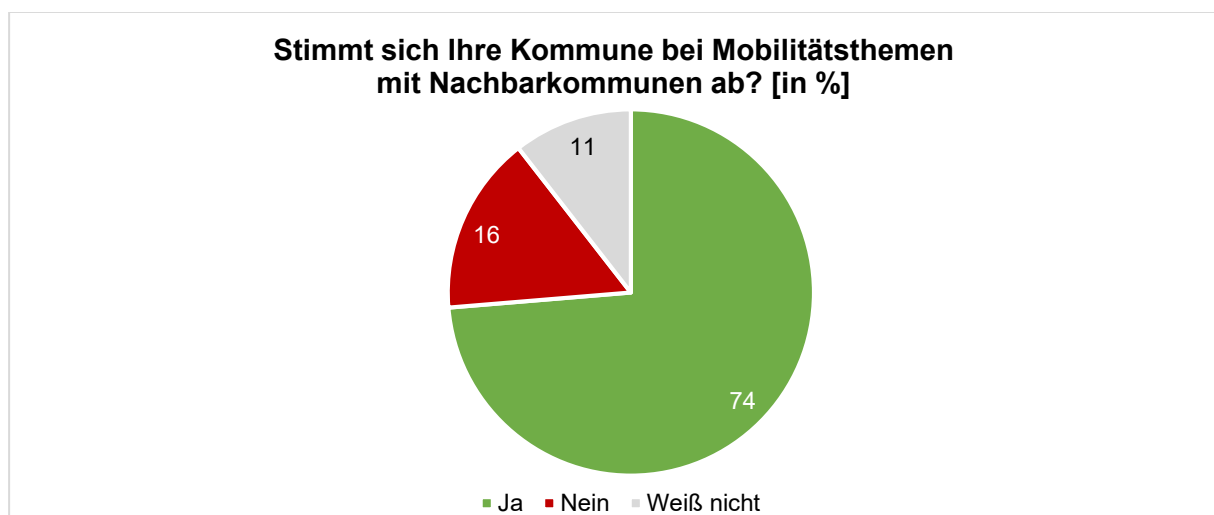
Konkrete Stellenbezeichnungen und ausführende Abteilungen:

Die Personen, die sich in den Kommunen mit Themen der innerörtlichen Mobilität beschäftigen, haben überwiegend Funktionen als Verkehrsplaner*innen, Klimaschutz-, Radverkehrs-, Sicherheitsbeauftragte oder Vertreter*innen im Nahverkehrsbereich inne, wobei das Thema je nach Kommune in unterschiedlichen Abteilungen bearbeitet wird. Da thematisch ähnliche Abteilungen in den Kommunen teilweise unterschiedliche Bezeichnungen aufweisen (bspw. Abteilung Verkehr oder Abteilung Mobilität), werden diese nachfolgend themenspezifisch zusammengefasst. Neben den Abteilungen Verkehr, Stadtplanung/-entwicklung und Umwelt werden ebenso in den Abteilungen Bauen, Wohnen, Öffentliche Ordnung, Wirtschaftsförderung und Tourismus Themen der innerörtlichen Mobilität behandelt. Seltener genannt wurden die Abteilungen Grünflächen, Finanzen, Bildung, Marketing und Liegenschaften. Es ist anzunehmen, dass in den Kommunen Themen der innerörtlichen Mobilität zwar in einer Abteilung hauptsächlich bearbeitet werden, sich jedoch mehrere Abteilungen mit mobilitätsrelevanten Belangen beschäftigen bzw. zu Themen der innerörtlichen Mobilität zusammenarbeiten. Eine Zersplitterung des Themas innerhalb der kommunalen Verwaltungen wird deutlich.

2.5 Interkommunale Zusammenarbeit

Abstimmung bei Mobilitätsthemen mit Nachbarkommunen:

Die Kommunen im Land Brandenburg wurden gefragt, ob sie sich bei Mobilitätsthemen mit Nachbarkommunen abstimmen. Die Ergebnisse sind dem untenstehenden Diagramm zu entnehmen.



Mehr als zwei Drittel der befragten Kommunen stimmen sich bei Mobilitätsthemen mit Nachbarkommunen ab. Zwischen der Anzahl der Kommunen, die den themenbezogenen Austausch mit anderen Kommunen als relevant bzw. eher relevant empfinden (vgl. Kapitel 2.12), und der Anzahl der Kommunen, die sich bei Mobilitätsthemen tatsächlich mit Nachbarkommunen abstimmen, besteht eine hohe Diskrepanz. Aus diesem Defizit lässt sich auf einen hohen Unterstützungsbedarf der Kommunen schließen. Die meisten Kommunen, die sich bei Mobilitätsthemen nicht mit Nachbarkommunen abstimmen, weisen in der Gesamtbetrachtung eine

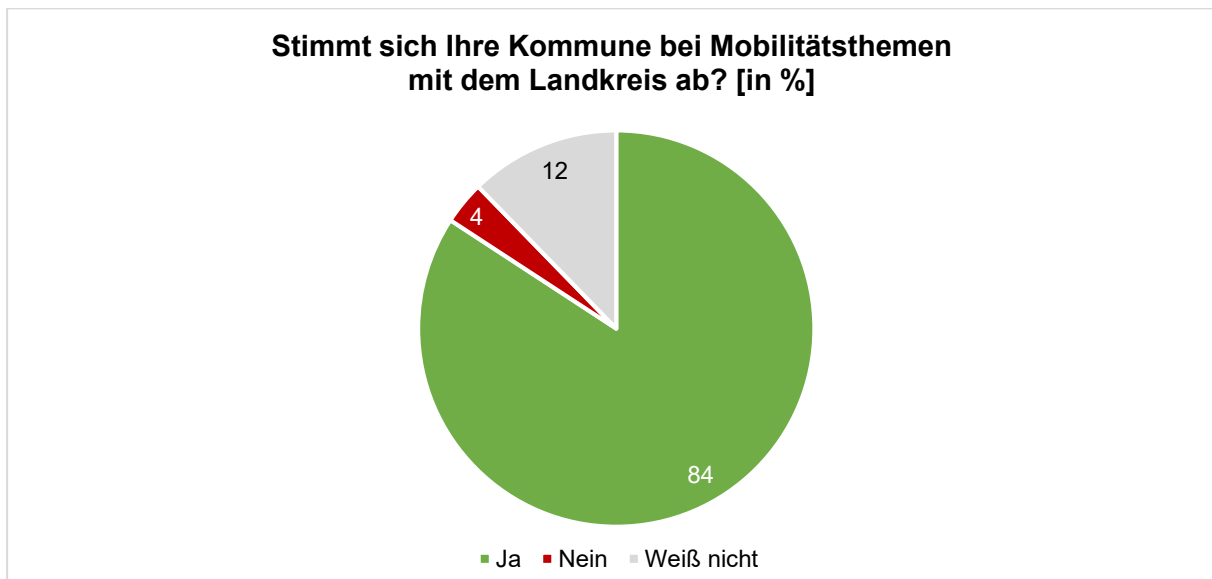
vergleichsweise geringe Bevölkerungszahl auf. Es ist daher von hoher Bedeutung, die Relevanz der interkommunalen Zusammenarbeit für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität und attraktive Mobilitätslösungen für potentielle Nutzer*innen (z. B. interkommunale, durchgängige Radwege) zu verdeutlichen und die Kommunen dahingehend zu sensibilisieren.

Ein Beispiel für die interkommunale Zusammenarbeit findet sich in den Kommunen Eichwalde, Zeuthen und Schulzendorf. Seit März 2020 arbeiten diese gemeinsam im Rahmen des vom Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderten Forschungsprojektes „Nutzerdaten-gestützte Planung eines integrierten Fahrradverkehrsnetzes“ mit der Technischen Universität Berlin und dem Softwareentwicklungsunternehmen FixMyCity GmbH an der Entwicklung eines interkommunalen Radverkehrskonzeptes „ZESplus“ und entwickeln entsprechende Maßnahmen. Dabei werden auch digitale Planungs- und Beteiligungstools erprobt.¹⁰

Die Kommunen hatten die Möglichkeit, anzugeben, über welche Mobilitätsthemen sie sich mit Nachbarkommunen abstimmen. Neben Vorhaben im Radverkehr (siehe Beispiel), im ÖPNV (vor allem Schüler*innenverkehr) und im SPNV sind der Pendel- und der Wirtschaftsverkehr relevante Mobilitätsthemen, die untereinander abgestimmt werden. Auch touristische Wege, wie Reit-, Wander- und Wasserwege, sowie alternative Antriebstechnologien (Elektromobilität und Wasserstoff) werden miteinander besprochen.

Abstimmung bei Mobilitätsthemen mit dem Landkreis:

Zudem wurden die Kommunen im Land Brandenburg gebeten, anzugeben, ob sie sich bei Mobilitätsthemen mit dem Landkreis abstimmen. Das untenstehende Diagramm visualisiert die Ergebnisse.



Die Mehrheit der befragten Kommunen stimmt sich bei Mobilitätsthemen mit dem Landkreis ab. Die Abstimmung mit dem Landkreis fällt damit etwas stärker aus als die Abstimmung mit den Nachbarkommunen. Dies liegt vermutlich an der Funktion der Landkreise als untere Straßenverkehrsbehörde und damit an deren Zuständigkeit und Zustimmungspflicht für bestimmte mobilitätsrelevante Themen, wie z. B. im Bereich des ÖPNV. Von dieser Abstimmungspflicht ausgenommen sind die kreisfreien Städte.

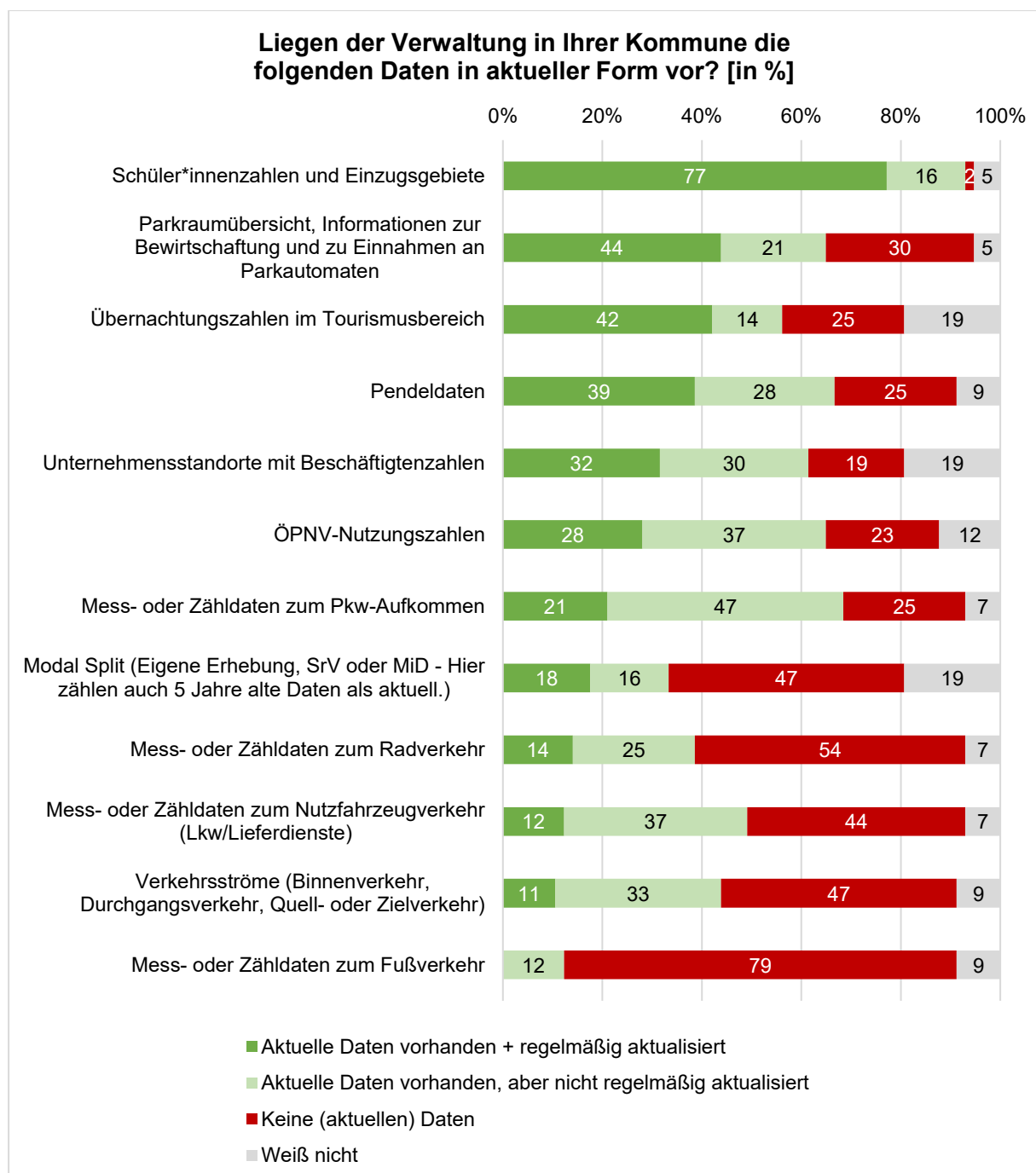
¹⁰ Vgl. FixMyCity GmbH (2020)

Die Kommunen konnten angeben, welche Mobilitätsthemen sie mit dem Landkreis abstimmen. Zusätzlich zu den oben genannten Mobilitätsthemen, über die sich Kommunen mit Nachbarkommunen abstimmen, werden mit dem Landkreis Themen, wie Barrierefreiheit, Straßenbau, Pkw- und Lkw-Verkehr sowie Sharing-Systeme besprochen. Auch zu verfügbaren Fördermitteln und deren Beantragung findet eine Abstimmung zwischen Kommunen und Landkreis statt.

2.6 Datenlage

Vorliegende Daten:

Die Kommunen im Land Brandenburg wurden gebeten, zu nennen, welche Daten, die für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität relevant sein können, ihnen in welcher Form vorliegen. Die in der Gesamtbetrachtung am häufigsten genannten Antworten zeigt das untenstehende Diagramm.



Zwar hat jede der befragten Kommunen bisher Daten in mindestens einer der oben genannten Formen erhoben, dennoch ist die Datenlage in der Gesamtbetrachtung als eher schlecht zu beurteilen. Viele der oben genannten Datenformen liegen nur in einem kleinen Teil der Kommunen vor. Ein direkter Zusammenhang mit der Größe der Kommunen ist nicht erkennbar. Auch eine deutliche Korrelation zwischen der Verfügbarkeit der einzelnen Datenformen untereinander ist gegeben.

Die Datenlage zeigt, dass der Schülerverkehr in den Kommunen eine hohe Relevanz hat. Fast allen Kommunen liegen Daten zur Anzahl der Schüler*innen und zu deren Einzugsgebieten vor. In mehr als zwei Drittel der Kommunen werden diese Daten regelmäßig aktualisiert. Interessant ist, dass die Kommunen das bereits ausgeschöpfte Verbesserungspotential im Handlungsfeld „Innerörtlicher ÖPNV, Intermodalität und Bedarfsverkehr“ für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität im Vergleich zu den weiteren Handlungsfeldern als am höchsten beurteilen (vgl. Kapitel 2.8.3). Ein Zusammenhang mit der guten Datenlage ist anzunehmen.

Etwa zwei Drittel der Kommunen verfügen über Daten zum Parkraum, wovon fast die Hälfte diese Daten regelmäßig aktualisiert. Dies lässt sich vermutlich auf die automatische Erfassung bspw. über Parkscheinautomaten zurückführen. Es wird deutlich, dass das Thema Parkraum in den Kommunen zunehmend an Bedeutung gewinnt. Die dahinterliegenden Gründe werden in Kapitel 2.7 erläutert.

Die Verfügbarkeit von Übernachtungszahlen im Tourismusbereich ist von der touristischen Bedeutung der jeweiligen Kommune abhängig. In der Gesamtbetrachtung fällt auf, dass mehr Kommunen des Weiteren Metropolitanraumes über entsprechende Daten verfügen, was auf deren insgesamt höhere touristische Bedeutung im Vergleich zu den Kommunen des Berliner Umlandes hinweist.

Jeweils zwei Drittel der Kommunen verfügen über aktuelle Mess- oder Zähl Daten zum Pkw-Aufkommen und über Pendel Daten. Mögliche Gründe hierfür werden weiter unten (siehe „Markante Unterschiede zwischen den beiden Teilräumen“) erläutert.

Die wenigsten Kommunen haben Mess- oder Zähl Daten zum Rad- und Fußverkehr erhoben. Dieser Sachverhalt lässt darauf schließen, dass der Pkw in vielen Kommunen derzeit noch das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel ist und Methoden zur Erfassung von Mess- oder Zähl Daten zum Rad- und Fußverkehr mit einem zu hohen finanziellen und personellen Aufwand für die Kommunen verbunden oder ggf. nicht bekannt sind.

Zusätzlich hatten die Kommunen die Möglichkeit, weitere für sie wichtige Aspekte zu benennen. Diese Möglichkeit wurde zwar vergleichsweise selten genutzt, die Nennungen zeigen jedoch, dass das Themenspektrum deutlich über die oben angegebenen Antwortmöglichkeiten hinausgeht. Weitere Daten, die in den Kommunen vorliegen und Bezug zum Thema einer umweltgerechten innerörtlichen Mobilität haben, sind Pkw-Bestandszahlen, Unfalldaten, Nutzungsdaten von Ladesäulen, Ergebnisse des ADFC Fahrradklima-Tests, Verkehrsgutachten zu einzelnen Bauvorhaben, die Anzahl der Tagestourist*innen sowie Daten zur Luft- und Lärmbelastung.

Markante Unterschiede¹¹ zwischen den beiden Teilräumen:

Bei der Datenverfügbarkeit bestehen teilweise **markante Unterschiede** zwischen den beiden Teilräumen. Es wird deutlich, dass die Kommunen des Berliner Umlandes häufiger über Mess- und Zähl Daten zum Pkw-Aufkommen und zu Verkehrsströmen verfügen. Die starke Pendel-

¹¹ Größere Unterschiede = Abweichungen von mindestens 10 % zwischen den zwei Teilräumen

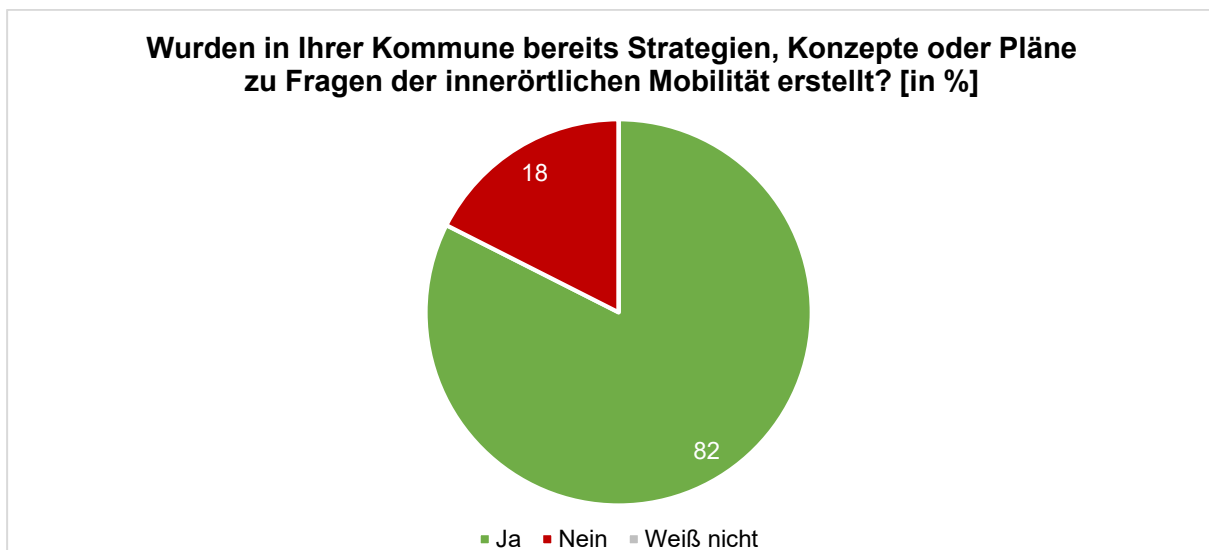
verflechtung im Berliner Umland ist ein wichtiger Faktor für die Ausrichtung der Straßenplanung in den betreffenden Kommunen. Zudem handelt es sich bei vielen Straßen in diesem Teilraum nicht um Landes-, sondern um kommunale Straßen, weshalb die Kommunen häufiger entsprechende Daten erheben. In den Kommunen des Weiteren Metropolitanraumes liegen häufiger Daten zum ruhenden Verkehr und zu Übernachtungszahlen vor, was mit der hohen touristischen Bedeutung der Kommunen dieses Teilraumes einhergeht. Es ist anzunehmen, dass die im Vergleich eher ländlich geprägten Kommunen des Weiteren Metropolitanraumes mit unzureichenden finanziellen Spielräumen und mangelndem Fachpersonal umgehen müssen, wodurch die Erfassung weiterer aktueller Verkehrsdaten eine geringere Priorität einnimmt als weitere Belange der innerörtlichen Mobilität (vgl. Kapitel 2.11).

Aktuelle Daten vorhanden (regelmäßig aktualisiert + nicht regelmäßig aktualisiert)	Berliner Umland	Weiterer Metropolitanraum
Schüler*innenzahlen und Einzugsgebiete	100 %	86 %
Mess- oder Zählraten zum Pkw-Aufkommen	82 %	55 %
Verkehrsströme (Binnenverkehr, Durchgangsverkehr, Quell- oder Zielverkehr)	61 %	28 %
Parkraumübersicht, Informationen zur Bewirtschaftung und zu Einnahmen an Parkautomaten	57 %	72 %
Übernachtungszahlen im Tourismusbereich	32 %	79 %

2.7 Strategien, Konzepte oder Pläne zu Fragen der innerörtlichen Mobilität

Erstellte Strategien, Konzepte oder Pläne zu Fragen der innerörtlichen Mobilität:

Die Kommunen im Land Brandenburg wurden gebeten, Auskunft darüber zu geben, ob sie bereits Strategien, Konzepte oder Pläne zu Fragen der innerörtlichen Mobilität erstellt haben. Die Ergebnisse werden im untenstehenden Diagramm dargestellt.

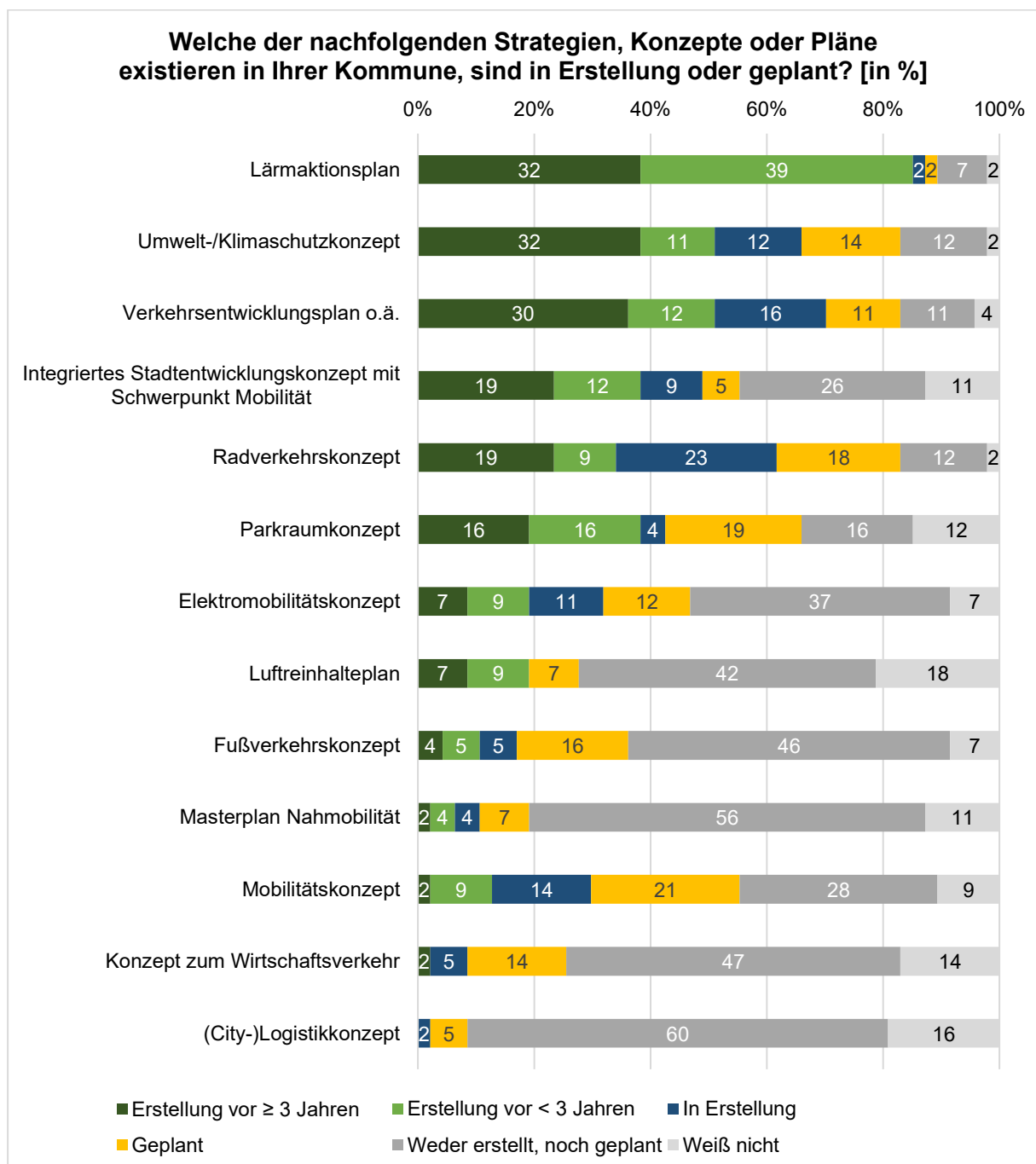


Dass in den befragten Kommunen Strategien, Konzepte oder Pläne erstellt wurden, die sich mit Fragen rund um die innerörtliche Mobilität beschäftigen, ist der Regelfall. Mehr als zwei Drittel der Kommunen hat mindestens zwei, etwa ein Drittel mehr als fünf entsprechende Strategien, Konzepte oder Pläne erstellt. Im Durchschnitt liegen jeder Kommune vier Strategien, Konzepte oder Pläne vor. Dies ist ein solider Wert, der mit den Ergebnissen der Beschäftigung

mit innerörtlicher Mobilität (vgl. Kapitel 2.2) einhergeht. Es ist davon auszugehen, dass Kommunen, die sich bereits intensiv mit diesem Thema auseinandersetzen, eher entsprechende Strategien, Konzepte oder Pläne erstellt haben als Kommunen, die dies bisher nicht taten.

Die Erstellung entsprechender Strategien, Konzepte oder Pläne stellt häufig den Startpunkt dafür dar, sich intensiv mit dem Thema einer umweltgerechten innerörtlichen Mobilität auseinanderzusetzen. Es fällt auf, dass es sich bei den vergleichsweise wenigen Kommunen, die bisher noch keine Strategien, Konzepte oder Pläne zu Fragen der innerörtlichen Mobilität erstellt haben, sowohl um kleine als auch um große Kommunen handelt. Die Größe einer Kommune kann daher nicht direkt mit der Erstellung in Verbindung gebracht werden.

Zur Spezifizierung wurden die Kommunen daher gefragt, welche konkreten Strategien, Konzepte oder Pläne zu Fragen der innerörtlichen Mobilität bei ihnen bereits bestehen, in Erstellung oder geplant sind. Das untenstehende Diagramm führt die in der Gesamtbetrachtung am häufigsten genannten Antworten auf.



Es wird deutlich, dass die Kommunen im Bereich ihrer kommunalen Kernaufgaben bereits gut mit Strategien, Konzepten oder Plänen zu Fragen der innerörtlichen Mobilität ausgestattet sind. Meist liegen mehrere davon vor. Im Durchschnitt verfügt jede Kommune über vier der oben genannten Strategien, Konzepte oder Pläne. Eine positive Entwicklung für die Zukunft deutet sich an. Ein direkter Zusammenhang zwischen der Erstellung einzelner Strategien, Konzepte oder Pläne und der Größe der Kommunen ist nicht zu erkennen.

Etwa zwei Drittel der Kommunen haben Lärmaktionspläne, wobei die Erstellung teilweise mehr als drei Jahre zurückliegt. In jeder dritten Kommune mit Lärmaktionsplan besteht eine veraltete Datenlage, die eine Aktualisierung bzw. neue strategische Ausrichtung erfordert. Kommunen sind nur dann zur Erstellung eines Lärmaktionsplanes verpflichtet, wenn im Rahmen der vom Landesamt für Umwelt Brandenburg durchgeführten Lärmkartierung ermittelt wurde, dass Personen von einem zu hohen Lärmaufkommen betroffen sind.¹² Die Kommunen können selbstverständlich auch aus Eigeninitiative einen Lärmaktionsplan aufstellen, um darin Maßnahmen zur Regelung relevanter Lärmprobleme und Lärmauswirkungen festzuhalten. Wie hoch dieser Anteil an den befragten Kommunen mit vorhandenem, in Erstellung befindlichem oder geplantem Lärmaktionsplan ist, lässt sich nicht abschätzen. Es kann allerdings die Aussage getroffen werden, dass nur sehr wenige Kommunen keinen Lärmaktionsplan besitzen bzw. keine Erstellung planen und damit nicht von relevanten Lärmproblemen betroffen sind.

Ebenso präsent wie Lärmaktionspläne sind Umwelt-/Klimaschutzkonzepte und Verkehrsentwicklungspläne, wobei auch hier in jeweils einem Drittel der Kommunen eine veraltete Datenlage vorliegt. Die hohe Verbreitung dieser Pläne ist mit den Klimaschutzziele auf Bundes- und Landesebene in Verbindung zu setzen, wodurch die Kommunen dazu angehalten sind, (auch) im Verkehrssektor Treibhausgasemissionen zu reduzieren (vgl. Kapitel 2.3).

Etwa ein Drittel der Kommunen verfügt über ein Parkraumkonzept. Die Hälfte der Parkraumkonzepte wurde in den vergangenen drei Jahren erstellt und ist somit als aktuell zu bewerten. Ungefähr ein Fünftel der Kommunen plant, in Zukunft ein Parkraumkonzept zu erstellen. Dadurch wird deutlich, dass das Thema Parkraum in den Kommunen zunehmend an Relevanz gewinnt. Die Notwendigkeit des Parkraummanagements geht vermutlich damit einher, dass ein großer Teil der Kommunen mit mangelnder Flächenverfügbarkeit im Sinne einer umweltgerechten innerörtlichen Mobilität konfrontiert ist (vgl. Kapitel 2.11). Die Bauordnung ermächtigt die Gemeinden, örtliche Bauvorschriften über notwendige Stellplätze zu erlassen. Ein Stellplatznachweis kann nur gefordert werden, wenn es eine Stellplatzsatzung gibt.

Zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors kann das Fahrrad als umweltfreundliches Verkehrsmittel einen erheblichen Beitrag leisten. Zusätzlich kann die Nutzung des Fahrrads Lärm reduzieren, Flächen im öffentlichen Raum einsparen und die Gesundheit der Nutzer*innen fördern. Die hohe Relevanz des Fahrrads als umweltfreundliches Verkehrsmittel wurde von vielen Kommunen bereits erkannt. In knapp einem Viertel der Kommunen befinden sich Radverkehrskonzepte derzeit in der Umsetzung. Auch an dieser Stelle ist auf die Brandenburgische Bauordnung zu verweisen, die es den Kommunen bei Bauvorhaben ermöglicht, in örtlichen Bauvorschriften Vorgaben zur Anzahl von Fahrradabstellplätzen zu machen. Unter der Berücksichtigung des prognostizierten zunehmenden Radverkehrsaufkommens¹³ sowie der günstigen Voraussetzungen im „Fahrradland“ Brandenburg für eine Steigerung des Radverkehrsanteils sowohl im Alltags- als auch im Freizeitverkehr¹⁴ wird von einer

¹² Vgl. MLUK (2018)

¹³ Die Studie „Mobilität in Deutschland – MiD“ (2019) geht davon aus, dass das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsleistung des Radverkehrs weiterhin steigen wird, wobei sich dies insbesondere in Metropolen und größeren Städten stark bemerkbar machen wird. Vgl. BMVI (2019)

¹⁴ Vgl. MIL (o. J.)

steigenden Bedeutung von Radverkehrskonzepten ausgegangen, um darin gewünschte Entwicklungen in diesem Bereich besser zu forcieren und mit passenden Maßnahmen zu unterstützen.

Im Jahr 2013 hat die Gemeinde Kleinmachnow den „Masterplan Fahrrad“ entwickelt. Dieser beinhaltet ein Zielnetz für den Radverkehr und entsprechende Maßnahmen, die zur Verbesserung der bestehenden Radwegeinfrastruktur beitragen. Ein Fahrradleitsystem und das Fahrradparken sowie Hinweise zu Öffentlichkeitsarbeit und Serviceleistungen finden im Masterplan Berücksichtigung.¹⁵

Nur eine verschwindend geringe Anzahl von Kommunen hat sich bereits so intensiv mit dem Thema Wirtschaftsverkehr beschäftigt, dass entsprechende Konzepte vorliegen. Der Anteil der Kommunen, die in Zukunft die Erstellung von Konzepten zum Wirtschaftsverkehr planen, ist doppelt so hoch wie der Anteil der Kommunen, der bereits über entsprechende Konzepte verfügt. Dies zeigt zwar deren zunehmende Bedeutung. Der im Vergleich zu den weiteren genannten Strategien, Konzepten oder Plänen geringe Anteil an erfolgten Erstellungen oder Planungen verdeutlicht allerdings auch, dass der Wirtschaftsverkehr für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität bisher nur eine geringe Rolle bei den Kommunen spielt. Im Bereich der (City)Logistik vollzieht sich eine noch deutlichere Entwicklung in dieselbe Richtung. Die meisten Kommunen sehen hierin aktuell keine Dringlichkeit, weshalb entsprechende Konzepte in den Kommunen derzeit nicht bestehen. Es ist nicht davon auszugehen, dass dieser Anteil in Zukunft signifikant steigen wird, da starke Herausforderungen im Wirtschaftsverkehr auch künftig insbesondere in Großstädten auftreten werden.

Zusätzlich hatten die Kommunen die Möglichkeit, weitere für sie wichtige Aspekte zu benennen. Diese Möglichkeit wurde zwar vergleichsweise selten genutzt, die Nennungen zeigen jedoch, dass das Themenspektrum deutlich über die oben angegebenen Antwortmöglichkeiten hinausgeht. Weitere relevante Strategien, Konzepte oder Pläne, die in den Kommunen vorliegen, in Erstellung oder geplant sind und Bezug zum Thema einer umweltgerechten innerörtlichen Mobilität haben, sind Nahverkehrspläne, ÖPNV-Konzepte, Konzepte zur Barrierefreiheit, Quartierskonzepte mit Mobilitätsbezug, Tourismus-, Einzelhandels-, Gewerbe- und Industrie- sowie Achsenentwicklungskonzepte.

Markante Unterschiede¹⁶ zwischen den beiden Teilräumen:

Beim Vorhandensein von Strategien, Konzepten und Plänen zu Fragen der innerörtlichen Mobilität bestehen teilweise **markante Unterschiede** zwischen den beiden Teilräumen. Dabei wird deutlich, dass eine Vielzahl der genannten Strategien, Konzepte oder Pläne häufiger in den Kommunen des Berliner Umlandes als in den Kommunen des Weiteren Metropolenraumes erstellt wurde bzw. wird. Ein möglicher Grund hierfür ist der höhere Verkehrsdruck im Berliner Umland mit hoher kommunaler Entwicklungsdynamik, der den Bedarf zur Erstellung entsprechender Strategien, Konzepte oder Pläne schafft.

¹⁵ Vgl. Gemeinde Kleinmachnow (o. J.)

¹⁶ Größere Unterschiede = Abweichungen von mindestens 10 % zwischen den zwei Teilräumen

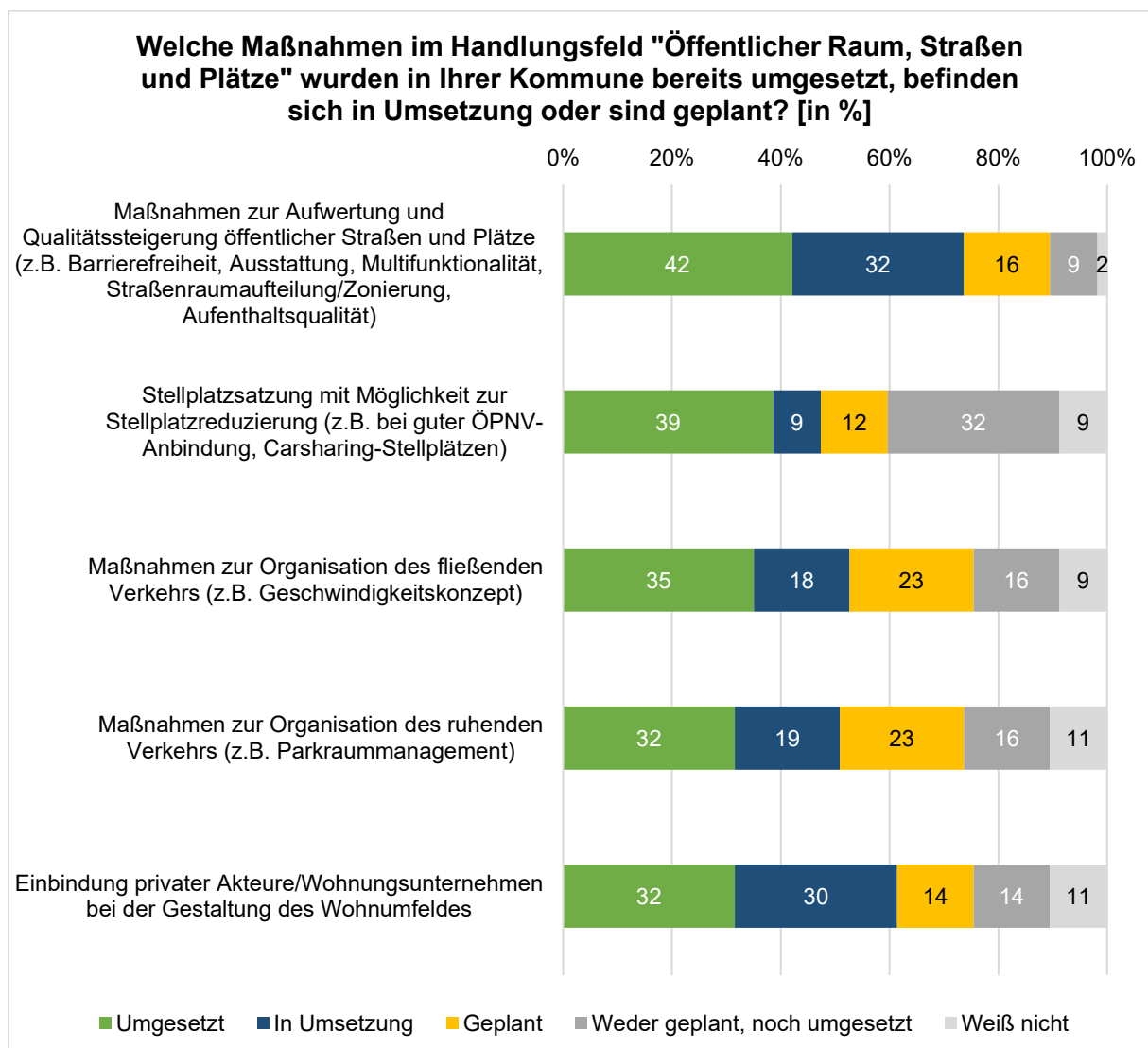
Erstellt (vor ≥ 3 Jahren + vor < 3 Jahren) + In Erstellung	Berliner Umland	Weiterer Metropolitanraum
Lärmaktionsplan	92 %	62 %
Verkehrsentwicklungsplan o.ä.	72 %	52 %
Umwelt-/Klimaschutzkonzept	68 %	48 %
Radverkehrskonzept	68 %	41 %
Elektromobilitätskonzept	40 %	17 %

2.8 Maßnahmen

2.8.1 Handlungsfeld Öffentlicher Raum, Straßen und Plätze

Umgesetzte, in Umsetzung befindliche oder geplante Maßnahmen:

Die Kommunen im Land Brandenburg wurden gefragt, welche Maßnahmen im Handlungsfeld „Öffentlicher Raum, Straßen und Plätze“ bei ihnen bereits umgesetzt wurden, sich in Umsetzung befinden oder geplant sind. Das untenstehende Diagramm zeigt die in der Gesamtbetrachtung am häufigsten genannten Antworten.



Mit einer Ausnahme haben alle befragten Kommunen bereits Maßnahmen im Handlungsfeld „Öffentlicher Raum, Straßen und Plätze“ umgesetzt, setzen diese aktuell um oder planen die Umsetzung. Im Durchschnitt wurden vier der fünf Maßnahmen in jeder Kommune umgesetzt, befinden sich in Umsetzung oder sind geplant. Einige Kommunen setzen sogar alle fünf der oben genannten Maßnahmen um. Dabei fällt auf, dass häufiger kleinere Kommunen bereits mehrere Maßnahmen in diesem Handlungsfeld umgesetzt haben als größere Kommunen. Ein eindeutiger Trend lässt sich hieraus allerdings nicht ableiten und Ausnahmen bestehen. Insgesamt besitzt dieses Handlungsfeld eine hohe Relevanz für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität in den Kommunen. Eine positive Entwicklung für die Zukunft deutet sich an.

In mehr als zwei Drittel der Kommunen wurden Maßnahmen zur Aufwertung und Qualitätssteigerung öffentlicher Straßen und Plätze bereits umgesetzt bzw. befinden sich aktuell in der Umsetzung. Die Ergebnisse stellen nur die Quantität, nicht aber die Qualität der genannten Maßnahmen für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität dar. Eine Abschätzung, wie stark diese Maßnahmen in den Kommunen zu einer umweltgerechten innerörtlichen Mobilität beitragen, lässt sich an dieser Stelle nicht treffen.

Bei der Gestaltung des Wohnumfeldes hat knapp ein Drittel der Kommunen bereits mit privaten Akteuren/Wohnungsunternehmen zusammengearbeitet, ein weiteres Drittel tut dies aktuell. Es ist anzunehmen, dass die Zusammenarbeit zwischen Kommunen und Wohnungsunternehmen in Zukunft zunehmen wird, sofern die Akteure für die Relevanz der umweltgerechten innerörtlichen Mobilität und ihre Bedeutung bzw. Mitwirkungspotentiale hierbei sensibilisiert werden.

In der Stadt Ludwigsfelde wird derzeit ein Konzept zum „Grünen Wegenetz“ erstellt. Ziel ist es, die bestehenden Grün- und Freiflächen aufzuwerten und miteinander zu verbinden. Das Projekt wird mit enger Beteiligung der Bevölkerung und der Wohnungswirtschaft umgesetzt.¹⁷

Weiterhin realisiert bisher nur etwa die Hälfte der Kommunen Maßnahmen zur Organisation des ruhenden Verkehrs, obwohl die Zuständigkeit hierfür bei den Kommunen liegt. Im Rahmen der Brandenburgischen Bauordnung können diese eine Steuerung und Reduzierung der Stellplätze durch die Umsetzung von Maßnahmen für eine umweltfreundlichere Mobilität mithilfe einer Stellplatzsatzung erwirken. Etwas mehr als ein Drittel der Kommunen macht von dieser Möglichkeit bereits Gebrauch, ein weiteres Drittel sieht dies in Zukunft nicht vor. Gründe hierfür könnten unzureichendes Wissen über erfolgreiche Praxisbeispiele und positive Auswirkungen auf eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität sein. Insbesondere Kommunen, die mit einem hohen Bevölkerungswachstum, zunehmendem Wohnungsbau und der Verknappung von öffentlichen Flächen umgehen müssen, können von diesem Steuerungsinstrument profitieren und die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zielgerichtet in eine umweltfreundlichere Richtung lenken.

Zusätzlich hatten die Kommunen die Möglichkeit, weitere für sie wichtige Aspekte zu benennen. Diese Möglichkeit wurde zwar vergleichsweise selten genutzt, die Nennungen zeigen jedoch, dass das Themenspektrum deutlich über die oben angegebenen Antwortmöglichkeiten hinausgeht. Weitere Maßnahmen in diesem Handlungsfeld, die in den Kommunen umgesetzt wurden bzw. werden oder geplant sind und Bezug zum Thema einer umweltgerechten innerörtlichen Mobilität haben, sind Bordsteinabsenkungen, Ausschilderungsoptimierungen, Tempo-30-Zonierungen, stationäre Geschwindigkeitskontrollen sowie die Schaffung von Mobilitäts-Hubs.

¹⁷ Vgl. Stadt Ludwigsfelde (2021)

Markante Unterschiede¹⁸ zwischen den beiden Teilräumen:

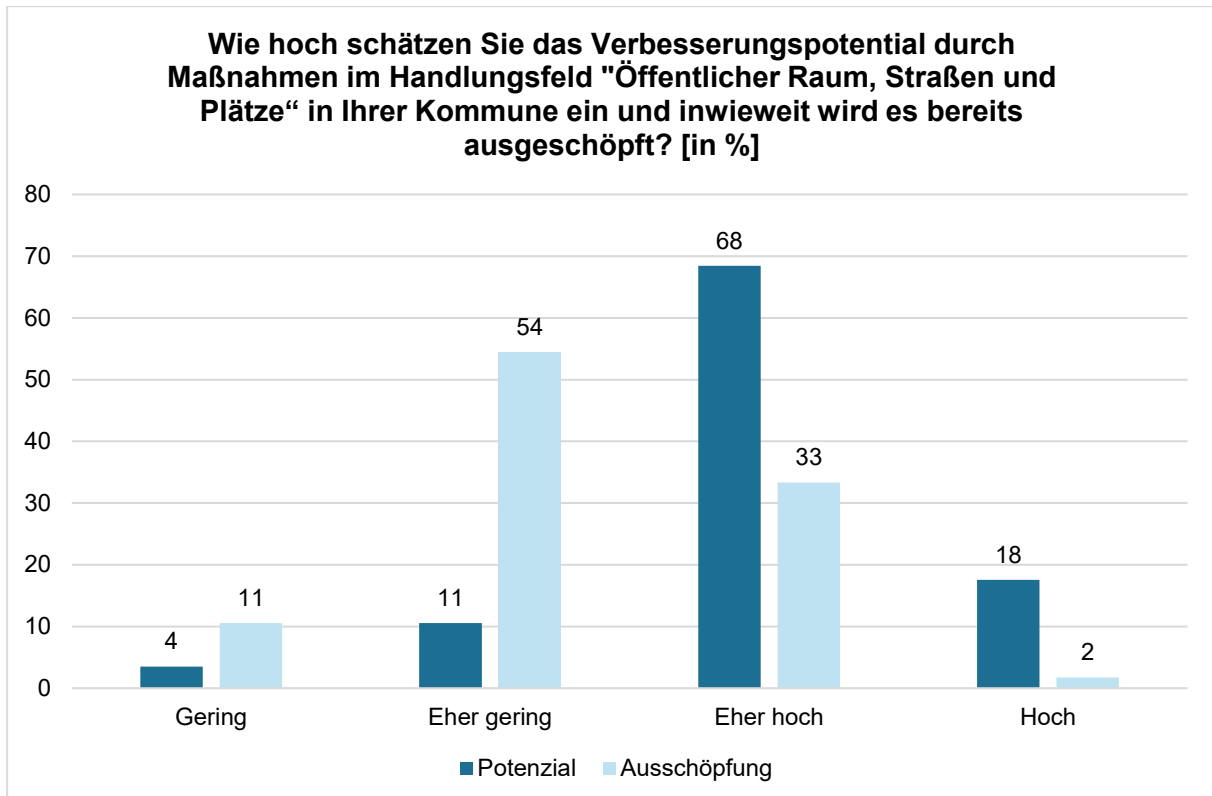
Bei der Umsetzung einiger der genannten Maßnahmen bestehen teilweise **markante Unterschiede** zwischen den beiden Teilräumen. Im Handlungsfeld „Öffentlicher Raum, Straßen und Plätze“ haben deutlich mehr Kommunen des Weiteren Metropolenraumes Maßnahmen zur Aufwertung und Qualitätssteigerung öffentlicher Straßen und Plätze sowie zur Organisation des fließenden und des ruhenden Verkehrs umgesetzt bzw. setzen diese aktuell um. Der Anteil der Kommunen, die über Stellplatzsatzungen mit der Möglichkeit zur Stellplatzreduzierung verfügen bzw. diese Möglichkeit aktuell umsetzen, ist im Berliner Umland im Vergleich zum Weiteren Metropolenraum mehr als doppelt so hoch. Dies ist vermutlich darauf zurückzuführen, dass die Kommunen des Berliner Umlandes aufgrund der Nähe zur Hauptstadt eine stärkere Pendelverflechtung und ein allgemein größeres Bevölkerungswachstum aufweisen als Kommunen des Weiteren Metropolenraumes, welches mit einem vergleichsweise höheren Flächenbedarf für Wohnraum und in der Folge mit einem höheren Parkdruck einhergeht, der gesteuert werden muss.

Umgesetzt + In Umsetzung	Berliner Umland	Weiterer Metropolenraum
Maßnahmen zur Aufwertung und Qualitätssteigerung öffentlicher Straßen und Plätze	64 %	83 %
Stellplatzsatzung mit der Möglichkeit zur Stellplatzreduzierung	64 %	31 %
Maßnahmen zur Organisation des fließenden Verkehrs	43 %	62 %
Maßnahmen zur Organisation des ruhenden Verkehrs	39 %	62 %

Einschätzung des Verbesserungspotentials durch entsprechende Maßnahmen:

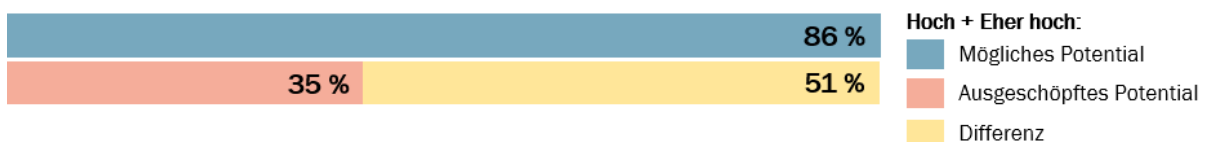
Die Kommunen hatten zusätzlich die Möglichkeit, einzuschätzen, wie hoch das Verbesserungspotential durch Maßnahmen im Handlungsfeld „Öffentlicher Raum, Straßen und Plätze“ für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität bei ihnen vor Ort ist und inwieweit dieses bereits ausgeschöpft wird. Das untenstehende Diagramm zeigt die Ergebnisse.

¹⁸ Größere Unterschiede = Abweichungen von mindestens 10 % zwischen den zwei Teilräumen



Die deutliche Mehrheit der Kommunen sieht im Handlungsfeld „Öffentlicher Raum, Straßen und Plätze“ ein hohes bzw. eher hohes Verbesserungspotential für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität. Dadurch wird deutlich, wie wichtig städtebauliche Maßnahmen für die Mobilitätswende auf der kommunalen Ebene sind. Lediglich etwas mehr als ein Drittel der Kommunen gibt an, dass die Ausschöpfung des Verbesserungspotentials in diesem Handlungsfeld derzeit hoch bzw. eher hoch ist. Diese Diskrepanz zur Einschätzung des möglichen Verbesserungspotentials verdeutlicht, dass entsprechende Maßnahmen in den Kommunen bisher nur in einem verhältnismäßig geringen Maß umgesetzt wurden. Mögliche Gründe hierfür werden in Kapitel 2.11 thematisiert. Die Ergebnisse zeigen auch, dass in den Kommunen vermutlich verschiedene politische Zielsetzungen und Voraussetzungen vorhanden sind, die sich auf die Umsetzung von Maßnahmen in diesem Handlungsfeld auswirken.

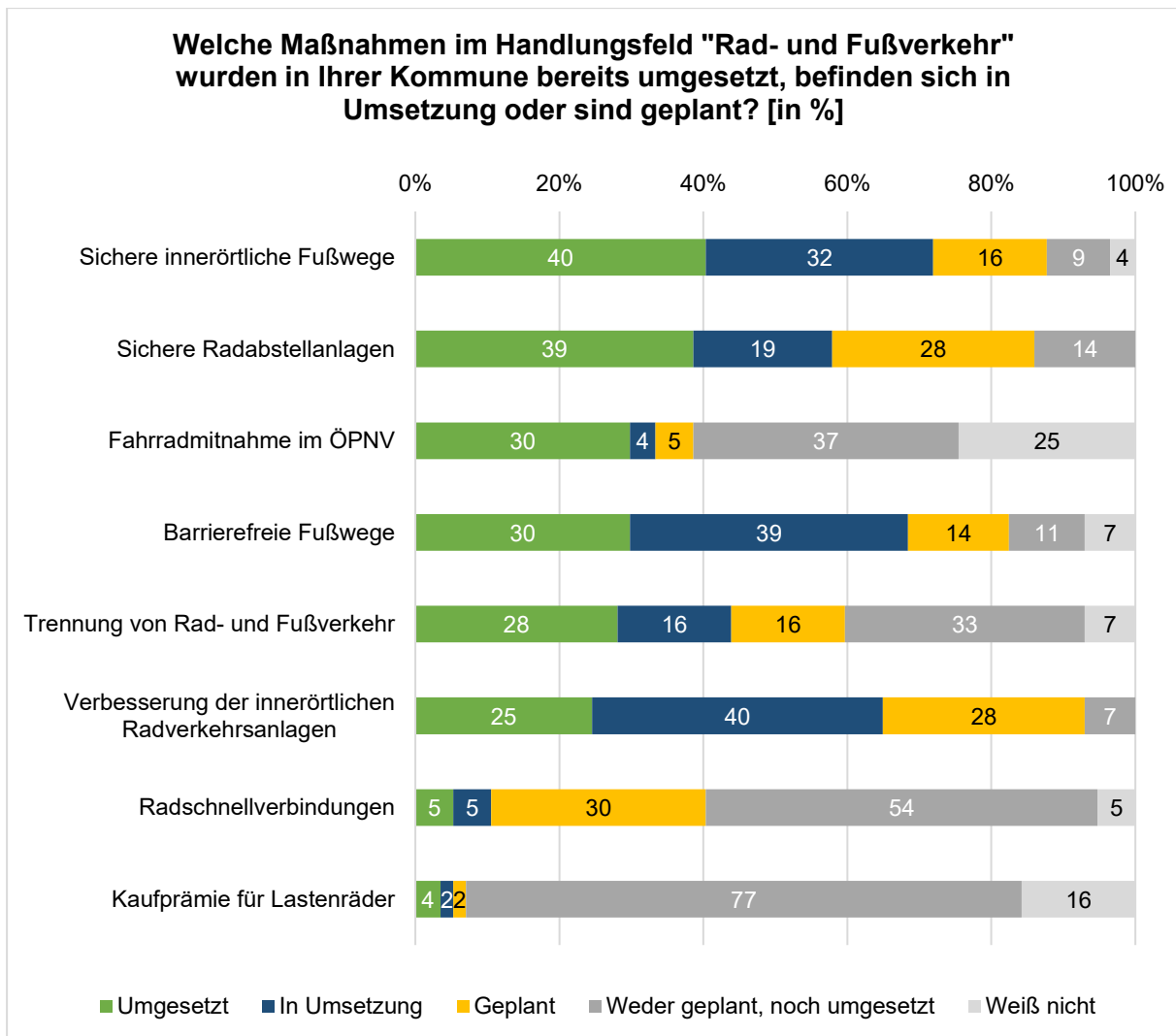
In diesem Handlungsfeld ergibt sich folgende Differenz zwischen dem von den Kommunen eingeschätzten möglichen und ausgeschöpften Potential:



2.8.2 Handlungsfeld Rad- und Fußverkehr

Umgesetzte, in Umsetzung befindliche oder geplante Maßnahmen:

Die Kommunen im Land Brandenburg wurden gebeten, zu beantworten, welche Maßnahmen im Handlungsfeld „Rad- und Fußverkehr“ bei ihnen bereits umgesetzt wurden, sich in Umsetzung befinden oder geplant sind. Die am häufigsten genannten Antworten in der Gesamtbetrachtung sind dem untenstehenden Diagramm zu entnehmen.



Mit einer Ausnahme haben alle Kommunen bereits Maßnahmen im Handlungsfeld „Rad- und Fußverkehr“ umgesetzt, setzen diese aktuell um oder planen die Umsetzung. Bei dem Ausnahmefall handelt es sich um dieselbe Kommune, die im Handlungsfeld „Öffentlicher Raum, Straßen und Plätze“ bisher noch keine Maßnahme umsetzt oder die Umsetzung plant. Im Durchschnitt wurden fünf der acht oben genannten Maßnahmen in jeder Kommune umgesetzt, befinden sich in Umsetzung oder sind geplant. Mehr als die Hälfte der Kommunen setzt mindestens die Hälfte der oben genannten Maßnahmen um. Dies zeigt, dass dieses Handlungsfeld für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität in den Kommunen sehr relevant und die Umsetzung von Maßnahmenbündeln die am stärksten verbreitete Strategie unter den befragten Kommunen ist.

Die differenzierte Ausgangssituation in diesem Handlungsfeld verdeutlicht zugleich das große Verbesserungspotential. Die Umsetzung von Maßnahmen im Rad- und Fußverkehr beschränkt sich vielerorts auf die Verbesserung der bestehenden Infrastruktur. Die in den Kommunen am häufigsten umgesetzten Maßnahmen zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs sind sichere innerörtliche Fußwege und Radabstellanlagen. Im Rahmen der Workshops mit den Kommunen (vgl. Kapitel 2.1) hat sich ebenso herausgestellt, dass Maßnahmen in diesem Handlungsfeld vorwiegend bei anfallenden grundsätzlichen Vorhaben des Straßenausbaus realisiert, jedoch eher selten separat geplant und umgesetzt werden. Als mögliche Gründe hierfür kommen zum einen unzureichende finanzielle Spielräume und zum anderen fehlendes Fachpersonal in Frage (vgl. Kapitel 2.11).

Deutlich wird eine hohe positive Dynamik in der zukünftigen Entwicklung im Bereich des Rad- und Fußverkehrs, die sich insbesondere bei der Verbesserung der innerörtlichen Radverkehrsanlagen zeigt. Während ein Viertel der Kommunen innerörtliche Radverkehrsanlagen bereits verbessert hat, befinden sich in zwei Drittel der Kommunen entsprechende Maßnahmen aktuell in der Umsetzung bzw. sind in Zukunft geplant. In welchem Umfang eine Verbesserung jeweils erfolgen wird, kann an dieser Stelle nicht angegeben werden, die Relevanz innerörtlicher Radverkehrsanlagen wird in den meisten Kommunen jedoch wahrgenommen.

Weitergehende Ausbaumöglichkeiten des Rad- und Fußverkehrs spielen in der Gesamtbeurteilung derzeit hingegen eine vergleichsweise geringe Rolle und dürften auch in naher Zukunft nicht signifikant an Relevanz gewinnen. Als Beispiel sind Radschnellverbindungen anzuführen, die bislang nur in sehr wenigen Kommunen vorhanden sind. Dabei handelt es sich um Kommunen beider Teilräume mit einer Bevölkerungszahl von jeweils maximal 25.000 Einwohner*innen. Nicht jede Kommune ist für die Errichtung einer Radschnellverbindung geeignet. Eine Eignung besteht vor allem dann, wenn eine Kommune einen starken Arbeits- und Ausbildungsverkehr (hohes Aufkommen von Pendler*innen) aufweist, welcher sich bspw. durch das Vorhandensein eines Gewerbegebietes ergibt. Das Potential für eine Radschnellverbindung kann sich zudem durch eng miteinander verflochtene Kommunen oder relevante touristische Attraktionen verstärken. Als Bedarfsrichtwert für die Errichtung gilt eine Anzahl von ca. 2.000 Radfahrer*innen, welche die Radschnellverbindung pro Tag im Querschnitt nutzen.¹⁹ Radschnellverbindungen bieten insbesondere dann einen großen Mehrwert, wenn sie Ortsteile oder Kommunen miteinander verbinden. Im Rahmen der Workshops mit den Kommunen (vgl. Kapitel 2.1) konnte aufgenommen werden, dass viele Kommunen im Radverkehr großes Potential für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität sehen, weniger jedoch für die Anbindung an bspw. weiter entfernte Ortsteile oder umliegende Kommunen. Erschwerend wirken die häufig unklaren Zuständigkeiten bei der Planung und beim Bau von Radschnellverbindungen sowie die hohen Investitionskosten von einer Million Euro pro Kilometer bei einer Breite von vier Metern.

*Als Beispiel ist hier das vom MIL geförderte interkommunale Kooperationsvorhaben zwischen der Berliner Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, dem Landkreis Potsdam-Mittelmark, dem Bezirk Steglitz-Zehlendorf, der Landeshauptstadt Potsdam, den Städten Teltow und Werder (Havel) und den Gemeinden Kleinmachnow, Stahnsdorf, Nuthetal und Schwielowsee zu nennen, in dessen Rahmen seit 2019 untersucht wird, wie Radschnellverbindungen als attraktives und umweltfreundliches Angebot insbesondere für Pendler*innen vor Ort realisiert werden können.²⁰*

Auch in Eichwalde und Königs Wusterhausen spielt das Thema Radschnellverbindung eine wichtige Rolle. Um in Zukunft eine Radschnellverbindung zwischen den beiden Kommunen zu schaffen, ist vor Ort eine Initiative entstanden, die dieses Ziel verfolgen wird.²¹

Zusätzlich hatten die Kommunen die Möglichkeit, weitere für sie wichtige Aspekte zu benennen. Diese Möglichkeit wurde zwar vergleichsweise selten genutzt, die Nennungen zeigen jedoch, dass das Themenspektrum deutlich über die oben angegebenen Antwortmöglichkeiten hinausgeht. Weitere Maßnahmen in diesem Handlungsfeld, die in den Kommunen umgesetzt wurden bzw. werden oder geplant sind und Bezug zum Thema einer umweltgerechten innerörtlichen Mobilität haben, sind Radwegweisungen, die Berücksichtigung der Belange des Fuß- und Radverkehrs bei Straßenbaumaßnahmen, die Öffnung von Einbahnstraßen und

¹⁹ Vgl. FGSV (2021)

²⁰ Vgl. Gemeinde Kleinmachnow (o. J.)

²¹ Vgl. Verlagsgesellschaft Madsack GmbH & Co. KG (2021)

Sackgassen für den Radverkehr, sichere Querungsanlagen, grüne Wellen für den Radverkehr, Fahrradstraßen, die Planung und der Ausbau gemeindeübergreifender Radwege, Fahrradparkhäuser, Fahrradwerkstätten und Leihrad-Angebote.

Markante Unterschiede²² zwischen den beiden Teilräumen:

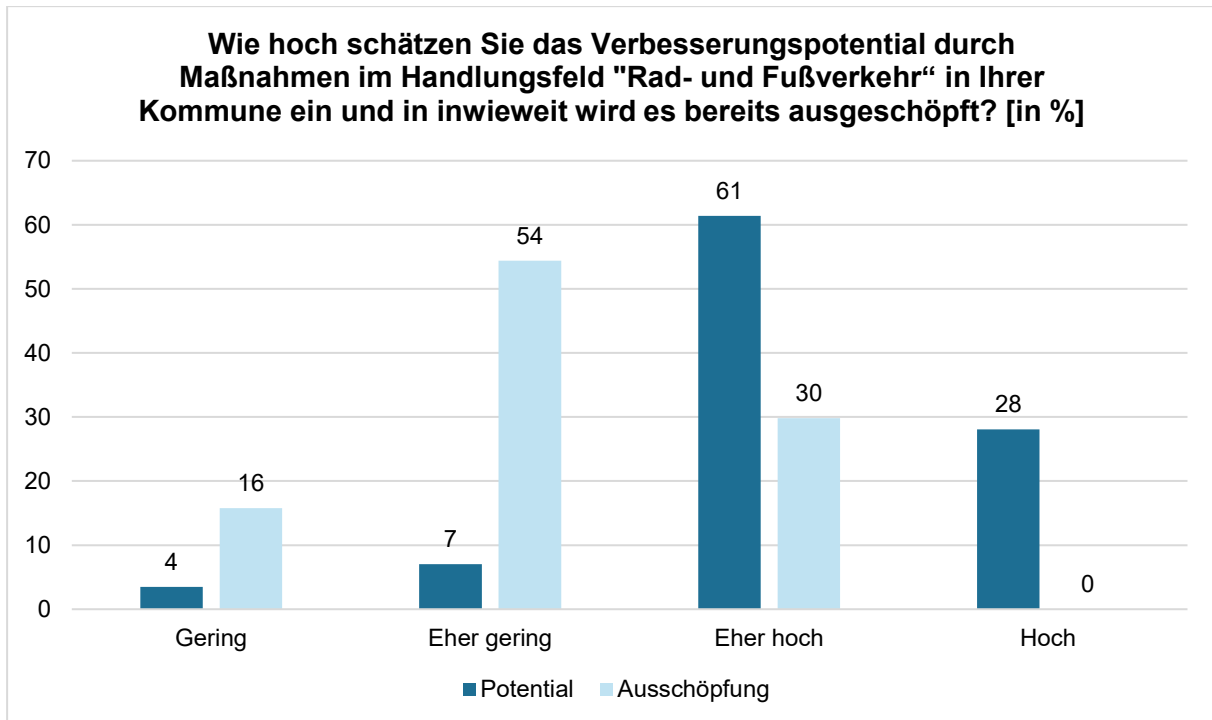
Bei der Umsetzung einiger der genannten Maßnahmen bestehen teilweise **markante Unterschiede** zwischen den beiden Teilräumen. Im Handlungsfeld „Rad- und Fußverkehr“ haben deutlich mehr Kommunen des Berliner Umlandes barrierefreie Fußwege, eine Verbesserung der innerörtlichen Radverkehrsanlagen und eine Fahrradmitnahme im ÖPNV umgesetzt bzw. setzen diese aktuell um. Dies spiegelt deutlich die unterschiedlichen Rahmenbedingungen und Voraussetzungen vor Ort wider, die verschiedene Handlungsbedarfe und Prioritäten in den Kommunen bedingen. Dazu gehört das engmaschige SPNV-Angebot im Berliner Umland. Der Anteil der Kommunen, welche die Trennung von Rad- und Fußverkehr ermöglichen, ist im Weiteren Metropolitanraum im Vergleich zum Berliner Umland fast dreimal so hoch. Dies liegt vermutlich daran, dass in den Kommunen des Berliner Umlandes aufgrund des allgemein größeren Bevölkerungswachstums und Flächendrucks weniger Platz im öffentlichen Straßenraum zur Verfügung steht, der für diese Trennung notwendig wäre.

Umgesetzt + In Umsetzung	Berliner Umland	Weiterer Metropolitanraum
Fahrradmitnahme im ÖPNV	41 %	25 %
Barrierefreie Fußwege	79 %	57 %
Trennung von Rad- und Fußverkehr	25 %	62 %
Verbesserung der innerörtlichen Radverkehrsanlagen	72 %	57 %

Einschätzung des Verbesserungspotentials durch entsprechende Maßnahmen:

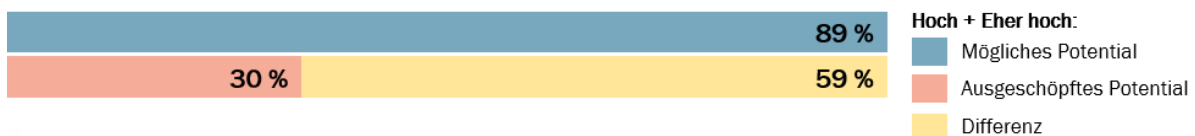
Die Kommunen hatten zusätzlich die Möglichkeit, einzuschätzen, wie hoch das Verbesserungspotential durch Maßnahmen im Handlungsfeld „Rad- und Fußverkehr“ für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität bei ihnen vor Ort ist und inwieweit dieses bereits ausgeschöpft wird. Die Ergebnisse sind dem untenstehenden Diagramm zu entnehmen.

²² Größere Unterschiede = Abweichungen von mindestens 10 % zwischen den zwei Teilräumen



Im Handlungsfeld „Rad- und Fußverkehr“ sehen fast alle Kommunen ein hohes bzw. eher hohes Verbesserungspotential für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität. In der Gesamtbetrachtung hat dieses Handlungsfeld für die Kommunen die höchste Priorität für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität. Lediglich etwas weniger als ein Drittel der Kommunen gibt an, dass die Ausschöpfung des Verbesserungspotentials in diesem Handlungsfeld derzeit eher hoch ist. Interessant ist, dass keine Kommune das bereits ausgeschöpfte Verbesserungspotential als hoch beurteilt. Diese Diskrepanz zur Einschätzung des möglichen Verbesserungspotentials verdeutlicht, dass entsprechende Maßnahmen in den Kommunen bisher nur in einem verhältnismäßig geringen Maß umgesetzt wurden. In Kapitel 2.11 werden mögliche Gründe hierfür dargelegt. Die Ergebnisse zeigen auch, dass in den Kommunen vermutlich verschiedene politische Zielsetzungen und Voraussetzungen vorhanden sind, die sich auf die Umsetzung von Maßnahmen in diesem Handlungsfeld auswirken.

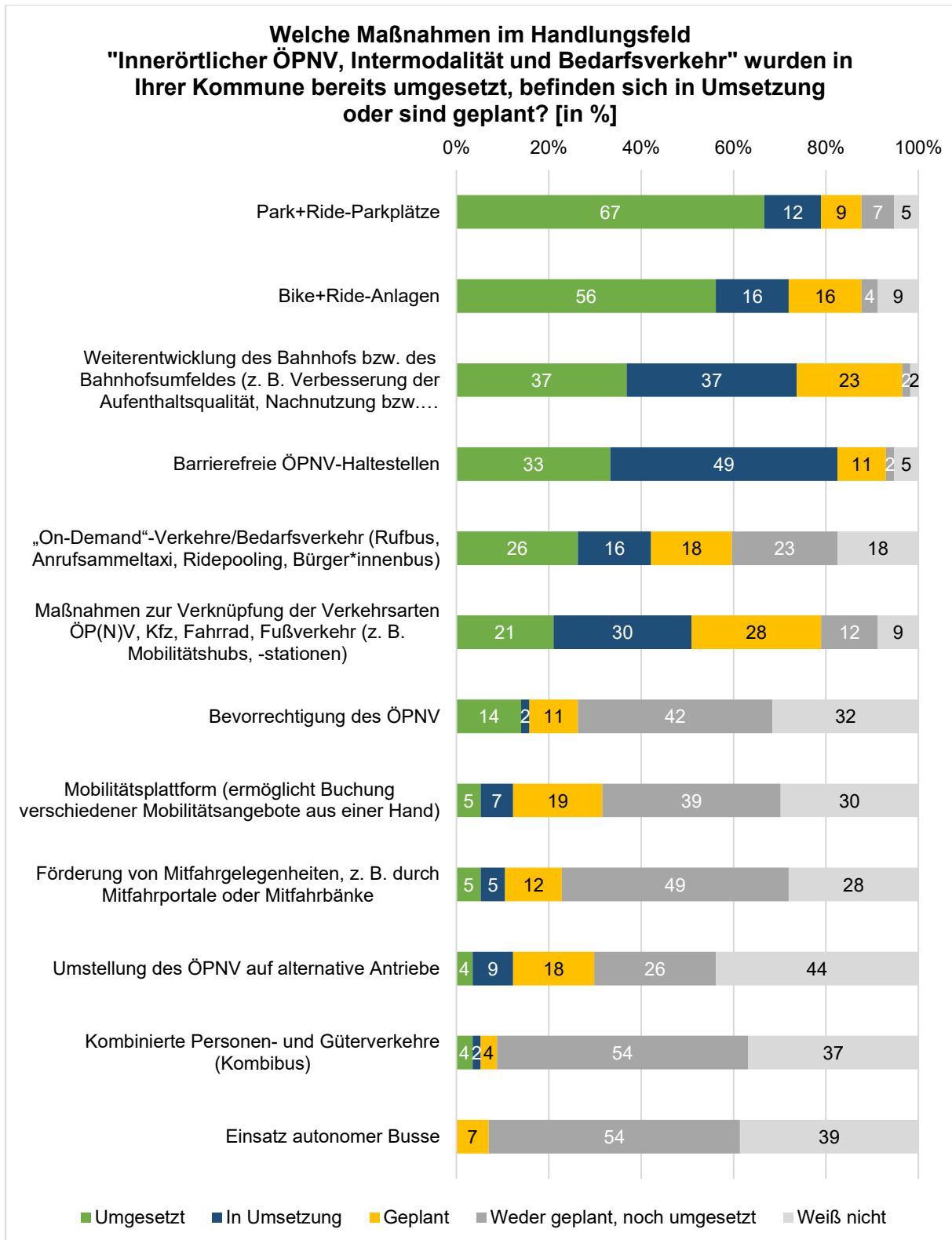
In diesem Handlungsfeld ergibt sich folgende Differenz zwischen dem von den Kommunen eingeschätzten möglichen und ausgeschöpften Potential:



2.8.3 Handlungsfeld Innerörtlicher ÖPNV, Intermodalität und Bedarfsverkehr

Umgesetzte, in Umsetzung befindliche oder geplante Maßnahmen:

Es wurde erhoben, welche Maßnahmen im Handlungsfeld „Innerörtlicher ÖPNV, Intermodalität und Bedarfsverkehr“ bei den Kommunen im Land Brandenburg bereits umgesetzt wurden, sich in Umsetzung befinden oder geplant sind. Im untenstehenden Diagramm werden die in der Gesamtbetrachtung am häufigsten genannten Antworten dargestellt.



Alle Kommunen haben bereits Maßnahmen im Handlungsfeld „Innerörtlicher ÖPNV, Intermodalität und Bedarfsverkehr“ umgesetzt, setzen diese aktuell um oder planen die Umsetzung. Dies ist neben dem Handlungsfeld „Elektromobilität“ lediglich in diesem Handlungsfeld der Fall und verdeutlicht dessen besonders hohe Relevanz für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität in den Kommunen. Im Durchschnitt wurden sechs der zwölf oben genannten Maßnahmen in jeder Kommune umgesetzt, befinden sich in Umsetzung oder sind geplant.

An den Nennungen ist erkennbar, dass bauliche Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV überwiegen. In der deutlichen Mehrheit der Kommunen sind barrierefreie ÖPNV-Haltestellen vorhanden bzw. befinden sich diese in der Umsetzung. Lediglich eine Kommune sieht in Zukunft nicht vor, ÖPNV-Haltestellen barrierefrei zu gestalten.

Drei Viertel der Kommunen haben den Bahnhof bzw. das Bahnhofsumfeld bereits weiterentwickelt bzw. nehmen die Weiterentwicklung derzeit vor. Dies zeigt die hohe Relevanz des SPNV und entsprechender Zugangspunkte. Der Großteil der betreffenden Kommunen befindet sich im Weiteren Metropolenraum, aber auch Kommunen im Berliner Umland haben den Bahnhof bzw. das Bahnhofsumfeld bereits weiterentwickelt.

Die Stadt Oranienburg nimmt seit März 2019 die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes vor. In diesem Zuge wurde ein zweigeschossiges Fahrradparkhaus errichtet. Dieses bietet einen direkten Übergang zu Gepäckboxen und zur S-Bahn und insgesamt 1.000 Fahrradabstellplätze. Eine neue barrierefreie Bushaltestelle wurde geschaffen und mit einem großen Dach ausgestattet, sodass wartende Personen vor Wind und Wetter geschützt sind. Der bereits bestehende Park+Ride-Parkplatz wurde um Stellplätze erweitert und besser zugänglich gemacht. Zudem wurden elf Taxi-Stellplätze errichtet. Begleitet wurden diese Maßnahmen durch die Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Bahnhofsumfeld von 50 auf 20 km/h. Über eine Neugestaltung der Beleuchtung und ein verbessertes Informationssystem soll es insbesondere Gästen leichter fallen, sich vor Ort zu orientieren.²³

Die sich andeutende Entwicklung zeigt, dass das verbleibende Potential im Bereich der baulichen Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV in Zukunft weiter ausgeschöpft wird. Während es in rund zwei Drittel der Kommunen bereits Park+Ride-Parkplätze gibt, setzt etwa ein Fünftel der Kommunen derzeit entsprechende Parkplätze um bzw. plant die Umsetzung. Die Relevanz des Ausbaus von Park+Ride-Parkplätzen hängt allerdings von der Existenz eines Bahnhofs und des Umfangs der Pendelbeziehungen ab und ist daher nicht in jeder Kommune eine prioritäre oder sinnvolle Maßnahme zur Förderung einer umweltgerechten innerörtlichen Mobilität. Dieselbe positive Entwicklung deutet sich im Bereich der Bike+Ride-Anlagen an.

Insbesondere in verkehrsorganisatorischen und weiterführenden Maßnahmen liegt großes Potential für eine stärkere Förderung und zukünftige Verbesserung des ÖPNV. So finden Mobilitätsplattformen zur Buchung verschiedener Mobilitätsangebote aus einer Hand derzeit nur in drei Kommunen Anwendung, lediglich elf Kommunen planen den Einsatz von Mobilitätsplattformen. Dies hängt vermutlich damit zusammen, dass es in den betreffenden Kommunen zusätzlich zum ÖPNV nur wenige weitere Mobilitätsangebote (z. B. SPNV-Zustiegspunkt, Sharing, Ladesäule für Elektrofahrzeuge) gibt, wodurch das mit der Nutzung verbundene Potential von den Kommunen häufig nicht wahrgenommen wird.

Die Umstellung des ÖPNV auf alternative Antriebe spielt in den Kommunen derzeit eine untergeordnete Rolle und wurde bisher nur in zwei Kommunen umgesetzt. Etwa ein Viertel der Kommunen setzt eine solche Umstellung derzeit um bzw. plant die Umsetzung. Damit deutet sich eine positive zukünftige Entwicklung an. Ein Grund für die zunehmende Relevanz alternativer Antriebe im ÖPNV ist die Clean Vehicles Directive, aus welcher sich für Deutschland verbindliche Beschaffungsquoten für emissionsarme Busse von 45 % bis zum 31. Dezember 2025 und von 65 % bis zum 31. Dezember 2030 ergeben.²⁴ Dennoch plant etwas mehr als ein

²³ Vgl. Stadt Oranienburg (2021)

²⁴ Bei der Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im ÖPNV, bei Dienstleistungsaufträgen über Verkehrsdienste und bei Verträgen, bei denen Straßenfahrzeuge gekauft, geleast oder angeschafft werden, sind diese Kommunen zu berücksichtigen. Wichtig zu erwähnen ist, dass die genannten Vorgaben nicht für jede einzelne Kommune gelten, sondern im Gesamtbild unter Berücksichtigung aller deutschen Kommunen eingehalten werden müssen.

Viertel der Kommunen keine Umstellung des ÖPNV auf alternative Antriebe. Dies geht zum einen damit einher, dass die Zuständigkeit hierfür meist bei den Landkreisen und Verkehrsunternehmen, nicht aber bei den Kommunen selbst liegt. Nur ein Teil der Kommunen fungiert als Träger des ÖPNV. Zum anderen ist eine solche Umstellung mit einer hohen Kostenintensität verbunden. Im Rahmen der Workshops mit den Kommunen (vgl. Kapitel 2.1) wurde mehrfach darauf hingewiesen, dass es sich bei der Bereitstellung des ÖPNV-Angebotes um ein Zuschussgeschäft für die Kommunen handelt und die damit verbundenen, teilweise hohen finanziellen Belastungen eine Ausweitung des ÖPNV-Angebotes oder gar eine Umstellung auf elektrische Antriebe erschweren.

Stark zukunftsorientierte Themen zur Förderung des ÖPNV haben in den Kommunen eine geringere Relevanz als bisher verbreitete Maßnahmenarten. So spielen autonome Busse in den Kommunen bisher keine Rolle, da sich dieses Thema derzeit noch in der Forschung und Entwicklung befindet. Lediglich vier Kommunen planen, in Zukunft autonome Busse einzusetzen. Der Einsatz und die Verbreitung autonomer Busse in den Kommunen werden in hohem Maße von den technologischen Rahmenbedingungen und Weiterentwicklungen abhängen.

Zusätzlich hatten die Kommunen die Möglichkeit, weitere für sie wichtige Aspekte zu benennen. Diese Möglichkeit wurde zwar vergleichsweise selten genutzt, die Nennungen zeigen jedoch, dass das Themenspektrum deutlich über die oben angegebenen Antwortmöglichkeiten hinausgeht. Weitere Maßnahmen in diesem Handlungsfeld, die in den Kommunen umgesetzt wurden bzw. werden oder (ggf. durch den Landkreis) geplant sind und Bezug zum Thema einer umweltgerechten innerörtlichen Mobilität haben, sind Taktverdichtungen, Erweiterungen des Streckennetzes, die Einführung von PlusBus-Linien, der Ausbau von ÖPNV-Haltestellen zu Mobilitätsstationen sowie eine Machbarkeitsuntersuchung für eine Seilbahn.

Markante Unterschiede²⁵ zwischen den beiden Teilräumen:

Bei der Umsetzung einiger der genannten Maßnahmen bestehen teilweise **markante Unterschiede** zwischen den beiden Teilräumen. Im Handlungsfeld „Innerörtlicher ÖPNV, Intermodalität und Bedarfsverkehr“ haben deutlich mehr Kommunen des Weiteren Metropolitanraumes entsprechende Maßnahmen umgesetzt bzw. setzen diese aktuell um. Die Weiterentwicklung des Bahnhofs bzw. des Bahnhofsumfeldes hat in den Kommunen des Weiteren Metropolitanraumes eine größere Bedeutung als in den von einem gut und engmaschig ausgebauten SPNV geprägten Kommunen des Berliner Umlandes. Dies ist vermutlich mit der starken Bedeutung der Pendelbeziehungen in Richtung Berlin zu begründen, aufgrund derer der SPNV und dementsprechend auch die Bahnhöfe als „Mobilitätsdrehscheiben“ in den Kommunen des Weiteren Metropolitanraumes eine hohe Priorität besitzen. Häufig sind Kommunen im ländlichen Raum von einer dezentralen Siedlungsstruktur geprägt, wodurch Bedarfsverkehre zur Anbindung der entsprechenden Ortsteile in den Kommunen des Weiteren Metropolitanraumes eine wichtigere Rolle spielen als in den Kommunen des Berliner Umlandes. In der Gesamtbeurteilung wird deutlich, dass die Kommunen des Berliner Umlands vergleichsweise selten verkehrsorganisatorische Maßnahmen umsetzen, um den ÖPNV zu stärken.

²⁵ Größere Unterschiede = Abweichungen von mindestens 10 % zwischen den zwei Teilräumen

Umgesetzt + In Umsetzung	Berliner Umland	Weiterer Metropolitanraum
Umstellung des ÖPNV auf alternative Antriebe	14 %	3 %
Bevorrechtigung des ÖPNV	7 %	24 %
Weiterentwicklung des Bahnhofs bzw. des Bahnhofsumfeldes	57 %	90 %
„On-Demand“-Verkehre/Bedarfsverkehr	21 %	62 %
Mobilitätsplattform	0 %	24 %

Einschätzung des Verbesserungspotentials durch entsprechende Maßnahmen:

Die Kommunen hatten zusätzlich die Möglichkeit, einzuschätzen, wie hoch das Verbesserungspotential durch Maßnahmen im Handlungsfeld „Innerörtlicher ÖPNV, Intermodalität und Bedarfsverkehr“ für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität bei ihnen vor Ort ist und inwieweit dieses bereits ausgeschöpft wird. Die Ergebnisse werden im untenstehenden Diagramm dargestellt.



Im Handlungsfeld „Innerörtlicher ÖPNV, Intermodalität und Bedarfsverkehr“ sehen knapp drei Viertel der Kommunen ein hohes bzw. eher hohes Verbesserungspotential für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität. Im Vergleich zu den vorangegangenen Handlungsfeldern ist dieser Wert deutlich geringer und spricht für eine vergleichsweise geringe Relevanz dieses Handlungsfeldes für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität, was sicher auch dem Umstand der Aufgabenträgerschaft geschuldet ist, die vielfach nicht bei den Kommunen liegt. Knapp zwei Drittel der Kommunen geben an, dass die Ausschöpfung des Verbesserungspotentials in diesem Handlungsfeld derzeit gering bzw. eher gering ist. Diese Diskrepanz zur Einschätzung des möglichen Verbesserungspotentials ist zwar deutlich geringer als in den vorangegangenen Handlungsfeldern, trotzdem lässt sich auch hier ein Verbesserungspotential ableiten, welches bisher noch nicht ausgeschöpft wird. Die Ergebnisse zeigen auch, dass in den Kommunen vermutlich verschiedene politische Zielsetzungen und Voraussetzungen vorhanden sind, die sich auf die Umsetzung von Maßnahmen in diesem Handlungsfeld auswirken.

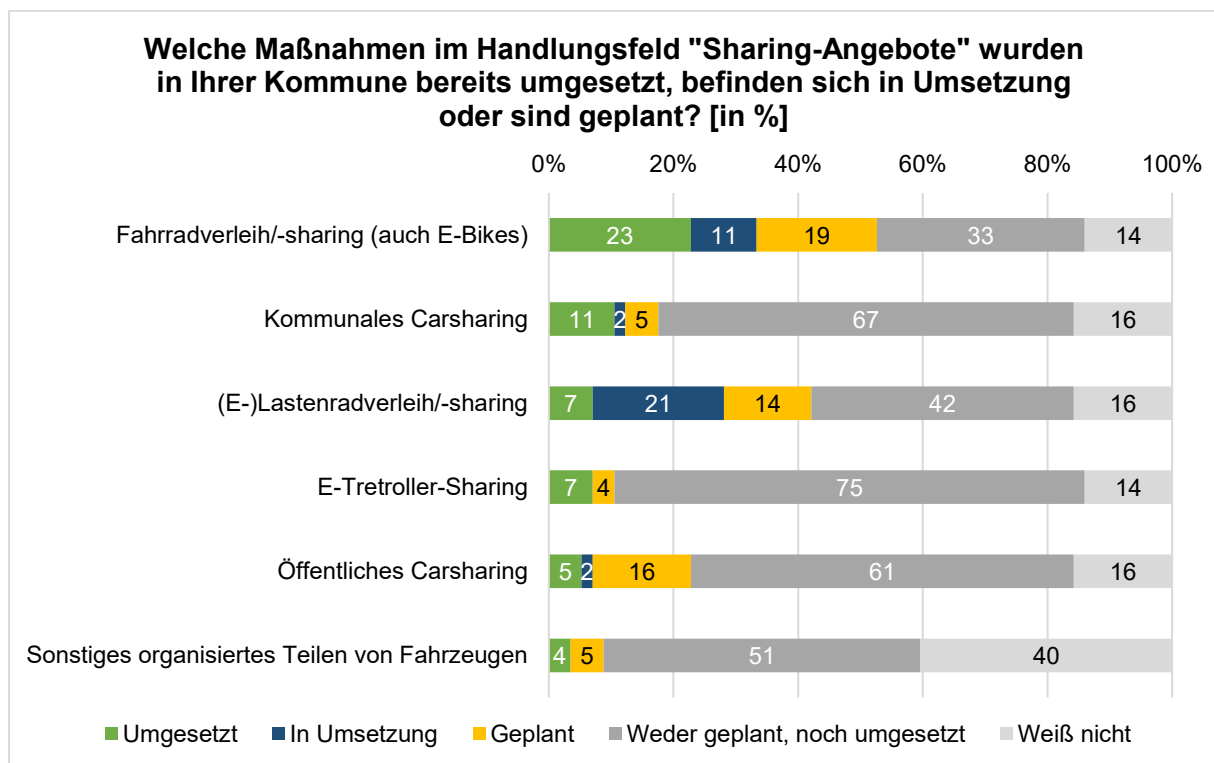
In diesem Handlungsfeld ergibt sich folgende Differenz zwischen dem von den Kommunen eingeschätzten möglichen und ausgeschöpften Potential:



2.8.4 Handlungsfeld Sharing-Angebote

Umgesetzte, in Umsetzung befindliche oder geplante Maßnahmen:

Die Kommunen im Land Brandenburg wurden gebeten zu nennen, welche Maßnahmen im Handlungsfeld „Sharing-Angebote“ bei ihnen bereits umgesetzt wurden, sich in Umsetzung befinden oder geplant sind. Die am häufigsten genannten Antworten in der Gesamtbetrachtung zeigt das untenstehende Diagramm.



Etwa zwei Drittel der Kommunen haben bereits Maßnahmen im Handlungsfeld „Sharing-Angebote“ umgesetzt, setzen diese aktuell um oder planen die Umsetzung. Insgesamt lässt sich erkennen, dass die Kommunen häufig entweder über mehrere der oben genannten Angebote verfügen oder über keines. Im Durchschnitt wurde eine der oben genannten sechs Maßnahmen in den Kommunen umgesetzt, befindet sich in Umsetzung oder ist geplant. Dies verdeutlicht die im Vergleich zu den weiteren betrachteten Handlungsfeldern geringe Relevanz dieses Handlungsfeldes für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität in den Kommunen. In der Gesamtbetrachtung steht die Maßnahmenentwicklung im Sharing-Bereich noch am Anfang. Nur bei wenigen der oben genannten Maßnahmen ist eine Dynamik erkennbar.

Ein Fünftel der Kommunen bietet Carsharing an bzw. setzt aktuell die Realisierung eines Carsharing-Angebotes um. Kommunales Carsharing wird dabei doppelt so häufig angeboten bzw. geplant wie öffentliches Carsharing. Während sich in Kommunen mit einer hohen Bevölke-

rungszahl vorwiegend öffentliche Carsharing-Anbieter angesiedelt haben, ist in den in der Gesamtbetrachtung kleineren Kommunen kommunales Carsharing stärker verbreitet. Dies liegt vor allem daran, dass größere Kommunen mit einer hohen Anzahl potentieller Nutzer*innen für kommerzielle Sharing-Anbieter attraktiver sind als kleinere Kommunen, in denen das Sharing-Angebot vermutlich in einem geringeren Maße genutzt wird. In der Gesamtbetrachtung sind Carsharing-Angebote in den Kommunen dennoch nicht weit verbreitet. Im Rahmen der Workshops mit den Kommunen (vgl. Kapitel 2.1) wurde von der Mehrheit der Teilnehmenden bekundet, dass Carsharing insbesondere für kleinere Kommunen ein Zuschussgeschäft darstellt und daher andere Verkehrsmodi, wie z. B. ÖPNV oder Radverkehr, eine höhere Priorität für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität in den Kommunen haben. Außerdem angemerkt wurde, dass es den Kommunen an Strategien im Umgang mit den diesbezüglichen rechtlichen Vorgaben mangelt. Auch der vielerorts im ländlichen Raum hohe Anteil des motorisierten Individualverkehrs erschwert laut den Kommunen die Verlagerung von Privat-Pkw-Nutzer*innen auf Carsharing-Fahrzeuge.

*Dass es dennoch funktionieren kann, zeigt das Projekt „BARshare“, in dessen Rahmen elektrisches Carsharing für Privat- und Gewerbekunden im Landkreis Barnim angeboten wird. Das Projekt wurde von den Kreiswerken Barnim initiiert. Die Umsetzung wurde von attraktiven Angeboten für die potentiellen Nutzer*innen (z. B. kostenlose Registrierung für einen begrenzten Zeitraum, Preis für die 500. Nutzung) und einer intensiven Öffentlichkeitsarbeit begleitet.²⁶*

In etwa einem Viertel der Kommunen besteht die Möglichkeit, Fahrräder (auch elektrisch) auszuleihen. Dies ist vorwiegend in größeren Kommunen der Fall. Noch mehr Kommunen setzen aktuell ein Fahrradverleih-/sharing-Angebot um bzw. planen die Umsetzung. Diese sich andeutende positive Entwicklung betrifft vermehrt Kommunen mit einer in der Gesamtbetrachtung geringeren Bevölkerungszahl und zeigt die zunehmende Relevanz dieses Mobilitätsangebotes im Gesamttraum.

Eine steigende Relevanz lässt sich auch beim Lastenradverleih-/sharing erkennen. Zwar bieten derzeit lediglich vier Kommunen unterschiedlicher Bevölkerungsgröße Lastenräder (auch mit elektrischem Antrieb) zum Ausleihen an, allerdings befinden sich in fünfmal mehr Kommunen entsprechende Angebote in der Umsetzung bzw. sind geplant. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass nicht jede Kommune in gleichem Maße für das Anbieten eines Lastenradverleih-/sharing-Angebotes geeignet ist. Es sollten entsprechende Voraussetzungen (z. B. qualitativ hochwertige Radwegeinfrastruktur und ausreichend Platz für Lastenradverkehr) vorhanden sein, damit ein solches Angebot funktionieren kann.

In der Stadt Hohen Neuendorf wird seit 2021 ein über das Förderprogramm der Landesregierung beschafftes elektrisches Lastenrad zum Ausleihen für die Bevölkerung angeboten. Dieses Projekt wurde über den Bürgerhaushalt der Stadt beschlossen. Der Bürgerhaushalt bietet der Bevölkerung die Möglichkeit, Vorschläge für die Verwendung städtischer Gelder in bestimmten Bereichen zu unterbreiten. Anschließend werden diese Vorschläge von der Stadt hinsichtlich der Realisierbarkeit und damit verbundenen Kosten eingeschätzt und entsprechend verworfen oder umgesetzt. Ein Imkereifachgeschäft vor Ort hat sich bereiterklärt, als Verleihstation für das Lastenrad zu fungieren. Im Zeitverlauf kam ein vom ADFC Hohen Neuendorf in Eigeninitiative beschafftes Lastenrad hinzu, welches ausschließlich online über das Projekt "fLotte" ausgeliehen werden kann.²⁷

²⁶ Vgl. Landkreis Barnim (2020)

²⁷ Vgl. Stadtverwaltung Hohen Neuendorf (2021)

Das E-Tretroller-Sharing hat in den vergangenen Jahren zugenommen und ist vor allem in größeren Städten verbreitet. Vier der befragten Kommunen bieten ein entsprechendes Angebot an, zwei Kommunen planen die Umsetzung. Es ist davon auszugehen, dass der Anteil der Kommunen, die ein entsprechendes Angebot umsetzen oder planen, in Zukunft nicht signifikant steigen wird. Dies lässt sich damit begründen, dass vor allem in kleineren Kommunen die für einen wirtschaftlichen Betrieb notwendige Nachfrage nicht generiert werden kann. In größeren Kommunen mit entsprechendem Angebot hat sich in der Vergangenheit gezeigt, dass die Zielstellung des E-Tretroller-Sharings – das Überbrücken der letzten Meile und das Schaffen einer Verbindung zu Verkehrsmitteln des Umweltverbundes – vielerorts nicht wie gewünscht erreicht werden konnte. Vielmehr werden die E-Tretroller häufig genutzt, um die zu Fuß oder mit dem Fahrrad beschrittenen Wege zu ersetzen.

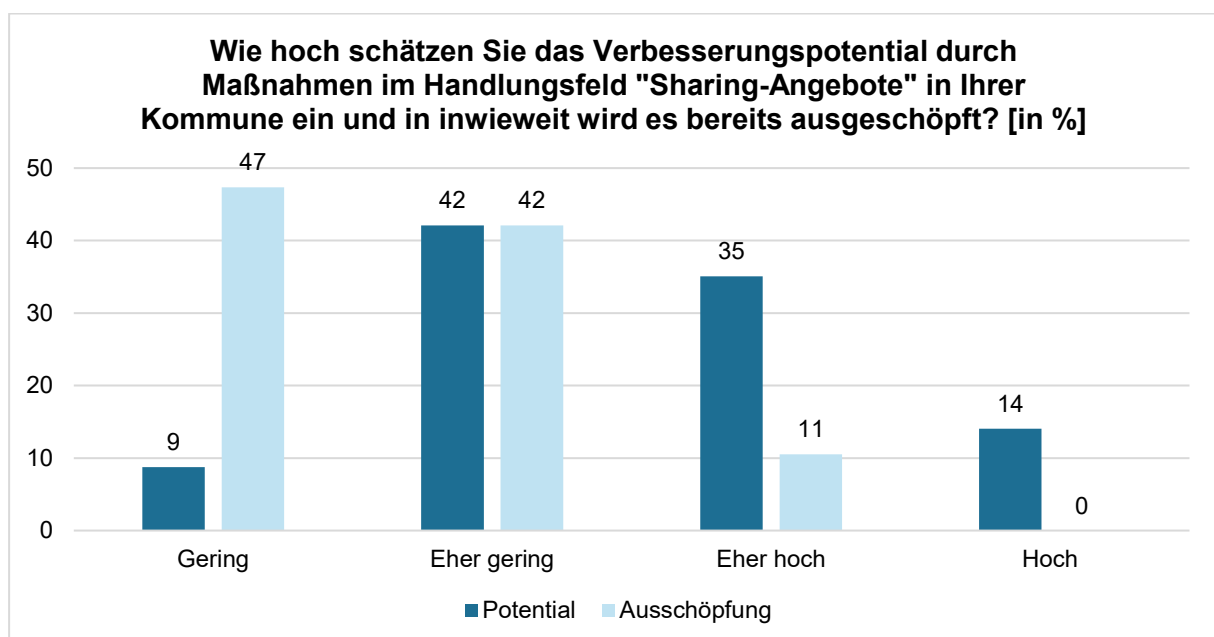
Markante Unterschiede²⁸ zwischen den beiden Teilräumen:

Bei der Umsetzung einiger der genannten Maßnahmen bestehen teilweise **markante Unterschiede** zwischen den beiden Teilräumen. Im Handlungsfeld „Sharing-Angebote“ haben deutlich mehr Kommunen des Weiteren Metropolitanraumes ein Fahrradverleih- bzw. -sharing-Angebot umgesetzt bzw. setzen dies aktuell um. Dies lässt sich mit der in der Gesamtbetrachtung höheren touristischen Bedeutung der Kommunen des Weiteren Metropolitanraumes im Vergleich zu den Kommunen des Berliner Umlandes begründen.

Umgesetzt + In Umsetzung	Berliner Umland	Weiterer Metropolitanraum
Fahrradverleih/-sharing (auch E-Bikes)	21 %	45 %

Einschätzung des Verbesserungspotentials durch entsprechende Maßnahmen:

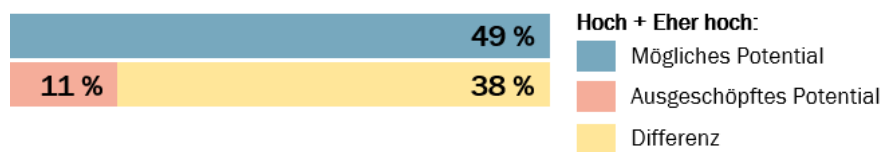
Die Kommunen hatten zusätzlich die Möglichkeit, einzuschätzen, wie hoch das Verbesserungspotential durch Maßnahmen im Handlungsfeld „Sharing-Angebote“ für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität bei ihnen vor Ort ist und inwieweit dieses bereits ausgeschöpft wird. Das untenstehende Diagramm zeigt die Ergebnisse.



²⁸ Größere Unterschiede = Abweichungen von mindestens 10 % zwischen den zwei Teilräumen

Im Handlungsfeld „Sharing-Angebote“ lassen sich hinsichtlich der Potentialeinschätzung deutliche Unterschiede zu den vorangegangenen Handlungsfeldern erkennen. Bezüglich des Potentials von Sharing-Angeboten bestehen geteilte Meinungen. Während knapp die Hälfte der Kommunen das Verbesserungspotential in diesem Handlungsfeld als hoch bzw. eher hoch einschätzt, empfindet etwa der gleiche Anteil dieses als gering bzw. eher gering. Es ist anzunehmen, dass dies eng mit der Bevölkerungszahl und -entwicklung der Kommunen zusammenhängt, da sich kommerzielle Sharing-Anbieter vorwiegend in größeren Kommunen niederlassen. Zwar kann auch in kleinen Kommunen Sharing angeboten werden, allerdings funktioniert dies meist nur im Rahmen eines vereins- oder genossenschaftsorganisierten Betriebes. Interessant ist, dass keine Kommune das bereits ausgeschöpfte Potential in diesem Handlungsfeld als hoch erachtet.

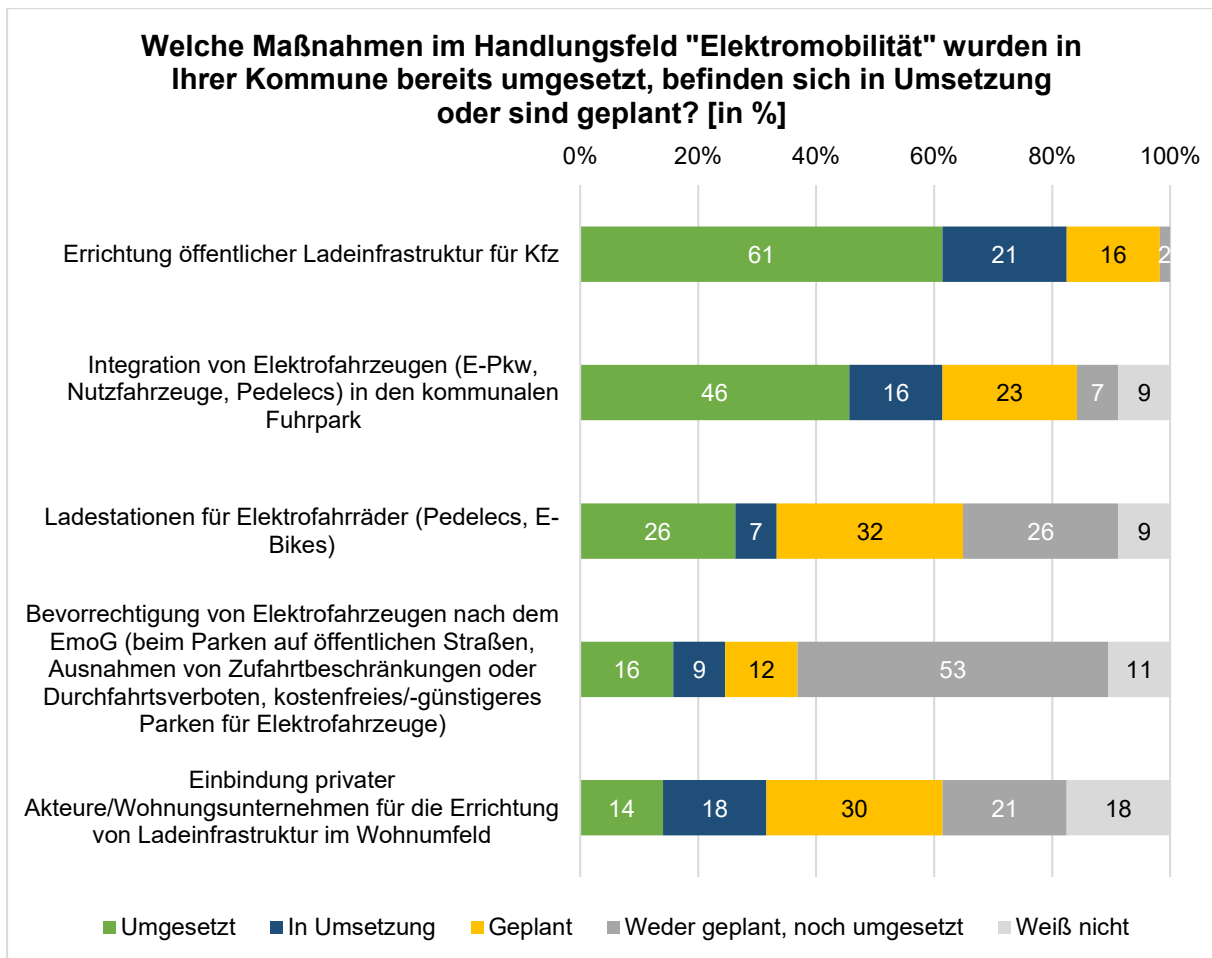
In diesem Handlungsfeld ergibt sich folgende Differenz zwischen dem von den Kommunen eingeschätzten möglichen und ausgeschöpften Potential:



2.8.5 Handlungsfeld Elektromobilität

Umgesetzte, in Umsetzung befindliche oder geplante Maßnahmen:

Die Kommunen im Land Brandenburg wurden gebeten, Auskunft darüber zu geben, welche Maßnahmen im Handlungsfeld „Elektromobilität“ bei ihnen bereits umgesetzt wurden, sich in Umsetzung befinden oder geplant sind. Das untenstehende Diagramm visualisiert die in der Gesamtbetrachtung am häufigsten genannten Antworten.



Alle Kommunen haben bereits Maßnahmen im Handlungsfeld „Elektromobilität“ umgesetzt, setzen diese aktuell um oder planen die Umsetzung. Dies ist nur noch im Handlungsfeld „Innerörtlicher ÖPNV, Intermodalität und Bedarfsverkehr“ der Fall und verdeutlicht die hohe Relevanz der alternativen Antriebe für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität in den Kommunen. Im Durchschnitt wurden vier der fünf oben genannten Maßnahmen in den Kommunen umgesetzt, befinden sich in Umsetzung oder sind geplant. Die Elektromobilität ist in den Kommunen angekommen und eine hohe Dynamik entsprechender Maßnahmen ist erkennbar.

In der deutlichen Mehrheit der Kommunen ist Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge im öffentlichen Raum vorhanden bzw. befindet sich die Errichtung aktuell in der Umsetzung. Knapp ein Fünftel der Kommunen plant die Errichtung öffentlicher Ladesäulen in der Zukunft. Dies zeigt, dass das Thema Elektromobilität in beinahe allen Kommunen relevant ist bzw. an Bedeutung gewinnt. Lediglich eine Kommune mit einer in der Gesamtbetrachtung eher geringen Bevölkerungszahl beabsichtigt derzeit nicht, Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum zu schaffen. Im Rahmen der Workshops mit den Kommunen (vgl. Kapitel 2.1) wurden als bestehende Hemmnisse für den (weiteren) Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur mehrfach die damit verbundenen hohen Investitionskosten und fehlende Ausbaustrategien genannt.

Knapp zwei Drittel der Kommunen nutzen Elektrofahrzeuge im kommunalen Fuhrpark und nehmen damit eine Vorbildfunktion zur Förderung der Elektromobilität ein. Ein Viertel der Kommunen plant die Integration von Elektrofahrzeugen in den eigenen Fuhrpark. Dabei handelt es sich vorwiegend um in der Gesamtbetrachtung größere Kommunen, die sich bereits stärker mit dem Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur auseinandergesetzt haben. Lediglich vier Kommunen mit einer in der Gesamtbetrachtung geringen Bevölkerungszahl sehen dies in Zukunft nicht vor. In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass keine Daten über die generelle Verfügbarkeit von kommunalen Fuhrparks vorliegen.

Etwa ein Drittel der Kommunen bezieht bereits private Akteure/Wohnungsunternehmen bezüglich der Errichtung von Ladeinfrastruktur im Wohnumfeld ein. Dabei handelt es sich vorwiegend um in der Gesamtbetrachtung kleinere Kommunen, was darauf schließen lässt, dass in kleineren Kommunen ein engerer Austausch mit weiteren fachlichen Akteuren erfolgt. Während ein weiteres Drittel der Kommunen dies in Zukunft plant, ist in den übrigen Kommunen keine Abstimmung mit der Wohnungswirtschaft vorgesehen. Vermutlich liegt dies zum einen daran, dass den Kommunen die besondere Rolle der Wohnungswirtschaft für den Ausbau der Ladeinfrastruktur häufig nicht bewusst ist, und zum anderen daran, dass auch die Wohnungswirtschaft nicht ausreichend über bestehende Möglichkeiten und sinnvolle Ausbaustrategien informiert ist.

Das Elektromobilitätsgesetz (EmoG) ermöglicht es Kommunen, verschiedene Maßnahmen zur Bevorrechtigung von Elektrofahrzeugen gegenüber konventionellen Fahrzeugen umzusetzen, bspw. durch kostenfreies/-günstigeres Parken oder Ausnahmen bei Zufahrtsbeschränkungen oder Durchfahrtsverboten. Ein Viertel der Kommunen nutzt diese Möglichkeiten bereits bzw. setzt sie aktuell um. Etwas mehr als die Hälfte der Kommunen will von diesen Möglichkeiten zukünftig keinen Gebrauch machen. Ein möglicher Grund für diesen hohen Anteil ist die in vielen Kommunen verbreitete Unsicherheit bezüglich der Überfrachtung des öffentlichen Raumes, wenn Elektrofahrzeugen (zu) viel Fläche eingeräumt wird. Im Rahmen der Workshops mit den Kommunen (vgl. Kapitel 2.1) wurde darauf hingewiesen, dass der Fokus der Kommunen für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität vorwiegend auf dem Fuß- und Radverkehr sowie auf dem ÖPNV liegt.

Zusätzlich hatten die Kommunen die Möglichkeit, weitere für sie wichtige Aspekte zu benennen. Diese Möglichkeit wurde zwar vergleichsweise selten genutzt, die Nennungen zeigen jedoch, dass das Themenspektrum deutlich über die oben angegebenen Antwortmöglichkeiten hinausgeht. Weitere Maßnahmen in diesem Handlungsfeld, die in den Kommunen umgesetzt wurden bzw. werden oder geplant sind und Bezug zum Thema einer umweltgerechten innerörtlichen Mobilität haben, sind die Ertüchtigung der Leitungsnetze für den Ausbau von Ladeinfrastruktur, die Einbindung von Unternehmen für die Bereitstellung von Ladeinfrastruktur und die Integration von elektrischen Lastenrädern in den kommunalen Fuhrpark.

Markante Unterschiede²⁹ zwischen den beiden Teilräumen:

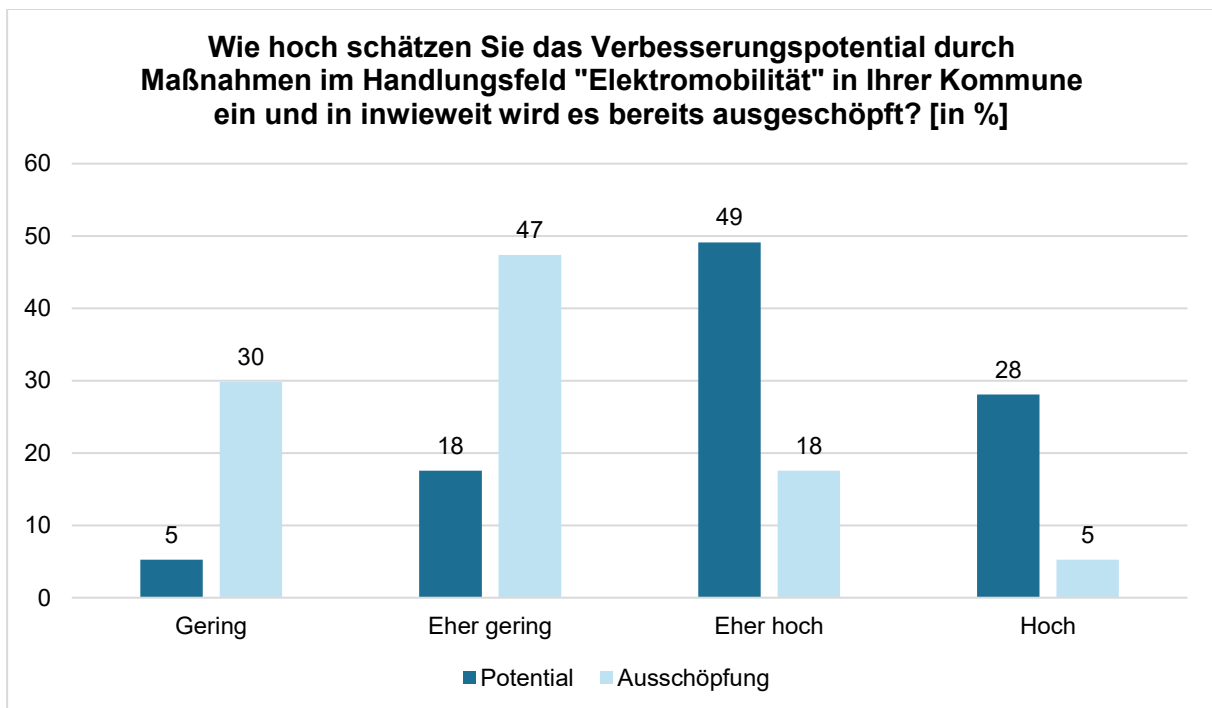
Bei der Umsetzung einiger der genannten Maßnahmen bestehen teilweise **markante Unterschiede** zwischen den beiden Teilräumen. Im Handlungsfeld „Elektromobilität“ haben deutlich mehr Kommunen des Weiteren Metropolenraumes öffentliche Lademöglichkeiten für elektrisch betriebene Kfz und Fahrräder sowie Maßnahmen zur Bevorrechtigung von Elektrofahrzeugen nach dem EmoG umgesetzt bzw. setzen dies aktuell um. Ersteres lässt sich unter anderem mit der touristischen Bedeutung vieler Kommunen des Weiteren Metropolenraumes begründen. Mit der Schaffung von Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge kann eine Kommune ihr touristisches Potential erhöhen und weitere Tourist*innen anziehen, weshalb Ladeinfrastruktur auch als Kundenbindungs- und -akquiseinstrument zu beurteilen ist. Ein Grund dafür, dass Kommunen des Berliner Umlandes die Möglichkeiten des EmoG nur in einem vergleichsweise geringen Umfang nutzen, kann unter anderem im teilweise starken Flächendruck liegen, wodurch Flächen im öffentlichen Raum, wie bereits beschrieben, vorrangig anderen Verkehrsmodi des Umweltverbundes (z. B. Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV) zugeordnet werden.

²⁹ Größere Unterschiede = Abweichungen von mindestens 10 % zwischen den zwei Teilräumen

Umgesetzt + In Umsetzung	Berliner Umland	Weiterer Metropolitanraum
Errichtung öffentlicher Ladeinfrastruktur für Kfz	75 %	90 %
Integration von Elektrofahrzeugen in den kommunalen Fuhrpark	71 %	52 %
Ladestationen für Elektrofahräder	4 %	62 %
Bevorrechtigung von Elektrofahrzeugen nach dem EmoG	7 %	41 %

Einschätzung des Verbesserungspotentials durch entsprechende Maßnahmen:

Die Kommunen hatten zusätzlich die Möglichkeit, einzuschätzen, wie hoch das Verbesserungspotential durch Maßnahmen im Handlungsfeld „Elektromobilität“ für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität bei ihnen vor Ort ist und inwieweit dieses bereits ausgeschöpft wird. Die Ergebnisse sind dem untenstehenden Diagramm zu entnehmen.



Im Handlungsfeld „Elektromobilität“ sieht die deutliche Mehrheit der Kommunen ein hohes bzw. eher hohes Verbesserungspotential für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität. Dieser Wert ist etwas höher als in den Handlungsfeldern „Innerörtlicher ÖPNV, Intermodalität und Bedarfsverkehr“, „Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit“, „Sharing-Angebote“ und „Wirtschaftsverkehr und (City-)Logistik“, was für eine höhere Relevanz dieses Handlungsfeldes gegenüber den genannten Themen für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität spricht. Etwas weniger als ein Viertel der Kommunen gibt an, dass die Ausschöpfung des Verbesserungspotentials in diesem Handlungsfeld derzeit hoch bzw. eher hoch ist. Diese Diskrepanz zur Einschätzung des möglichen Verbesserungspotentials verdeutlicht, dass entsprechende Maßnahmen in den Kommunen bisher nur in einem verhältnismäßig geringen Maß umgesetzt wurden. In Kapitel 2.11 werden mögliche Gründe hierfür dargelegt. Die Ergebnisse zeigen auch, dass in den Kommunen vermutlich verschiedene politische Zielsetzungen und Voraussetzungen vorhanden sind, die sich auf die Umsetzung von Maßnahmen in diesem Handlungsfeld auswirken.

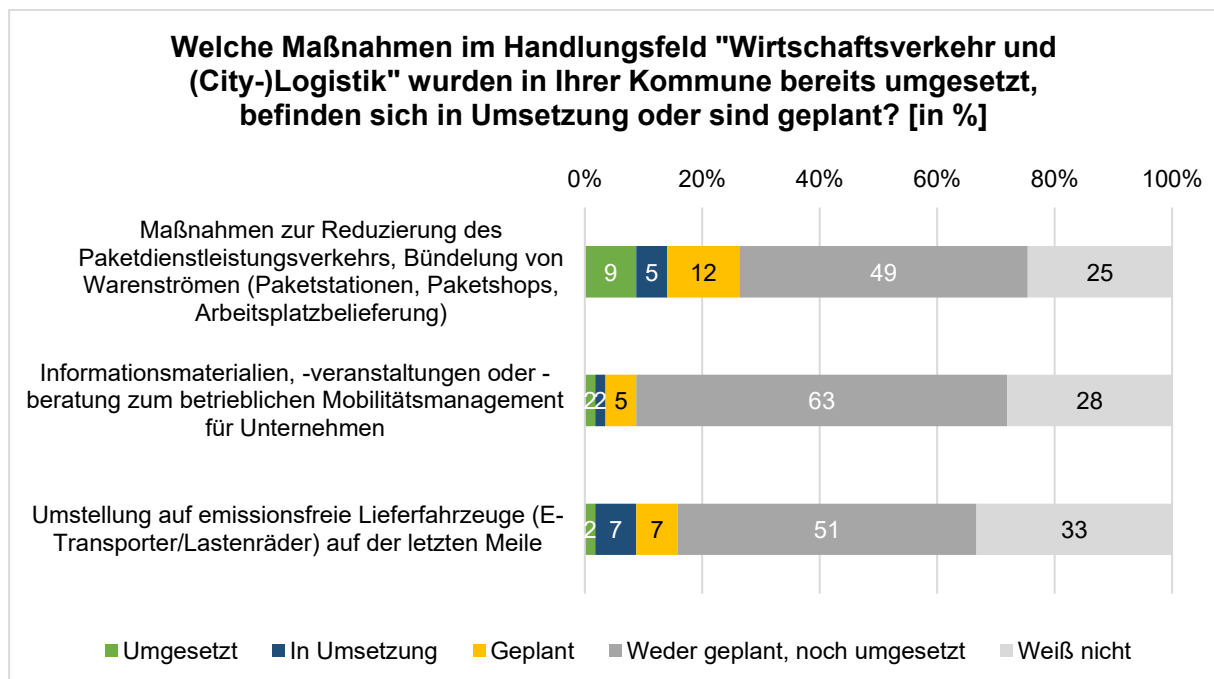
In diesem Handlungsfeld ergibt sich folgende Differenz zwischen dem von den Kommunen eingeschätzten möglichen und ausgeschöpften Potential:



2.8.6 Handlungsfeld Wirtschaftsverkehr und (City-)Logistik

Umgesetzte, in Umsetzung befindliche oder geplante Maßnahmen:

Die Kommunen im Land Brandenburg wurden gefragt, welche Maßnahmen im Handlungsfeld „Wirtschaftsverkehr und (City-)Logistik“ bei ihnen bereits umgesetzt wurden, sich in der Umsetzung befinden oder geplant sind. Die in der Gesamtbetrachtung am häufigsten genannten Antworten sind dem untenstehenden Diagramm zu entnehmen.



Etwa ein Drittel der Kommunen hat bereits Maßnahmen im Handlungsfeld „Wirtschaftsverkehr und (City-)Logistik“ umgesetzt, setzt diese aktuell um oder plant die Umsetzung. In der Gesamtbetrachtung ist dieser Wert deutlich kleiner als in den weiteren betrachteten Handlungsfeldern, was dessen geringe Relevanz für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität in den Kommunen verdeutlicht. Lediglich zwei Kommunen haben in diesem Handlungsfeld bereits mehrere der oben genannten Maßnahmen umgesetzt bzw. setzen diese aktuell um. Mehr als zwei Drittel der Kommunen sind in diesem Handlungsfeld noch nicht aktiv. In der Gesamtbetrachtung steht die Maßnahmenentwicklung im Bereich Wirtschaftsverkehr und (City-)Logistik noch am Anfang. Es ist nur eine geringe Dynamik erkennbar.

Unter den oben genannten Maßnahmen wurden solche am häufigsten umgesetzt bzw. befinden sich in Umsetzung, die der Reduzierung des Paketdienstleistungsverkehrs und der Bündelung von Warenströmen dienen. Dies betrifft insgesamt acht Kommunen unterschiedlicher Bevölkerungszahl. Knapp die Hälfte der Kommunen sieht vorerst nicht vor, entsprechende Maßnahmen zu realisieren.

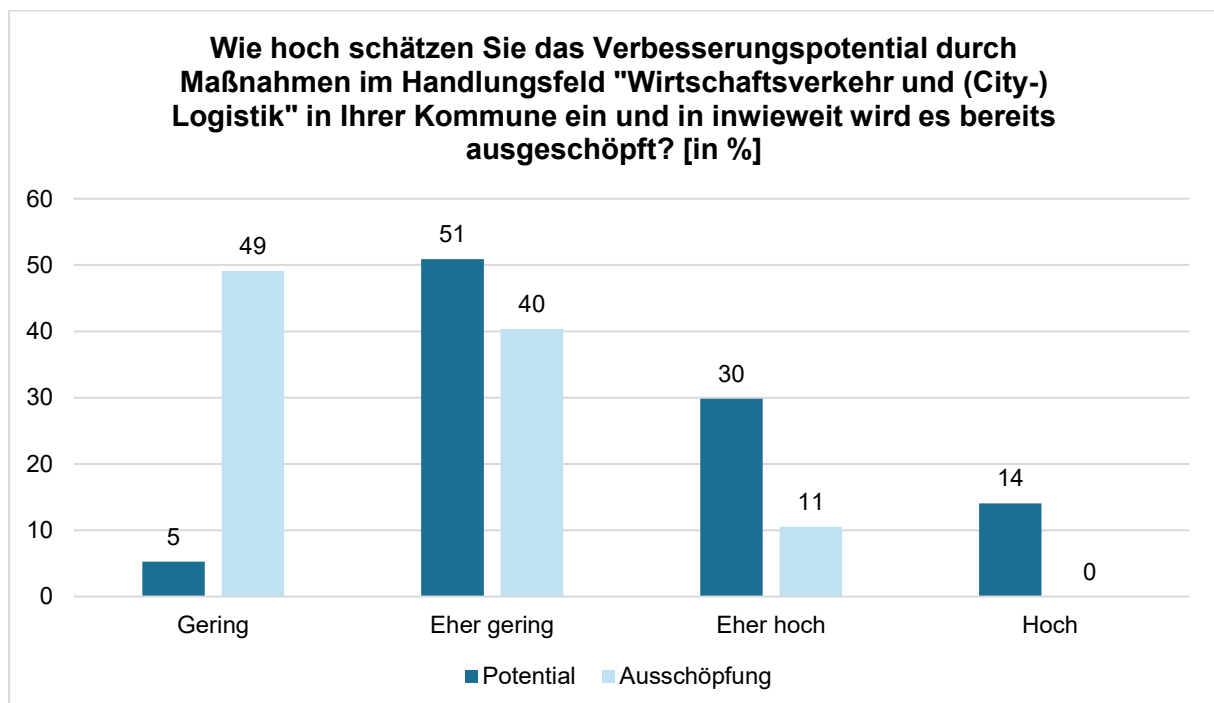
In einer in der Gesamtbetrachtung kleineren Kommune werden emissionsfreie Lieferfahrzeuge auf der letzten Meile eingesetzt. In einer Kommune mit einer vergleichsweise hohen Bevölkerungszahl werden Unternehmen hinsichtlich des betrieblichen Mobilitätsmanagements informiert und beraten. Mehr als die Hälfte der Kommunen plant in Zukunft nicht, diese Maßnahmen umzusetzen.

Es wird deutlich, dass die Kommunen im Bereich des Wirtschaftsverkehrs und der (City-)Logistik derzeit keine Relevanz oder Dringlichkeit für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität sehen. Im Rahmen der Workshops mit den Kommunen (vgl. Kapitel 2.1) konnte aufgenommen werden, dass bei den Kommunen diesbezüglich Unsicherheiten bestehen, die insbesondere auf unzureichendes Wissen über Möglichkeiten und erfolgreiche Praxisbeispiele zurückzuführen sind. Dadurch, dass in Brandenburg nur wenige Kommunen mit großen Innenstädten vorhanden sind, spielen City-Logistiklösungen zudem kaum eine Rolle. Mehr als ein Viertel der Kommunen ist sich gänzlich unsicher, inwieweit die genannten Maßnahmen ggf. schon umgesetzt wurden, in Umsetzung oder geplant sind.

Weitere Antwortmöglichkeiten zu umgesetzten, in Umsetzung befindlichen oder geplanten Maßnahmen wurden von den Kommunen nicht getätigt. Daher ist davon auszugehen, dass Wirtschaftsverkehr und (City-)Logistik auch in naher Zukunft eine eher untergeordnete Rolle für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität in den Kommunen spielen werden.

Einschätzung des Verbesserungspotentials durch entsprechende Maßnahmen:

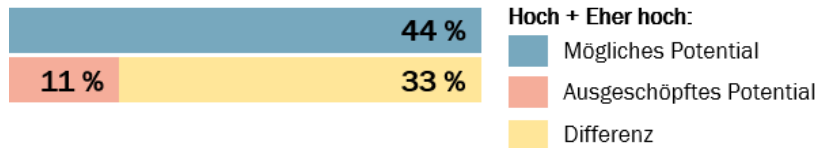
Die Kommunen hatten zusätzlich die Möglichkeit, einzuschätzen, wie hoch das Verbesserungspotential durch Maßnahmen im Handlungsfeld „Wirtschaftsverkehr und (City-)Logistik“ für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität bei ihnen vor Ort ist und inwieweit dieses bereits ausgeschöpft wird. Die Ergebnisse werden im untenstehenden Diagramm dargestellt.



Mehr als die Hälfte der Kommunen sieht im Handlungsfeld „Wirtschaftsverkehr und (City-)Logistik“ geringes bzw. eher geringes Verbesserungspotential für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität. Im Vergleich zu allen weiteren Handlungsfeldern hat dieses Handlungsfeld für die Kommunen das geringste Verbesserungspotential für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität. Analog dazu gibt die deutliche Mehrheit der Kommunen an, dass die Ausschöpfung des Verbesserungspotentials in diesem Handlungsfeld derzeit gering bzw. eher gering ist.

Mögliche Gründe hierfür werden in Kapitel 2.11 thematisiert. Sechs Kommunen beurteilen das bereits ausgeschöpfte Potential im Bereich Wirtschaftsverkehr und (City-)Logistik als eher hoch. Dies zeigt, dass ein kleiner Anteil der Kommunen die Möglichkeiten, die dieses Themenfeld für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität bietet, bereits erkannt und teilweise umgesetzt hat.

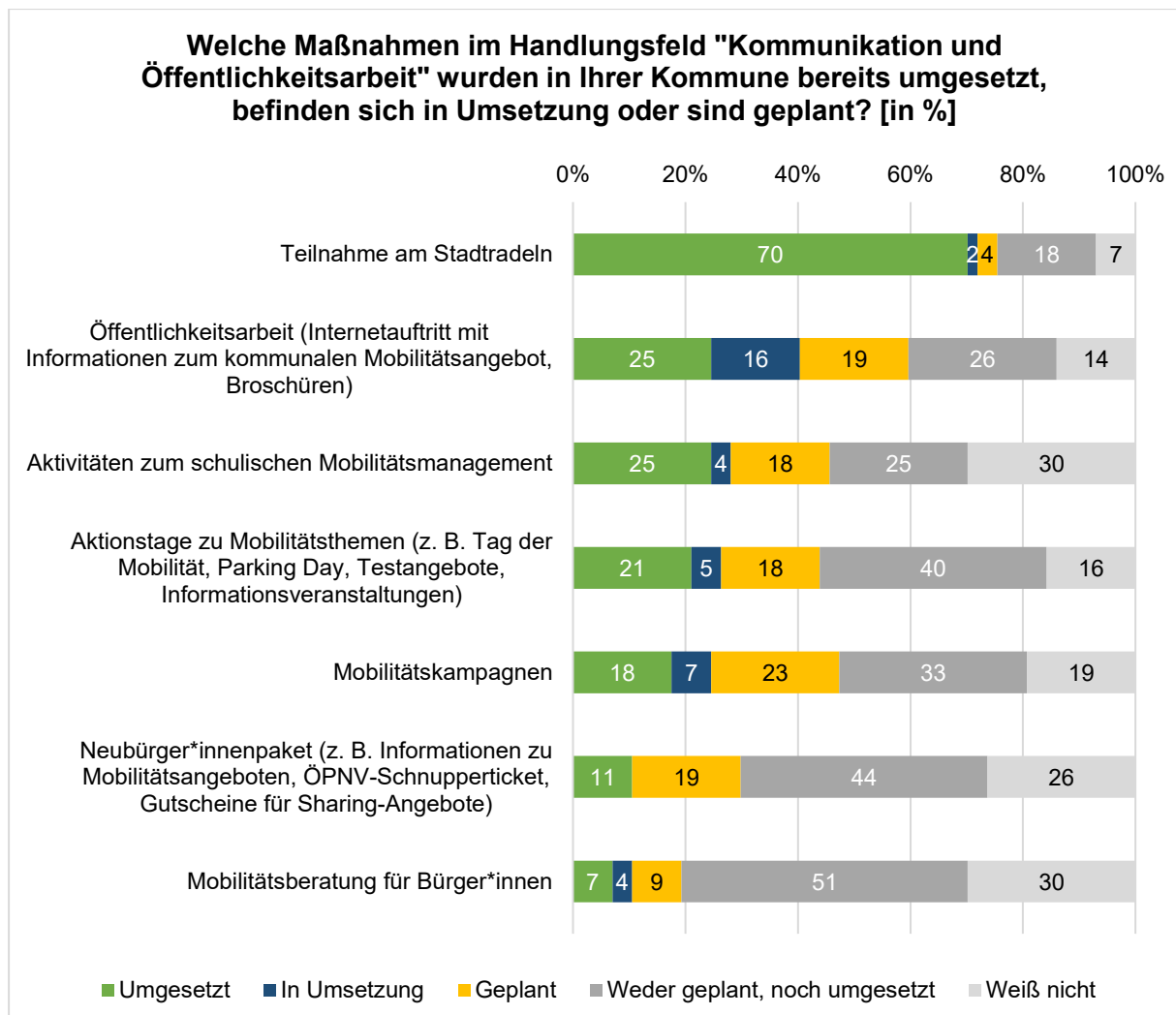
In diesem Handlungsfeld ergibt sich folgende Differenz zwischen dem von den Kommunen eingeschätzten möglichen und ausgeschöpften Potential:



2.8.7 Handlungsfeld Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Umgesetzte, in Umsetzung befindliche oder geplante Maßnahmen:

Die Kommunen im Land Brandenburg wurden gebeten, anzugeben, welche Maßnahmen im Handlungsfeld „Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit“ für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität bei ihnen bereits umgesetzt wurden, sich in Umsetzung befinden oder geplant sind. Das untenstehende Diagramm stellt die in der Gesamtbetrachtung am häufigsten genannten Antworten dar.



Fast alle Kommunen haben bereits Maßnahmen im Handlungsfeld „Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit“ umgesetzt, setzen diese aktuell um oder planen die Umsetzung. Damit hat dieses Handlungsfeld in der Gesamtbetrachtung eine hohe Relevanz für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität in den Kommunen. Im Durchschnitt wurden drei der sieben oben genannten Maßnahmen in jeder Kommune umgesetzt, befinden sich in Umsetzung oder sind geplant. Ein Fünftel der Kommunen setzte bzw. setzt aktuell sogar mehr als fünf der oben genannten Maßnahmen um. In der Gesamtbetrachtung zeigt sich, dass sich die Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit vielerorts vor allem auf grundlegende und niederschwellige Angebote beschränkt und innovative Ansätze derzeit kaum praktiziert werden. Beim Großteil der oben genannten Maßnahmen ist jedoch eine Dynamik erkennbar.

In diesem Handlungsfeld am weitesten verbreitet ist die Teilnahme am Stadtradeln. Mehr als zwei Drittel der Kommunen haben daran bereits teilgenommen.

Jeweils etwas mehr als ein Viertel der Kommunen hat bereits Öffentlichkeitsarbeit im Bereich der Mobilität betrieben, Aktivitäten zum schulischen Mobilitätsmanagement oder Aktionstage zu Mobilitätsthemen durchgeführt bzw. setzt die genannten Maßnahmen aktuell um.

Ein Neubürger*innenpaket mit Informationen zu Mobilitätsangeboten wird derzeit nur in wenigen Kommunen zur Verfügung gestellt. Eine positive Entwicklung für die Zukunft deutet sich allerdings an.

Eine persönliche Mobilitätsberatung für Bürger*innen ist derzeit lediglich in vier Kommunen verfügbar und befindet sich in zwei weiteren Kommunen in der Umsetzung. Mehr als die Hälfte der Kommunen hat jedoch nicht vor, Bürger*innen persönlich hinsichtlich der Mobilität zu beraten. Dies ist vermutlich auf die vielerorts fehlenden personellen Kapazitäten und das teilweise mangelnde Know-How innerhalb kommunaler Verwaltungen zurückzuführen, was diese intensive Ansprache und Beratung erschwert.

Zusätzlich hatten die Kommunen die Möglichkeit, weitere für sie wichtige Aspekte zu benennen. Diese Möglichkeit wurde zwar vergleichsweise selten genutzt, die Nennungen zeigen jedoch, dass das Themenspektrum deutlich über die oben angegebenen Antwortmöglichkeiten hinausgeht. Eine weitere Maßnahme in diesem Handlungsfeld, die in den Kommunen umgesetzt wurde bzw. wird oder geplant ist und Bezug zum Thema einer umweltgerechten innerörtlichen Mobilität hat, ist das Marketing für den touristischen ÖPNV.

Markante Unterschiede³⁰ zwischen den beiden Teilräumen:

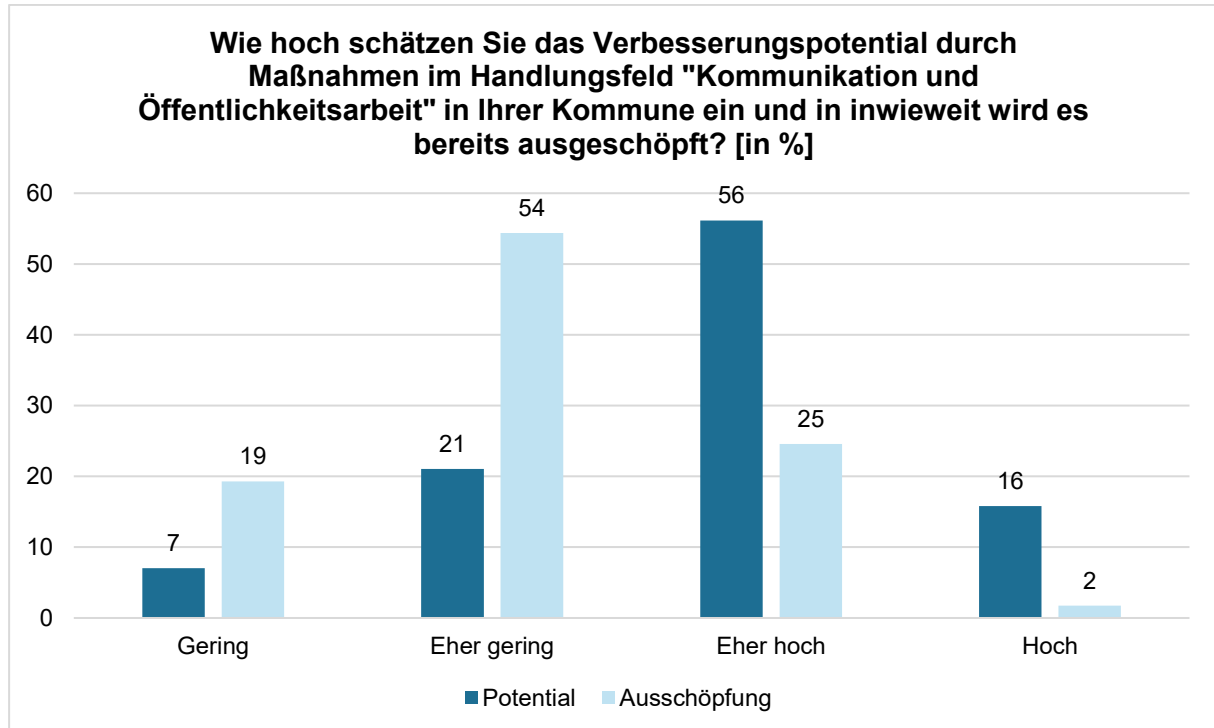
Bei der Umsetzung einiger der genannten Maßnahmen bestehen teilweise **markante Unterschiede** zwischen den beiden Teilräumen. Im Handlungsfeld „Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit“ haben deutlich mehr Kommunen des Berliner Umlandes Öffentlichkeitsarbeit im Bereich der innerörtlichen Mobilität umgesetzt bzw. setzen diese aktuell um und haben sich am Stadtradeln beteiligt bzw. tun dies aktuell. Dies lässt sich vermutlich damit begründen, dass die Kommunen des Berliner Umlandes, gelegen im verdichteten Raum, mit anderen Problemstellungen im Zusammenhang mit innerörtlicher Mobilität umgehen müssen als die Kommunen des Weiteren Metropolenraumes.

Umgesetzt + In Umsetzung	Berliner Umland	Weiterer Metropolenraum
Teilnahme am Stadtradeln	89 %	55 %
Öffentlichkeitsarbeit	50 %	31 %

³⁰ Größere Unterschiede = Abweichungen von mindestens 10 % zwischen den zwei Teilräumen

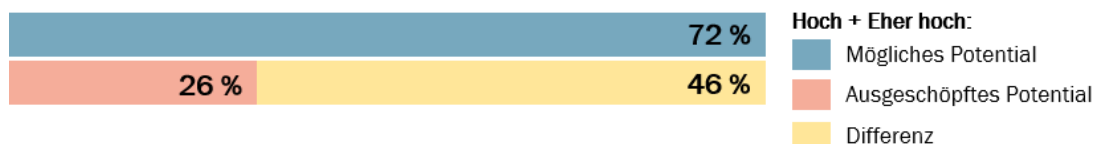
Einschätzung des Verbesserungspotentials durch entsprechende Maßnahmen:

Die Kommunen hatten zusätzlich die Möglichkeit, einzuschätzen, wie hoch das Verbesserungspotential durch Maßnahmen im Handlungsfeld „Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit“ bei ihnen vor Ort ist und inwieweit dieses bereits ausgeschöpft wird. Das untenstehende Diagramm zeigt die Ergebnisse.



Knapp zwei Drittel der Kommunen sieht im Handlungsfeld „Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit“ hohes bzw. eher hohes Verbesserungspotential für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität. Im Vergleich zu den weiteren Handlungsfeldern liegt dieses hinsichtlich der von den Kommunen beurteilten Potentialeinschätzung im Mittelfeld. Lediglich ein Viertel der Kommunen ist der Meinung, dass die Ausschöpfung des Verbesserungspotentials in diesem Handlungsfeld derzeit hoch bzw. eher hoch ist. Diese Diskrepanz zur Einschätzung des möglichen Verbesserungspotentials verdeutlicht, dass entsprechende Maßnahmen in den Kommunen bisher nur in einem verhältnismäßig geringen Maß umgesetzt wurden. In Kapitel 2.11 werden mögliche Gründe hierfür dargelegt.

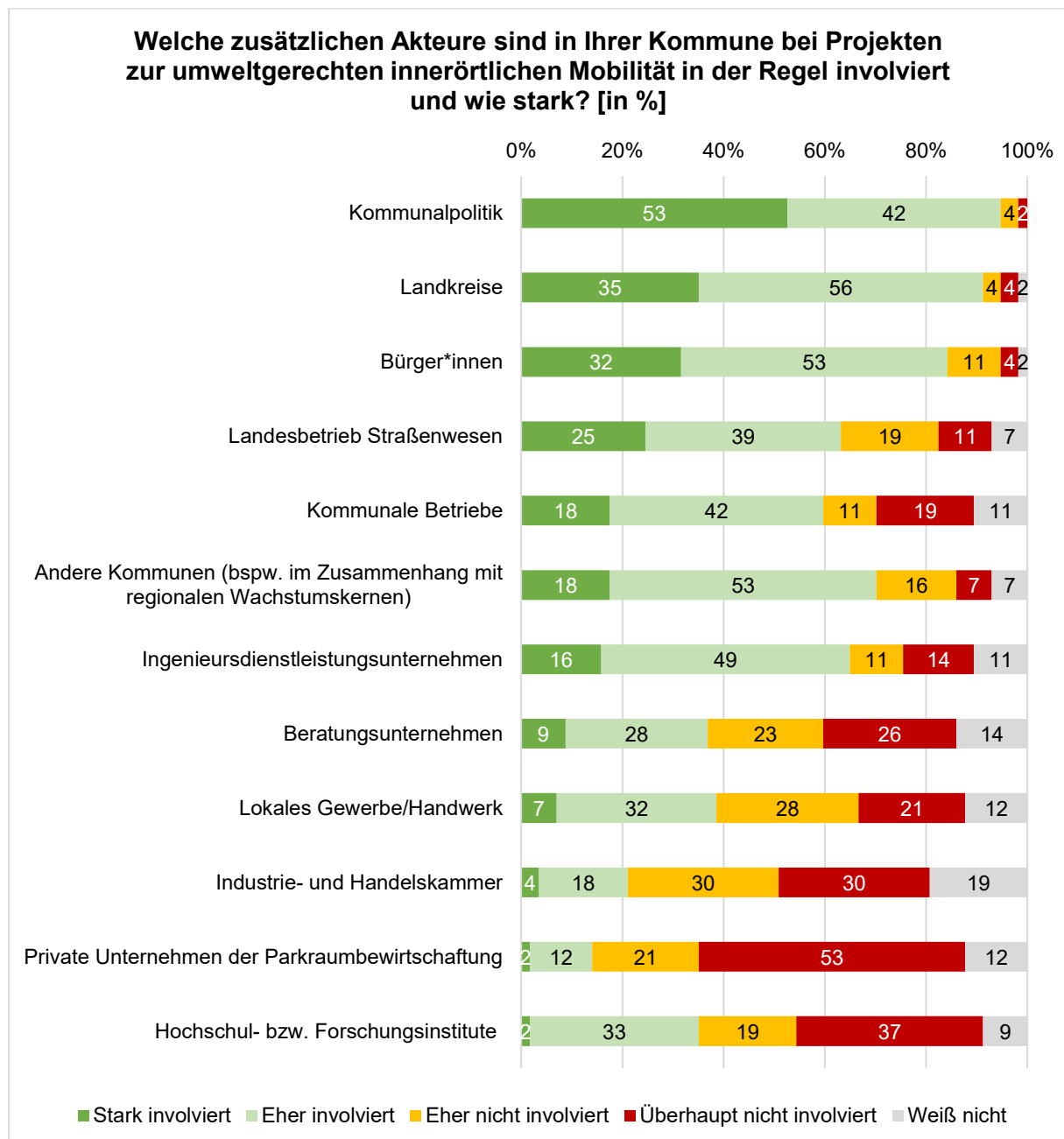
In diesem Handlungsfeld ergibt sich folgende Differenz zwischen dem von den Kommunen eingeschätzten möglichen und ausgeschöpften Potential:



2.9 Akteure

Bei Projekten zur umweltgerechten innerörtlichen Mobilität involvierte Akteure und Intensität der Einbindung:

Es wurde erfragt, welche zusätzlichen Akteure bei den Kommunen im Land Brandenburg bei Projekten zur umweltgerechten innerörtlichen Mobilität in der Regel involviert sind und wie stark die Einbindung erfolgt. Die in der Gesamtbetrachtung am häufigsten genannten Antworten zeigt das untenstehende Diagramm.



Mit einer Ausnahme beziehen alle Kommunen bei Projekten zur umweltgerechten innerörtlichen Mobilität weitere Akteure in ihre Planungen ein. Die Abstimmung und Zusammenarbeit hat somit eine hohe Relevanz für die Kommunen zur Förderung einer umweltgerechten innerörtlichen Mobilität. Die meisten Kommunen beziehen mehrere Akteure in Projekte zur umweltgerechten innerörtlichen Mobilität ein. Sechs Kommunen arbeiten sogar mit mindestens zehn der oben genannten Akteure bei Projekten zur umweltgerechten innerörtlichen Mobilität

zusammen. Im Durchschnitt involviert jede Kommune etwa die Hälfte der oben genannten Akteure bei Projekten zur umweltgerechten innerörtlichen Mobilität stark bzw. eher stark. Das breite Spektrum der Beteiligten verdeutlicht die Vielschichtigkeit des Aufgabenfeldes und gleichzeitig die hohe Relevanz der Beteiligung der Kommunen. In fast allen befragten Kommunen ist die Kommunalpolitik bei Projekten zur umweltgerechten innerörtlichen Mobilität stark bzw. eher stark involviert.

Ein weiterer wichtiger Akteur ist der Landkreis, den fast alle Kommunen bei der Umsetzung entsprechender Projekte einbeziehen. Dies lässt sich vermutlich auf die Zuständigkeit des Landkreises und die damit verbundene Zustimmungsnötigkeit zurückführen.

Von den Kommunen wurde die frühzeitige Einbindung und Akzeptanz in der Bevölkerung als relevanter Faktor für eine gelungene Umsetzung von Maßnahmen oder Projekten einer umweltgerechten innerörtlichen Mobilität genannt (vgl. Kapitel 2.11). Dementsprechend werden im Großteil der Kommunen Bürger*innen (eher) stark in Planungen zur umweltgerechten innerörtlichen Mobilität einbezogen.

Mehr als zwei Drittel der Kommunen stimmen sich mit weiteren Kommunen stark bzw. eher stark ab. Dies geht mit den Ergebnissen zur interkommunalen Zusammenarbeit (vgl. Kapitel 2.5) einher. Da fast alle befragten Kommunen den themenbezogenen Austausch mit anderen Kommunen als relevant bzw. eher relevant empfinden (vgl. Kapitel 2.12), jedoch deutlich weniger sich tatsächlich mit angrenzenden Kommunen abstimmen, lässt sich hieraus ein großer Entwicklungs- und ggf. auch Unterstützungsbedarf schlussfolgern.

Private Unternehmen der Parkraumwirtschaft werden bisher in knapp der Hälfte der Kommunen nicht beteiligt. Dies geht mit den Ergebnissen des Handlungsfeldes „Öffentlicher Raum, Straßen und Plätze“ einher, dass die Umsetzung von Maßnahmen zur Organisation des ruhenden Verkehrs mit knapp einem Drittel der Kommunen bisher nur in geringem Maße erfolgte und dass die Möglichkeiten sowie das Potential solcher Maßnahmen für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität im Großteil der Kommunen unterschätzt wird. Ein direkter Zusammenhang mit der Größe der Kommunen ist nicht zu erkennen.

Eine geringe Einbeziehung ist auch bei Hochschul- bzw. Forschungsinstituten sowie den Industrie- und Handelskammern ablesbar. Es kann davon ausgegangen werden, dass sich viele Kommunen nicht darüber bewusst sind, welche Rolle diese Akteure für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität spielen und wie diese durch die Kommunen für die Beteiligung und Umsetzung aktiviert werden können.

Zusätzlich hatten die Kommunen die Möglichkeit, weitere für sie wichtige Aspekte zu benennen. Diese Möglichkeit wurde zwar vergleichsweise selten genutzt, die Nennungen zeigen jedoch, dass das Themenspektrum deutlich über die oben angegebenen Antwortmöglichkeiten hinausgeht. Weitere Akteure, die in den Kommunen in der Regel bei Projekten zur umweltfreundlichen innerörtlichen Mobilität involviert sind, sind die Landesregierung Brandenburg, Verkehrsverbünde/-unternehmen, Vereine, Initiativen, Interessensvertretungen, Arbeitsgemeinschaften, Netzbetreiber und Energieversorgungsunternehmen sowie Wohnungsunternehmen und Seniorenbeiräte.

Markante Unterschiede³¹ zwischen den beiden Teilräumen:

Bei der Einbeziehung von Akteuren bestehen teilweise **markante Unterschiede** zwischen den beiden Teilräumen. Es wird deutlich, dass die Kommunen des Berliner Umlandes deutlich häufiger mit Ingenieursdienstleistungs- und Beratungsunternehmen zusammenarbeiten als die

³¹ Größere Unterschiede = Abweichungen von mindestens 10 % zwischen den zwei Teilräumen

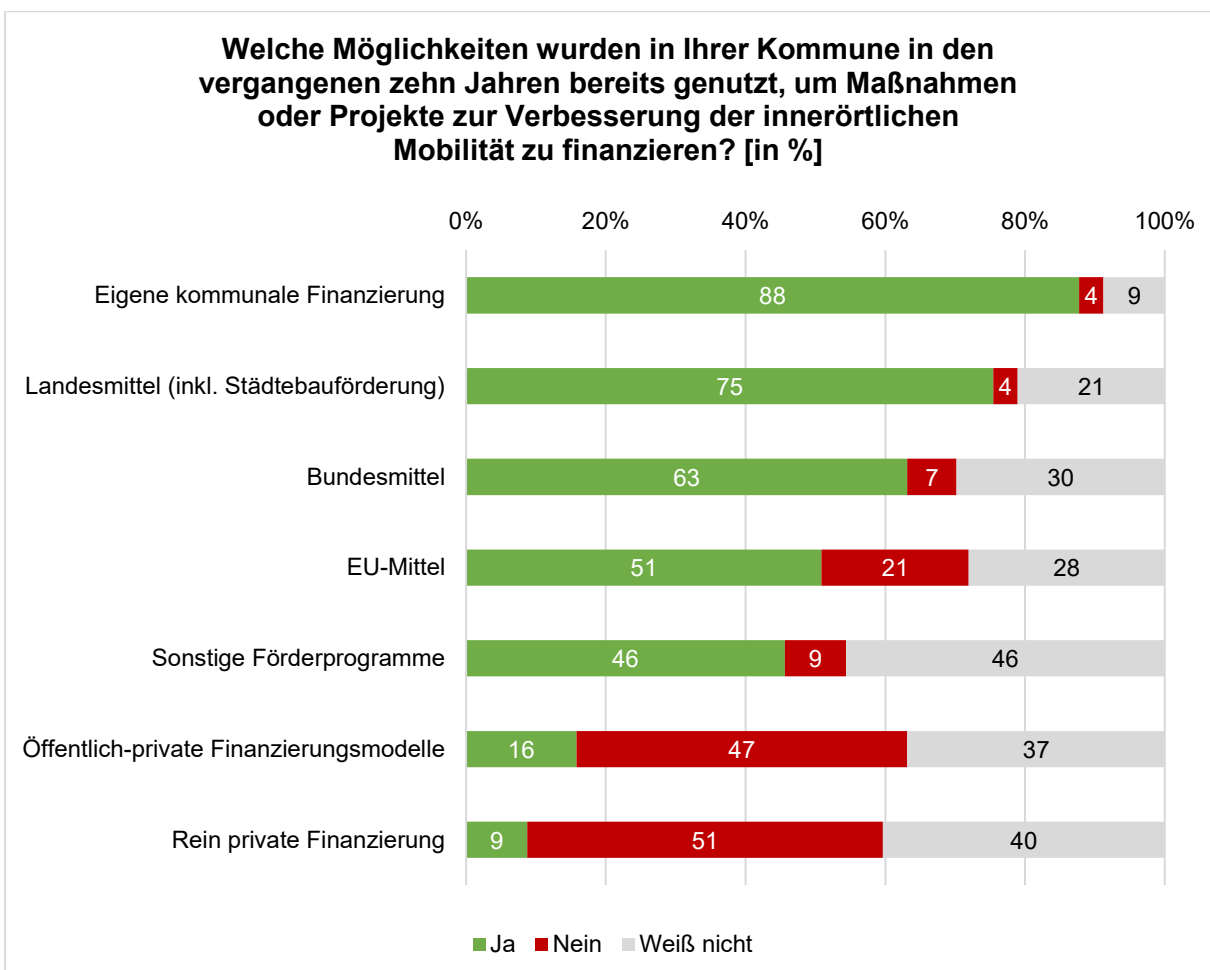
Kommunen des Weiteren Metropolitanraumes. Dies liegt vermutlich daran, dass in den Kommunen des Berliner Umlandes generell mehr Strategien, Konzepte oder Pläne zu Fragen der innerörtlichen Mobilität bestehen (vgl. Kapitel 2.7). Die Kommunen des Weiteren Metropolitanraumes hingegen beziehen öfter kommunale Betriebe, die Industrie- und Handelskammer sowie das lokale Gewerbe und Handwerk bei Projekten zur umweltgerechten innerörtlichen Mobilität ein.

Stark involviert + Eher involviert	Berliner Umland	Weiterer Metropolitanraum
Kommunale Betriebe	54 %	66 %
Ingenieurdienstleistungsunternehmen	75 %	55 %
Beratungsunternehmen	46 %	28 %
Lokales Gewerbe/Handwerk	29 %	48 %
Industrie- und Handelskammer	7 %	34 %

2.10 Finanzierung

Genutzte Möglichkeiten der Finanzierung:

Die Kommunen im Land Brandenburg wurden dazu aufgerufen anzugeben, welche Möglichkeiten sie in den vergangenen zehn Jahren genutzt haben, um Maßnahmen oder Projekte zur Verbesserung der innerörtlichen Mobilität zu finanzieren. Die in der Gesamtbetrachtung am häufigsten genannten Antworten werden im untenstehenden Diagramm dargestellt.



Dass eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität als kommunale Pflichtaufgabe anzusehen ist, verdeutlicht die Finanzierung entsprechender Maßnahmen oder Projekte in der Vergangenheit. Der Großteil der befragten Kommunen hat Maßnahmen oder Projekte zur Verbesserung der innerörtlichen Mobilität mit Eigenmitteln finanziert. Dies deutet darauf hin, dass nicht in jedem Fall passende Fördermöglichkeiten für die entsprechenden Maßnahmen zur Verfügung standen. Im Rahmen der Workshops mit den Kommunen (vgl. Kapitel 2.1) wurde mehrfach geäußert, dass es an Fördermitteln für Mobilitätsprojekte und kleinteilige Maßnahmen, wie z. B. die Errichtung von Busspuren zur Förderung des ÖPNV, fehlt. Zum anderen ist anzunehmen, dass die Kommunen bestehende Fördermittelangebote aus unterschiedlichen Gründen, wie z. B. aufgrund von zu wenig Zeit für den Antragsprozess, fehlendem Fachpersonal oder fehlenden Informationen zu Förderungs- und Bündelungsmöglichkeiten nicht genutzt haben.

Neben Eigenmitteln sind passende Fördermöglichkeiten auf Landes- und Bundesebene für die Kommunen allerdings von hoher Bedeutung, um Maßnahmen oder Projekte zur Verbesserung der innerörtlichen Mobilität zu finanzieren. Mehr als zwei Drittel der Kommunen haben hierfür bereits Landesmittel genutzt. Neben Mitteln der Städtebauförderung (Bundes- und Landesmittel) und des Stadt-Umland-Wettbewerbs (EU-Mittel) wurden von den Kommunen

- die Richtlinie des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung zur Förderung von Investitionen für den Öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (Rili ÖPNV-Invest),
- die Richtlinie des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung zur Förderung von Investitionen im kommunalen Straßenbau zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden des Landes Brandenburg (Rili KStB Bbg 2021) und
- die Richtlinie des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung zur Senkung des CO₂-Ausstoßes im Verkehr gemäß Operationellem Programm des Landes Brandenburg für den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) in der Förderperiode 2014-2020 (Rili Mobilität)

genannt. Etwa zwei Drittel der Kommunen haben zur Realisierung entsprechender Maßnahmen oder Projekte folgende Bundesmittel genutzt:

- Klimaschutzprojekte im kommunalen Umfeld – Kommunalrichtlinie,
- Klimaschutz durch Radverkehr,
- Energetische Stadtsanierung (KfW – Programm 432),
- Sanierung kommunaler Einrichtungen in den Bereichen Sport, Jugend und Kultur,
- Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge.

Etwa die Hälfte der Kommunen hat EU-Mittel, wie

- den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) (und Europäische territoriale Zusammenarbeit (INTERREG)),
- den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raumes (E-LER) und
- den Europäischen Sozialfonds (ESF)

in Anspruch genommen. Dieser hohe Anteil der Inanspruchnahme von Fördermitteln lässt darauf schließen, dass weniger fehlende Informationen bezüglich bestehender Fördermittel und Prozesse der Fördermittelbeantragung Ursache dafür sind, dass einige Kommunen bisher keine Fördermittel für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität genutzt haben, sondern (neben fehlenden Fördermöglichkeiten) vielmehr das fehlende Fachpersonal und somit die fehlenden zeitlichen Kapazitäten für die Fördermittelbeantragung.

Die Inanspruchnahme von öffentlich-privaten und privaten Finanzierungsmodellen erfolgte bisher nur in geringem Umfang. Es ist anzunehmen, dass diese nur selten passgenau für entsprechende Maßnahmen oder Projekte zur Verbesserung der innerörtlichen Mobilität in den Kommunen vorliegen bzw. Bemühungen um privates Sponsoring und Mäzenatentum (etwa durch die lokale Wirtschaft) noch wenig ausgeprägt sind. Diesbezüglich besteht bei vielen Kommunen zudem Unsicherheit darüber, ob entsprechende Fördermöglichkeiten in der Vergangenheit genutzt wurden. Dies verdeutlicht, dass die Zuständigkeiten innerhalb der Kommunen nicht eindeutig geklärt sind und interne Informationsflüsse nicht lückenlos ablaufen.

Markante Unterschiede³² zwischen den beiden Teilräumen:

Bei der Finanzierung von Maßnahmen oder Projekten zur Verbesserung der innerörtlichen Mobilität bestehen teilweise **markante Unterschiede** zwischen den beiden Teilräumen. Es wird deutlich, dass die Kommunen des Weiteren Metropolitanraumes deutlich häufiger EU- und Bundesmittel sowie öffentlich-private Finanzierungsmodelle genutzt haben als die Kommunen des Berliner Umlandes. Dies ist vermutlich darauf zurückzuführen, dass die Inanspruchnahme von Städtebaufördermitteln für die Kommunen dieses Teilraumes einfacher erfolgen kann, da viele Förderkulissen in den Innenstädten liegen.

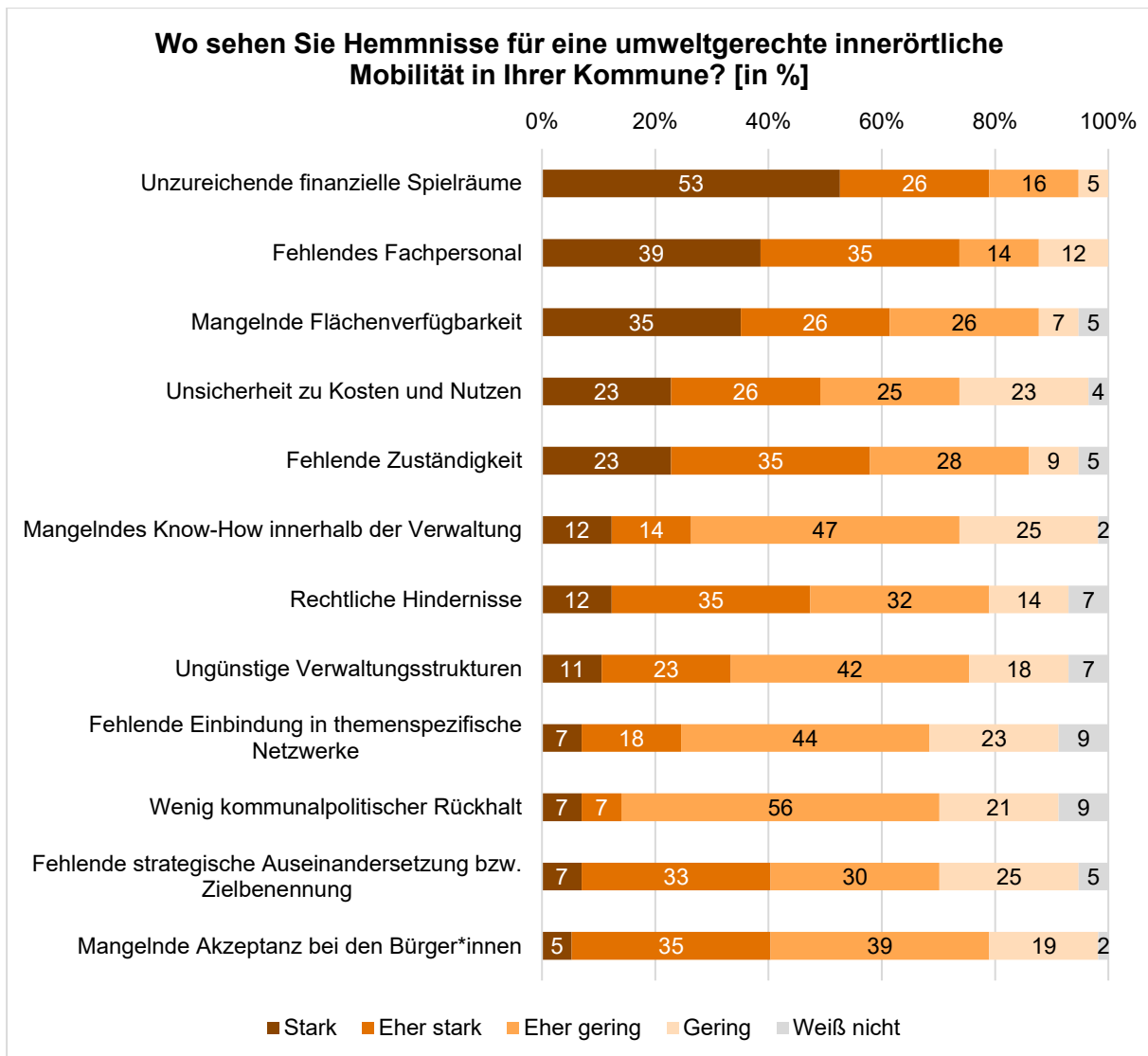
In den vergangenen zehn Jahren genutzt	Berliner Umland	Weiterer Metropolitanraum
EU-Mittel	32 %	69 %
Bundesmittel	54 %	72 %
Öffentlich-private Finanzierungsmodelle	7 %	24 %

2.11 Hemmnisse

Hemmnisse für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität:

Die Kommunen im Land Brandenburg wurden gebeten zu beantworten, wo sie Hemmnisse für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität sehen. Das untenstehende Diagramm visualisiert die in der Gesamtbetrachtung am häufigsten genannten Antworten.

³² Größere Unterschiede = Abweichungen von mindestens 10 % zwischen den zwei Teilräumen



In den befragten Kommunen liegen verschiedene Hemmnisse für die Umsetzung von Maßnahmen für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität vor, die sich gegenseitig bedingen und eng miteinander in Verbindung stehen. Die größten Hemmnisse liegen in unzureichenden finanziellen Spielräumen, fehlendem Fachpersonal und mangelnder Flächenverfügbarkeit. Die Ergebnisse verdeutlichen die Vielschichtigkeit der Hemmnisse und zeigen, welche große Rolle die fehlende Finanz- und Verwaltungskraft für die Umsetzung von Maßnahmen spielt. Zusätzlich werden auch administrative und rechtliche Hemmnisse von den Kommunen als große Herausforderungen bewertet. Dies zeigt, dass durchaus fachliche Ansatzpunkte in den Kommunen vorhanden sind, um die Mobilitätswende vor Ort zu unterstützen. Lediglich eine Kommune gibt an, dass die oben genannten Punkte allesamt ein eher geringes Hemmnis für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität vor Ort darstellen.

Mehr als zwei Drittel der Kommunen empfinden unzureichende finanzielle Spielräume als starkes bzw. eher starkes Hemmnis für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität. Dabei fällt auf, dass insbesondere größere Kommunen angeben, mit unzureichenden finanziellen Spielräumen konfrontiert zu sein. Dies liegt vermutlich daran, dass vor Ort eine höhere Anzahl potentieller Nutzer*innen vorhanden ist und dementsprechend ein größeres Angebotsportfolio zur Verfügung stehen muss, um eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität in der Breite herbeizuführen. Auf die Problemstellung, dass nicht immer passende Fördermöglichkeiten bestehen und die Fördertöpfe insbesondere kleinteilige Maßnahmen für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität nicht abdecken, wurde bereits in Kapitel 2.10 hingewiesen.

Eng damit verknüpft ist der Aspekt, dass viele Kommunen mit dem Fehlen von Fachpersonal umgehen müssen. Etwa zwei Drittel der Kommunen empfinden fehlendes Fachpersonal als starkes bzw. eher starkes Hemmnis für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität. Bestehen keine ausreichenden kommunalen Haushaltsmittel, kann i. d. R. auch kein Personal angestellt werden, welches sich intensiv mit dem Thema einer umweltgerechten innerörtlichen Mobilität auseinandersetzt und dieses vorantreibt.

Damit wiederum geht die von fast der Hälfte der Kommunen als starkes bzw. eher starkes Hemmnis wahrgenommene fehlende strategische Auseinandersetzung bzw. Zielbenennung im Bereich der innerörtlichen Mobilität einher. Interessant ist, dass nur Kommunen mit einer vergleichsweise hohen Bevölkerungszahl diesen Aspekt als starkes Hemmnis für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität beurteilt haben. Fehlen finanzielle Mittel und Personal als Grundvoraussetzung, fällt die Auseinandersetzung mit diesem Themenbereich geringer aus, da andere Belange der Verkehrsplanung einen höheren Stellenwert haben. In der Folge bleibt häufig die konkrete Zielbenennung im Mobilitätsbereich aus, was letztendlich die Umsetzung von passgenauen und zielgerichteten Maßnahmen für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität erschwert (vgl. Kapitel 2.2).

Mehr als die Hälfte der Kommunen gibt an, dass sie fehlende Zuständigkeiten als starkes bzw. eher starkes Hemmnis für die Umsetzung von Maßnahmen für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität ansieht. Mit Blick auf die fehlende kommunale Trägerschaft kreisangehöriger Kommunen beim ÖPNV scheint dies plausibel. Dass die Vorstellungen der Kommunen zu bestimmten Maßnahmen nicht immer mit denen der entsprechenden Träger übereinstimmen bzw. diese eine andere Prioritätensetzung vornehmen als die Kommunen und die Umsetzung von Maßnahmen im Bereich der innerörtlichen Mobilität erschweren, wurde mehrfach im Rahmen der Workshops mit den Kommunen (vgl. Kapitel 2.1) thematisiert.

Etwa die Hälfte der Kommunen hat zudem mit mangelnder Flächenverfügbarkeit zu kämpfen und damit nicht den gewünschten Raum, um bestimmte Maßnahmen für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität umzusetzen. Dies betrifft vorwiegend Kommunen mit einer hohen Bevölkerungszahl und Maßnahmen, die mit einem hohen baulichen Aufwand verbunden sind, wie z. B. die Trennung von Fuß- und Radverkehrsanlagen oder die Schaffung von Busspuren.

Wie erwartet, spielen auch Akzeptanzfragen eine große Rolle bei der Mobilitätswende. Es wird deutlich, wie viel Überzeugungsarbeit hier bei den Bürger*innen und Bürgern zu leisten ist.

Zusätzlich hatten die Kommunen die Möglichkeit, weitere für sie wichtige Aspekte zu benennen. Diese Möglichkeit wurde zwar vergleichsweise selten genutzt, die Nennungen zeigen jedoch, dass das Themenspektrum deutlich über die oben angegebenen Antwortmöglichkeiten hinausgeht. Weitere Hemmnisse, die in den Kommunen die Umsetzung von Maßnahmen für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität einschränken, sind bürokratische Hürden insbesondere bei Genehmigungen und Fördermittelbeantragungen, Bedenkenräger*innen für innovative Ansätze an Schlüsselpositionen, unklare Bewertungsmöglichkeiten von Maßnahmen hinsichtlich deren Klimaschutzrelevanz sowie die Vereinbarkeit verschiedener mobilitätsrelevanter Ansprüche unterschiedlicher Nutzergruppen.

Markante Unterschiede³³ zwischen den beiden Teilräumen:

Bei den Hemmnissen für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität bestehen teilweise **markante Unterschiede** zwischen den beiden Teilräumen. Dabei zeigt sich deutlich, dass die Kommunen des Berliner Umlandes fünf der oben genannten Hemmnisse deutlich häufiger als

³³ Größere Unterschiede = Abweichungen von mindestens 10 % zwischen den zwei Teilräumen

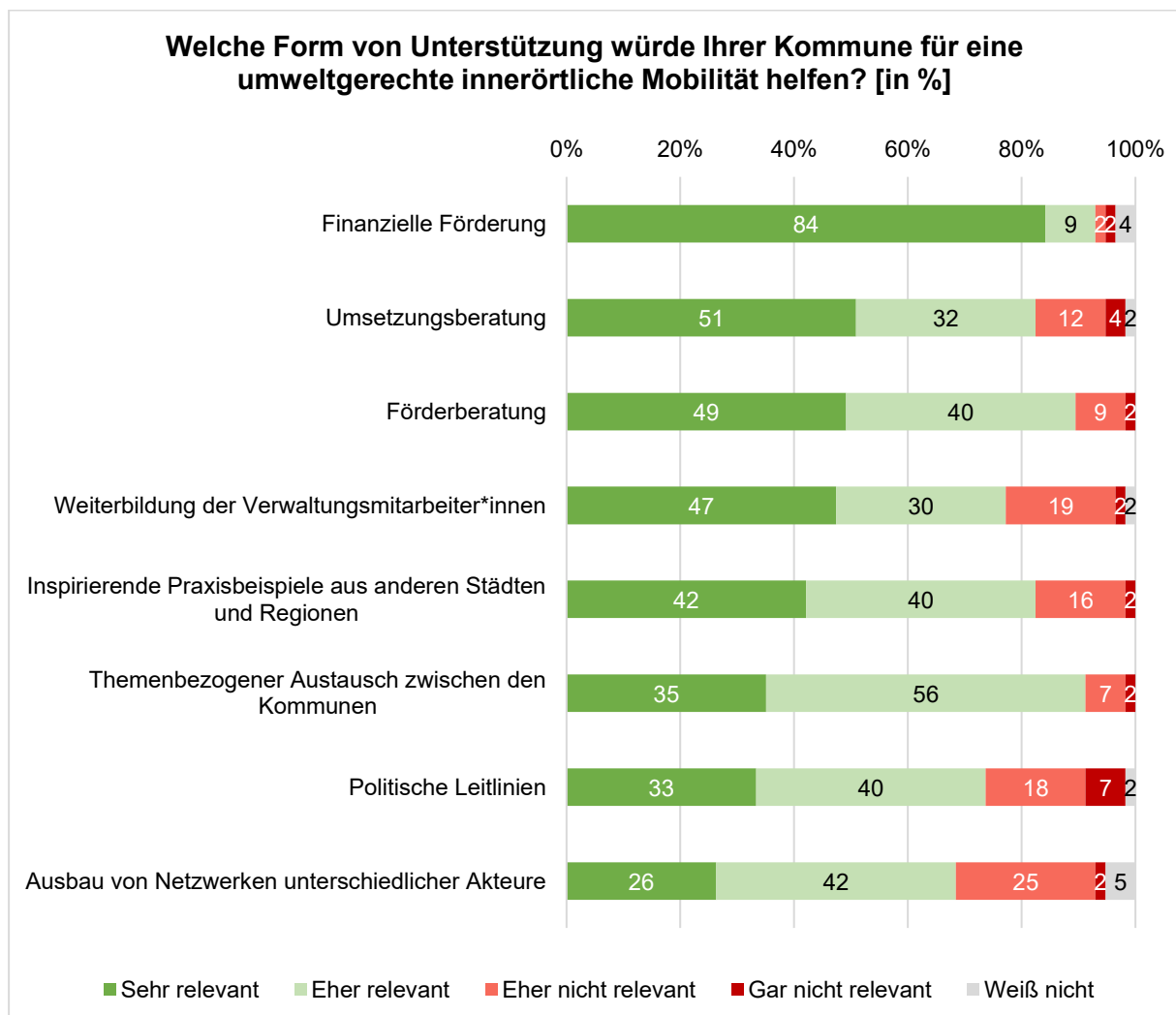
stark bzw. eher stark empfinden als dies die Kommunen des Weiteren Metropolitanraumes tun. An dieser Stelle ist erneut darauf hinzuweisen, dass die verschiedenen Hemmnisse miteinander einhergehen und die starke Ausprägung eines Hemmnisses (z. B. fehlendes Fachpersonal) i. d. R. zur starken Ausprägung eines anderen Hemmnisses (mangelndes Know-How innerhalb der Verwaltung) führen kann.

Stark + Eher stark	Berliner Umland	Weiterer Metropolitanraum
Fehlendes Fachpersonal	82 %	66 %
Mangelnde Flächenverfügbarkeit	79 %	45%
Mangelnde Akzeptanz bei den Bürger*innen	46 %	34 %
Ungünstige Verwaltungsstrukturen	43 %	24 %
Mangelndes Know-How innerhalb der Verwaltung	36 %	17 %

2.12 Unterstützungsbedarf

Hilfreiche Formen von Unterstützung für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität:

Es wurde erfragt, welche Form von Unterstützung den Kommunen im Land Brandenburg für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität helfen würde. Im untenstehenden Diagramm werden die am häufigsten genannten Antworten in der Gesamtbetrachtung dargestellt.



Die befragten Kommunen sehen insgesamt ein sehr hohes Maß an Unterstützungsbedarf durch das Land. Nicht überraschend ist, dass sich fast alle Kommunen Unterstützung in Form einer stärkeren finanziellen Förderung wünschen und dies als sehr bzw. eher relevant für die Umsetzung von Maßnahmen für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität empfinden. Verfügbare Haushalts- und/oder Fördermittel und damit einhergehend die rechtzeitige Information über Fördermöglichkeiten und die Unterstützung bei der Beantragung von Fördermitteln werden von den Kommunen als relevante Faktoren für eine gelungene Umsetzung von Maßnahmen oder Projekten einer umweltgerechten innerörtlichen Mobilität angesehen.

Als ebenso relevant erachten die Kommunen die Themen Beratung, Weiterbildung, Wissenstransfer und Netzwerkarbeit. Auch hier zeichnet sich ein großer Unterstützungsbedarf durch das Land ab. Der Großteil der Kommunen hätte insbesondere Interesse an einer Förderberatung.

Fast alle Kommunen wünschen sich hinsichtlich der Umsetzung entsprechender Maßnahmen oder Projekte einen themenbezogenen Austausch mit anderen Kommunen. Dies betrifft nicht nur Nachbarkommunen bei interkommunalen Planungen (drei Viertel der Kommunen stimmen sich bei Mobilitätsthemen bereits mit Nachbarkommunen ab, vgl. Kapitel 2.2), sondern Kommunen in ganz Brandenburg, um sich sowohl zu Möglichkeiten, Positivbeispielen und Umsetzungsschritten als auch zu Misserfolgen und zu vermeidbaren Fehlern bei der Umsetzung auszutauschen.

Zusätzlich ist vom Land auch eine gewisse fachliche Unterstützung bei der Umsetzung der Mobilitätswende gewünscht. Unterstützungsbedarfe liegen insbesondere in einer Umsetzungsberatung, in inspirierenden Praxisbeispielen aus anderen Städten und Regionen und in der Weiterbildung der Verwaltungsmitarbeiter*innen. Dies würde die Zielbenennung und Priorisierung des Themas einer umweltgerechten innerörtlichen Mobilität in kommunalen Gremien, die die Kommunen als relevant für eine gelungene Umsetzung von entsprechenden Maßnahmen oder Projekten einschätzen, unterstützen. Das Vorhandensein von Fachpersonal und Know-How wird von den Kommunen als wichtige Bedingung für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität angesehen.

Zusätzlich hatten die Kommunen die Möglichkeit, weitere für sie wichtige Aspekte zu benennen. Diese Möglichkeit wurde zwar vergleichsweise selten genutzt, die Nennungen zeigen jedoch, dass das Themenspektrum deutlich über die oben angegebenen Antwortmöglichkeiten hinausgeht. Neben der finanziellen Förderung von Personalstellen und der Freistellung von Fachkräften für die Umsetzung wurden die Steuerungsübernahme durch den Landkreis für eine erleichterte interkommunale Zusammenarbeit, die Bereitstellung kostenfreier Planungs- und Beratungsleistungen für Kommunen und die stärkere Integration von Verkehrsbelangen in die Stadtplanung als bestehende Unterstützungsbedarfe genannt. Ein Umdenken in der Landesplanung durch die Zurücknahme der zulässigen Siedlungsentwicklung außerhalb der Zentralen Orte würde zudem dabei unterstützen, Entwicklungen des ÖPNV und SPNV zielgerichteter vornehmen und Investitionen zukunftssträchtiger tätigen zu können. Die Öffentlichkeitsarbeit und frühzeitige Einbindung der Bevölkerung zur Akzeptanzschaffung wird von den Kommunen als relevant für die Umsetzung von Maßnahmen oder Projekten zur umweltgerechten innerörtlichen Mobilität angesehen. Um die Bevölkerung stärker in mobilitätsrelevante Prozesse einzubeziehen, ist laut einigen Kommunen Unterstützung bei der Bildung von Bürger*inneninitiativen notwendig. Zudem wünschen sich die Kommunen eine vereinfachte Bürokratie und die erleichterte Durchführung von Antrags- und Abrufverfahren, eine frühzeitige Abstimmung mit den zuständigen Behörden und zügigere Entscheidungen. Weiterhin als relevante Faktoren für eine gelungene Umsetzung von Maßnahmen oder Projekten wurden der Rückhalt in der Kommunalpolitik und bei übergeordneten Landeseinrichtungen, das gemeinsame Handeln und Zusammenarbeiten aller Beteiligten sowie eine hohe Motivation und Identifikation mit den Klimaschutzziele genannt.

Markante Unterschiede³⁴ zwischen den beiden Teilräumen:

Bei den Unterstützungsbedarfen für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität besteht ein **markanter Unterschied** zwischen den beiden Teilräumen. Dabei zeigt sich, dass die Kommunen des Berliner Umlandes inspirierende Praxisbeispiele aus anderen Städten und Regionen deutlich häufiger als sehr bzw. eher relevant empfinden als die Kommunen des Weiteren Metropolitanraumes, in denen der Fachaustausch in „Städtenetzen“ eine lange Tradition hat.

Sehr relevant + Eher relevant	Berliner Umland	Weiterer Metropolitanraum
Inspirierende Praxisbeispiele aus anderen Städten und Regionen	89 %	76 %

2.13 Zusammenfassung der Untersuchungsergebnisse

Maßnahmen zur umweltgerechten innerörtlichen Mobilität verfolgen das Ziel, den Anteil des MIV am Modal Split zu reduzieren und den des Umweltverbundes – bestehend aus Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV und ergänzenden Mobilitätsangeboten (z. B. Sharing) – zu erhöhen. Die Rahmenbedingungen und Voraussetzungen vor Ort (z. B. Bevölkerungszahl/-entwicklung, Siedlungsstruktur, Pendelverflechtung) entscheiden maßgeblich über die Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung. Auch wenn ein großer Teil der Brandenburger Kommunen eher ländlich geprägt ist, können bereits heute viele innerörtliche Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Dies gilt auch für die Nutzung des ÖPNV, sofern ein entsprechendes Angebot vorhanden ist. In den größeren Kommunen des Landes Brandenburg ist dies der Fall. Insbesondere außerhalb der größeren und dichter besiedelten Kommunen haben die eben genannten Verkehrsmodi bisher jedoch einen geringen Anteil am Modal Split, da hier weniger attraktive Nutzungsbedingungen bestehen.

Dass das Thema einer umweltgerechten innerörtlichen Mobilität in den Brandenburger Kommunen mit mehr als 10.000 Einwohner*innen eine wichtige Rolle spielt, zeigt die mit 72 % sehr hohe Rücklaufquote der im Rahmen des Gutachtens durchgeführten Kommunalbefragung. In der Gesamtbetrachtung beschäftigten sich vor allem größere Kommunen bereits intensiv mit dem Thema einer umweltgerechten innerörtlichen Mobilität und haben entsprechende Maßnahmen vorgebracht. Ein signifikanter Unterschied zwischen den Kommunen des Berliner Umlandes und denen des Weiteren Metropolitanraumes über alle Handlungsfelder hinweg besteht nicht. Vielmehr gibt es handlungsfeldspezifische Unterschiede. So weisen Kommunen des Berliner Umlandes aufgrund der Nähe zur Hauptstadt eine stärkere Pendelverflechtung und ein allgemein größeres Bevölkerungswachstum auf als Kommunen des Weiteren Metropolitanraumes und haben in der Folge mit einem höheren Flächenbedarf für Wohn- und Gewerbeflächen und – trotz eines vergleichsweise guten SPNV-Angebotes – mit einem höheren Parkdruck zu kämpfen, den es zu steuern gilt. Gleichzeitig steht dadurch in Kommunen des Berliner Umlandes weniger Platz im öffentlichen Straßenraum zur Verfügung, um Flächen für den Rad- und Fußverkehr vorzuhalten. Die befragten Kommunen des Weiteren Metropolitanraumes hingegen sind Städte mit einer geordneten Grundstruktur, die aktuell nicht so stark von einer dynamischen Entwicklung geprägt ist und mehr Flächenreserven aufweist. Diese Kernstädte und ihr eher ländlich geprägtes Umland haben eine gänzlich andere Ausgangssituation für die Entwicklung von Mobilitätsangeboten.

³⁴ Größere Unterschiede = Abweichungen von mindestens 10 % zwischen den zwei Teilräumen

In der Gesamtheit der befragten Kommunen wurde ein sehr heterogenes Bild bezüglich der bisher durchgeführten Aktivitäten in den sieben untersuchten Handlungsfeldern, der Einschätzung des Potentials der Handlungsfelder für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität und der bisherigen Potentialausschöpfung deutlich. Anhand der Einschätzung des möglichen Potentials für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität konnte folgende Relevanz der untersuchten Handlungsfelder (in absteigender Reihenfolge) ermittelt werden:

Rad- und Fußverkehr

Mit einer Ausnahme haben alle Kommunen bereits Maßnahmen in diesem Handlungsfeld umgesetzt, setzen diese aktuell um oder planen die Umsetzung. Mit einer Differenz von 59 % zwischen dem von den Kommunen eingeschätzten möglichen Potenzial einerseits und dem bisher tatsächlich ausgeschöpften Potenzial andererseits wird der große Unterstützungsbedarf deutlich. Die Förderung des innerörtlichen Radverkehrs durch die Kommunen erfolgt demnach bisher noch nicht in umfangreichem Maße. Dies lässt sich vorwiegend mit den hohen Investitionskosten bzw. dem im Verhältnis dazu unzureichenden finanziellen Spielraum der Kommunen begründen. Separate Planungen für den Radverkehr werden bisher nur sehr selten umgesetzt. Vielmehr werden Radverkehrsmaßnahmen bei grundsätzlichen Straßenausbauvorhaben vorgenommen. Auf bestehende Schwachstellen im Radverkehrsnetz wird somit nicht immer zeitnah reagiert. Aufgrund unterschiedlicher Baulasten bei der Planung und beim Bau von Radwegen in Brandenburg stellt die Schaffung durchgängiger, sicherer Alltagsradwege eine besondere Herausforderung dar. Ein weiterer Grund hierfür liegt in der begrenzten Fachkompetenz der lokalen Administrationen und im teils fehlenden kommunalpolitischen Rückhalt. Einigen kommunalen Verwaltungen fehlt es an Know-How hinsichtlich verschiedener Umsetzungsmöglichkeiten, um die Attraktivität des Radverkehrs vor Ort zu steigern.

Öffentlicher Raum, Straßen und Plätze

Mit einer Ausnahme haben alle Kommunen bereits Maßnahmen in diesem Handlungsfeld umgesetzt, setzen diese aktuell um oder planen die Umsetzung. Mit einer Differenz von 51 % zwischen dem von den Kommunen eingeschätzten möglichen Potenzial einerseits und dem bisher tatsächlich ausgeschöpften Potential andererseits besteht großer Unterstützungsbedarf. Viele Kommunen müssen mit mangelnder Flächenverfügbarkeit im öffentlichen Raum umgehen und sind sich unsicher, wie sie umweltgerechte Mobilitätsangebote vor Ort platzieren und in die örtliche Raumstruktur – etwa durch Umgestaltung von Straßenquerschnitten – einbinden können. Welcher große Einfluss mit der Platz- und Straßenraumgestaltung und entsprechenden Instrumenten für die Unterbringung des ruhenden Verkehrs, wie z. B. Stellplatzsatzungen, auf die Entwicklung einer umweltgerechten innerörtlichen Mobilität genommen werden kann, dürfte vielen Kommunen nicht bewusst sein.

Elektromobilität

Alle Kommunen haben bereits Maßnahmen in diesem Handlungsfeld umgesetzt, setzen diese aktuell um oder planen die Umsetzung. Mit einer Differenz von 54 % zwischen dem von den Kommunen eingeschätzten möglichen Potenzial einerseits und dem bisher tatsächlich ausgeschöpften Potential andererseits wird der große Unterstützungsbedarf deutlich. Neben den mit der weiteren Umsetzung und dem Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur verbundenen hohen Investitionskosten liegen große Hemmnisse in dem vielerorts mangelnden Know-How innerhalb der kommunalen Verwaltungen sowie in den nicht klar definierten Zuständigkeiten, auch mit Blick auf die Entwicklungen im privaten bzw. gewerblichen Bereich. Während einige Kommunen sich noch mit der Frage auseinandersetzen, inwieweit die Bereitstellung öffentlicher Ladeinfrastruktur zur Daseinsvorsorge gehört und damit in der kommunalen Verantwort-

tung liegt, wollen andere Kommunen den Ausbau realisieren, wissen jedoch nicht, wie sie dabei konkret vorgehen und wen sie einbeziehen sollen. Nur selten erfolgte im Vorfeld bereits eine strategische Auseinandersetzung bzw. Zielbenennung im Elektromobilitätsbereich.

Innerörtlicher ÖPNV, Intermodalität und Bedarfsverkehr

Alle Kommunen haben bereits Maßnahmen in diesem Handlungsfeld umgesetzt, setzen diese aktuell um oder planen die Umsetzung. Die Differenz von 35 % zwischen dem von den Kommunen eingeschätzten Potenzial einerseits und dem bisher tatsächlich ausgeschöpften Potential andererseits zeigt den vergleichsweise geringen Unterstützungsbedarf. Während die Entwicklung des innerörtlichen ÖPNV in vielen Kommunen in den Kernbereichen stark vorangeschritten ist, weist die Anbindung von Ortsteilen allerdings vielerorts starke Defizite auf. Hierbei sind die sehr unterschiedlichen Ausgangssituationen der Kommunen zu bedenken. Nur wenige Kommunen sind Träger des lokalen ÖPNV und deshalb auf entsprechende Maßnahmen der Landkreise angewiesen. Nur im Berliner Umland besteht ein leistungsfähiges, engmaschiges Angebot im SPNV. Im Weiteren Metropolenraum dient der SPNV eher der regionalen Anbindung – mit entsprechend hohem Stellenwert der Bahnhöfe als Verkehrsknoten für die gesamte Kommune und ihr Umland. Die Bereitstellung des ÖPNV ist für die Kommunen – soweit diese dafür zuständig sind – mit hohen Investitionskosten verbunden. Förderprogramme bestehen meist nur für die Anschaffung von alternativ betriebenen Fahrzeugen und entsprechenden Lademöglichkeiten. Kommunen, die nicht über die notwendigen finanziellen Mittel verfügen, konzentrieren sich bei der Bereitstellung des ÖPNV im eigenen Zuständigkeitsbereich häufig auf ein Grundangebot. Die zeitliche und/oder räumliche Ausweitung ist in finanzieller Hinsicht kaum möglich, weshalb insbesondere in dezentralen Randbereichen dieser Kommunen selten ein ausgeprägtes ÖPNV-Angebot vorgehalten werden kann. Dies schränkt die Attraktivität des ÖPNV für die Bewohner*innen stark ein.

Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Fast alle Kommunen haben bereits Maßnahmen in diesem Handlungsfeld umgesetzt, setzen diese aktuell um oder planen die Umsetzung. Mit einer Differenz von 46 % zwischen dem von den Kommunen eingeschätzten Potenzial einerseits und dem bisher tatsächlich ausgeschöpften Potential andererseits besteht dennoch ein recht großer Unterstützungsbedarf. Die vielerorts fehlenden personellen Kapazitäten und das teilweise mangelnde Know-How innerhalb kommunaler Verwaltungen erschweren die intensive Ansprache und Beratung der Bevölkerung zum Thema Mobilitätswende, weshalb sich Maßnahmen der Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit häufig auf ein Grundangebot beschränken.

Sharing-Angebote

Rund zwei Drittel der Kommunen haben bereits Maßnahmen in diesem Handlungsfeld umgesetzt, setzen diese aktuell um oder planen die Umsetzung. Die Differenz von 38 % zwischen dem von den Kommunen eingeschätzten Potenzial einerseits und dem bisher tatsächlich ausgeschöpften Potential andererseits zeigt den vergleichsweise geringen Unterstützungsbedarf. Das mögliche Potential dieses Handlungsfeldes für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität wird in der Gesamtbetrachtung von den Kommunen als eher gering eingeschätzt. Die Bereitstellung von Sharing-Angeboten ist für die Kommunen mit hohen Investitionskosten verbunden, sollte kein kommerzieller Betreiber in der Kommune wirtschaftlich tragfähige Sharing-Angebote zur Verfügung stellen wollen bzw. können. Große Kommunen mit einer hohen Anzahl von Einwohner*innen und einem verdichteten Zentrum sind für kommerzielle Sharing-Anbieter i. d. R. attraktiver und verfügen daher häufiger über Sharing-Angebote als kleinere Kommunen mit einer geringeren Anzahl potentieller Nutzer*innen. Daher sind letztgenannte Kommunen auf das Engagement von Vereinen und Genossenschaften oder auf nachbar-

schaftlich organisierte Sharing-Angebote angewiesen oder müssen in Eigeninitiative entsprechende Angebote zur Verfügung stellen. Hierzu fehlt es den betreffenden Kommunen jedoch meist an Wissen und funktionierenden Strategien für die Einführung und Etablierung von Sharing-Angeboten.

Wirtschaftsverkehr und (City-)Logistik

Etwa ein Drittel der Kommunen hat bereits Maßnahmen in diesem Handlungsfeld umgesetzt, setzt diese aktuell um oder plant die Umsetzung. Die Differenz von 33 % zwischen dem von den Kommunen eingeschätzten Potenzial einerseits und dem bisher tatsächlich ausgeschöpften Potential andererseits zeigt den vergleichsweise geringen Unterstützungsbedarf. Das mögliche Potential dieses Handlungsfeldes für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität wird in der Gesamtbetrachtung von den Kommunen als eher gering eingeschätzt. Weil in den wenigsten Kommunen die Relevanz dieser Thematik für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität bekannt ist und häufig das Wissen über Möglichkeiten und erfolgreiche Praxisbeispiele fehlt, bestehen bei den Kommunen große Unsicherheiten. Diese führen dazu, dass nur selten eine strategische Auseinandersetzung bzw. Zielbenennung im Bereich Wirtschaftsverkehr und (City-)Logistik erfolgt und entsprechende Maßnahmen umgesetzt werden.

3 Handlungsempfehlungen

Die nachfolgende Tabelle zeigt eine Übersicht über die in diesem Gutachten entwickelten **Handlungsempfehlungen** für das MIL. Diese basieren auf den Ergebnissen der Kommunalbefragung und den Gesprächen mit den kommunalen Vertreter*innen und Expert*innen im Rahmen der durchgeführten Workshops. Die Kommunen des Landes Brandenburg bilden die Zielgruppe für diese Handlungsempfehlungen. Sollten mit einer Handlungsempfehlung andere Akteure als Zielgruppe angesprochen werden, wird explizit auf diese verwiesen.

Die Handlungsempfehlungen werden nach den untersuchten Handlungsfeldern geordnet dargestellt. An dieser Stelle ist darauf hinzuweisen, dass einige Handlungsempfehlungen grundsätzlich mehreren Handlungsfeldern zugeordnet werden können. Die Zuordnung erfolgt in diesen Fällen anhand der größten Überschneidungen zwischen der Handlungsempfehlung und dem jeweiligen Handlungsfeld. Auf die weiteren betroffenen Handlungsfelder wird jeweils verwiesen.

Für jede Handlungsempfehlung wird dargestellt, welche auf kommunaler Ebene bestehenden Hemmnisse damit adressiert werden. Die Hemmnisse beziehen sich auf die kommunalen Verwaltungen, die Kommunalpolitik bzw. die Rahmenbedingungen in den Kommunen. Die Hemmnisse wurden basierend auf den Ergebnissen der Befragung und der durchgeführten Workshops sinnvoll geclustert und setzen sich für die weitere Bearbeitung wie folgt zusammen:

- 1 – Unzureichende finanzielle Spielräume
- 2 – Fehlendes Fachpersonal und Know-How
- 3 – Geringe Bedeutung der Thematik und fehlende Auseinandersetzung bzw. Zielbenennung
- 4 – Fehlende Zuständigkeiten und Handlungsmöglichkeiten
- 5 – Rechtliche Rahmenbedingungen als Hindernis für innovative Mobilitätslösungen
- 6 – Fehlende Einbindung in themenspezifische Netzwerke
- 7 – Mangelnde Flächenverfügbarkeit bzw. Flächenkonkurrenz im öffentlichen Raum
- 8 – Mangelnde Akzeptanz bei den Bürger*innen

Zusätzlich wird für jede Handlungsempfehlung angegeben, wie hoch der Bedarf in den Kommunen für deren Umsetzung ist. Dieser Einschätzung liegen die Ergebnisse der durchgeführten Kommunalbefragung zugrunde. Wie wirksam die jeweiligen Handlungsempfehlungen für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität in den Kommunen sind und wie hoch der mit der Umsetzung verbundene finanzielle und personelle Aufwand für das MIL ist, wird durch den Gutachter eingeschätzt.

Die Bewertung von Bedarf, Wirkung und Aufwand erfolgt anhand der Kategorien gering, mittel und hoch. Für den Bedarf und die Wirkung wurde folgende Symbolik gewählt: ● gering, ●● mittel, ●●● hoch. Je höher der Bedarf und die Wirkung einer Handlungsempfehlung sind, desto höher ist in der Gesamtbetrachtung deren Priorität für die Umsetzung einer umweltgerechten innerörtlichen Mobilität in den Kommunen. Der Aufwand wird mithilfe einer anderen Symbolik dargestellt: ▲ gering, ▲▲ mittel, ▲▲▲ hoch. Dies ist damit zu begründen, dass ein hoher Aufwand für das MIL nicht mit einer hohen Priorität der Handlungsempfehlung gleichzusetzen ist. Dementsprechend muss an dieser Stelle eine optische Abgrenzung des Aufwandes von Bedarf und Wirkung erfolgen.

Die Handlungsempfehlungen geben die Einschätzung des Gutachters wieder.

Handlungsempfehlungen	Bewertung		
	Bedarf	Wirkung	Aufwand
Übergeordnet			
Förderung praxisorientierter Beratungen für innerörtliche Mobilität	● ● ●	● ● ●	▲ ▲ ▲
Begleitung ausgewählter Praxismaßnahmen im Sinne von „Reallaboren“ zur Entwicklung exemplarischer Verfahrenslösungen	● ● ●	● ● ●	▲ ▲
Bereitstellung von Arbeitshilfen und Wissenstransfer zu Analysen und Planungen für innerörtliche Mobilität	● ● ●	● ●	▲ ▲
Erarbeitung und Verbreitung einer Musterstellplatzsatzung gemäß der Brandenburgischen Bauordnung	● ●	● ●	▲ ▲
Öffentlicher Raum Straßen und Plätze			
Förderung der Neuverteilung des öffentlichen Straßenraumes im Sinne der Stärkung des Umweltverbundes	● ●	● ●	▲ ▲ ▲
Pilothafte Unterstützung temporärer Mobilitätsmaßnahmen im öffentlichen Raum	●	● ●	▲ ▲
Bereitstellung von Arbeitshilfen und Wissenstransfer zum Parkraummanagement	● ●	●	▲
Rad- und Fußverkehr			
Durchführung einer Kampagne zur Sensibilisierung für das Zufußgehen und das Fahrradfahren auf dem Schulweg	● ● ●	● ● ●	▲ ▲ ▲
Förderung von Rad- und Fußverkehrskonzepten und -checks	● ● ●	● ● ●	▲ ▲ ▲
Bereitstellung von Arbeitshilfen und Wissenstransfer zur Stärkung des Fuß- und Radverkehrs	● ●	● ●	▲
Prüfung der Anpassung der Brandenburgischen Bauordnung zur Stärkung des Stellplatznachweises für den Radverkehr	●	● ●	▲ ▲
Innerörtlicher ÖPNV, Intermodalität und Bedarfsverkehr			
Prüfung der Ausweitung der Förderlandschaft für kleinteilige Maßnahmen	● ● ●	● ● ●	▲ ▲ ▲
Stärkung und Erweiterung bestehender Austauschformate zum Thema Mobilitätsstationen	● ●	● ●	▲ ▲
Sharing-Angebote			
Wissenstransfer und Abbau von Hemmnissen zur Unterstützung von Carsharing-Angeboten insbesondere im ländlichen Raum	● ●	● ●	▲ ▲
Durchführung einer Kampagne zur Stärkung der Zusammenarbeit von Fahrschulen und Carsharing-Anbietern	●	● ●	▲ ▲

Bereitstellung von Arbeitshilfen und Wissenstransfer für Wohnungsunternehmen zur Stärkung von Sharing-Angeboten	● ●	●	▲
Elektromobilität			
Bereitstellung von Arbeitshilfen und Wissenstransfer zur Etablierung von Ladeinfrastruktur in Stadtquartieren	● ● ●	● ●	▲
Sensibilisierung für die Nutzung der Möglichkeiten des Elektromobilitätsgesetzes	●	● ●	▲
Wirtschaftsverkehr und (City-)Logistik			
Förderung kommunaler Konzepte und Studien zu nachhaltigem lokalen Wirtschaftsverkehr und zu (City-)Logistik	● ●	● ●	▲ ▲ ▲
Bereitstellung von Arbeitshilfen und Wissenstransfer zu nachhaltigem Wirtschaftsverkehr und zu (City-)Logistik	● ●	●	▲
Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit			
Aufbau neuer oder Erweiterung bestehender landesweiter Netzwerke für moderne und umweltgerechte innerörtliche Mobilität	● ● ●	● ● ●	▲ ▲ ▲
Förderung und Unterstützung von Aktionen und Initiativen für innerörtliche Mobilität	● ●	● ● ●	▲ ▲ ▲
Unterstützung des Diskurses zur Mobilitätswende durch Einbezug von Architekten- und Ingenieurkammern sowie Hochschulen	● ●	● ●	▲ ▲

3.1 Übergeordnet

Nachfolgend werden **vier wichtige Maßnahmen** empfohlen, die sich keinem themenspezifischen Handlungsfeld zuordnen lassen, sondern die umweltgerechte innerörtliche Mobilität in ihrer Gesamtheit fördern und daher als übergeordnet zu bezeichnen sind.

Handlungsempfehlungen	Adressierte Hemmnisse*								Bewertung		
	1	2	3	4	5	6	7	8	Bedarf	Wirkung	Aufwand
Förderung praxisorientierter Beratungen für innerörtliche Mobilität	■	■	■						●●●	●●●	▲▲▲
Begleitung ausgewählter Praxismaßnahmen im Sinne von „Reallaboren“ zur Entwicklung exemplarischer Verfahrenslösungen		■				■			●●●	●●●	▲▲
Bereitstellung von Arbeitshilfen und Wissenstransfer zu Analysen und Planungen für innerörtliche Mobilität	■	■	■						●●●	●●	▲▲
Erarbeitung und Verbreitung einer Musterstellplatzsatzung gemäß der Brandenburgischen Bauordnung	■	■		■			■	■	●●	●●	▲▲

-
- * 1 – Unzureichende finanzielle Spielräume
 2 – Fehlendes Fachpersonal und Know-How
 3 – Geringe Bedeutung der Thematik und fehlende Auseinandersetzung bzw. Zielbenennung
 4 – Fehlende Zuständigkeiten und Handlungsmöglichkeiten der Kommunen
 5 – Rechtliche Rahmenbedingungen als Hindernis für innovative Mobilitätslösungen
 6 – Fehlende Einbindung in themenspezifische Netzwerke
 7 – Mangelnde Flächenverfügbarkeit bzw. Flächenkonkurrenz im öffentlichen Raum
 8 – Mangelnde Akzeptanz bei den Bürger*innen

Förderung praxisorientierter Beratungen für innerörtliche Mobilität			
Ziel	<ul style="list-style-type: none"> • Kommunen bei der Entwicklung geeigneter Lösungsansätze und bei der praktischen Umsetzung zielgerichteter Maßnahmen unterstützen 		
Effekt vor Ort	<ul style="list-style-type: none"> • Stärkere Verbreitung der nachhaltigen Mobilität durch die praxisorientierte Qualifizierung kommunaler Verwaltungen 		
Kernpunkte	<ul style="list-style-type: none"> • Bereitstellung von beispielhaften Leitbildern für umweltgerechte innerörtliche Mobilität, die Kommunen in INSEKs verankern können • Berücksichtigung unterschiedlicher kommunaler Rahmenbedingungen, bspw. zu: <ul style="list-style-type: none"> ○ Geografischer Lage ○ Bevölkerungsgröße und -entwicklung ○ Zentralität/Funktionalität ○ Ausgangslage im Bereich Mobilität • Berücksichtigung der zukünftigen Entwicklung des öffentlichen Raumes und der umweltgerechten innerörtlichen Mobilität in Kombination • Einbindung der zuständigen Behörden und Akteure in die Konzepterarbeitung und Umsetzung 		
Good-Practice	<ul style="list-style-type: none"> • Kommunale Initialberatung Effiziente Mobilität der Sächsischen Energieagentur SAENA GmbH³⁶ 		
Weitere betroffene Handlungsfelder	<ul style="list-style-type: none"> • Öffentlicher Raum, Straßen und Plätze • Rad- und Fußverkehr • Innerörtlicher ÖPNV, Intermodalität und Bedarfsverkehr • Sharing-Angebote • Elektromobilität • Wirtschaftsverkehr und (City-)Logistik 		
	Bedarf	Wirkung	Aufwand
	● ● ●	● ● ●	▲ ▲ ▲

³⁶ <https://www.saena.de/kommunale-initialberatung-effiziente-mobilitaet-8076.html>

Begleitung ausgewählter Praxismaßnahmen im Sinne von „Reallaboren“ zur Entwicklung exemplarischer Verfahrenslösungen			
Ziel	<ul style="list-style-type: none"> • Kommunen beim praktischen Erfahrungsgewinn bei der Umsetzung von Maßnahmen im Bereich der umweltgerechten innerörtlichen Mobilität unterstützen 		
Effekt vor Ort	<ul style="list-style-type: none"> • Etablierung von praxistauglichen Umsetzungsmöglichkeiten für die Mobilitätswende vor Ort 		
Kernpunkte	<ul style="list-style-type: none"> • Diskussionsprozess der beteiligten Institutionen (MIL, nachgeordnete Stellen, Kreis und Kommune) zu Kernaufgaben der Mobilitätswende mit verschiedenen Beispielen • Betrachtung des Themas Mobilitätswende gesamtstädtisch und auf Quartiersebene mit externer Begleitung durch ein Fachbüro • Durchführung von Planspielen, in denen verschiedene Haltungen eingenommen und Mobilitätsthemen aus unterschiedlichen Richtungen diskutiert und weiterentwickelt werden • Berücksichtigung unterschiedlicher kommunaler Rahmenbedingungen und Herausforderungen • Gemeinsame Erarbeitung konkreter Lösungsvorschläge im Zuge von Abstimmungen und Vereinbarungen mit den beteiligten Akteuren 		
Good-Practice	<ul style="list-style-type: none"> • Workshops und Planspiele des Zukunftsnetz Mobilität NRW³⁷ 		
Weitere betroffene Handlungsfelder	<ul style="list-style-type: none"> • Öffentlicher Raum, Straßen und Plätze • Rad- und Fußverkehr • Innerörtlicher ÖPNV, Intermodalität und Bedarfsverkehr • Sharing-Angebote • Elektromobilität 		
	Bedarf	Wirkung	Aufwand
	● ● ●	● ● ●	▲ ▲

³⁷ <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/was-wir-bieten/praxisunterstuetzung/planspiele>

Bereitstellung von Arbeitshilfen und Wissenstransfer zu Analysen und Planungen für innerörtliche Mobilität		
Ziel	<ul style="list-style-type: none"> • Kommunen bei der Erstellung von Analysen und Planungen sowie bei der Erhebung von notwendigen Daten im Mobilitätsbereich unterstützen 	
Effekt vor Ort	<ul style="list-style-type: none"> • Gezielte Entwicklung und Evaluation von Maßnahmen für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität durch eine verbesserte Daten- und Planungslage in den Kommunen 	
Kernpunkte	<ul style="list-style-type: none"> • Durchführung von Veranstaltungen, die dem Wissenstransfer dienen und die Kommunen bei der Erstellung entsprechender Analysen und Planungen unterstützen • Aufruf zur Durchführung von Verkehrserhebungen entweder individuell (z. B. Modal Split) oder im Rahmen bestehender Programme, bspw. durch die Teilnahme der Kommunen am Forschungsprojekt der Technischen Universität Dresden „Mobilität in Städten – SrV 2023“ 	
Bedarf	Wirkung	Aufwand
● ● ●	● ●	▲ ▲

Erarbeitung und Verbreitung einer Musterstellplatzsatzung gemäß der Brandenburgischen Bauordnung			
Ziel	<ul style="list-style-type: none"> • Kommunen bei der Stärkung von nachhaltigen Mobilitätslösungen im Rahmen von Stellplatzsatzungen unterstützen 		
Effekt vor Ort	<ul style="list-style-type: none"> • Reduzierung des Pkw-Besitzes bzw. der Pkw-Anschaffung durch die Bereitstellung eines attraktiven Mobilitätsangebotes bei Neubauten und umfangreichen Sanierungen 		
Kernpunkte	<ul style="list-style-type: none"> • Ausgestaltung einer Stellplatzsatzung mit Fokus auf der Mobilitätswende auf Basis der Brandenburgischen Bauordnung • Rahmenempfehlungen für den Stellplatzbedarf → Reduzierung der Anzahl zu errichtenden Pkw-Stellplätze möglich durch: <ul style="list-style-type: none"> ○ Gute Anbindung an den ÖPNV ○ Schaffung zusätzlicher Fahrradabstellanlagen über die notwendige Anzahl hinaus ○ Schaffung eines Carsharing-Angebotes ○ Schaffung eines Bikesharing-Angebotes ○ Weitere Maßnahmen des Mobilitätsmanagements • Weitere Vorgaben möglich zu: <ul style="list-style-type: none"> ○ Errichtung von Stellplätzen auf Grundlage einer Zonierung des Stadt-/Gemeindegebietes ○ Aufwertung von Stellplatzanlagen bspw. in Form von Bepflanzungen ○ Qualitätskriterien für Fahrradabstellplätze, z. B. Witterungs-, Diebstahlschutz ○ Bereitstellung von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge 		
Good-Practice	<ul style="list-style-type: none"> • Musterstellplatzsatzung des Zukunftsnetz Mobilität NRW³⁸ 		
Weitere betroffene Handlungsfelder	<ul style="list-style-type: none"> • Rad- und Fußverkehr • Sharing-Angebote • Elektromobilität 		
	Bedarf	Wirkung	Aufwand
	● ●	● ●	▲ ▲

³⁸ <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2021/8/2/1335c86895ecf051a7abbd4f848524e3/Handbuch-Kommunale-Stellplatzsatzungen.pdf>

3.2 Handlungsfeld Öffentlicher Raum, Straßen und Plätze

Das Handlungsfeld „Öffentlicher Raum, Straßen und Plätze“ hat in den Kommunen eine sehr hohe Relevanz. Mit einer Differenz von 51 % zwischen dem von den Kommunen eingeschätzten möglichen und ausgeschöpften Potential³⁹ besteht ein großer Unterstützungsbedarf bei der Umsetzung entsprechender Maßnahmen. Nachfolgend werden hierfür **drei wichtige Maßnahmen** empfohlen.

Mögliches Potential

86 %

Ausgeschöpftes Potential / Differenz

35 %

51 %

Handlungsempfehlungen	Adressierte Hemmnisse*								Bewertung			
	1	2	3	4	5	6	7	8	Bedarf	Wirkung	Aufwand	
Förderung der Neuverteilung des öffentlichen Straßenraumes im Sinne der Stärkung des Umweltverbundes	●							●		●●	●●	▲▲▲
Pilothafte Unterstützung temporärer Mobilitätsmaßnahmen im öffentlichen Raum	●	●						●		●	●●	▲▲
Bereitstellung von Arbeitshilfen und Wissenstransfer zum Parkraummanagement		●								●●	●	▲

- * 1 – Unzureichende finanzielle Spielräume
 2 – Fehlendes Fachpersonal und Know-How
 3 – Geringe Bedeutung der Thematik und fehlende Auseinandersetzung bzw. Zielbenennung
 4 – Fehlende Zuständigkeiten und Handlungsmöglichkeiten der Kommunen
 5 – Rechtliche Rahmenbedingungen als Hindernis für innovative Mobilitätslösungen
 6 – Fehlende Einbindung in themenspezifische Netzwerke
 7 – Mangelnde Flächenverfügbarkeit bzw. Flächenkonkurrenz im öffentlichen Raum
 8 – Mangelnde Akzeptanz bei den Bürger*innen

³⁹ Die Angaben zum eingeschätzten möglichen Potential und zur Ausschöpfung dieses Potentials beziehen sich jeweils auf die Antworten „hoch“ und „eher hoch“ in der Kommunalbefragung.

Förderung der Neuverteilung des öffentlichen Straßenraumes im Sinne der Stärkung des Umweltverbundes		
Ziel	<ul style="list-style-type: none"> • Kommunen bei der Umgestaltung von öffentlichen Straßenräumen und bei der Veränderung von Straßenquerschnitten unterstützen 	
Effekt vor Ort	<ul style="list-style-type: none"> • Stärkung der Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit und Standortattraktivität 	
Kernpunkte	<ul style="list-style-type: none"> • Prioritärer Umbau von Straßenräumen mit hohem Potential für den Rad- und Fußverkehr sowie für Sharing-Angebote bzw. mit überdimensionierten Fahrbahn- und Stellplatzflächen • Unterstützung der Umgestaltung des öffentlichen Straßenraumes im Rahmen von Förderprogrammen und des Wissensaustauschs, auch für kleinteilige Maßnahmen und wichtige Einzelvorhaben • Abbau von bürokratischen Hürden beim Umbau von öffentlichen Straßenräumen 	
Weitere betroffene Handlungsfelder	<ul style="list-style-type: none"> • Rad- und Fußverkehr • Sharing-Angebote 	
Bedarf	Wirkung	Aufwand
● ●	● ●	▲ ▲ ▲

Pilothafte Unterstützung temporärer Mobilitätsmaßnahmen im öffentlichen Raum			
Ziel	<ul style="list-style-type: none"> • Kommunen bei der Erprobung alternativer Nutzungsmöglichkeiten mit Mobilitätsbezug im öffentlichen Raum unterstützen 		
Effekt vor Ort	<ul style="list-style-type: none"> • Anstoßen eines Umdenkens in der Bevölkerung in Richtung umweltgerechte Mobilität durch die Veranschaulichung der Attraktivität alternativer Nutzungen des öffentlichen Raumes 		
Kernpunkte	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung über Verfügungsfonds der Städtebauförderung denkbar • Verleih von Stadtmobiliar, bspw. in Form von Bänken, Parklets, mobilen Fahrradbügeln, Pfosten und Pollern • Unterstützung bei der Erprobung temporärer Maßnahmen für den Rad- und Fußverkehr, bspw. in Form der Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrende oder der Ausweisung von Fahrradstraßen oder -zonen • Erprobung nicht nur auf öffentlichen Straßen, sondern auch auf öffentlichem Parkraum • Begleitung der Maßnahme durch die Bereitstellung einer Informationsbroschüre mit hilfreichen Informationen und Hinweisen zum Verleihangebot • Verbreitung von Good-Practices 		
Good-Practice	<ul style="list-style-type: none"> • Förderung von Parklets in Berlin⁴⁰ • Programm Stadt-Terrassen des Zukunftsnetz Mobilität NRW⁴¹ 		
Weitere betroffene Handlungsfelder	<ul style="list-style-type: none"> • Rad- und Fußverkehr 		
	Bedarf	Wirkung	Aufwand
	●	●●	▲▲

⁴⁰ <https://www.berlin.de/parklets/ueber-das-projekt/>

⁴¹ <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2022/1/13/79ae62dd33c5035fcc227bc7173ffb2b/znm-stadt-terrassen-informationen-2022.pdf>

Bereitstellung von Arbeitshilfen und Wissenstransfer zum Parkraummanagement		
Ziel	<ul style="list-style-type: none"> • Kommunen bei der effizienten und wirtschaftlichen Steuerung des öffentlichen Parkraumes unterstützen 	
Effekt vor Ort	<ul style="list-style-type: none"> • Schrittweise Reduzierung von öffentlichen Flächen des ruhenden Verkehrs in verträglichem Maße und Umwidmung in Flächen für Alternativnutzungen mit hoher Aufenthaltsqualität (z. B. Grünflächen) 	
Kernpunkte	<ul style="list-style-type: none"> • Erläuterung der verschiedenen Möglichkeiten zur umweltgerechteren Steuerung des öffentlichen Parkraumes • Bezugnahme auf bauliche, organisatorische und verkehrrechtliche Maßnahmen • Digitalisierung des kommunalen Parkraummanagements • Verbreitung von Good-Practices 	
Good-Practice	<ul style="list-style-type: none"> • Hinweispapier „Ruhender Verkehr“ des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg für die Straßenverkehrsbehörden, Bußgeldbehörden und Kommunen in Baden-Württemberg⁴² 	
Bedarf	Wirkung	Aufwand
● ●	●	▲

⁴² https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload/fahrradlandbw/Downloads/201208_VM_Ruhender_Verkehr_DinA4_ES_web.pdf

3.3 Handlungsfeld Rad- und Fußverkehr

Das Handlungsfeld „Rad- und Fußverkehr“ hat in den Kommunen eine sehr hohe Relevanz. Mit einer Differenz von 59 % zwischen dem von den Kommunen eingeschätzten möglichen und ausgeschöpften Potential⁴³ wird der große Unterstützungsbedarf der Kommunen bei der Umsetzung von Maßnahmen in diesem Handlungsfeld deutlich. Nachfolgend werden hierfür **vier wichtige Maßnahmen** empfohlen.

Mögliches Potential

89 %

Ausgeschöpftes Potential / Differenz

30 %

59 %

Handlungsempfehlungen	Adressierte Hemmnisse*								Bewertung		
	1	2	3	4	5	6	7	8	Bedarf	Wirkung	Aufwand
Durchführung einer Kampagne zur Sensibilisierung für das Zufußgehen und das Fahrradfahren auf dem Schulweg	■	■		■				■	●●●	●●●	▲▲▲
Förderung von Rad- und Fußverkehrskonzepten und -checks	■	■	■						●●●	●●●	▲▲▲
Bereitstellung von Arbeitshilfen und Wissenstransfer zur Stärkung des Fuß- und Radverkehrs	■	■		■			■	■	●●	●●	▲
Prüfung der Anpassung der Brandenburgischen Bauordnung zur Stärkung des Stellplatznachweises für den Radverkehr					■		■		●	●●	▲▲

- * 1 – Unzureichende finanzielle Spielräume
 2 – Fehlendes Fachpersonal und Know-How
 3 – Geringe Bedeutung der Thematik und fehlende Auseinandersetzung bzw. Zielbenennung
 4 – Fehlende Zuständigkeiten und Handlungsmöglichkeiten der Kommunen
 5 – Rechtliche Rahmenbedingungen als Hindernis für innovative Mobilitätslösungen
 6 – Fehlende Einbindung in themenspezifische Netzwerke
 7 – Mangelnde Flächenverfügbarkeit bzw. Flächenkonkurrenz im öffentlichen Raum
 8 – Mangelnde Akzeptanz bei den Bürger*innen

⁴³ Die Angaben zum eingeschätzten möglichen Potential und zur Ausschöpfung dieses Potentials beziehen sich jeweils auf die Antworten „hoch“ und „eher hoch“ in der Kommunalbefragung.

Durchführung einer Kampagne zur Sensibilisierung für das Zufußgehen und das Fahrradfahren auf dem Schulweg	
Ziel	<ul style="list-style-type: none"> Kommunen und Schulen bei der Sensibilisierung von Lehrkräften, Schüler*innen und Eltern sowie weiteren Verkehrsteilnehmenden bezüglich des Schülerverkehrs unterstützen
Effekt vor Ort	<ul style="list-style-type: none"> Schrittweise Verlagerung von Schulwegen vom MIV auf das Zufußgehen bzw. das Fahrradfahren Verkehrssicherere Gestaltung von Schulwegen
Kernpunkte	<ul style="list-style-type: none"> Zusammenarbeit von Landkreisen, Kommunen, Schulen, Verkehrswacht, Polizei und weiteren relevanten Akteuren Bereitstellung von thematisch passendem Infomaterial (z. B. Plakate, Banner) für Kommunen, um Erwachsene zu mehr Rücksicht im Straßenverkehr aufzurufen Sensibilisierung und stärkeres Werben für bestehende Angebote für mehr Verkehrssicherheit im Schülerverkehr Aufruf zur Durchführung verschiedener themenbezogener Aktionen an den Schulen Ansprache der Kommunen und informieren über die Einführung der Kampagne Schulradeln als Pendant zur Kampagne Stadtradeln Sensibilisierung der Schulen für die Teilnahme an der Kampagne durch die aktive Bewerbung der Kommunen Begleitung der Maßnahme durch intensive Presse- und Öffentlichkeitsarbeit zu Kindern im Straßenverkehr, um Eltern und weitere Verkehrsteilnehmende zu sensibilisieren Verbreitung von Good-Practices
Good-Practice	<ul style="list-style-type: none"> Aktion „Sicherer Schulweg“ des Innenministeriums, des Ministeriums für Verkehr sowie des Ministeriums für Kultus, Jugend und Sport Baden-Württemberg in Zusammenarbeit mit weiteren Partner*innen⁴⁴ Verkehrsprojekt „Kiss and Go!“ der Grundschule an der Würm Stockdorf⁴⁵ Aktion „Junge Fahrer“ der Landesverkehrswacht Brandenburg⁴⁶ Landeswettbewerb Bester Radfahrer der Landesverkehrswacht Brandenburg⁴⁷ Schülerlotsen-Wettbewerb der Landesverkehrswacht Brandenburg⁴⁸ Digitaler Schulwegplaner des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg⁴⁹

⁴⁴ <https://www.gib-acht-im-verkehr.de/verkehrssicherheit/kinder-schulweg/aktion-sicherer-schulweg/>

⁴⁵ <https://www.grundschule-stockdorf.de/schulleben/verkehrsprojekt-kiss-and-go/>

⁴⁶ <https://www.landesverkehrswacht-brandenburg.de/themen/aktion-junge-fahrer/>

⁴⁷ <https://www.landesverkehrswacht-brandenburg.de/themen/landeswettbewerb-bester-radfahrer/>

⁴⁸ <https://www.landesverkehrswacht-brandenburg.de/themen/lotsen-fuer-verkehrssicherheit/>

⁴⁹ <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/schulwegplaner-mehr-sicherheit-auf-dem-schulweg/>

	<ul style="list-style-type: none"> • Förderung von Schulwegplänen durch das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg⁵⁰ • Infomaterial „Sicher auf dem Schulweg sicher in der Freizeit“ der Polizei Sachsen⁵¹ • Schulradeln in Bayern, Niedersachsen und weiteren Bundesländern⁵² 	
Weitere betroffene Handlungsfelder	<ul style="list-style-type: none"> • Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit 	
Bedarf	Wirkung	Aufwand
● ● ●	● ● ●	▲ ▲ ▲

Förderung von Rad- und Fußverkehrskonzepten und -checks		
Ziel	<ul style="list-style-type: none"> • Kommunen bei der Durchführung von Rad- und Fußverkehrskonzepten und -checks unterstützen 	
Effekt vor Ort	<ul style="list-style-type: none"> • Mehr Wege, die im Alltag mit dem Fahrrad bzw. zu Fuß zurückgelegt werden 	
Kernpunkte	<ul style="list-style-type: none"> • Finanzielle Förderung der Durchführung von Rad- und Fußverkehrskonzepten und -checks im Rahmen bestehender Förderprogramme auf Landesebene 	
Good-Practice	<ul style="list-style-type: none"> • Förderung von Fußverkehrskonzepten und Fußgängerqueerungskonzepten durch das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg⁵³ • Förderung von Fußverkehrschecks durch das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg⁵⁴ • Förderung von Fußverkehrschecks durch das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen⁵⁵ • Förderung von Fuß- und Radwegenetzanalysen und -planungen durch des Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen⁵⁶ 	
Bedarf	Wirkung	Aufwand
● ● ●	● ● ●	▲ ▲ ▲

⁵⁰ https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrradlandbw/Downloads/VM_Leitfaden_kommunale_FV-Foerderung_201020.pdf

⁵¹ https://poldi.sachsen.de/files/media/poldi/downloads/flyer-schulweg_2020.pdf

⁵² <https://www.stadtradeln.de/schulradeln>

⁵³ https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrradlandbw/Downloads/VM_Leitfaden_kommunale_FV-Foerderung_201020.pdf

⁵⁴ <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/fussverkehr/fussverkehrs-checks/>

⁵⁵ <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/wie-wir-arbeiten/schwerpunkte/verkehrsplanung/fussverkehrs-check>

⁵⁶ https://www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2019/12/2019-12-19_Durchf%C3%BChrungserlass_RiLiFP51-gez.pdf

Bereitstellung von Arbeitshilfen und Wissenstransfer zur Stärkung des Fuß- und Radverkehrs		
Ziel	<ul style="list-style-type: none"> • Kommunen bei der Umsetzung eines sicheren Fuß- und Radwegenetzes, bei der Schaffung und Verbreitung von Fahrradabstellanlagen auf öffentlichen und privaten Flächen sowie bei der Umsetzung attraktiver Radschnellverbindungen an geeigneter Stelle unterstützen 	
Effekt vor Ort	<ul style="list-style-type: none"> • Mehr Wege, die im Alltag zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, da Wege zunehmend barrierefrei, sicher und durchgängig gestaltet sind 	
Kernpunkte	<ul style="list-style-type: none"> • Informieren über Möglichkeiten zur Identifizierung bestehender Lücken im Fuß- und Radwegenetz • Veranschaulichung unterschiedlicher Umsetzungsmöglichkeiten zum Lückenschluss und für attraktive Fuß- und Radwege • Ansprache der Kommunen und Sensibilisierung für die aktive Bewerbung der Schaffung von Fahrradabstellanlagen u. a. bei Unternehmen der Wohnungswirtschaft • Sensibilisierung für die Bedeutung interkommunaler Radwege für den Ausbau und die Wirksamkeit innerörtlicher Radwege • Kommunikation von Eignungskriterien für die Errichtung von Radschnellverbindungen, u. a.: <ul style="list-style-type: none"> ○ Siedlungsstrukturell eng miteinander verflochtene Kommunen ○ Kommunen mit starkem Arbeits- und Ausbildungsverkehr ○ Kommunen mit touristisch relevanten Attraktionen • Hinweise zur Umsetzung in historischen Stadtkernen • Verbreitung von Good-Practices 	
Good-Practice	<ul style="list-style-type: none"> • Infomaterial „Das RadNETZ Baden-Württemberg“ des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg⁵⁷ • Leitfaden zur Planung von Radabstellanlagen der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen⁵⁸ • Infomaterial „Empfehlungen zu Planung und Bau von Radschnellwegen in Bayern“ des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr⁵⁹ • Infomaterial „Radschnellverbindungen Baden-Württemberg“ des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg⁶⁰ • Studie der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen zur Ermittlung von geeigneten Korridoren für Radschnellverbindungen⁶¹ 	
	Bedarf	Wirkung
	● ●	● ●
		Aufwand
		▲

⁵⁷ https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrradlandbw/1_Radverkehr_in_BW/c_Projekte_Infrastruktur/Landesradverkehrsnetz/LVRN-Endbroschuere.pdf

⁵⁸ <https://www.nahmobil-hessen.de/unterstuetzung/planen-und-bauen/radabstellanlagen/>

⁵⁹ https://www.radverkehr.bayern.de/assets/stmi/vum/fussundradverkehr/empfehlungen_radschnellwege.pdf

⁶⁰ https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Brosch%C3%BCren_Publikationen/Radschnellverbindungen_Broschuere_191121.pdf

⁶¹ https://www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2019/07/2019-07-25-NMH-Aktivierungsflyer_A4_Korridore_Web.pdf

Prüfung der Anpassung der Brandenburgischen Bauordnung zur Stärkung des Stellplatznachweises für den Radverkehr		
Ziel	<ul style="list-style-type: none"> • Kommunen bei der Stärkung des Radverkehrs im Rahmen von Stellplatzsatzungen unterstützen 	
Effekt vor Ort	<ul style="list-style-type: none"> • Reduzierung des Pkw-Besitzes bzw. der Pkw-Anschaffung durch die Schaffung attraktiver Bedingungen für die Fahrradnutzung bei Neubauten und umfangreichen Sanierungen 	
Kernpunkte	<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung der Ergänzung einer Generalregelung in der Brandenburgischen Bauordnung, die Bauherren zum Stellplatznachweis anhält und Näheres den örtlichen Bauvorschriften überlässt • Bessere Handhabe, um bei Neubauten und umfassenden Sanierungen die Schaffung von qualitativ hochwertigen Fahrradabstellanlagen zu gewährleisten • Begleitung der Maßnahme durch eine intensive Kommunikation der kommunalen Handlungsspielräume beim Stellplatznachweis 	
Good-Practice	<ul style="list-style-type: none"> • Mindestanzahl von zwei Fahrradabstellplätzen pro neuer Wohnung in der Landesbauordnung Baden-Württemberg⁶² • Möglichkeit zur Reduzierung der Anzahl an notwendigen Stellplätzen aufgrund einer qualifizierten Mobilitätsverbesserung in der Kfz-Stellplatzsatzung der Universitätsstadt Tübingen⁶³ 	
Bedarf	Wirkung	Aufwand
●	●●	▲▲

⁶² <https://www.aktivmobil-bw.de/radverkehr/infrastruktur/landesbauordnung/>

⁶³ https://www.tuebingen.de/Dateien/anlage_1_stellplatzsatzungsentwurf_nach_GR.pdf

3.4 Handlungsfeld Innerörtlicher ÖPNV, Intermodalität und Bedarfsverkehr

Das Handlungsfeld „Innerörtlicher ÖPNV, Intermodalität und Bedarfsverkehr“ hat in den Kommunen eine hohe Relevanz. Die Differenz von 35 % zwischen dem von den Kommunen eingeschätzten möglichen und ausgeschöpften Potential⁶⁴ zeigt, dass zwar Unterstützungsbedarf bei der Umsetzung von Maßnahmen in diesem Handlungsfeld besteht, dieser jedoch im Vergleich zu den weiteren Handlungsfeldern geringer ist. Nachfolgend werden hierfür **zwei wichtige Maßnahmen** empfohlen.

Mögliches Potential

72 %

Ausgeschöpftes Potential / Differenz

37 %

35 %

Handlungsempfehlungen	Adressierte Hemmnisse*								Bewertung		
	1	2	3	4	5	6	7	8	Bedarf	Wirkung	Aufwand
Prüfung der Ausweitung der Förderlandschaft für kleinteilige Maßnahmen									● ● ●	● ● ●	▲ ▲ ▲
Stärkung und Erweiterung bestehender Austauschformate zum Thema Mobilitätsstationen									● ●	● ●	▲ ▲

- * 1 – Unzureichende finanzielle Spielräume
 2 – Fehlendes Fachpersonal und Know-How
 3 – Geringe Bedeutung der Thematik und fehlende Auseinandersetzung bzw. Zielbenennung
 4 – Fehlende Zuständigkeiten und Handlungsmöglichkeiten der Kommunen
 5 – Rechtliche Rahmenbedingungen als Hindernis für innovative Mobilitätslösungen
 6 – Fehlende Einbindung in themenspezifische Netzwerke
 7 – Mangelnde Flächenverfügbarkeit bzw. Flächenkonkurrenz im öffentlichen Raum
 8 – Mangelnde Akzeptanz bei den Bürger*innen

⁶⁴ Die Angaben zum eingeschätzten möglichen Potential und zur Ausschöpfung dieses Potentials beziehen sich jeweils auf die Antworten „hoch“ und „eher hoch“ in der Kommunalbefragung.

Prüfung der Ausweitung der Förderlandschaft für kleinteilige Maßnahmen			
Ziel	<ul style="list-style-type: none"> • Kommunen bei der Attraktivitätssteigerung des ÖPNV-Angebotes unterstützen 		
Effekt vor Ort	<ul style="list-style-type: none"> • Schrittweise Ersatz von MIV-Fahrten durch den ÖPNV 		
Kernpunkte	<ul style="list-style-type: none"> • Landesförderung kleingliedriger investiver Maßnahmen im ÖPNV, wie z. B.: <ul style="list-style-type: none"> ○ Aufwertung bestehender Haltestellen durch Überdachung oder Sitzgelegenheiten ○ Einrichtung von separaten Busspuren • Unterstützung des Betriebes von On-Demand-Angeboten für dezentrale Ortsteile im Rahmen der Finanzierung des regionalen ÖPNV 		
Good-Practice	<ul style="list-style-type: none"> • Förderung von Busspuren und Maßnahmen an Haltestellen durch das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg⁶⁵ • Förderung von Maßnahmen an Haltestellen durch die Regierung von Mittelfranken⁶⁶ • Förderung technischer Einrichtungen zur Bereitstellung von Echtzeitdaten im ÖPNV durch das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz⁶⁷ • Förderung von flexiblen und bedarfsorientierten Mobilitätsangeboten im ÖPNV sowie landkreisübergreifenden Expressbusverbindungen durch den Freistaat Bayern⁶⁸ 		
	Bedarf	Wirkung	Aufwand
	● ● ●	● ● ●	▲ ▲ ▲

⁶⁵ <https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Land/Baden-Wuerttemberg/durchfuehrung-igvfg-oepnv.html>

⁶⁶ https://www.regierung.mittelfranken.bayern.de/aufgaben/40028/40081/eigene_leistung/el_00204/index.html

⁶⁷ <https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Land/Rheinland-Pfalz/echtzeitdaten-im-oeffentlichen-personennahverkehr.html>

⁶⁸ <https://www.freistaat.bayern/dokumente/leistung/638194888589>

Stärkung und Erweiterung bestehender Austauschformate zum Thema Mobilitätsstationen			
Ziel	<ul style="list-style-type: none"> • Kommunen bei der Schaffung einer attraktiven Verbindung zwischen dem SPNV und dem ÖPNV sowie weiteren Mobilitätsangeboten unterstützen 		
Effekt vor Ort	<ul style="list-style-type: none"> • Zunehmende intermodale Nutzung von Mobilitätsangeboten durch eine gestärkte lokale und regionale Netzstruktur 		
Kernpunkte	<ul style="list-style-type: none"> • Ausweitung des Informations- und Transferangebots unter Nutzung bestehender Formate, wie der Kompetenzstelle Bahnhöfe des VBB • Überblick über das breite Spektrum an möglichen Kategorien und Ausgestaltungsmöglichkeiten für Mobilitätsstationen, wie z. B.: <ul style="list-style-type: none"> ○ Fahrradabstellanlagen ○ Mitfahrbank ○ Bikesharing-Station ○ Carsharing-Station ○ Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge • Hinweise zu sinnvoller Platzierung (z. B. an Orten mit einem hohen Personenaufkommen, wie an Bahnhöfen) • Verbreitung von Good-Practices 		
Good-Practice	<ul style="list-style-type: none"> • Leitfaden „Mobilitätsstationen in der KielRegion. Leitfaden für die Planung und Umsetzung in Kommunen“ der KielRegion GmbH⁶⁹ • Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes in Oranienburg⁷⁰ 		
Weitere betroffene Handlungsfelder	<ul style="list-style-type: none"> • Öffentlicher Raum, Straßen und Plätze • Rad- und Fußverkehr • Sharing-Angebote • Elektromobilität 		
	Bedarf	Wirkung	Aufwand
	● ●	● ●	▲ ▲

⁶⁹ <https://www.kielregion.de/mobilitaetsstationen/leitfaden-mobilitaetsstation/#:~:text=Leitfaden%20Mobilit%C3%A4tsstationen&text=Unsere%20Mobilit%C3%A4tsstationen%20sind%20ein%20wichtiger,Stadt%20zu%20planen%20und%20umzusetzen>

⁷⁰ <https://oranienburg.de/Rathaus-Digital/Online-Terminvereinbarung/Bahnhofsumfeld/>

3.5 Handlungsfeld Sharing-Angebote

Das Handlungsfeld „Sharing-Angebote“ hat eine vergleichsweise geringe Relevanz in den Kommunen. Die Differenz von 38 % zwischen dem von den Kommunen eingeschätzten möglichen und ausgeschöpften Potential⁷¹ zeigt, dass trotzdem Unterstützungsbedarf bei der Umsetzung von Maßnahmen in diesem Handlungsfeld besteht. Nachfolgend werden hierfür **drei wichtige Maßnahmen** empfohlen.

Mögliches Potential

49 %

Ausgeschöpftes Potential / Differenz

11 %

38 %

Handlungsempfehlungen	Adressierte Hemmnisse*								Bewertung		
	1	2	3	4	5	6	7	8	Bedarf	Wirkung	Aufwand
Wissenstransfer und Abbau von Hemmnissen zur Unterstützung von Carsharing-Angeboten insbesondere im ländlichen Raum									●●	●●	▲▲
Durchführung einer Kampagne zur Stärkung der Zusammenarbeit von Fahrschulen und Carsharing-Anbietern									●	●●	▲▲
Bereitstellung von Arbeitshilfen und Wissenstransfer für Wohnungsunternehmen zur Stärkung von Sharing-Angeboten									●●	●	▲

- * 1 – Unzureichende finanzielle Spielräume
 2 – Fehlendes Fachpersonal und Know-How
 3 – Geringe Bedeutung der Thematik und fehlende Auseinandersetzung bzw. Zielbenennung
 4 – Fehlende Zuständigkeiten und Handlungsmöglichkeiten der Kommunen
 5 – Rechtliche Rahmenbedingungen als Hindernis für innovative Mobilitätslösungen
 6 – Fehlende Einbindung in themenspezifische Netzwerke
 7 – Mangelnde Flächenverfügbarkeit bzw. Flächenkonkurrenz im öffentlichen Raum
 8 – Mangelnde Akzeptanz bei den Bürger*innen

⁷¹ Die Angaben zum eingeschätzten möglichen Potential und zur Ausschöpfung dieses Potentials beziehen sich jeweils auf die Antworten „hoch“ und „eher hoch“ in der Kommunalbefragung.

Wissenstransfer und Abbau von Hemmnissen zur Unterstützung von Carsharing-Angeboten insbesondere im ländlich geprägten Raum		
Ziel	<ul style="list-style-type: none"> • Kommunen beim Ausbau und bei der Verstetigung von Carsharing-Angeboten insbesondere im ländlich geprägten Raum unterstützen 	
Effekt vor Ort	<ul style="list-style-type: none"> • Reduzierung des Pkw-Besitzes bzw. der Pkw-Anschaffung durch die Bereitstellung eines wohnortnahen attraktiven Mobilitätsangebotes 	
Kernpunkte	<ul style="list-style-type: none"> • Wissenstransfer zur erfolgreichen Organisation und zum Betrieb von Carsharing-Angeboten • Unterstützung und fachliche Begleitung bezüglich einer intensiven Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit zu Sharing-Angeboten • Verbreitung von Good-Practices 	
Good-Practice	<ul style="list-style-type: none"> • Dörfliches Carsharing im Wendland als Teil des Förderaufrufs „Kurze Wege für den Klimaschutz“⁷² • E-Carsharing-Angebot im Landkreis Barnim „BARshare“⁷³ 	
Bedarf	Wirkung	Aufwand
● ●	● ●	▲ ▲

Durchführung einer Kampagne zur Stärkung der Zusammenarbeit von Fahrschulen und Carsharing-Anbietern		
Ziel	<ul style="list-style-type: none"> • Kommunen bei der Stärkung der Nutzung von Carsharing-Angeboten unterstützen 	
Effekt vor Ort	<ul style="list-style-type: none"> • Reduzierung der Pkw-Anschaffung bei Fahrschüler*innen durch den Abbau ggf. bestehender Nutzungshürden 	
Kernpunkte	<ul style="list-style-type: none"> • Durchführung einer landesweiten Kampagne mit medialer Wirkung • Ansprache und Sensibilisierung der Carsharing-Anbieter für die Teilnahme an der landesweiten Kampagne und aktive Bewerbung der möglichen Zusammenarbeit bei den Fahrschulen • Integration des Buchungsvorganges von Carsharing-Fahrzeugen in den praktischen Fahrunterricht 	
Good-Practice	<ul style="list-style-type: none"> • Carsharing-Offensive des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg⁷⁴ 	
Bedarf	Wirkung	Aufwand
●	● ●	▲ ▲

⁷² https://www.luechow-dannenberg.de/desktopdefault.aspx/tabid-174/180_read-4565/

⁷³ <https://www.barshare.de/>

⁷⁴ <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/auto-und-motorrad/carsharing/mitmachaktion-carsharing/>

Bereitstellung von Arbeitshilfen und Wissenstransfer für Wohnungsunternehmen zur Stärkung von Sharing-Angeboten		
Ziel	<ul style="list-style-type: none"> • Kommunen beim Einbezug weiterer Akteure in den Sharing-Markt unterstützen 	
Effekt vor Ort	<ul style="list-style-type: none"> • Reduzierung des Pkw-Besitzes bzw. der Pkw-Anschaffung durch die Bereitstellung niederschwelliger und wohnortnaher Sharing-Angebote 	
Kernpunkte	<ul style="list-style-type: none"> • Verbreitung von Good-Practices für unterschiedliche Sharing-Systeme (z. B. Carsharing, Bikesharing, Lastenradsharing) in Form von Veranstaltungen und Publikationen 	
Good-Practice	<ul style="list-style-type: none"> • Infomaterial „Intelligent mobil im Wohnquartier. Handlungsempfehlungen für die Wohnungswirtschaft und kommunale Verwaltungen des VCD e.V.“⁷⁵ 	
Bedarf	Wirkung	Aufwand
● ●	●	▲

⁷⁵ https://intelligentmobil.de/fileadmin/user_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/Handlungsleitfaden_Wohnen_leitet_Mobilitaet_2019.pdf

3.6 Handlungsfeld Elektromobilität

Das Handlungsfeld „Elektromobilität“ hat in den Kommunen eine hohe Relevanz. Mit einer Differenz von 54 % zwischen dem von den Kommunen eingeschätzten möglichen und ausgeschöpften Potential⁷⁶ wird der große Unterstützungsbedarf der Kommunen bei der Umsetzung von Maßnahmen in diesem Handlungsfeld deutlich. Nachfolgend werden hierfür **zwei wichtige Maßnahmen** empfohlen.

Mögliches Potential

77 %

Ausgeschöpftes Potential / Differenz

23 %

54 %

Handlungsempfehlungen	Adressierte Hemmnisse*								Bewertung		
	1	2	3	4	5	6	7	8	Bedarf	Wirkung	Aufwand
Bereitstellung von Arbeitshilfen und Wissenstransfer zur Etablierung von Ladeinfrastruktur in Stadtquartieren									● ● ●	● ●	▲
Sensibilisierung für die Nutzung der Möglichkeiten des Elektromobilitätsgesetzes									●	● ●	▲

-
- * 1 – Unzureichende finanzielle Spielräume
 2 – Fehlendes Fachpersonal und Know-How
 3 – Geringe Bedeutung der Thematik und fehlende Auseinandersetzung bzw. Zielbenennung
 4 – Fehlende Zuständigkeiten und Handlungsmöglichkeiten der Kommunen
 5 – Rechtliche Rahmenbedingungen als Hindernis für innovative Mobilitätslösungen
 6 – Fehlende Einbindung in themenspezifische Netzwerke
 7 – Mangelnde Flächenverfügbarkeit bzw. Flächenkonkurrenz im öffentlichen Raum
 8 – Mangelnde Akzeptanz bei den Bürger*innen

⁷⁶ Die Angaben zum eingeschätzten möglichen Potential und zur Ausschöpfung dieses Potentials beziehen sich jeweils auf die Antworten „hoch“ und „eher hoch“ in der Kommunalbefragung.

Bereitstellung von Arbeitshilfen und Wissenstransfer zur Etablierung von Ladeinfrastruktur in Stadtquartieren

Ziel	<ul style="list-style-type: none"> • Kommunen und Wohnungsunternehmen bei der bedarfsgerechten und zukunftssicheren Bereitstellung von Ladeinfrastruktur unterstützen 	
Effekt vor Ort	<ul style="list-style-type: none"> • Zunehmender Markthochlauf der Elektromobilität durch bedarfsgerechtes Angebot an Ladeinfrastruktur 	
Kernpunkte	<ul style="list-style-type: none"> • Bereitstellung vollumfänglicher Informationen im Zusammenhang mit dem Ausbau von Ladeinfrastruktur, bspw.: <ul style="list-style-type: none"> ○ Einbindung in Gesamtverkehrsstrategie, Quartierskonzepte und weitere relevante Strategien, Konzepte oder Pläne auf kommunaler Ebene ○ Kommunale Zuständigkeiten und weitere einzubeziehende Akteure mit entsprechenden Aufgaben ○ Verfahrens- und Finanzierungshinweise zum Ausbau der Ladeinfrastruktur ○ Städtebauliche Aspekte, wie z. B. verkehrsarme Quartiere oder Bündelung von Ladeinfrastruktur in Quartiersgaragen • Sensibilisierung für die Notwendigkeit, beim Neubau und umfassenden Sanierungen Schutzrohre für eine spätere Aufrüstung mit Lade- und Leitungsinfrastruktur vorzusehen oder Ladeinfrastruktur zu schaffen (gemäß Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz) • Fachgespräche mit Beteiligten, Verbreitung von Good-Practices 	
Good-Practice	<ul style="list-style-type: none"> • Webseite „Planung von Ladeinfrastruktur in Kommunen“ der Landesagentur für neue Mobilitätslösungen und Automotive Baden-Württemberg e-Mobil BW GmbH⁷⁷ • „Leitfaden für die Errichtung von öffentlichen Ladepunkten der Elektromobilität im Land Mecklenburg-Vorpommern“ der Landesenergie- und Klimaschutzagentur Mecklenburg-Vorpommern GmbH⁷⁸ • Infomaterial „Ladeinfrastruktur in Kommunen und Unternehmen – Grundlagen und Handlungsansätze“ des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen⁷⁹ • Informationsblätter der Sächsischen Energieagentur SAENA GmbH zum Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG)⁸⁰ 	
Bedarf	Wirkung	Aufwand
●●●	●●	▲

⁷⁷ <https://www.e-mobilbw.de/themen/ladeinfrastruktur/ladeinfrastruktur-in-kommunen>

⁷⁸ <https://www.leka-mv.de/wp-content/uploads/2019/10/LEKA-Leitfaden-Kurz-web.pdf>

⁷⁹ https://redaktion.hessen-agentur.de/publication/2021/3401_strombewegt-ladeinfrastruktur-kommunen_unternehmen.pdf

⁸⁰ https://www.effiziente-mobilitaet-sachsen.de/download/effiziente_mobilitaet/SAENA_Infoblatt_GEIG_20220128.pdf

Sensibilisierung für die Nutzung der Möglichkeiten des Elektromobilitätsgesetzes		
Ziel	<ul style="list-style-type: none"> • Kommunen bei der Durchsetzung von Privilegien für Elektrofahrzeuge gegenüber Verbrennerfahrzeugen unterstützen 	
Effekt vor Ort	<ul style="list-style-type: none"> • Zunehmender Markthochlauf der Elektromobilität durch attraktive Nutzungsanreize für E-Mobilist*innen 	
Kernpunkte	<ul style="list-style-type: none"> • Sensibilisierung für die Möglichkeiten des Elektromobilitätsgesetzes (§ 3 Abs. 4 EmoG) • Ausführliche Erläuterung der Vor- und Nachteile, Vorgehensschritte, beteiligten Akteure und Wirkungen • Verbreitung von Good-Practices 	
Bedarf	Wirkung	Aufwand
●	●●	▲

3.7 Handlungsfeld Wirtschaftsverkehr und (City-)Logistik

Das Handlungsfeld „Wirtschaftsverkehr und (City-)Logistik“ hat eine vergleichsweise geringe Relevanz in den Kommunen. Die Differenz von 33 % zwischen dem von den Kommunen eingeschätzten möglichen und ausgeschöpften Potential⁸¹ zeigt, dass zwar Unterstützungsbedarf bei der Umsetzung von Maßnahmen in diesem Handlungsfeld besteht, dieser jedoch im Vergleich zu den weiteren Handlungsfeldern geringer ist. Nachfolgend werden hierfür **zwei wichtige Maßnahmen** empfohlen.

Mögliches Potential

44 %

Ausgeschöpftes Potential / Differenz

11 %

33 %

Handlungsempfehlungen	Adressierte Hemmnisse*								Bewertung		
	1	2	3	4	5	6	7	8	Bedarf	Wirkung	Aufwand
Förderung kommunaler Konzepte und Studien zu nachhaltigem Wirtschaftsverkehr und zu (City-)Logistik									●●	●●	▲▲▲
Bereitstellung von Arbeitshilfen und Wissenstransfer zu nachhaltigem lokalen Wirtschaftsverkehr und zu (City-)Logistik									●●	●	▲

- * 1 – Unzureichende finanzielle Spielräume
 2 – Fehlendes Fachpersonal und Know-How
 3 – Geringe Bedeutung der Thematik und fehlende Auseinandersetzung bzw. Zielbenennung
 4 – Fehlende Zuständigkeiten und Handlungsmöglichkeiten der Kommunen
 5 – Rechtliche Rahmenbedingungen als Hindernis für innovative Mobilitätslösungen
 6 – Fehlende Einbindung in themenspezifische Netzwerke
 7 – Mangelnde Flächenverfügbarkeit bzw. Flächenkonkurrenz im öffentlichen Raum
 8 – Mangelnde Akzeptanz bei den Bürger*innen

⁸¹ Die Angaben zum eingeschätzten möglichen Potential und zur Ausschöpfung dieses Potentials beziehen sich jeweils auf die Antworten „hoch“ und „eher hoch“ in der Kommunalbefragung.

Förderung kommunaler Konzepte und Studien zu nachhaltigem lokalem Wirtschaftsverkehr und zu (City-)Logistik			
Ziel	<ul style="list-style-type: none"> • Kommunen bei der Auseinandersetzung mit diesem Themenbereich unterstützen und die Relevanz/Dringlichkeit dieses Handlungsfeldes sichtbar machen 		
Effekt vor Ort	<ul style="list-style-type: none"> • Reduzierung der Verkehrsbelastung durch den Wirtschaftsverkehr und der damit verbundenen Emissionen insbesondere auf der letzten Meile 		
Kernpunkte	<ul style="list-style-type: none"> • Förderung von Konzepten und Studien, die konkrete Sachverhalte und Problemstellungen vor Ort behandeln • Verschiedene Schwerpunktthemen sind möglich, z. B.: <ul style="list-style-type: none"> ○ Betriebliches Mobilitätsmanagement ○ Paketlogistik im Stadtquartier ○ Mikro-Depots und Lastenradbelieferung ○ Lokale Lieferdienste • Zusammenarbeit zwischen Kommunen und lokalen Unternehmen ist notwendig 		
Good-Practice	<ul style="list-style-type: none"> • Förderung von Studien, Expertisen und Gutachten zum Mobilitätsmanagement in Unternehmen, Kommunen und Behörden im Rahmen des Förderprogramms B2MM „Betriebliches und Behördliches Mobilitätsmanagement“ des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg⁸² 		
	Bedarf	Wirkung	Aufwand
	● ●	● ●	▲ ▲ ▲

⁸² <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/politik-zukunft/nachhaltige-mobilitaet/mobilitaetsmanagement/foerderprogramm-betriebliches-und-behoerdliches-mobilitaetsmanagement/>

Bereitstellung von Arbeitshilfen und Wissenstransfer zu nachhaltigem Wirtschaftsverkehr und zu (City-)Logistik		
Ziel	<ul style="list-style-type: none"> • Kommunen bei der Auseinandersetzung mit diesem Themenbereich unterstützen und Umsetzungsmöglichkeiten aufzeigen 	
Effekt vor Ort	<ul style="list-style-type: none"> • Reduzierung der Verkehrsbelastung durch den Wirtschaftsverkehr und der damit verbundenen Emissionen insbesondere auf der letzten Meile 	
Kernpunkte	<ul style="list-style-type: none"> • Ausrichtung der Leitfäden und Arbeitshilfen auf unterschiedlich große Kommunen bzw. unterschiedliche Bevölkerungszahlen • Mögliche Themen sind bspw. die Letzte-Meile-Thematik oder Lieferzonen • Berücksichtigung von Umsetzungsmöglichkeiten, Vorgehensschritten, Vorteilen, Wirkungen und zu beteiligenden Akteuren • Verbreitung von Good-Practices und Umsetzungsmöglichkeiten 	
Good-Practice	<ul style="list-style-type: none"> • Infomaterial „Kurier-, Express- und Paketdienste in der Stadt“ des Bundesverbandes Paket und Expresslogistik⁸³ 	
Bedarf	Wirkung	Aufwand
● ●	●	▲

⁸³ <https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:r033G5oK7VgJ:https://www.biek.de/download.html%3Fget-file%3D2425+&cd=1&hl=de&ct=clnk&gl=de>

3.8 Handlungsfeld Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Das Handlungsfeld „Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit“ hat in den Kommunen eine hohe Relevanz. Die Differenz von 46 % zwischen dem von den Kommunen eingeschätzten möglichen und ausgeschöpften Potential⁸⁴ zeigt, dass Unterstützungsbedarf bei der Umsetzung von Maßnahmen in diesem Handlungsfeld besteht, dieser jedoch im Vergleich zu den weiteren Handlungsfeldern geringer ist. Nachfolgend werden hierfür **drei wichtige Maßnahmen** empfohlen.

Mögliches Potential

72 %

Ausgeschöpftes Potential / Differenz

26 %

46 %

Handlungsempfehlungen	Adressierte Hemmnisse*								Bewertung		
	1	2	3	4	5	6	7	8	Bedarf	Wirkung	Aufwand
Aufbau neuer oder Erweiterung bestehender landesweiter Netzwerke für moderne und umweltgerechte innerörtliche Mobilität									●●●	●●●	▲▲▲
Förderung und Unterstützung von Aktionen und Initiativen für innerörtliche Mobilität									●●	●●●	▲▲▲
Unterstützung des Diskurses zur Mobilitätswende durch Einbezug von Architekten- und Ingenieurkammern sowie Hochschulen									●●	●●	▲▲

- * 1 – Unzureichende finanzielle Spielräume
 2 – Fehlendes Fachpersonal und Know-How
 3 – Geringe Bedeutung der Thematik und fehlende Auseinandersetzung bzw. Zielbenennung
 4 – Fehlende Zuständigkeiten und Handlungsmöglichkeiten der Kommunen
 5 – Rechtliche Rahmenbedingungen als Hindernis für innovative Mobilitätslösungen
 6 – Fehlende Einbindung in themenspezifische Netzwerke
 7 – Mangelnde Flächenverfügbarkeit bzw. Flächenkonkurrenz im öffentlichen Raum
 8 – Mangelnde Akzeptanz bei den Bürger*innen

⁸⁴ Die Angaben zum eingeschätzten möglichen Potential und zur Ausschöpfung dieses Potentials beziehen sich jeweils auf die Antworten „hoch“ und „eher hoch“ in der Kommunalbefragung.

Aufbau neuer oder Erweiterung bestehender landesweiter Netzwerke für moderne und umweltgerechte innerörtliche Mobilität			
Ziel	<ul style="list-style-type: none"> • Kommunen bei der stärkeren Verknüpfung der Bereiche Stadt- und Verkehrsentwicklung/-planung unterstützen 		
Effekt vor Ort	<ul style="list-style-type: none"> • Stärkere Verbreitung der nachhaltigen Mobilität durch die fachliche Qualifizierung kommunaler Verwaltungen • Zunehmende interkommunale Zusammenarbeit und Erfahrungsaustausch 		
Kernpunkte	<ul style="list-style-type: none"> • Nutzung von/Aufbau auf bestehenden Netzwerken und Einbindung lokaler, regionaler und bundesweit tätiger Akteure als Impulsgeber • Aufbau aus öffentlichen Stellen und Akteuren der Zivilgesellschaft unter Einbindung der Landesbehörden und in Verbindung mit einer landesweiten Kompetenzstelle • Durchführung regelmäßiger Fachveranstaltungen • Verbreitung bestehender Leitfäden und Arbeitshilfen im Zuge des Wissenstransfers, bei Bedarf auch Erarbeitung eigener Publikationen • Bereitstellung von Beispiel-Leitbildern für die Mobilitätsentwicklung in den Kommunen und Kommunikation von Good-Practices • Aufrufe zur gemeinsamen Durchführung von Projekten und zur Teilnahme an Kampagnen und Wettbewerben (z. B. Stadtradeln, Deutscher Fahrradpreis 2022) • Anbieten von Schulungen und Weiterbildungen für „fachfremdes“ Verwaltungspersonal (z. B. aus der Stadtentwicklung) 		
Good-Practice	<ul style="list-style-type: none"> • Fachzentrum für nachhaltige urbane Mobilität des Landes Hessen⁸⁵ • Kommunennetzwerk „Mobilität vor Ort @BW – elektrisch und digital“⁸⁶ • Netzwerk „Wir bewegen Bayern“⁸⁷ • Zukunftsnetz Mobilität NRW⁸⁸ 		
Weitere betroffene Handlungsfelder	<ul style="list-style-type: none"> • Öffentlicher Raum, Straßen und Plätze • Rad- und Fußverkehr • Innerörtlicher ÖPNV, Intermodalität und Bedarfsverkehr • Sharing-Angebote • Elektromobilität • Wirtschaftsverkehr und (City-)Logistik 		
	Bedarf	Wirkung	Aufwand
	● ● ●	● ● ●	▲ ▲ ▲

⁸⁵ <https://www.fznum-hessen.de/>

⁸⁶ <https://netzwerk.e-mobilbw.de/>

⁸⁷ <https://www.wir-bewegen.bayern.de/ueber-uns>

⁸⁸ <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/>

Förderung und Unterstützung von Aktionen und Initiativen für innerörtliche Mobilität		
Ziel	<ul style="list-style-type: none"> • Kommunen bei der Erprobung temporärer Maßnahmen für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität unterstützen 	
Effekt vor Ort	<ul style="list-style-type: none"> • Stärkere Verbreitung und langfristige Etablierung passender Umsetzungsmöglichkeiten vor Ort durch die Schaffung eines höheren Bewusstseins für die Thematik in der Bevölkerung 	
Kernpunkte	<ul style="list-style-type: none"> • Förderung der Kommunen, z. B. durch Lottomittel • Etablierung eines landesweiten Mobilitätstages • Zusendung von Leitfäden und Arbeitshilfen, die von der Nationalen Koordinierungsstelle der Europäischen Mobilitätswoche zur Verfügung gestellt werden • Kontaktvermittlung zur Nationalen Koordinierungsstelle • Aufmerksam machen auf die weiteren verschiedenen Angebote, wie z. B. Online-Seminare, Veranstaltungen • Sensibilisierung für die große Bandbreite an kommunalen Umsetzungsmöglichkeiten, wie z. B. temporäre Nutzung des Straßenraumes oder Bereitstellung von Testangeboten • Unterstützung der teilnehmenden Kommunen bei der Öffentlichkeitsarbeit 	
Good-Practice	<ul style="list-style-type: none"> • Europäische Mobilitätswoche⁸⁹ • Kampagne für Elektromobilität „NRW fährt vor!“⁹⁰ 	
Weitere betroffene Handlungsfelder	<ul style="list-style-type: none"> • Öffentlicher Raum, Straßen und Plätze • Rad- und Fußverkehr • Innerörtlicher ÖPNV, Intermodalität und Bedarfsverkehr • Sharing-Angebote • Elektromobilität 	
Bedarf	Wirkung	Aufwand
● ●	● ● ●	▲ ▲ ▲

⁸⁹ <https://www.umweltbundesamt.de/europaeische-mobilitaetswoche>

⁹⁰ <https://www.elektromobilitaet.nrw/newsdetails/kampagnen-aktion-rund-um-elektromobilitaet-gestartet/>

Unterstützung des Diskurses zur Mobilitätswende durch Einbezug von Architekten- und Ingenieurkammern sowie Hochschulen			
Ziel	<ul style="list-style-type: none"> • Kommunen bei der stärkeren Verknüpfung der Bereiche Stadt- und Verkehrsentwicklung/-planung unterstützen 		
Effekt vor Ort	<ul style="list-style-type: none"> • Stärkere Verbreitung der nachhaltigen Mobilität durch die Berücksichtigung mobilitätsrelevanter Belange bei der Siedlungsentwicklung von Beginn an 		
Kernpunkte	<ul style="list-style-type: none"> • Einbezug der Fachkompetenz der Bauberufe und Hochschulen in den Diskurs zur innerörtlichen Mobilitätswende • Sensibilisieren für die wichtige Bedeutung der frühzeitigen Berücksichtigung mobilitätsrelevanter Belange in der Siedlungsentwicklung • Aufzeigen des breiten Spektrums der Umsetzungsmöglichkeiten im Bestand und beim Neubau • Initiierung von internen Fachdiskursen und Veranstaltungen der Kammern und Hochschulen • Verbreitung von Good-Practices 		
Good-Practice	<ul style="list-style-type: none"> • Infomaterial „Intelligent mobil im Wohnquartier. Handlungsempfehlungen für die Wohnungswirtschaft und kommunale Verwaltungen des VCD e.V.“⁹¹ 		
Weitere betroffene Handlungsfelder	<ul style="list-style-type: none"> • Öffentlicher Raum, Straßen und Plätze • Rad- und Fußverkehr • Innerörtlicher ÖPNV, Intermodalität und Bedarfsverkehr • Sharing-Angebote • Elektromobilität • Wirtschaftsverkehr und (City-)Logistik 		
	Bedarf	Wirkung	Aufwand
	● ●	● ●	▲ ▲

⁹¹ https://intelligentmobil.de/fileadmin/user_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/Handlungsleitfaden_Wohnen_leitet_Mobilitaet_2019.pdf

4 Zusammenfassung

Insgesamt wird über alle beschriebenen Themenfelder hinweg ein vielfältiger Handlungs- und Unterstützungsbedarf in den brandenburgischen Kommunen deutlich. Um entsprechend des Koalitionsvertrages den Anteil des Umweltverbundes am Modal Split bis 2030 auf 60 % zu erhöhen, sollten die Kommunen bei der Umsetzung von Maßnahmen für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität über die schon laufenden und angestoßenen Aktivitäten hinaus durch das Land unterstützt werden. Diesbezüglich wurden 23 Handlungsempfehlungen für das MIL entwickelt, um die Kommunen bei diesem Prozess mit zielgerichteten Maßnahmen zu stärken und Anstöße für konkretes Handeln zu geben.

Die Kommunen stärker zu informieren und für ihre wichtige Rolle beim Erreichen der verkehrspolitischen und der Klimaschutzziele zu sensibilisieren, ist von besonders hoher Relevanz. Dabei zu berücksichtigen sind die unterschiedlichen Wissens- und Diskussionsstände vor Ort. Während einige wenige Kommunen im Bereich der umweltgerechten innerörtlichen Mobilität bereits weit vorangeschnitten sind, gibt es viele Kommunen, die ganz am Anfang der Entwicklung stehen. Nur 23 % der Kommunen haben spezielle Beauftragte für Mobilität oder einzelne Teilbereiche im Zusammenhang mit innerörtlicher Mobilität bzw. Verkehr. Häufig ist das Thema im Bereich Stadtentwicklung oder Umwelt verankert und wird dort als Randthema behandelt. Den Kommunen muss verdeutlicht werden, dass mit der Umsetzung von Maßnahmen für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität nicht nur positive Effekte für den Klimaschutz erreicht werden, sondern gleichzeitig wichtige Stadtfunktionen verbessert und eine höhere Lebensqualität vor Ort erreicht werden. Eine stärkere Verknüpfung von Stadtentwicklung und Verkehrsplanung ist anzustreben und spielt vor allem bei neuen Quartieren, umfassenden Sanierungen oder Veränderungen der Raum- und Baustruktur in den vorhandenen Quartieren eine wichtige Rolle. Dabei wird es fallweise auch darum gehen, Flächenanteile mit Hilfe eines intelligenten Flächenmanagements neu zuzuordnen. Nur, wenn hierfür ein stärkeres Bewusstsein in der Kommunalpolitik, in den kommunalen Verwaltungen, bei lokalen Akteuren und in der Bevölkerung geschaffen wird, lassen sich die landespolitischen Ziele erreichen.

Neben der Information und Sensibilisierung müssen die Kommunen im Sinne eines praxisnahen Wissenstransfers zudem stärker sowohl untereinander als auch mit fachlichen Akteuren vernetzt werden. Zwar bestehen bereits Angebote und verschiedene Formate für die Vernetzung und den fachlichen Austausch auf Bundes- und Landesebene, dennoch sollten diese intensiviert und thematisch erweitert werden, um das Know-How im Bereich der umweltgerechten innerörtlichen Mobilität in den kommunalen Verwaltungen und bei den Mandatsträgern auszubauen. Durch einen verbesserten Austausch kann engagierten Verwaltungsmitarbeiter*innen vor Ort bei der zügigen und zielgerichteten Umsetzung von Maßnahmen für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität geholfen werden.

Hierzu sollte das MIL thematische Leitfäden und Arbeitshilfen bereitstellen, in denen Good-Practices und Erfahrungen anderer Kommunen anschaulich aufbereitet sind, um von vorhandenen Erfahrungen zu profitieren und Fehler in der Umsetzung zu vermeiden. Hier kann auf ein breites Angebot bereits bestehender Ausarbeitungen von fachlichen Akteuren in ganz Deutschland zurückgegriffen werden. Vor allem in Kommunen, die sich bislang nur in geringem Umfang mit dem Thema einer umweltgerechten innerörtlichen Mobilität auseinandersetzen, ist ein erster Anstoß besonders wichtig. Über Initialberatungen können die Kommunen bei der Erarbeitung übergeordneter Strategien für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität und bei der Erhebung von verkehrsrelevanten Daten und Zahlen unterstützt werden. Kommunen, die sich hingegen schon intensiv mit dem Thema einer umweltgerechten innerörtlichen Mobilität beschäftigen und verschiedene Aktivitäten angestoßen haben, sollten vor allem bei der Umsetzung der vorliegenden Strategien, Konzepte oder Pläne unterstützt werden. Häufig reichen die bestehenden Fördermöglichkeiten auf Bundes- und Landesebene nicht aus. So

wird im ÖPNV bspw. der Einsatz von Elektro- und Brennstoffzellenbussen anteilig gefördert, weniger umfangreiche Maßnahmen für eine Attraktivitätssteigerung (z. B. Aufwertung von Haltestellen) jedoch nicht. Daher sollte an dieser Stelle mit passenden Landesförderprogrammen angesetzt werden, um die bestehenden Förderlücken zu schließen. Auch temporäre Aktionen sollten gefördert werden, um langfristige Maßnahmen insbesondere im Rad- und Fußverkehrsbereich sowie den öffentlichen Straßenraum betreffend zu erproben und dadurch praktische Erfahrung für eine mögliche langfristige Umsetzung zu sammeln.

Um Akzeptanz für Mobilitätsangebote zu schaffen, muss die Bevölkerung über eine intensive Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit mitgenommen werden. Häufig fehlt es in den Kommunen an Personal, um dies in einem intensiven Maß umsetzen zu können. Hier kann das MIL durch landesweite Aktionen und Kampagnen unterstützen und bestehende Formate, wie z. B. die Europäische Mobilitätswoche, nutzen, um möglichst viel Aufmerksamkeit zu erzeugen.

Mit dem vorliegenden Gutachten werden dem MIL verschiedene und vielfältige Handlungsempfehlungen mitgegeben, um die Kommunen bei der Umsetzung von Maßnahmen für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität zu unterstützen. Es liegt nun in der Verantwortung der Landesebene, zu prüfen, an welche bestehenden Angebote angeknüpft werden kann, um bestehende Strukturen und Arbeitsgruppen zu nutzen und zu erweitern, und an welcher Stelle separate Angebote sinnvoll sind. Grundsätzlich sollten im ersten Schritt diejenigen Handlungsempfehlungen priorisiert umgesetzt werden, die eine hohe Wirkung für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität vor Ort erzielen, einen hohen Bedarf auf Seiten der Kommunen aufweisen und mit einem geringen Aufwand für das MIL verbunden sind. Ob und in welchem Umfang Handlungsempfehlungen durch vorhandene Netzwerke oder neue Strukturen, wie durch die geplante Beratungsstelle klimagerechte Stadt, umgesetzt werden können, sollte durch das MIL geprüft werden. Die Beratung der Kommunen soll das Ziel verfolgen, diese bei der Etablierung und Umsetzung von sektorübergreifenden und gesamtstädtischen energetischen Konzepten mit dem Ziel einer klimaneutralen Stadt bis zum Jahr 2045 zu unterstützen. Neben der fachlichen Beratung und Aktivierung der Kommunen soll die geplante Beratungsstelle Veranstaltungen konzipieren und durchführen und Öffentlichkeitsarbeit in vielfältigen Bereichen, so auch im Bereich der Mobilität, betreiben.

Dem MIL stehen damit zahlreiche Ansatzpunkte zur Verfügung, die Kommunen bei der Umsetzung im Bereich der innerörtlichen Mobilität zu unterstützen und damit einen Beitrag zur Erreichung der verkehrspolitischen und Klimaziele auf Landesebene zu leisten.

Literaturverzeichnis

- Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (2021):** Bevölkerungsfortschreibung 1. Halbjahr 2021. Online unter: <https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/259-2021> [07.01.2022].
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2019):** Mobilität in Deutschland – MiD. Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr. Online unter: http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Analyse_zum_Rad_und_Fu%C3%9Fverkehr.pdf [04.01.2022].
- FixMyCity GmbH (2020):** Radverkehr neu denken: Innovative Ansätze der Radverkehrsplanung in Eichwalde, Zeuthen und Schulzendorf. Online unter: <https://www.zesplus.de/forschungsprojekt> [23.02.2022].
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV):** Hinweise zu Rad-schnellverbindungen und Radvorrangrouten. Köln: FGSV Verlag 2021, S. 11.
- Gemeinde Kleinmachnow (o. J.):** Förderung Radverkehr. Online unter: <https://www.kleinmachnow.de/staticsite/staticsite.php?menuid=639&topmenu=479> [23.02.2022].
- Landesamt für Bauen und Verkehr (LBV) (2018):** Bevölkerungsvorausschätzung 2017 bis 2030. Ämter und amtsfreie Gemeinden des Landes Brandenburg. Online unter: https://lbv.brandenburg.de/dateien/stadt_wohnen/RB_BVS_2017_BIS_2030.pdf [07.01.2022].
- Landkreis Barnim (2020):** Ein Jahr kommunales E-Carsharing. Online unter: <https://www.barnim.de/aktuelles/news-details/ein-jahr-kommunales-e-carsharing.html> [23.02.2022].
- Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (o. J.):** Fahrradverkehr im Land Brandenburg. Online unter: <https://mil.brandenburg.de/mil/de/themen/mobilitaet-verkehr/radverkehr/?skip200455=15#> [04.01.2022].
- Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Klimaschutz (MLUK) (2018):** Lärmaktionsplanung zum Umgebungslärm. Online unter: <https://mluk.brandenburg.de/mluk/de/umwelt/immissionsschutz/laerm/umgebungslaerm/laermaktionsplanung/#> [04.01.2022].
- Stadt Ludwigsfelde (2021):** Erstes Gespräch zum „Grünen Wegenetz“ geführt. Online unter: <https://www.ludwigsfelde.de/das-gruen-in-ludwigsfelde-hervorheben/> [23.02.2022].
- Stadt Oranienburg (2021):** Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes. Online unter: <https://oranienburg.de/Rathaus-Digital/Online-Terminvereinbarung/Bahnhofsumfeld/> [23.02.2022].
- Stadtverwaltung Hohen Neuendorf (2021):** Landesminister übergibt Fördermittelbescheid. E-Lastenfahrrad aus dem Bürgerhaushalt an die „fLotte“ angeschlossen. Online unter: <https://hohen-neuendorf.de/de/stadt-leben/aktuelles/landesminister-ueberbringt-foerdermittelbescheid> [23.02.2022].
- Umweltbundesamt (UBA) (2021):** Klimaschutz im Verkehr. Online unter: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/klimaschutz-im-verkehr#undefined> [04.01.2022].
- VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (o. J.):** Pendler in Berlin und Brandenburg – Zahlen und Fakten. Online unter: <https://www.i2030.de/pendler-in-berlin-und-brandenburg-zahlen-und-fakten/> [07.01.2022].
- Verlagsgesellschaft Madsack GmbH & Co. KG (2021):** Rad-Schnellweg: Initiativer für Route zwischen Eichwalde und Königs Wusterhausen. Online unter: <https://www.maz-online.de/Lokales/Dahme-Spreewald/Eichwalde/Rad-Schnellweg-Initiative-fuer-Route-zwischen-Eichwalde-und-Koenigs-Wusterhausen> [23.02.2022].

Anhang – Fragebogen der Kommunalbefragung



Herzlich willkommen zur Befragung!

Dieser Fragebogen dient dazu, wichtige Informationen zur innerörtlichen Mobilität in den Brandenburger Städten und Gemeinden aufzunehmen. Sie benötigen für die Teilnahme an der Befragung **ca. 20-30 Minuten**.

Vielen Dank für Ihre Unterstützung!

Datenschutz

Den Schutz Ihrer Daten nehmen wir sehr ernst und behandeln Ihre personenbezogenen Daten vertraulich und entsprechend den gesetzlichen Vorschriften. Als personenbezogene Daten gelten sämtliche Informationen, mit denen Ihre Person bestimmt werden kann und die zu Ihnen zurückverfolgt werden können. Die optional anzugebenden Kontaktdaten eines Ansprechpartners für Rückfragen zu den gemachten Angaben in diesem Fragebogen werden ausschließlich im Rahmen der Erstellung des Gutachtens zur innerörtlichen Mobilität im Land Brandenburg sowie zukünftiger Aktivitäten des MIL verwendet.

1. Allgemeines

Zum Begriff der innerörtlichen Mobilität:

Unter innerörtlicher Mobilität werden die Wege von Menschen innerhalb der Gebietsgrenze Ihrer Kommune, Ihres Amtes oder Ihrer Verbandsgemeinde verstanden. Dazu zählen auch Wege zwischen der Kernstadt und den Ortsteilen sowie zwischen verschiedenen Ortsteilen.

Hinweis: Mit diesem Fragebogen werden neben den Kommunen auch sieben Ämter und eine Verbandsgemeinde angesprochen, die mehr als 10.000 Einwohner*innen haben. Um eine bessere Lesbarkeit zu erreichen, werden Ämter und Verbandsgemeinden bei den weiteren Fragen gebeten, sich durch den Begriff "Kommune" auch angesprochen zu fühlen.

1.1 Wie lautet der Name Ihrer Kommune?

1.2 Wie ist Ihre Einschätzung: Wie intensiv setzt sich Ihre Kommune bereits mit dem Thema einer umweltgerechten innerörtlichen Mobilität auseinander?

- Schon sehr intensiv
- Noch nicht sehr intensiv
- Bislang noch gar nicht

1.3 Wie wichtig sind folgende Themen bei der Mobilitätsplanung in Ihrer Kommune?

Hinweis: Bitte beantworten Sie jede Zeile.

	Unwichtig	Eher unwichtig	Eher wichtig	Wichtig	Weiß nicht
Klimaschutz					
Luftreinhaltung					
Lärmminderung, -vorsorge					
Steigerung der Lebensqualität					
Sinkende Einwohnerzahl					
Steigende Einwohnerzahl					
Anfragen aus der Kommunalpolitik					
Anfragen von Bürger*innen					
Hohes Pkw-Aufkommen					
Hohes Lkw-/Lieferverkehrsaufkommen					
Hohes Rad-/Fußverkehrsaufkommen					
Hohes Aufkommen des touristischen Verkehrs					
Hoher Parkdruck					
Hohe Unfallzahlen					
Kosteneinsparung					
Alterung der Bevölkerung					

1.4 Gibt es weitere Themen, die in Ihrer Kommune relevant sind? Wenn ja, welche?

2. Organisatorische Verankerung des Themas in der Kommune

2.1 In welcher Abteilung bzw. welchen Abteilungen wird in Ihrer Kommune an Themen der innerörtlichen Mobilität gearbeitet?

2.2 Gibt es in Ihrer Kommune spezielle Beauftragte für Mobilität oder einzelne Teilbereiche im Zusammenhang mit innerörtlicher Mobilität bzw. Verkehr?

Z. B. Mobilitätsbeauftragte, Beauftragte für nachhaltige Mobilität, Radverkehrsbeauftragte, Fußverkehrsbeauftragte, Beauftragte für Wirtschaftsverkehr, Beauftragte für Innenstadtlogistik etc.

- Ja
- Nein
- Weiß nicht

2.2a Bitte nennen Sie die konkreten Stellenbezeichnungen und wo die Stelle organisatorisch angesiedelt ist. (nur sichtbar, wenn bei 2.2 „ja“ ausgewählt wurde)

Z. B. Mobilitätsbeauftragte --> angesiedelt im Verkehrsentwicklungsamt

Titel/Bezeichnung	Organisationseinheit (z. B. Dezernat/Amt/Abteilung)

3. Datenlage

3.1 Eine gute Datenbasis ist für die Umsetzung und Evaluation von Maßnahmen einer umweltgerechten innerörtlichen Mobilität von hoher Bedeutung. Liegen der Verwaltung in Ihrer Kommune die folgenden Daten in aktueller Form vor?

Hinweis: Als aktuelle Daten werden Daten verstanden, die max. 3 Jahre alt sind.

	Aktuelle Daten vorhanden + regelmäßig aktualisiert	Aktuelle Daten vorhanden, aber nicht regelmäßig aktualisiert	Keine (aktuellen) Daten	Weiß nicht
Mess- oder Zähl­daten zum Pkw-Aufkommen				
Mess- oder Zähl­daten zum Nutzfahrzeugverkehr (Lkw/Lieferdienste)				
Mess- oder Zähl­daten zum Radverkehr				
Mess- oder Zähl­daten zum Fußverkehr				
Modal Split (Eigene Erhebung, SrV oder MiD - Hier zählen auch 5 Jahre alte Daten als aktuell.)				
Verkehrsströme (Binnenverkehr, Durchgangsverkehr, Quell- oder Zielverkehr)				
Unternehmensstandorte mit Mitarbeiterzahlen				
Pendlerdaten				
ÖPNV-Nutzungszahlen				
Übernachtungszahlen im Tourismusbereich				
Schülerzahlen und Einzugsgebiete				

Parkraumübersicht, Informationen zur Bewirtschaftung und zu Einnahmen an Parkautomaten				
--	--	--	--	--

3.2 Liegen in Ihrer Kommune weitere relevante Daten vor? Wenn ja, welche?

4. Strategien, Konzepte und Pläne

4.1 Wurden in Ihrer Kommune bereits Strategien, Konzepte oder Pläne zu Fragen der innerörtlichen Mobilität erstellt?

- Ja
- Nein
- Weiß nicht

4.1a Welche der nachfolgenden Strategien, Konzepte oder Pläne existieren in Ihrer Kommune, sind in Erstellung oder geplant? (nur sichtbar, wenn bei 4.1 „ja“ ausgewählt wurde)

	Erstellung vor ≥ 3 Jahren	Erstellung vor < 3 Jahren	In Erstellung	Geplant	Weder erstellt, noch geplant	Weiß nicht
Verkehrsentwicklungsplan o.ä.						
Masterplan Nahmobilität						
Integriertes Stadtentwicklungskonzept mit Schwerpunkt Mobilität						
Mobilitätskonzept						
Parkraumkonzept						
Radverkehrskonzept						
Fußverkehrskonzept						
Elektromobilitätskonzept						
Konzept zum Wirtschaftsverkehr						
(City-)Logistikkonzept						
Luftreinhalteplan						
Lärmaktionsplan						
Umwelt-/Klimaschutzkonzept						

4.1b Liegen in Ihrer Kommune weitere relevante Strategien, Konzepte oder Pläne vor, sind in Erstellung oder geplant? Wenn ja, welche? (nur sichtbar, wenn bei 4.1 „ja“ ausgewählt wurde)

Nachfolgend bitten wir Sie um Auskunft, welche Maßnahmen in Ihrer Kommune bereits umgesetzt wurden bzw. werden oder geplant sind, um eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität zu fördern. Dazu werden sieben Handlungsfelder nacheinander abgefragt.

5. Maßnahmen - Handlungsfeld Öffentlicher Raum, Straßen und Plätze

5.1 Welche Maßnahmen im Handlungsfeld „Öffentlicher Raum, Straßen und Plätze“ wurden in Ihrer Kommune bereits umgesetzt, befinden sich in Umsetzung oder sind geplant?

	Umgesetzt	In Umsetzung	Geplant	Weder geplant, noch umgesetzt	Weiß nicht
Maßnahmen zur Aufwertung und Qualitätssteigerung öffentlicher Straßen und Plätze (z. B. Barrierefreiheit, Ausstattung, Multifunktionalität, Straßenraumaufteilung/Zonierung, Aufenthaltsqualität)					
Maßnahmen zur Organisation des fließenden Verkehrs (z. B. Geschwindigkeitskonzept)					
Maßnahmen zur Organisation des ruhenden Verkehrs (z. B. Parkraummanagement)					
Stellplatzsatzung mit Möglichkeit zur Stellplatzreduzierung (z. B. bei guter ÖPNV-Anbindung, Carsharing-Stellplätzen)					
Einbindung privater Akteure/Wohnungsunternehmen bei der Gestaltung des Wohnumfeldes					

5.2 Weitere Maßnahmen in diesem Handlungsfeld, die in Ihrer Kommune umgesetzt wurden bzw. werden oder geplant sind:

5.3 Wie hoch schätzen Sie das Verbesserungspotential durch Maßnahmen im Handlungsfeld „Öffentlicher Raum, Straßen und Plätze“ in Ihrer Kommune ein und inwieweit wird es bereits ausgeschöpft?

	Gering	Eher gering	Eher hoch	Hoch
Potential:				
Ausschöpfung:				

6. Maßnahmen - Handlungsfeld Rad- und Fußverkehr

6.1 Welche Maßnahmen im Handlungsfeld „Rad- und Fußverkehr“ wurden in Ihrer Kommune bereits umgesetzt, befinden sich in Umsetzung oder sind geplant?

	Umgesetzt	In Umsetzung	Geplant	Weder geplant, noch umgesetzt	Weiß nicht
Verbesserung der innerörtlichen Radverkehrsanlagen					
Radschnellverbindungen					
Sichere Radabstellanlagen					
Kaufprämie für Lastenräder					
Trennung von Rad- und Fußverkehr					
Fahrradmitnahme im ÖPNV					
Sichere innerörtliche Fußwege					
Barrierefreie Fußwege					

6.2 Weitere Maßnahmen in diesem Handlungsfeld, die in Ihrer Kommune umgesetzt wurden bzw. werden oder geplant sind:

6.3 Wie hoch schätzen Sie das Verbesserungspotential durch Maßnahmen im Handlungsfeld „Rad- und Fußverkehr“ in Ihrer Kommune ein und inwieweit wird es bereits ausgeschöpft?

	Gering	Eher gering	Eher hoch	Hoch
Potential:				
Ausschöpfung:				

7. Maßnahmen - Handlungsfeld Innerörtlicher ÖPNV, Intermodalität und Bedarfsverkehr

7.1 Welche Maßnahmen im Handlungsfeld „Innerörtlicher ÖPNV, Intermodalität und Bedarfsverkehr“ wurden in Ihrer Kommune bereits umgesetzt, befinden sich in Umsetzung oder sind geplant?

Begriffserklärung:

- Intermodalität: Nutzung verschiedener Verkehrsmittel im Verlauf eines Weges (z. B. Fahrrad + Bahn)

- Bedarfsverkehr: Ergänzung zum konventionellen Linienverkehr im ÖPNV, Verkehrsmittel verkehrt nur bei Bedarf

	Umgesetzt	In Umsetzung	Geplant	Weder geplant, noch umgesetzt	Weiß nicht
Umstellung des ÖPNV auf alternative Antriebe					
Bevorrechtigung des ÖPNV					
Weiterentwicklung des Bahnhofs bzw. des Bahnhofsumfeldes (z. B. Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Nachnutzung bzw. Zwischennutzung alter Bahngelände)					
Kombinierte Personen- und Güterverkehre (Kombibus)					
Einsatz autonomer Busse					
„On-Demand“-Verkehre/Bedarfsverkehr (Rufbus, Anrufsammeltaxi, Ridepooling, Bürgerbus)					
Barrierefreie ÖPNV-Haltestellen					
Maßnahmen zur Verknüpfung der Verkehrsarten ÖP(N)V, Kfz, Fahrrad, Fußverkehr (z. B. Mobilitätshubs, -stationen)					
Mobilitätsplattform (ermöglicht Buchung verschiedener Mobilitätsangebote aus einer Hand)					
Förderung von Mitfahrgelegenheiten, z. B. durch Mitfahrportale oder Mitfahrbänke					
Park+Ride-Parkplätze					
Bike+Ride-Anlagen					

7.2 Weitere Maßnahmen in diesem Handlungsfeld, die in Ihrer Kommune umgesetzt wurden bzw. werden oder geplant sind:

7.3 Wie hoch schätzen Sie das Verbesserungspotential durch Maßnahmen im Handlungsfeld „Innerörtlicher ÖPNV, Intermodalität und Bedarfsverkehr“ in Ihrer Kommune ein und inwieweit wird es bereits ausgeschöpft?

	Gering	Eher gering	Eher hoch	Hoch
Potential:				
Ausschöpfung:				

8. Maßnahmen - Handlungsfeld Sharing-Angebote

8.1 Welche Maßnahmen im Handlungsfeld „Sharing-Angebote“ wurden in Ihrer Kommune bereits umgesetzt, befinden sich in Umsetzung oder sind geplant?

	Umgesetzt	In Umsetzung	Geplant	Weder geplant, noch umgesetzt	Weiß nicht
Öffentliches Carsharing					
Kommunales Carsharing					
Fahrradverleih/-sharing (auch E-Bikes)					
(E-)Lastenradverleih/-sharing					
E-Tretroller-Sharing					
Sonstiges organisiertes Teilen von Fahrzeugen					

8.2 Weitere Maßnahmen in diesem Handlungsfeld, die in Ihrer Kommune umgesetzt wurden bzw. werden oder geplant sind:

--

8.3 Wie hoch schätzen Sie das Verbesserungspotential durch Maßnahmen im Handlungsfeld „Sharing-Angebote“ in Ihrer Kommune ein und inwieweit wird es bereits ausgeschöpft?

	Gering	Eher gering	Eher hoch	Hoch
Potential:				
Ausschöpfung:				

9. Maßnahmen - Handlungsfeld Elektromobilität

9.1 Welche Maßnahmen im Handlungsfeld „Elektromobilität“ wurden in Ihrer Kommune bereits umgesetzt, befinden sich in Umsetzung oder sind geplant?

	Umgesetzt	In Umsetzung	Geplant	Weder geplant, noch umgesetzt	Weiß nicht
Errichtung öffentlicher Ladeinfrastruktur für Kfz					
Bevorrechtigung von Elektrofahrzeugen nach dem EmoG (beim Parken auf öffentlichen Straßen, Ausnahmen von Zufahrtbeschränkungen oder Durchfahrtverboten, kostenfreies/-günstigeres Parken für Elektrofahrzeuge)					
Ladestationen für Elektrofahrräder (Pedelecs, E-Bikes)					

Integration von Elektrofahrzeugen (E-Pkw, Nutzfahrzeuge, Pedelecs) in den kommunalen Fuhrpark					
Einbindung privater Akteure/Wohnungsunternehmen für die Errichtung von Ladeinfrastruktur im Wohnumfeld					

9.2 Weitere Maßnahmen in diesem Handlungsfeld, die in Ihrer Kommune umgesetzt wurden bzw. werden oder geplant sind:

9.3 Wie hoch schätzen Sie das Verbesserungspotential durch Maßnahmen im Handlungsfeld „Elektromobilität“ in Ihrer Kommune ein und inwieweit wird es bereits ausgeschöpft?

	Gering	Eher gering	Eher hoch	Hoch
Potential:				
Ausschöpfung:				

10. Maßnahmen - Handlungsfeld Wirtschaftsverkehr und (City-)Logistik

10.1 Welche Maßnahmen im Handlungsfeld „Wirtschaftsverkehr und (City-)Logistik“ wurden in Ihrer Kommune bereits umgesetzt, befinden sich in Umsetzung oder sind geplant?

	Umgesetzt	In Umsetzung	Geplant	Weder geplant, noch umgesetzt	Weiß nicht
Informationsmaterialien, -veranstaltungen oder -beratung zum betrieblichen Mobilitätsmanagement für Unternehmen					
Maßnahmen zur Reduzierung des Paketdienstleistungsverkehrs, Bündelung von Warenströmen (Paketstationen, Paketshops, Arbeitsplatzbelieferung)					
Umstellung auf emissionsfreie Lieferfahrzeuge (E-Transporter/ Lastenräder) auf der letzten Meile					

10.2 Weitere Maßnahmen in diesem Handlungsfeld, die in Ihrer Kommune umgesetzt wurden bzw. werden oder geplant sind:

10.3 Wie hoch schätzen Sie das Verbesserungspotential durch Maßnahmen im Handlungsfeld „Wirtschaftsverkehr und (City-)Logistik“ in Ihrer Kommune ein und inwieweit wird es bereits ausgeschöpft?

	Gering	Eher gering	Eher hoch	Hoch
Potential:				
Ausschöpfung:				

11. Maßnahmen - Handlungsfeld Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit für eine umweltgerechte Verkehrswende

11.1 Welche Maßnahmen im Handlungsfeld „Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit“ wurden in Ihrer Kommune bereits umgesetzt, befinden sich in Umsetzung oder sind geplant?

	Umgesetzt	In Umsetzung	Geplant	Weder geplant, noch umgesetzt	Weiß nicht
Öffentlichkeitsarbeit (Internetauftritt mit Informationen zum kommunalen Mobilitätsangebot, Broschüren)					
Neubürger*innenpaket (z. B. Informationen zu Mobilitätsangeboten, ÖPNV-Schnupperticket, Gutscheine für Sharing-Angebote)					
Mobilitätskampagnen					
Aktionstage zu Mobilitätsthemen (z. B. Tag der Mobilität, Parking Day, Testangebote, Informationsveranstaltungen)					
Teilnahme am Stadtradeln					
Aktivitäten zum schulischen Mobilitätsmanagement					
Mobilitätsberatung für Bürger*innen					

11.2 Weitere Maßnahmen in diesem Handlungsfeld, die in Ihrer Kommune umgesetzt wurden bzw. werden oder geplant sind:

--

11.3 Wie hoch schätzen Sie das Verbesserungspotential durch Maßnahmen im Handlungsfeld „Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit“ in Ihrer Kommune ein und inwieweit wird es bereits ausgeschöpft?

	Gering	Eher gering	Eher hoch	Hoch
Potential:				
Ausschöpfung:				

12. Besondere Projekte

12.1 Welches Projekt bzw. welche Maßnahme für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität (bereits umgesetzt, in Umsetzung oder geplant) ist in Ihrer Kommune besonders von Bedeutung?

Nennen Sie gern den **Titel** des Projektes bzw. der Maßnahme, beschreiben Sie kurz den **Inhalt** und geben Sie (falls vorhanden) einen **Weblink** mit weiteren Informationen an.

Gern können Sie auch mehrere Projekte oder Maßnahmen nennen!

13. Akteure

13.1 Welche zusätzlichen Akteure sind in Ihrer Kommune bei Projekten zur umweltgerechten innerörtlichen Mobilität in der Regel involviert und wie stark?

	Überhaupt nicht involviert	Eher nicht involviert	Eher involviert	Stark involviert	Weiß nicht
Kommunale Betriebe					
Private Unternehmen der Parkraumbewirtschaftung					
Beratungsunternehmen					
Ingenieurdienstleister					
Hochschul- bzw. Forschungsinstitute					
Kommunalpolitik					
Andere Kommunen (bspw. im Zusammenhang mit regionalen Wachstumskernen)					
Landkreis					
Landesbetrieb Straßenwesen					
Industrie- und Handelskammer					
Lokales Gewerbe/Handwerk					
Bürger*innen					

13.2 Welche weiteren Akteure sind in Ihrer Kommune bei solchen Projekten involviert?

14. Finanzierung

14.1 Welche Möglichkeiten wurden in Ihrer Kommune in den vergangenen 10 Jahren bereits genutzt, um oben genannte Maßnahmen oder Projekte zur Verbesserung der innerörtlichen Mobilität zu finanzieren?

	Ja	Nein	Weiß nicht
EU-Mittel			
Bundesmittel			
Landesmittel (inkl. Städtebauförderung)			
Sonstige Förderprogramme			
Eigene kommunale Finanzierung			
Öffentlich-private Finanzierungsmodelle			
Rein private Finanzierung			

14.1a Welche konkreten Förderprogramme hat Ihre Kommune bereits genutzt? (nur sichtbar, wenn bei 14.1 angegeben wurde, dass diese Mittel genutzt wurden)

EU-Mittel:

Bundesmittel:

Landesmittel (inkl. Städtebauförderung):

Sonstige Förderprogramme:

14.2 Welche weiteren Möglichkeiten zur Finanzierung solcher Projekte hat Ihre Kommune bereits genutzt?

15. Hemmnisse

15.1 Wo sehen Sie Hemmnisse für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität in Ihrer Kommune?

	Gering	Eher gering	Eher stark	Stark	Weiß nicht
Mangelndes Know-How innerhalb der Verwaltung					
Fehlendes Fachpersonal					
Ungünstige Verwaltungsstrukturen					
Unsicherheit zu Kosten und Nutzen					
Fehlende Einbindung in themenspezifische Netzwerke					
Unzureichende finanzielle Spielräume					
Mangelnde Flächenverfügbarkeit					
Mangelnde Akzeptanz bei den Bürgerinnen und Bürgern					
Rechtliche Hindernisse					

Fehlende Zuständigkeit					
Wenig kommunalpolitischer Rückhalt					
Fehlende strategische Auseinandersetzung bzw. Zielbenennung					

15.2 Hier können Sie erläutern, warum Sie bestimmte Aspekte als starke Hemmnisse wahrnehmen. Nennen Sie gern auch weitere Hemmnisse, die in Ihrer Kommune relevant sind.

15.3 Was sind aus Ihrer Erfahrung die wichtigsten Faktoren für das Gelingen von Maßnahmen oder Projekten einer umweltgerechten innerörtlichen Mobilität?

16. Unterstützungsbedarf

16.1 Welche Form von Unterstützung würde Ihrer Kommune für eine umweltgerechte innerörtliche Mobilität helfen?

	Gar nicht relevant	Eher nicht relevant	Eher relevant	Sehr relevant	Weiß nicht
Themenbezogener Austausch zwischen den Kommunen					
Politische Leitlinien					
Inspirierende Praxisbeispiele aus anderen Städten und Regionen					
Ausbau von Netzwerken unterschiedlicher Akteure					
Förderberatung					
Umsetzungsberatung					
Weiterbildung der Verwaltungsmitarbeiter*innen					
Finanzielle Förderung					

16.2 Welche weitere Unterstützung wünschen Sie sich bei diesem Thema?

17. Interkommunale Zusammenarbeit

17.1 Stimmt sich Ihre Kommune bei Mobilitätsthemen mit Nachbargemeinden ab?

- Ja
- Nein
- Weiß nicht

17.1a Zu welchen Themen stimmen Sie sich mit Nachbargemeinden ab? *(nur sichtbar, wenn bei 17.1 „ja“ ausgewählt wurde)*

17.2 Stimmt sich Ihre Kommune bei Mobilitätsthemen mit dem Landkreis ab?

- Ja
- Nein
- Weiß nicht

17.2a Zu welchen Themen stimmen Sie sich mit dem Landkreis ab? *(nur sichtbar, wenn bei 17.2 „ja“ ausgewählt wurde)*

18. Workshops

Das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg (MIL) plant um den Jahreswechsel 2021/2022 zwei Workshops zum Thema innerörtliche Mobilität für Vertreter*innen der Brandenburger Kommunen. Die Workshops werden voraussichtlich als digitales Format stattfinden und sind aktuell wie folgt vorgesehen:

Workshop 1:

In diesem Workshop werden die Befragungsergebnisse vorgestellt. Darüber hinaus soll eine vertiefte Diskussion der Handlungsfelder mit den Kommunen stattfinden.

Datum:

- 02.12.2021 (9 bis 12 Uhr) - für Kommunen im Berliner Umland
- 03.12.2021 (9 bis 12 Uhr) - für Kommunen im Weiteren Metropolraum

Workshop 2:

Auf Grundlage der vorherigen Workshops und dieser Online-Befragung erstellt der beauftragte Gutachter Handlungsempfehlungen. In diesem Workshop soll eine Diskussion zum Entwurf der Handlungsfelder mit den Kommunen stattfinden.

Datum:

- 31.01.2022 (13 bis 15 Uhr)

18.1 Besteht in Ihrer Kommune grundsätzlich Interesse an der Teilnahme an den genannten Workshops?

- Ja
- Vielleicht
- Nein

19. Kontakt

19.1 An wen können wir uns bei Rückfragen zu den oben gemachten Angaben wenden und die Einladung zu den genannten Workshops versenden?

Name:

Position in der Kommune:

E-Mail:

Telefon:

20. Abschluss

20.1 Sie haben Feedback zu dieser Umfrage oder möchten uns weitere Anmerkungen zum Thema innerörtlicher Mobilität mitteilen?

Vielen Dank für Ihre Teilnahme an der Umfrage!

Bitte klicken Sie auf "Beenden", damit Ihre Antworten gespeichert werden. Wir wünschen Ihnen noch einen schönen Tag!