



LAND
BRANDENBURG

Ministerium für Infrastruktur
und Landesplanung



Mobilitätsstrategie 2030 des Landes Brandenburg



Vorwort



Guido Beermann

Minister für Infrastruktur und Landesplanung
des Landes Brandenburg

Mobilität ist ein Grundbedürfnis. Sie ist zentrale Voraussetzung für die Teilhabe der Menschen am sozialen Leben und eine zukunftsfähige Wirtschaft. Das klar formulierte Ziel des Landes Brandenburg ist es, die Erreichbarkeiten und eine effiziente, hochwertige, sichere, flexible, barrierefreie und bezahlbare Mobilität in allen Landesteilen zu gewährleisten.

Gleichzeitig muss der Verkehrssektor einen wesentlichen Beitrag dazu leisten, damit wir die Klimaschutzziele – insbesondere die Klimaneutralität bis 2045 – erreichen. Das Land hat deshalb die wichtige Aufgabe, Mobilität umwelt- und klimagerecht zu gestalten. Hierfür soll der Anteil des Umweltverbundes – des Fuß- und Radverkehrs sowie des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) – an allen zurückgelegten Wegen bis zum Jahr 2030 auf 60 Prozent erhöht werden. Für ein Flächenland wie Brandenburg mit unterschiedlichen Ausgangsbedingungen in städtischen und ländlichen Räumen ist das ein ambitioniertes Ziel, das die Grundlage der Fortschreibung der Mobilitätsstrategie 2030 bildet.

Als Leitbild für die Verkehrspolitik des Landes gibt die Mobilitätsstrategie 2030 den Rahmen für die vielfältigen Fachstrategien wie den Landesnahverkehrsplan (LNVP) oder die Radverkehrsstrategie vor, in denen die Maßnahmen zur konkreten Ausgestaltung der Mobilitätsangebote festgeschrieben werden. Die Mobilitätsstrategie 2030 zeigt mit einem integrierten, ganzheitlichen Ansatz auf, wie wir die Mobilitätswende weiter vorantreiben wollen. Klar ist, dass mit Blick auf die Klimaziele die Mobilität der Zukunft anders aussehen wird und muss. Im Fokus wird die intelligente Vernetzung von Verkehrsmitteln stehen, um für die Menschen im Land ein attraktives und flexibel nutzbares Mobilitätsangebot zu gewährleisten.

Mit Blick auf eine angebotsorientierte Gestaltung gilt es, besonders die Nahmobilität zu stärken. Bis 2030 sollen die Anteile des Fuß- und Radverkehrs als gesunde, günstige und flexible Fortbewegungsarten auf 25 Prozent bzw. 20 Prozent erhöht werden. Dafür ist eine sichere, attraktive Infrastruktur notwendig. Anlagen von Fuß- und Radwegführung bei Baumaßnahmen an Straßen wird weiterhin eine besondere Bedeutung zukommen. Das Land konzipiert darüber hinaus unter anderem zusammen mit der kommunalen Familie ein baulastträgerübergreifendes „Radnetz Brandenburg“ – als ein flächendeckendes, ganzjährig befahrbares Fahrradnetz.

Für die Mobilitätswende ist ebenfalls die Stärkung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) als Rückgrat des ÖPNV wichtig. Wir wollen den Anteil des ÖPNV bis zum Jahr 2030 auf 15 Prozent aller Wege anheben. Hierzu sollen die bereits erzielten Kapazitätserweiterungen ergänzt und die Infrastruktur für einen qualitativ hochwertigen Betrieb weiter ausgebaut werden. Vor diesem Hintergrund engagiert sich das Land Brandenburg zusammen mit dem Land Berlin, der Deutschen Bahn AG und dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) im Projekt i2030 für eine umfassende Verbesserung der Schieneninfrastruktur in der Hauptstadtregion. Außerdem soll der SPNV noch enger mit dem Busverkehr verknüpft und zusammen mit den kommunalen Aufgabenträgern ein gut getaktetes landesweites Netz entwickelt werden. In einem Flächenland wie Brandenburg mit seiner sehr unterschiedlichen Siedlungsentwicklung wird die Straße für die Daseinsvorsorge auch in Zukunft eine wichtige Rolle spielen. Wir brauchen gute Straßen für die Nahversorgung und den kommunalen ÖPNV zur Wahrnehmung von Angeboten der Bildung und Kultur, medizinischen Versorgungseinrichtungen und vielem mehr.

Aufgrund der vielfältigen Perspektiven und Anforderungen an die Mobilitätsgestaltung im Land wurde die Mobilitätsstrategie 2030 im Rahmen eines umfassenden Beteiligungsprozesses erarbeitet. In diesen waren Vertreterinnen und Vertreter aus den verschiedensten Bereichen wie Verbänden aus dem Verkehrs- und Umweltbereich, der Wirtschaft oder verschiedene Nutzergruppen mit einbezogen.

Um die Mobilitätsstrategie umzusetzen, brauchen wir weiterhin eine fachübergreifende, enge Zusammenarbeit aller relevanten Akteurinnen und Akteure, der kommunalen Familie und der Zivilgesellschaft in unserem Land. Für ihre tatkräftige Unterstützung möchte ich allen Beteiligten schon vorab danken! Gemeinsam gestalten wir die Mobilität der Zukunft.



Guido Beermann
Minister für Infrastruktur und Landesplanung
des Landes Brandenburg

Inhalt

Vorwort

1 Aktive Gestaltung der Mobilität im Land	6
2 Brandenburg im Wandel	11
3 Mobilität der Zukunft – nachhaltig und vernetzt	18
3.1 Gute Erreichbarkeit in allen Landesteilen	21
3.2 Mit Bus und Bahn zügig und entspannt durchs Land	26
3.3 Zu Fuß und mit dem Rad in Bewegung	32
3.4 Straßen in Brandenburg weiter denken	37
3.5 Wirtschafts- und Güterverkehr effizient und umweltschonend	40





4 So geht es weiter 44

5 Anhang

Abkürzungsverzeichnis 46

Abbildungsverzeichnis 47

Bildnachweise 48

Endnoten 50

Impressum 52



1 Aktive Gestaltung der Mobilität im Land

Mobilität zu sichern ist zentrale Voraussetzung für eine attraktive und zukunftsfähige Wirtschaft und für die Teilhabe der Menschen am öffentlichen, sozialen und kulturellen Leben. Die vorliegende Mobilitätsstrategie stellt das Leitbild des Landes zur Gestaltung zukunftsgerichteter Mobilitätsangebote im Land Brandenburg unter besonderer Berücksichtigung des Klimaschutzes dar.

Die Landesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, zur Erreichung der Mobilitätswende den Anteil des Umweltverbundes – des ÖPNV, Fuß- und Radverkehrs – an allen zurückgelegten Wegen (Modal Split) von bisher 40 Prozent auf 60 Prozent bis zum Jahr 2030 zu steigern. Hierbei handelt es sich für ein Flächenland um ein ausgesprochen ambitioniertes Ziel. Entsprechende Anforderungen hat das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) daher im Vorfeld gutachterlich untersuchen lassen. Darüber hinaus besteht gemäß Klimaschutzgesetz (KSG) sowie Kabinettsbeschluss vom 16.11.2021 für das Land Brandenburg das Ziel, bis zum Jahr 2045 Klimaneutralität herzustellen. Hierzu hat auch der Verkehrsbezug einen zentralen Beitrag zu leisten.

Mobilität ist mehr als Verkehr, der die Fortbewegung von Personen und Gütern im Raum darstellt. Mobilität umfasst die Bereitschaft und Fähigkeit von Menschen, einen Ortswechsel vorzunehmen („mobil zu sein“), weshalb die Schaffung von entsprechenden Angeboten und Optionen von zentraler Bedeutung ist.

Die vorliegende Mobilitätsstrategie 2030 zeigt auf, wie Mobilität in Brandenburg bis zum Jahr 2030 und darüber hinaus gestaltet werden soll. Für eine angebotsorientierte sowie umwelt- und klimagerechte Mobilitätsentwicklung bedarf es insbesondere einer Stärkung

des Umweltverbundes sowie einer Dekarbonisierung des Verkehrs.

Um die Mobilitätswende im Land weiter voranzubringen, werden folgende Anteile am Modal Split im Personenverkehr im Land Brandenburg bis 2030 angestrebt¹:

- **Fußverkehr:** Steigerung von 20 Prozent auf 25 Prozent
- **Radverkehr:** Steigerung von 11 Prozent auf 20 Prozent
- **ÖPNV:** Steigerung von 11 Prozent auf 15 Prozent
- **Motorisierter Individualverkehr (MIV):** Verringerung von 59 auf 40 Prozent

In der Strategie wird ein integrierter, ganzheitlicher Ansatz verfolgt, bei dem die intelligente Vernetzung von Verkehrsmitteln im Fokus steht, um für die Menschen im Land ein attraktives und flexibel nutzbares Mobilitätsangebot zu gewährleisten.

Die Mobilitätsstrategie als Leitplanke für die Zukunft

Die Strategie beschreibt ein Leitbild für eine moderne und nachhaltige Mobilität in Brandenburg bis zum Jahr 2030 – unter Berücksichtigung der Gesellschafts- und Mobilitätstrends und den daraus abgeleiteten politischen Zielen des Landes. Ebenfalls findet das im Rahmen der Änderung des Klimaschutzgesetzes durch den Bund sowie durch den entsprechenden Beschluss der Landesregierung verankerte Ziel der Treibhausgasneutralität bis 2045 Berücksichtigung. Entsprechend wird in der Strategie auch auf verkehrspolitische

Abbildung 1

Verortung der Strategie



Quelle: Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung 2023

Anforderungen über das Jahr 2030 hinaus Bezug genommen und es besteht eine enge Verknüpfung mit dem Klimaplan. Auf dessen Grundlage erfolgt ein Monitoring in Bezug auf die Reduzierung der CO₂-Emissionen in den verschiedenen Sektoren, für die Zwischenziele als Orientierungsrahmen vom Kabinett beschlossen wurden. Die Mobilitätsstrategie stellt für den dargestellten Zeitraum eine Leitplanke für die aktive Gestaltung einer effizienten, hochwertigen, sicheren, flexiblen und bezahlbaren Mobilität sowie eines treibhausgasneutralen und umweltfreundlichen Verkehrssystems dar.

Mit der Mobilitätsstrategie 2030 soll ein abgestimmtes Vorgehen zu den gesetzten Zielen im Verkehrssektor befördert und Mobilität in allen Teilräumen sichergestellt werden. Hierbei wird der Blick auch über Brandenburg hinaus gerichtet: Neben der Berücksichtigung bundespolitischer Trends und Rahmensetzungen sind auch die Verbindungen nach Berlin, in weitere benachbarte Bundesländer und nach Polen ein wichtiger Bestandteil der Brandenburger Verkehrspolitik.

Die vorliegende Strategie setzt den Rahmen für Fachstrategien im Mobilitätsbereich (z. B. Radverkehrsstrategie, LNVP, Güterverkehrskonzept, Verkehrssicherheitsprogramm 2024–2034, Alleenkonzert). Die Verzahnung der Mobilitätsstrategie 2030 mit den Inhalten und Zielsetzungen der Fachplanungen und Strategien innerhalb des MIL (z. B. Strategie Stadtentwicklung und Wohnen), der Landesregierung (z. B. Klimaplan, Klimaanpassungsstrategie, Energiestrategie 2040, Nachhaltigkeitsstrategie) sowie der Raumordnung (Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR)) ist ein entscheidender Faktor für ihre Umsetzung.

Grundsätzlich verfolgt die Strategie einen integrierten Planungsansatz. Das heißt, dass sie die Wechselwirkungen zwischen Raum, Verkehr, Umwelt und Wirtschaft berücksichtigt. Gleichzeitig zielt sie auf eine sinnvolle Vernetzung aller Verkehrsträger ab. So können

deren jeweiligen Stärken optimal zum Tragen kommen. Die unterschiedlichen Voraussetzungen in ländlichen – also weniger dicht besiedelten – und den städtischen Räumen („regionalräumliche Disparitäten“) im Land sind dabei ebenso zu berücksichtigen, wie die Bedürfnisse der unterschiedlichen Nutzerinnen und Nutzer.

Als ein übergreifendes Querschnittsthema gemäß Digitalprogramm des Landes Brandenburg nimmt die Digitalisierung eine zentrale Rolle in der Mobilitätsstrategie 2030 ein. Entsprechende Potenziale werden im Rahmen der Erarbeitung und Umsetzung von Maßnahmen daher immer mitgedacht.

Zum Erarbeitungsverfahren

Die Fortschreibung der Mobilitätsstrategie 2030 erfolgte auf Grundlage eines externen Gutachtens vom Juni 2021. Bei dem im Koalitionsvertrag festgeschriebenen Ziel einer Verschiebung des Anteils vom Umweltverbund am Modal Split auf 60 Prozent bis zum Jahr 2030 handelt es sich um ein ausgesprochen ambitioniertes Ziel, das im Ländervergleich bisher lediglich von Stadtstaaten erreicht wurde. In dem beauftragten Gutachten ist daher eine fundierte Untersuchung dazu erfolgt, welche Handlungsanforderungen und Maßnahmenpakete für die Erreichung dieses Zieles im Land Brandenburg notwendig wären. Mit betrachtet wurden hierbei die erwartbare Wirksamkeit von Maßnahmen für die Stärkung des Umweltverbundes und die mit diesen verbundenen Finanzierungserfordernisse. Die Untersuchung erfolgte vorerst unabhängig von finanziellen Rahmenbedingungen. Diese sind im Rahmen der Umsetzung der vorliegenden Strategie zu berücksichtigen. Das Gutachten ist seit August 2021 auf der Website des MIL abrufbar und bildete die Arbeitsgrundlage für die Fortschreibung der Mobilitätsstrategie 2030 aus dem Jahr 2017.

Die Strategieerarbeitung erfolgte im Rahmen eines umfassenden interdisziplinären Beteiligungsverfahrens zusammen mit diversen

Stakeholdern aus verschiedenen Bereichen. Neben den Fachreferaten des MIL, anderen Ressorts der Landesregierung und dem Land Berlin wurden Vertreterinnen und Vertreter verschiedenster Interessensverbände und Institutionen (u. a. Verbände im Verkehrs- und Umweltbereich) des Landes sowie unterschiedlichste Nutzungsgruppen in die Erarbeitung einbezogen. Mit Blick auf vielfältige Ausprägungen von Mobilitätseinschränkungen ist insbesondere auch das Thema Barrierefreiheit bei Mobilitätsangeboten zu berücksichtigen.

Um möglichst vielfältige Perspektiven auf und Anforderungen an die Mobilität in Brandenburg zu erfassen, wurden im Zeitraum Dezember 2021 und März 2023 verschiedene Beteiligungsformate durchgeführt (siehe Abbildung 2, Seite 10).

Bereits im Vorfeld zum ersten Beteiligungsworkshop im Dezember 2021 konnten die Akteurinnen und Akteure auf Grundlage der Ergebnisse des Gutachtens über eine Online-Beteiligungsplattform erste Bewertungen und

Vorschläge zu Themenfeldern und potenziellen Maßnahmen einbringen. Insgesamt kamen so mehr als 650 Rückmeldungen zusammen. Diese lieferten für den Beginn der Beteiligungsworkshops ein erstes Meinungsbild und wichtige Impulse für den weiteren Beteiligungsprozess. Im Rahmen von drei digitalen Themencheck-Workshops wurden verkehrsmittelübergreifende Handlungsansätze und Maßnahmen für die Mobilitätsstrategie mit ca. 85 Teilnehmenden diskutiert und erarbeitet.

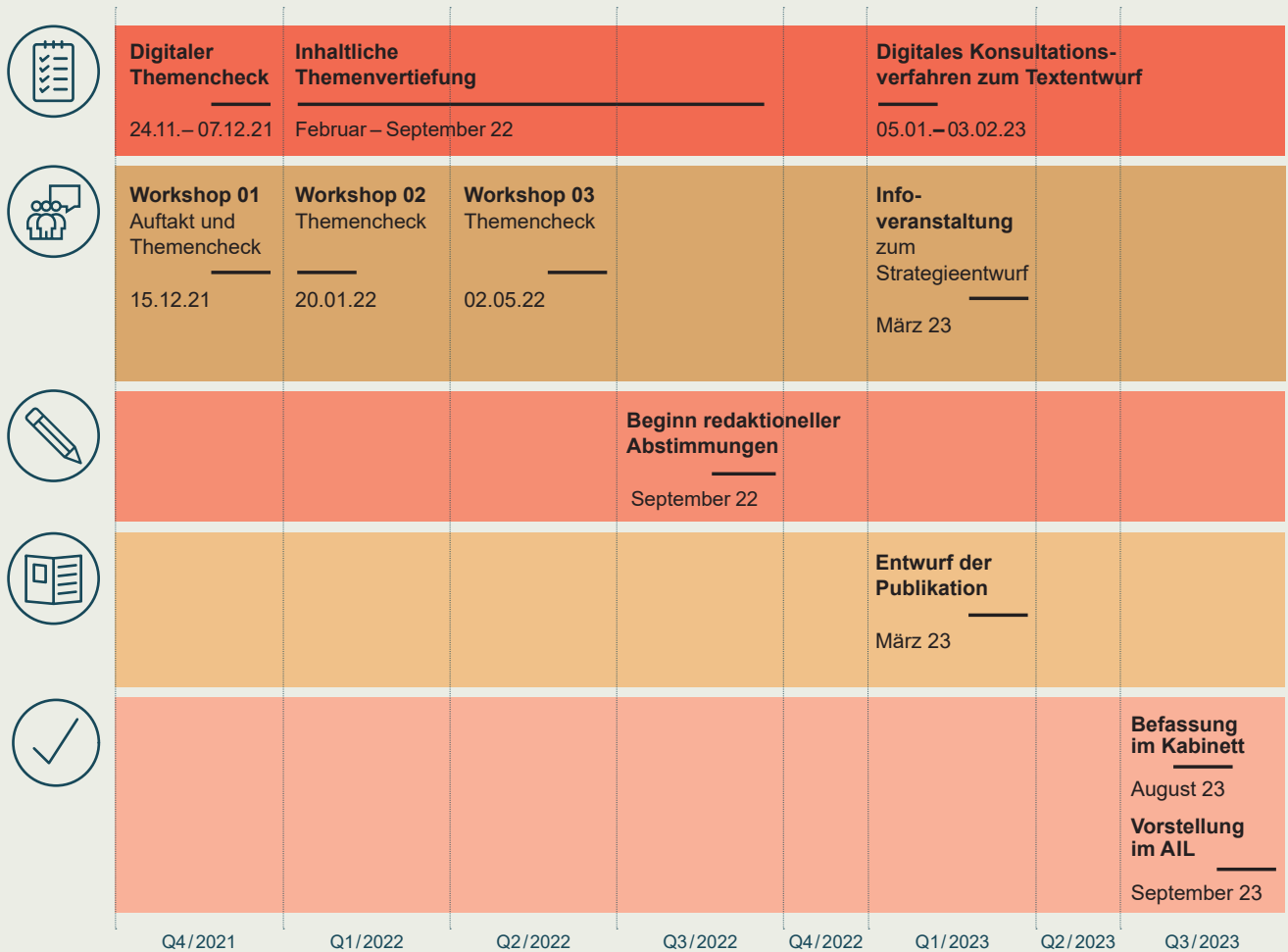
Nach Erarbeitung einer ersten Entwurfsfassung wurde die Mobilitätsstrategie bei einer mehrwöchigen digitalen Online-Konsultation im Januar und Februar 2023 mit den Prozessakteurinnen und -akteuren rückgekoppelt. Eine digitale Informationsveranstaltung zur Vorstellung des überarbeiteten Entwurfs Anfang März 2023 rundete den Dialog ab.

Die Mobilitätsstrategie 2030 wurde im August 2023 im Kabinett beschlossen.



Abbildung 2

Akteursbeteiligung im Projektverlauf



Quelle: Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung 2023

Brandenburg im Wandel 2

Ausgangslage

Bei der Gestaltung von Mobilitätsangeboten im Land Brandenburg sind neben regionalen und lokalen Entwicklungen grundsätzlich auch übergeordnete Dynamiken zu beachten.

So ergeben sich insbesondere sehr konkrete Erfordernisse aus dem Bereich Umwelt- und Klimaschutz: Um die Klimaziele für 2030 zu erreichen, muss insbesondere auch der Verkehrssektor seine klimaschädlichen Emissionen drastisch reduzieren – nämlich um 40 bis 42 Prozent (gegenüber 1990).² Neben der Verkehrsvermeidung ist die Verlagerung auf den Umweltverbund (Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV) daher entscheidend. Beim verbleibenden motorisierten Verkehr müssen die Emissionen durch die Etablierung alternativer Antriebstechnologien gemindert werden.

Eine Herausforderung im Rahmen einer notwendigen Verkehrsverlagerung in Richtung Umweltverbund besteht darin, auf eine wachsende Verkehrsnachfrage zu reagieren. Dies gilt insbesondere für Pendlerverkehre. Die Pendlerzahlen werden in der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg weiter steigen.³ Deshalb braucht es attraktive und leistungsfähige Angebote im ÖPNV. Dafür wurden sowohl auf Bundes- als auch auf Landesebene bereits konkrete Vorgaben für die Netz- und Angebotsentwicklung beschlossen. Mit dem 2019 in Kraft getretenen LEP HR gibt es einen geeigneten raumordnerischen Rahmen für die Gestaltung einer nachhaltigen, umweltverträglichen Mobilität im Land Brandenburg.

Die Gewährleistung von Mobilität gehört zur Daseinsvorsorge. Diese zu sichern, ist eine zentrale Aufgabe der öffentlichen Hand. Das Land, der VBB, die Landkreise und die kreis-

freien Städte müssen bei der Organisation der Mobilität sowie der Erarbeitung intelligenter, verlässlicher Mobilitätslösungen noch enger zusammenarbeiten. Vor allem für die ländlichen Teilräume Brandenburgs gilt es hierbei, Entwicklungspotenziale durch digitale Innovationen zu nutzen – z. B. durch „On-Demand“-Angebote im ÖPNV.

Gemeinsam groß

Berlin und Brandenburg bilden zusammen die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg, gegliedert in die drei Strukturräume: Berlin, Berliner Umland und Weiterer Metropolenraum. Insgesamt umfasst die Hauptstadtregion eine Fläche von mehr als 30.000 Quadratkilometern. Ihre rund 6,2 Millionen Einwohnerinnen und Einwohner⁴ verteilen sich dabei sehr unterschiedlich auf die Strukturräume.

Das Kerngebiet der Hauptstadtregion bildet das bevölkerungsstarke Berlin mit rund 3,7 Millionen Einwohnerinnen und Einwohnern. Das Berliner Umland umfasst den stark mit der Metropole Berlin verflochtenen Raum im Land Brandenburg. Er ist Heimat für knapp eine Million Menschen. An dieses Gebiet schließt sich der Weitere Metropolenraum als flächenmäßig größter Strukturraum an. Bis auf einzelne Städte wie Potsdam, Cottbus/Chósebus, Brandenburg an der Havel und Frankfurt (Oder) ist der Weitere Metropolenraum mit seinen ca. 1,52 Millionen Menschen⁵ überwiegend ländlich geprägt. Die raum- und siedlungsstrukturell heterogenen Gegebenheiten im Land gehen mit unterschiedlichen Rahmenbedingungen für die Gestaltung von Mobilitätsangeboten einher.

Die beiden Bundesländer Berlin und Brandenburg bilden eine gemeinsame Wirtschafts-

Abbildung 3

Die drei Strukturräume der Hauptstadtregion – Berlin, Berliner Umland, Weiterer Metropolenraum



Quelle: Landesamt für Bauen und Verkehr 2022

region. Das Land Brandenburg übernimmt in diesem Rahmen u. a. wichtige Funktionen für das Land Berlin in Bezug auf Lagerung und Logistik. Die Wirtschaftsregion hat im europäischen Kontext wachsende Bedeutung. Aufgrund ihrer räumlichen Lage und infrastrukturellen Erschließung hat sich die Region in den letzten Jahrzehnten verstärkt zu einer Drehscheibe im europäischen und internationalen Personen- und Güterverkehr entwickelt. Die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg wird von drei der insgesamt neun transeuropäischen Verkehrskorridore durchquert: dem Nord-Ostsee-Korridor, dem Orient-Östliches-Mittelmeer-Korridor und dem Skandinavien-Mittelmeer-Korridor. Sie ist ein bedeutender städtischer Knoten im transeuropäischen Verkehrsnetz und weist einen entsprechend hohen Anteil an Transitverkehren auf.

Der LEP HR sieht eine Konzentration des Luftverkehrs auf dem Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg (BER) vor: Linienflugverkehr und Pauschalflugreiseverkehr sind in Berlin und Brandenburg nur dort zulässig, ausgenommen sind Flugzeuge mit einer zulässigen Höchstabflugmasse von bis zu 14.000 Kilogramm.

Dem BER kommt deshalb eine besondere Rolle im Land Brandenburg zu, denn er deckt im Wesentlichen den Bedarf in Berlin-Brandenburg und darüber hinaus im Luftverkehr ab. Die allgemeine und die gewerbliche Luftfahrt, die nicht am BER abgewickelt werden, verteilt sich auf eine in der Fläche Brandenburgs verstreute Struktur aus Verkehrs- und Sonderlandeplätzen.

Die Instrumente für mehr Klimaschutz im Luftverkehr finden sich vorrangig auf internationaler (ICAO mit CORSIA) und europäischer (etwa EU-ETS) Ebene. Der Bund kann darüber hinaus etwa mit zusätzlichen Abgaben oder durch die Festlegung von Flugrouten eingreifen. Regelungsinstrumente auf der Ebene der Bundesländer existieren dagegen nicht. Daher wird der Luftverkehr in der vorliegenden Mobilitätsstrategie 2030 nicht weitergehend behandelt.

Menschen in Brandenburg

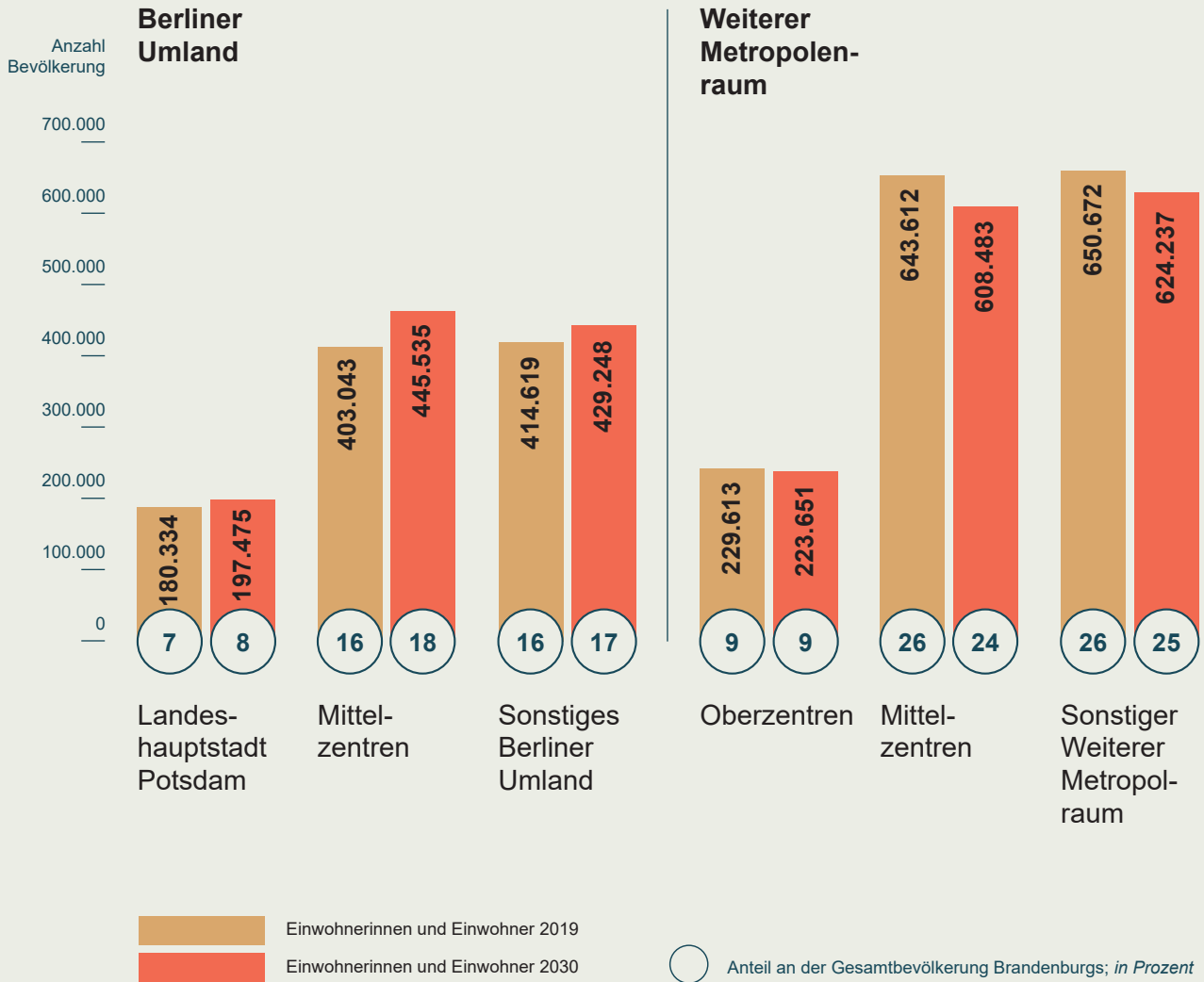
Im Jahr 2021 zählte Brandenburg rund 2,54 Millionen Einwohnerinnen und Einwohner.⁶ In den kommenden Jahren wird sich die Bevölkerungsstruktur in Brandenburg deutlich verändern, wobei die aktuellen Prognosen weniger starke Rückgänge annehmen. So wird im mittleren Szenario für das Jahr 2030 eine nahezu konstante Entwicklung erwartet. Die Entwicklung verläuft dabei jedoch regional sehr unterschiedlich: Immer mehr Menschen zieht es in die urbanen, dichter besiedelten Räume, während in ländlichen Gebieten noch stärkere Abwanderungsdynamiken zu verzeichnen sein werden. Das Berliner Umland wird insbesondere durch Wanderungsgewinne aus Berlin um 8,4 Prozent zunehmen. Zwei Fünftel aller Brandenburger Gemeinden hingegen werden voraussichtlich mehr als 10 Prozent ihrer Bevölkerung verlieren (siehe Abbildung 4, Seite 14).⁷

Gleichzeitig befindet sich die Struktur der Bevölkerung des Landes im Wandel. Während das Durchschnittsalter der Menschen 2019 noch bei 47,2 Jahren lag, wird es 2030 auf 48,0 Jahre ansteigen.⁸ Die Zahl der Menschen mit Mobilitätseinschränkungen wird zunehmen, denn die Bevölkerung in Brandenburg altert immer stärker. Gleichzeitig gilt es, mit Blick auf die verschiedenen Zielgruppen die jeweiligen Mobilitätsbedürfnisse zu berücksichtigen, z. B. von jüngeren Menschen, die in besonderem Maße auf sichere Fuß- und Radwege sowie einen verlässlichen ÖPNV angewiesen sind (u. a. für ihren Weg zu Bildungs- bzw. Ausbildungsstandorten).

Neben der demografischen Entwicklung beeinflussen auch gesellschaftliche Trends direkt und indirekt das Mobilitätsverhalten und die Verkehrsmittelwahl. Die Lebenswelten der Menschen im Land werden zunehmend diverser, die Freizeitgestaltung individueller sowie Arbeitszeiten und Arbeitsorte immer flexibler. Hierzu zählt auch die wachsende Bedeutung des „Home Office“, die auf die Verkehrsnachfrage und somit auf die Gestaltung von Mo-

Abbildung 4

Die Bevölkerungsentwicklung im Vergleich 2019 und 2030



Quelle: Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung 2023 nach Landesamt für Statistik Berlin-Brandenburg 2021

bilitätsangeboten im Land einen Einfluss hat. Diese Entwicklung hat ebenfalls Auswirkungen auf die erwartete Verfügbarkeit von Mobilitätsangeboten.

Die Veränderung der Bevölkerungszahl und -struktur, gesellschaftliche Trends, aber besonders die räumliche Differenzierung (unterschiedliche Siedlungsdichte etc.) haben einen weitreichenden Einfluss auf die Mobilitätsbedürfnisse und die Verkehrsnachfrage in Brandenburg:

- **Mobilität im urbanen Raum/Kapazitäten:** Im Berliner Umland gilt es, die Mobilität von rund einer Million Menschen räumlich auf einer Fläche von lediglich 10 Prozent des Landes zu sichern. Wie kommen Menschen im Rahmen ihrer Alltagsgestaltung und vor allem Pendelnde sicher, schnell, zuverlässig und umweltschonend zu ihrem Zielort?
- **Sicherung der Mobilität im ländlichen Raum:** Wie kann im dünner besiedelten Weiteren Metropolenraum im Rahmen der Alltagsgestaltung die Mobilität der Menschen über weite Strecken gewährleistet werden?
- **Steigende Anforderungen an barrierefreie Mobilität:** Wie können grundsätzlich und möglichst schnell barrierefreie Mobilitätsangebote insbesondere für die wachsende Zahl älterer und mobilitätseingeschränkter Menschen in Brandenburg berücksichtigt werden?
- **Neue Technologien und Lebens- bzw. Arbeitswelten:** Welche Möglichkeiten für eine nachhaltigere Mobilität bietet die Digitalisierung und wie können gleichzeitig die Menschen in Brandenburg von ihr profitieren? Hier wird es neue Potenziale für die Kundenorientierung geben oder auch für die Zugänge zu Mobilitätsangeboten im ländlichen Raum.

Arbeiten und leben in der Region

Die Städte sind die Schwerpunkte der wirtschaftlichen Tätigkeit im Land. Vor allem die urbanen Teilräume sind Arbeitsmarktzentren und Motor der ökonomischen Entwicklung. Besonders im Berliner Umland zeichnen sich hohe Entwicklungsdynamiken und intensive Pendlerverflechtungen ab. Rund 319.000 Menschen pendeln täglich zwischen Berlin und Brandenburg (Stand 2021), im Jahr 2030 werden es voraussichtlich schon 380.000 sein. Mit einer Auspendlerquote von rund 30 Prozent liegt Brandenburg im bundesweiten Vergleich an der Spitze.⁹ Aber auch innerhalb des Landes Brandenburg pendeln viele Menschen – vor allem in die Mittel- und Oberzentren – zur Arbeit, zu Gesundheits-, Bildungs- oder Freizeiteinrichtungen.

Durch die Digitalisierung können viele Menschen heute ortsunabhängig arbeiten. Das führt dazu, dass sie in ihrer Wohnort- und Arbeitsortwahl flexibler werden. Außerhalb der Metropole Berlin zeichnen sich dadurch Entwicklungschancen für dezentrale und dennoch urbane Standorte sowie neue Arbeitsformen ab. Nichtsdestotrotz bleibt die grundlegende Herausforderung bestehen: der zunehmenden Verkehrsnachfrage insbesondere zwischen den Pendlerschwerpunkten im Land zu begegnen.

Das Mobilitätsverhalten in Brandenburg ist äußerst heterogen. In den verschiedenen Teilräumen und bei den verschiedenen Fahrtenanlässen bestehen ganz unterschiedliche Voraussetzungen für eine Mobilitätswende. Das Mobilitätsverhalten in Brandenburg ist von unterschiedlichen Faktoren abhängig. Wie die Menschen mobil sind, bestimmen neben dem Wohnort demografische und sozioökonomische Faktoren, aber auch der Wegezweck.

Mit einem Anteil von 78 Prozent verfügen etwa vier von fünf Haushalten in Brandenburg über ein eigenes Auto. Gleichzeitig ist das Auto das meistgenutzte Verkehrsmittel in Brandenburg. Sein Anteil ist in den vergangenen Jahren sogar auf fast 60 Prozent aller Wege gestiegen.

Die Voraussetzungen für die Erreichung des 60-Prozent-Ziels für den Umweltverbund sind lokal sehr unterschiedlich. Insbesondere in den Verdichtungsräumen (Ober- und Mittelzentren sowie Grundfunktionale Schwerpunkte), in denen 2030 voraussichtlich mehr als 60 Prozent der Brandenburger Bevölkerung leben werden, bestehen aufgrund kompakter Siedlungsstrukturen gute Voraussetzungen für die Stärkung der Nahmobilität. Im Vergleich zeigen sich jedoch auch dort Unterschiede: So besteht in den Mittelzentren im Berliner Umland gegenüber den Mittelzentren im Weiteren Metropolenraum ein deutlich größerer Aufholbedarf, wie Abbildung 5 verdeutlicht. Um Fahrten vom Auto auf den Fuß- oder Radverkehr verlagern zu können, ist eine lückenlose, attraktive und entsprechend dimensionierte Verkehrsinfrastruktur erforderlich, mit der sich alle Menschen sicher fühlen. Auch der öffentliche Nahverkehr hat in den Verdichtungsräumen noch große Potenziale, u. a. für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, die sich oftmals nur schwer zu Fuß oder mit dem Fahrrad fortbewegen können.

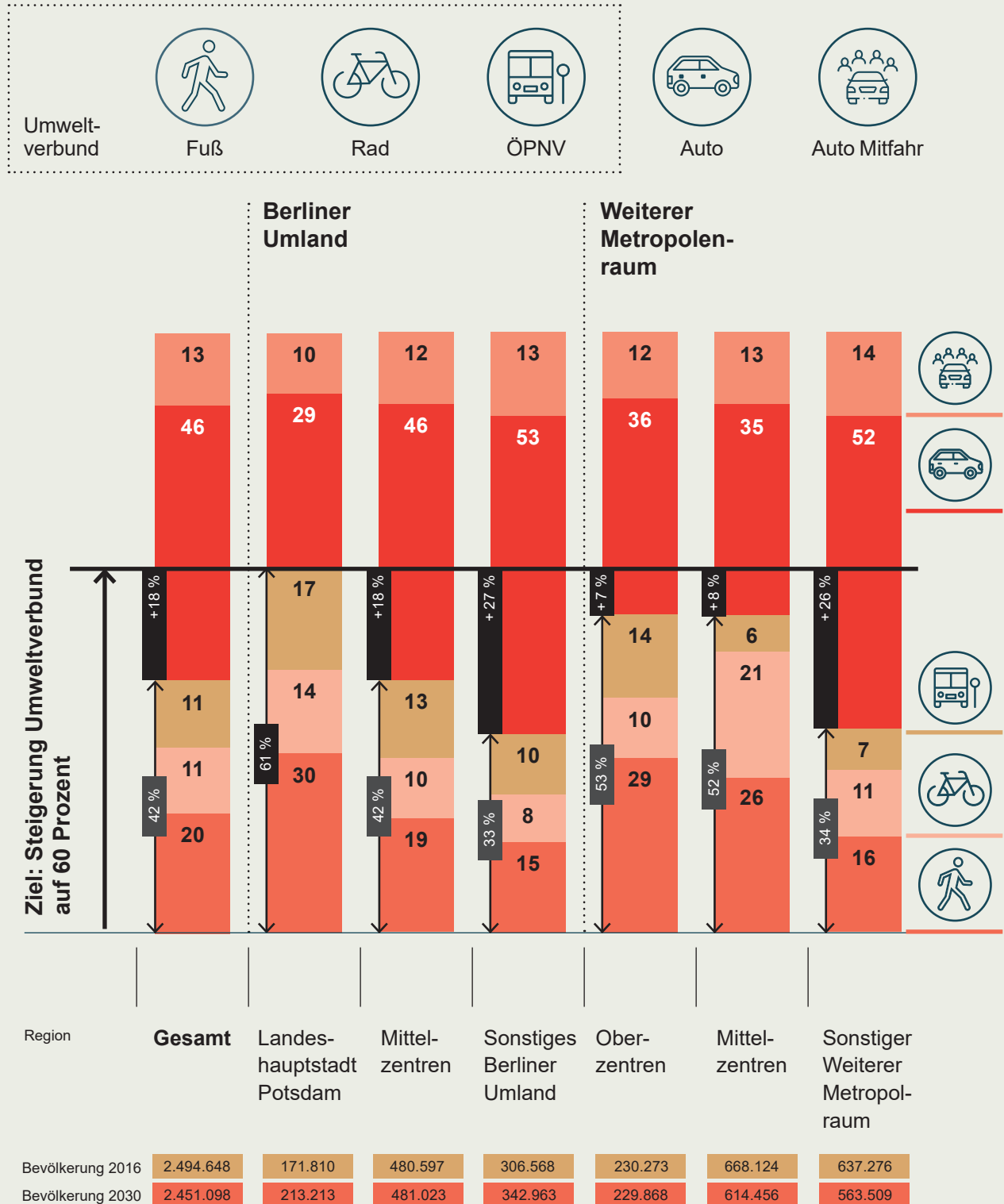
In den dünner besiedelten, vorwiegend ländlich geprägten Teilräumen des Landes nimmt das Auto einen besonders hohen Anteil ein. Mit mehr als 60 Prozent liegt dieser noch über dem Landesdurchschnitt. Auch in diesen Landesteilen ist eine Steigerung des Umweltverbundes möglich. Hier gilt es vor allem, im Rahmen einer attraktiven Angebotsgestaltung Verknüpfungspunkte weiter auszubauen. Diese können den Umstieg vom Auto zum ÖPNV und multimodale Wegekettens erleichtern.

Das grundsätzlich große Potenzial für die Steigerung des Umweltverbundes in Brandenburg zeigt sich auch in den durchschnittlichen Wegelängen. So sind etwa 40 Prozent aller Wege kürzer als 5 Kilometer und 60 Prozent kürzer als 10 Kilometer – bei diesen Streckenlängen können der Fuß- und Radverkehr attraktive Optionen darstellen.

Die vorliegende Strategie setzt auf diesen dargestellten Trends und dem abzusehenden Verhalten der Nutzerinnen und Nutzer auf. Sie bildet den Rahmen für das Zusammenspiel der einzelnen Handlungsfelder und liefert Hinweise für konkrete Handlungsansätze und Maßnahmen für die Gestaltung angebotsorientierter sowie umwelt- und klimagerechter Mobilitätsangebote. Brandenburgs Mobilität wollen wir mit ihrer Hilfe zukunftsfähig, resilient und innovativ aufstellen.

Abbildung 5

Die Entwicklung des Modal Split in Brandenburg



Angaben in Prozent

Quelle: Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung 2023 nach Mobilität in Deutschland (MiD) 2017

3 Mobilität der Zukunft – nachhaltig und vernetzt

Der Mensch steht im Mittelpunkt

Das Ziel der Mobilitätsstrategie ist es, dass sich alle Menschen in Brandenburg frei, sicher, klimaschonend aber auch immer und überall bewegen können. Und damit sind alle Menschen unabhängig von ihrem Alter, Geschlecht, Einkommen sowie körperlichen und kognitiven Voraussetzungen etc. gemeint. Mobilität ist ein Grundbedürfnis der Menschen. Wir wollen mit Blick auf die Mobilität in Brandenburg die Menschen bewusst in den Fokus stellen und die Verkehrsmittel so gut wie möglich auf ihre Bedarfe abstimmen. Das bedeutet konkret, dass sowohl der ÖPNV als auch die Nahmobilität eine barrierefreie Nutzung gewährleisten müssen, damit auch Menschen mit Mobilitätseinschränkungen (die vielfältig sein können) alle Verkehrsmittel bzw. Verkehrsinfrastrukturen nutzen können. Abseits der physischen Zugänge sind hier auch digitale und analoge Informationen rund um die zu nutzenden Verkehrsmittel gemeint.

Es wird unterschiedliche Schwerpunkte je nach Teilregionen brauchen. Die Mobilität im ländlichen Raum erfordert beispielsweise eine verbesserte Erreichbarkeit und Teilhabe der Menschen am Verkehrssystem. Bei der wachsenden Verkehrsnachfrage im Berliner Umland wiederum sind Lösungen notwendig, die entlastend auf Umwelt und Verkehr wirken. Um den Zielen von Nachhaltigkeit und Klimaneutralität in allen Regionen gerecht zu werden, müssen sich verschiedene Möglichkeiten der Fortbewegung sinnvoll ergänzen. Ziel ist es, alle Regionen in Brandenburg gut zu vernetzen und den Menschen in ihren unterschiedlichen Lebenswelten und Anforderungen gerecht zu werden.

Sicherheit geht vor

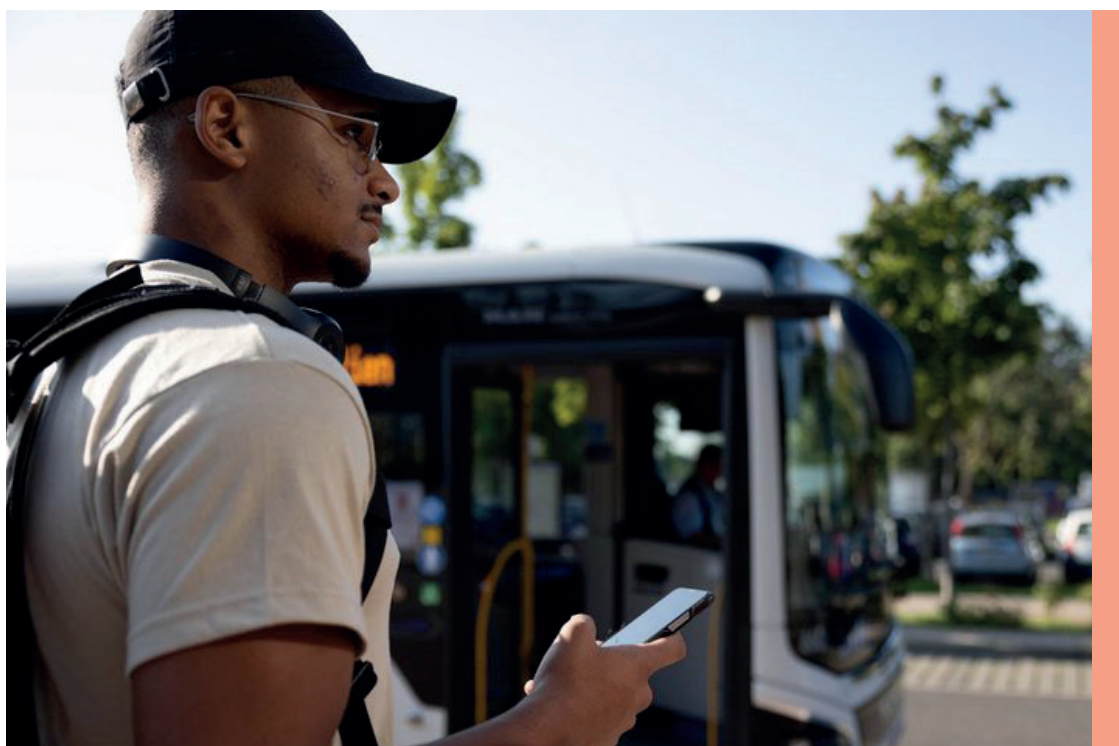
Bei allen Maßnahmen, die das Land Brandenburg im Bereich Verkehr umsetzt und für die es Leitlinien festlegt, steht die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden im Vordergrund. Das Land Brandenburg hat seit 1992 ein Verkehrssicherheitsprogramm (VSP), das regelmäßig fortgeschrieben wird. Die „Vision Zero“ – das Ziel der sicheren Gestaltung von Straßen und Verkehrsmitteln, um Verkehrstote zu vermeiden – wird klar verfolgt. Seit 1997 besteht die Verkehrssicherheitskampagne „Lieber sicher. Lieber leben.“ des MIL. Diese wird beständig weiterentwickelt und klärt u. a. in interaktiven Aktionen über Gefahren und Risiken im Straßenverkehr auf.

Gerade um den Fuß- und Radverkehr zu stärken, die beide als Teil des Umweltverbundes zur Erreichung des 60-Prozent-Ziels beitragen, steigt die Bedeutung des Themas Verkehrssicherheit einmal mehr. Nur wer sich zu Fuß oder auf dem Rad sicher fühlt, verzichtet auf die Autofahrt. Sicherheitsbedenken dürfen kein Hemmnis für den Wechsel hin zu einer umweltfreundlichen Fortbewegung sein. Dass z. B. Kinder in Brandenburg 42 Prozent aller Wege mit dem Auto zurücklegen, zeigt Potenzial für die Förderung der Nahmobilität in dieser Gruppe. In Bezug auf eine sichere Infrastruktur für die Nahmobilität besteht noch ein entsprechender Handlungsbedarf.¹⁰ Es sollte darauf hingewirkt werden, dass Grundschul Kinder nach bestandener Radfahrprüfung eigenständig und sicher ihre Schulstandorte mit dem Rad erreichen können.

Bei der Planung der Infrastruktur ist deshalb die Frage der Sicherheit (z. B. ausreichende

Beleuchtung von Wegen, Trennung des Fuß- und Radverkehrs vom Autoverkehr mit einer geschützten Infrastruktur und insbesondere eine ausreichende Breite der Wege ohne Unterbrechungen) von vornherein in den Mittelpunkt zu stellen. Hierbei ist neben der technischen Verkehrssicherheit (Safety) auch die subjektiv wahrgenommene Sicherheitslage (Security) im öffentlichen Raum entscheidend. Daher sollten die Fahrzeuge und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sowie sämtliche Fuß- und Radwege hell, übersichtlich, großzügig und angenehm gestaltet werden. Hierzu wird es notwendig sein, den Platz in unseren Städten und Gemeinden zugunsten des Umweltverbundes umzugestalten. Auch der Unterhalt und die Instandhaltung von Radinfrastruktur sowie der Fußwege ist sicherzustellen, damit diese bei jedem Wetter und dauerhaft sicher sind.

Eine wichtige Maßnahme, die zur Erreichung des Ziels „Vision Zero“ einen Beitrag leisten kann, ist neben einer optimierten Verkehrsführung die Verringerung und Anpassung der Geschwindigkeiten im Straßenverkehr, damit das Unfallrisiko insgesamt und insbesondere für schwere Verletzungen deutlich sinkt. Für die Mobilitätswende kann dabei insbesondere eine Reduzierung der innerörtlichen Geschwindigkeit relevant sein, da viele Menschen auch aufgrund schnellfahrender Autos nicht zu Fuß gehen oder mit dem Rad fahren. Zu entsprechenden Kriterien für die Erleichterung von Geschwindigkeitsbeschränkungen sowie eine entsprechende Anpassung der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften stimmt sich das Land Brandenburg mit den anderen Ländern sowie dem Bund ab.



Umwelt- und klimagerecht in Brandenburg unterwegs

Klares Ziel ist neben der Steigerung des Anteils des Umweltverbundes, eine umwelt- und klimagerechte Mobilität in Brandenburg zu gestalten. Dies wird erreicht, indem Wege anstelle von motorisierten Fahrzeugen zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden. Beim verbleibenden motorisierten Verkehr mit Auto, Bus und Bahn bedarf es einer Umstellung auf alternative Antriebstechnologien. Grundsätzlich verfolgt das Land Brandenburg im Rahmen der Antriebswende das Prinzip der Technologieoffenheit. Für die Erreichung einer emissionsfreien technischen Lösung ist insbesondere der Umstieg auf Elektro- oder Wasserstoffantriebe erforderlich.

Zur Erreichung eines emissionsfreien Pkw-Verkehrs wird es notwendig sein, insbesondere die Elektromobilität stark voranzutreiben. Die Mitgliedsstaaten der Europäischen Union haben sich im Oktober 2022 auf einen Fahrplan für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge verständigt, um die CO₂-Emissionen bis 2035 auf null zu reduzieren. Mit dieser Vorgabe kann im MIV – vor dem Hintergrund eines durchschnittlichen Flottenalters von ca. zehn Jahren – das Ziel der Klimaneutralität 2045 weitestgehend erreicht werden.



Grundvoraussetzung für eine Nutzungsakzeptanz der batterieelektrischen Mobilität (Kaufentscheidungen) und einen Markthochlauf ist die Bereitstellung einer bedarfsgerechten, flächendeckenden und nutzerfreundlichen Tank- und Ladeinfrastruktur – eine Anforderung, die die Landesregierung im Rahmen ihrer Zuständigkeiten und in Umsetzung der entsprechenden Rahmenbedingungen des Bundes und der EU insbesondere bei der Beratung der Kommunen berücksichtigen wird.

Auch der ÖPNV soll emissionsfrei gestaltet werden. Hier ist demzufolge ein schrittweiser Umstieg auf Elektroantriebe (batterieelektrisch oder O-Busse) oder auf Wasserstoffantriebe notwendig und zu fördern. Das Land Brandenburg treibt im Zusammenwirken mit dem Bund die notwendige Elektrifizierung von Schienenstrecken weiter voran. Darüber hinaus setzt die Landesregierung ein Projekt zum Einsatz von Zügen mit Brennstoffzellenantrieb auf der Linie RB 27 in Brandenburg (Heidekrautbahn) um.

Die Umrüstung der Busflotte ist eine umfangreiche Aufgabe für die kommunalen Aufgabenträger. Entsprechende Mindestziele, die zur Umsetzung der europäischen „Clean Vehicles Directive“ (CVD) eingehalten werden müssen, sind im sogenannten „Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz“ (SaubFahrzeugBeschG) des Bundes festgeschrieben. Entsprechende Vorgaben gelten seit dem 02.08.2021. Um die kommunalen Aufgabenträger bei der Umstellung der Busflotten im Land auf emissionsfreie Antriebe noch besser und mit attraktiveren Förderquoten unterstützen zu können, hat das Land eine Förderrichtlinie erarbeitet, welche die Angebote des Bundes ergänzen soll.

Gute Erreichbarkeit in 3.1 allen Landesteilen

Was uns bewegt

Es mag auf den ersten Blick überraschen – betrachtet man alle Verkehrsträger zusammen, bestehen in Brandenburg keine wesentlichen Erreichbarkeitsdefizite: Gerade die Eisenbahnstrecken, die sehr geradlinig und auf Berlin und Potsdam ausgerichtet sind, machen die Schiene schnell. Viele Zentrale Orte sind dadurch mit dem ÖPNV wesentlich schneller als mit dem Pkw zu erreichen, besonders, wenn man sich innerhalb dieser Schienenachsen bewegt. Zwischen diesen Schienenachsen gilt es, das Angebot zu stärken.

Mit dem PlusBus wurde ein hochwertiges Verkehrsangebot geschaffen, das auch abseits der bzw. ergänzend zur Schiene ein verlässliches öffentliches Angebot bietet. Seit 2014 wurde es in fast allen Regionen Brandenburg umgesetzt. Es zeichnet sich aus durch schnelle Verbindungen ohne Umwege, festgelegte Bedienzeiten, einen regelmäßigen Takt sowie kurze Umsteigezeiten bei gutem Komfort. Ein wesentliches Qualitätskriterium ist die Gewährleistung einer optimalen Umsteigebeziehung zwischen Bus und Bahn. Das PlusBus-Netz gilt es mit Blick auf eine Verfügbarkeit in allen Landesteilen und vor allem auch landkreisübergreifende Verkehre sowie besonders nachfragestarke Korridore weiterzuentwickeln.

Grundsätzlich soll für die Gewährleistung von Erreichbarkeiten im Land weiterhin verstärkt eine integrierte und verkehrsträgerübergreifende Planung sowie Umsetzung von Verkehrsangeboten erfolgen, die insbesondere die Nahmobilitätsangebote (Rad- und Fußverkehr) umfasst. Hier ist vor allem eine ganzheitliche Sicht auf das Schienen-, Straßen-, Fuß- und Radwegenetz sowie eine enge Vernetzung

des Schienen- und Busverkehrsangebotes notwendig. Dabei muss einer Besonderheit Brandenburgs Rechnung getragen werden: Sehr schnelle Schienenverkehrsverbindungen und dazwischen zumeist dünn besiedelte Regionen.

Wohin wir wollen

Das klar formulierte Ziel des Landes Brandenburg ist es, zwei Dinge sicherzustellen: Erreichbarkeit und Mobilität in allen Landesteilen. Dabei steht das Land vor der Herausforderung, dass sich die Teilräume stark unterscheiden. Lösungen für gute Erreichbarkeiten innerhalb der Stadt Potsdam können nicht die Bedürfnisse in den ländlichen Gebieten erfüllen und umgekehrt. Die Wegelängen und die Anforderungen im Verkehr unterscheiden sich deutlich. Deshalb sind individuelle Mobilitätslösungen gefragt: für den ländlichen Raum mit tendenziell abnehmenden Bevölkerungszahlen und für den urbanen Raum, der immer weiter Zuzug erfährt. Dabei müssen die Angebote stets zuverlässig sein. Im ÖPNV sollen sich die Nutzerinnen und Nutzer – wie beim eigenen Pkw – darauf verlassen können, dass er sie von A nach B bringt. Dieser Anspruch muss auch abseits der Schiene gelten.

Für eine gute Erreichbarkeit in allen Landesteilen, die nachhaltig und umweltfreundlich ist, braucht es einen verkehrsträgerübergreifenden Blick. Weder Schiene noch Bus, Pkw oder Rad allein können dies leisten. Vielmehr müssen alle Verkehrsträger zusammen gedacht werden – unter Berücksichtigung des angestrebten Anteils des Umweltverbundes von 60 Prozent am Modal Split bis 2030. In Brandenburg wird der Verkehr in Zukunft zunehmend multimodal sein: Jeder Verkehrs-

träger kann dabei seine Vorteile ausspielen. Die Systeme müssen untereinander optimal verzahnt werden und der Wechsel zwischen ihnen muss leichtfallen. Ziel ist der weitere Ausbau eines landesweit verlässlichen ÖPNV-Netzes auf Schiene und Straße.

Für den ÖPNV im Land Brandenburg wird angestrebt, dass von jeder Ortslage das Zentrum der nächstgelegenen Metropole in max. 120 Minuten, aus jedem Mittelzentrum in maximal 90 Minuten und aus jedem Oberzentrum in maximal 60 Minuten erreicht werden kann. Das jeweils nächstgelegene Mittelzentrum soll von jeder Gemeinde innerhalb von 45 Minuten und jedes Oberzentrum innerhalb von 60 Minuten nach Möglichkeit durch nur einen Umstieg der öffentlichen Nahverkehrsmittel unter Wahrung der Anschlusssicherheit erreicht werden können.

Um die Reisezeitvorteile des SPNV auch in die Fläche zu tragen, braucht es eine gelungene Kombination aus Bus und dem Individualverkehr. Es ist daher die Aufgabe, insbesondere periphere Gebiete besser an die multimodalen Knoten, die verschiedene Verkehrsmittel miteinander verknüpfen, anzubinden. Dadurch können die bisher am einfachsten mit dem Pkw zurückgelegten (Teil-)Strecken wegfallen oder zumindest verkürzt werden, und ein Umstieg auf das Fahrrad wird attraktiver. Die Mobilitätsangebote können zwar landesweit nicht gleichartig sein, aber doch überall verlässlich, auch über Gemeinde- und Kreisgrenzen hinweg.

Wie wir dort hinkommen

Öffentlichen und individuellen Verkehr gemeinsam denken

Jeder Verkehrsträger hat seine Vorteile. Mit dem ÖPNV ist man zügig auf den Hauptachsen unterwegs. Mit dem Pkw sind einige Standorte in dünn besiedelten Regionen am einfachsten zu erreichen. Zu Fuß und auf dem Rad ist man unabhängig und gesund in Bewegung – auf kurzen Strecken und in Ort-

schaften geht das zudem oft am schnellsten. Warum diese Vorteile der Verkehrsmittel nicht kombinieren? Wir wollen öffentlichen und individuellen Verkehr gemeinsam denken. In diesem Zusammenhang gilt es, die Potenziale von **Mobilitätshubs** als Zugangspunkte für verschiedene Angebote zu prüfen. Die Bahnhöfe und Haltepunkte im Land Brandenburg werden zunehmend als Mobilitätszentralen weiterentwickelt, in denen Mobilitätsangebote gebündelt werden. Um diesen Prozess zu unterstützen, hat das Land Brandenburg 2018 die VBB GmbH mit der Einrichtung einer „Kompetenzstelle Bahnhof“ beauftragt, die die kommunale Ebene bei der Revitalisierung von Bahnhofsgebäuden und deren Umfeld unterstützt. Das Auto oder Fahrrad (ob das eigene oder geliehene) kann abgestellt und in den Bus oder die Bahn gestiegen werden. Damit werden multimodale Wegeketten erleichtert. Bei diesen spielt auch der Fußverkehr eine entscheidende Rolle – so werden nach einer Erhebung der VBB GmbH aus dem Jahr 2021 mit 49 Prozent fast die Hälfte der Wege zum oder vom Bahnhof zu Fuß zurückgelegt.

In allen Regionen und Teilräumen des Landes – auch in denen mit einer geringeren Bevölkerungsdichte – soll die Einrichtung funktional gut ausgestatteter Verknüpfungs- bzw. Umsteigepunkte geprüft werden. Hier könnten beispielsweise Bushaltestellen, ergänzende Angebote, Pendlerparkplätze zur Bildung von Fahrgemeinschaften, Radabstellanlagen sowie ggf. pendleraffine Nutzungen (z. B. Packstationen) räumlich kombiniert werden.

Für eine umweltfreundliche Zukunft leistet es grundsätzlich einen großen Beitrag, das Auto in einen neuen Kontext zu stellen – es zu „veröffentlichen“ und somit die Nutzung zu teilen. Oft wird ein Auto vor allem wegen weniger Fahrten im Jahr – z. B. zum Baumarkt oder für den Familienausflug – als unersetzlich empfunden. Doch dafür bieten sich auf kommunaler Ebene Carsharing-Fahrzeuge an und helfen, den Wechsel zum öffentlichen Verkehr bei Aufgabe von Dritt-, Zweit- oder gar Erstwagen zu beschleunigen. Die digitale

Einbindung eingerichteter Sharing-Systeme in die Angebotspalette des öffentlichen Verkehrs ist für uns daher ein zentrales Ziel.

Vernetzte Mobilität in ländlichen Räumen

Um auch in ländlichen Räumen Unabhängigkeit vom privaten Pkw zu schaffen, muss es einen verlässlichen ÖPNV abseits der Schiene geben. Für die Anbindung auch kleinster Siedlungen ist der „klassische“ ÖPNV nicht geeignet. Hier ergeben sich Potenziale durch flexible Angebote in Ergänzung des klassischen Linienverkehrs, z. B. durch digital basierte „**On-Demand**“-Verkehre in der Fläche, Bürgerbusse und die Ausweitung sowie Harmonisierung bestehender RufBus-Angebote. So kann das vorhandene ÖPNV-Angebot verdichtet und ein Angebot für bislang nicht bediente Siedlungen eingeführt werden.

Die Zuständigkeit für Maßnahmen für einen Mobilitätswachst insbesondere in ländlichen Räumen liegt maßgeblich in kommunaler Hand. Das Land Brandenburg wird in Zusammenarbeit mit der VBB GmbH die Landkreise, kreisfreien Städte und Gemeinden zur Umsetzung der Anforderungen der Mobilitätswende entsprechend beraten, fördern und unterstützen: durch das Setzen von Rahmenbedingungen, die Bereitstellung von Know-how und einheitliche Vorgaben sowie daran geknüpfte Fördermittel. Die dafür vorhandenen Strukturen sollen in geeigneter Weise gebündelt und ergänzt werden.

Der Tourismus in Brandenburg ist ebenfalls Treiber für eine attraktive Mobilität in ländlichen Räumen. Eine moderne Infrastruktur und intermodale Mobilitätsangebote, die den Umstieg auf verschiedene Verkehrsmittel ermöglichen, bilden das Fundament für attraktive touristische Angebote. Der Tourismus in Brandenburg leistet somit einen wichtigen Beitrag zur Sicherung von Infrastruktur und Mobilität für die einheimische Bevölkerung. Die Verknüpfung touristischer Infrastruktur mit kleinräumigen Mobilitäts- und Versorgungsangeboten ist daher auch eines der strategischen

Ziele der landesweiten Regionalentwicklungsstrategie. Besonders in den ländlichen Räumen trägt eine solche Infrastruktur maßgeblich zur regionalen Entwicklung bei.

Mobilität im urbanen Raum gestalten

Die Voraussetzungen für Mobilität in städtischen Räumen sind ganz andere. Unsere Vision ist eine „Stadt der kurzen Wege“. Zu guten Rahmenbedingungen für den Umweltverbund gehören gute **Erreichbarkeiten** durch kompakte Siedlungsstrukturen mit entsprechenden Nahversorgungsangeboten. Das bedeutet beispielsweise: Einkäufe und Arztbesuche sind auch in Wohnortnähe möglich.

Insbesondere in den Ober- und Mittelzentren bestehen engmaschige Wegebeziehungen. Diese bieten grundsätzlich gute Voraussetzungen für den Fuß- und Radverkehr und die Ausweitung von Stadtverkehrsangeboten mit einem verlässlichen Taktangebot. Daher ist in Mittelzentren ab ca. 10.000 Einwohnerinnen und Einwohnern die Einführung von Stadt-Bus-Systemen erstrebenswert. Eine gute Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr trägt ebenfalls dazu bei, dass das Auto (noch) öfter stehengelassen wird.

Insbesondere in einer Stadt der kurzen Wege nehmen die Bahnhöfe eine zentrale Funktion ein. Als Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs und Schnittstelle zur Nahmobilität sowie zum Kfz-Verkehr werden Bahnhöfe zu Mobilitätsdrehscheiben, an denen die verschiedensten Verkehrsarten aufeinandertreffen und lückenlose Wegekettensysteme möglich werden.

Brandenburg intelligent vernetzt

Eine komfortable und durchgängige Nutzung von Verkehrsangeboten des Umweltverbundes und vor allem die Sicherung der Mobilität im ländlichen Raum sind eng mit der Entwicklung von digitalen und kooperativen Mobilitätsangeboten verbunden. Gerade um intermodale Wegekettensysteme zu ermöglichen, sind auch digitale Lösungen nötig. Wegekettensysteme, die aus unter-

schiedlichen Verkehrsangeboten bestehen, müssen komfortabel plan- und buchbar sein. Dementsprechend tritt die organisatorische Vernetzung mithilfe der **Digitalisierung** in den Vordergrund. Dies betrifft die Bereiche Informieren, Buchen und Bezahlen.

Eine zentrale Rolle kommt hierbei digitalen Angeboten zu, die für die Kunden Fahrgastinformationen in Echtzeit sowie einen flexiblen und unkomplizierten Fahrscheinerwerb ermöglichen. Bei der VBB GmbH wird im Auftrag des Landes Brandenburg sowie weiterer Gesellschafter die Weiterentwicklung digitaler Lösungen im Bereich der Informationsübermittlung sowie eines kundenorientierten Vertriebs vorangetrieben. Unsere Vision ist: Innerhalb einer App sollen unterschiedliche Angebote als ein gemeinsames, durchgängiges Mobilitätssystem auftreten. Eine Plattform für (Echtzeit-) Informationen, Buchung und Bezahlung von ÖPNV-Angeboten, Leihrädern, Carsharing oder „On-Demand“-Angeboten ist die Grundlage zur Nutzung des Umweltverbundes als alternatives Mobilitätssystem zum privaten Pkw.

Um die Weiterentwicklung flexibler, digitaler Bedienformen als Ergänzung zum bestehenden Linienverkehr zu unterstützen, wird das Land seine Förderung innovativer Mobilitätsprojekte fortsetzen. Aber nicht nur die Kombination öffentlicher Verkehr mit der letzten Meile im Alltag ist eine Chance der Digitalisierung. Auch die Kombination des öffentlichen Verkehrs für den allergrößten Teil der Wege mit Carsharing-Angeboten auf kommunaler Ebene kann große Potenziale bieten, die es zu prüfen gilt. Ebenfalls können weitere multimodale Dienste, wie die besonders im Tourismus bedeutsamen Leihfahrräder oder E-Scooter, die Attraktivität des Nahverkehrs erhöhen und Zugangsbarrieren senken. Dementsprechend ist deren Aufnahme in digitale Informations- und Buchungssysteme erforderlich.

Ein Projektbeispiel für einen vereinfachten Übergang zwischen Verkehrsmitteln stellen die geplanten Mobilitätsstationen im Landkreis Potsdam-Mittelmark dar. Diese werden über

die Richtlinie „Innovative Mobilitätsangebote“ gefördert. Die entsprechende Software wird so konzipiert, dass sie in die VBB-Systeme integrierbar ist.

Siedlungen nachhaltig entwickeln

Das Mobilitätsverhalten ist maßgeblich von der Siedlungsstruktur abhängig. Zukünftig werden die Siedlungs- und Verkehrsplanung daher noch stärker miteinander verzahnt als heute schon. Der Umweltverbund wird prioritär betrachtet.

In einem „**Mobilitätscheck**“, der von der Landesregierung ausgearbeitet und den Trägern der Bauleitplanung zur Verfügung gestellt wird, werden von den Planungsverantwortlichen die Auswirkungen geplanter Siedlungsvorhaben auf den Verkehr im Detail geprüft und die Planungen gegebenenfalls angepasst. Kompakte Siedlungsstrukturen mit einer Ausrichtung entlang der Schienenstrecken sowie eine Nutzungsmischung bieten bessere Voraussetzungen für die Nutzung des ÖPNV sowie den Fuß- und Radverkehr im Alltag. Im Mobilitätscheck wird nicht nur die vorhandene ÖPNV-Anbindung (Entfernung zur nächsten Haltestelle), sondern ebenfalls die Verbindungsqualität (Reisezeit und Fahrtenhäufigkeit) für die jeweils relevantesten Strecken geprüft. Neben Wohnstandorten sind hierbei auch Verkehrsziele wie z. B. Gewerbegebiete, Bildungs- und Ausbildungseinrichtungen, Freizeiteinrichtungen oder Standorte der Gesundheitsversorgung zu betrachten. Neue Ansiedlungen sollen sich gut zu Fuß, mit dem Rad und dem ÖPNV erreichen lassen. Vorzugsweise sind diese an bereits vorhandenen oder neu zu entwickelnden ÖPNV-Knoten vorzusehen, um Wegeketten im Umweltverbund in vertretbarer Zeit zu ermöglichen. Ein solcher Mobilitätscheck soll nicht nur auf Siedlungserweiterungen, sondern auch auf Vorhaben der Innenentwicklung und Erneuerung vorhandener Siedlungsstrukturen angewendet werden.

Über Grenzen hinweg verbunden

Der Erreichbarkeit sollen keine vermeidbaren Grenzen gesetzt sein. Einen wichtigen Punkt für den Wechsel vom MIV auf den ÖPNV stellt das Tarifsystem dar. Mit dem VBB ist im ÖPNV der Länder Berlin und Brandenburg eine einheitliche Verkehrsstruktur mit verkehrsmittelübergreifenden Preisen („VBB-Tarif“) gewährleistet. Dieses Tarifsystem wird von den Gesellschaftern der VBB GmbH im Rahmen eines kontinuierlichen Verfahrens weiterentwickelt. Hierbei wird das Land Brandenburg in den Abstimmungsprozessen der Gesellschafter weiterhin auf vereinfachte und attraktive Tarifangebote hinwirken. Zudem setzt sich das Land weiterhin für eine perspektivisch länderübergreifende sowie über Deutschland hinausgehende Vereinheitlichung von ÖPNV-Tarifen ein. Mit dem Angebot des ausgesprochen attraktiven Deutschlandtickets (49-Euro-Ticket) ist hierzu ein großer Schritt erfolgt.



Zusätzlich gibt es das Deutschlandticket Job, das von einem Arbeitgeberzuschuss von mindestens 25 Prozent auf den Ausgabepreis von 49,00 Euro ausgeht und in diesem Fall weitere 5 Prozent Übergangsabschlag auf den Ausgabepreis gewährt – der Endpreis für die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer beträgt somit 34,30 Euro pro Monat. Durchgängige und nutzungsspezifische Angebote gemäß

dem Prinzip „Ein Weg - eine Rechnung“ sind grundsätzlich das Ziel.

Im ländlichen Raum soll die Nutzung von PlusBussen verstärkt über kommunale Grenzen hinweg gefördert werden mit dem Ziel, ein Kreis- und Landesgrenzen überschreitendes Netz von PlusBus-Linien in der Fläche zu etablieren.

Vor allem im Berliner Umland wächst die Verkehrsnachfrage stark. Um all diese Menschen schnell und umweltfreundlich ans Ziel zu bringen, sind ÖPNV-Angebote auszuweiten. Mit der „Rahmenvereinbarung über das Entwicklungskonzept für die Infrastruktur des Schienenverkehrs in Berlin und Brandenburg i2030“ ist ein umfangreiches Maßnahmenpaket für die Beseitigung von infrastrukturellen Engpässen und zur Kapazitätserhöhung entwickelt worden. Das Land Brandenburg hat das Ziel, dieses Projekt möglichst zügig umzusetzen. Deutschlandweit wie international wird die Fernverkehrsanbindung Brandenburgs bei Umsetzung des Deutschlandtakts verbessert.

Im Rahmen der Weiterentwicklung grenzüberschreitender Mobilität sind insbesondere auch die engen Verflechtungen zwischen Brandenburg und den benachbarten Bundesländern sowie den polnischen Woiwodschaften zu berücksichtigen. Die Schaffung infrastruktureller und organisatorischer Rahmenbedingungen stellt eine zentrale Voraussetzung für den Austausch und einen gelebten Verflechtungsraum dar.

Der Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg verbindet Brandenburg mit den nationalen und internationalen Zielen für Passagierverkehre und Luftfracht.

3.2 Mit Bus und Bahn zügig und entspannt durchs Land

Was uns bewegt

Der ÖPNV stellt das Rückgrat des Umweltverbundes dar. Um den angestrebten Anteil von 15 Prozent am Modal Split im Land Brandenburg zu erreichen, bedarf es einer angebotsorientierten Weiterentwicklung und Erweiterung des ÖPNV-Angebotes. Dies erfordert eine enge Zusammenarbeit zwischen dem Land und den kommunalen Aufgabenträgern, die für den lokalen ÖPNV zuständig sind.

Mit Umsetzung des Netzes Elbe-Spree ab Dezember 2022 wächst das Gesamtnetz um ca. fünf Millionen Zugkilometer pro Jahr – das sind 30 Prozent mehr Leistung als zuvor. Seit Dezember 2022 werden 28 Millionen Zugkilometer im gesamten Netz Elbe-Spree gefahren. Der hohe Takt, die vielen modernen Züge und die bessere Infrastruktur bieten entscheidende Verbesserungen für den Pendler- und Reiseverkehr. Mit dem neuen Netz Lausitz wurden ab Dezember 2022 neue Direktverbindungen innerhalb der Lausitz und höhere Qualitätsstandards bei den Fahrzeugen etabliert. Pro Jahr werden ca. 4,3 Millionen Zugkilometer im Netz Lausitz gefahren.

Auch wenn in den letzten Jahren im Schienennetz viel getan wurde, reichen die vorhandenen Kapazitäten für die Zukunft nicht aus. Zur Stärkung der Schiene und Erhöhung ihres Beitrags für eine umwelt- und klimagerechte Verkehrsentwicklung hat das Land Brandenburg zusammen mit dem Land Berlin, der Deutschen Bahn und der VBB GmbH mit dem Projekt i2030 eine umfassende Erweiterung und Verbesserung der Schieneninfrastruktur in der Hauptstadtregion begonnen. Hierfür wurden acht Ausbaukorridore und 35 Einzelmaßnahmen im S-Bahn-Netz identifiziert. Das

Ziel: schnelle Verbindungen, pünktliche Züge und mehr Platz in der Bahn.

Die Schaffung eines attraktiven, mit Blick auf den Pkw konkurrenzfähigen ÖPNV erfordert vor allem schnelle und verlässliche Verbindungen unter Berücksichtigung einer feingliedrigeren Erschließung in den Regionen und der Rolle des Fuß- und Radverkehrs sowie des Pkw als Zubringer. Wenn bedarfsgesteuerte Systeme und Schnittstellen mit weiteren Angeboten zur letzten Meile ausgebaut werden, bestehen große Chancen für einen Quantensprung bis 2030.

Wohin wir wollen

Lückenlos – im Netz gut aufgehoben

Um die Verkehrswende weiter voranzubringen, bedarf es einer Erweiterung der Kapazitäten insbesondere im Schienenverkehr, dem Rückgrat des ÖPNV. Dieses Angebot muss mit einem hochwertigen Busverkehr intelligent vernetzt werden, um die Versorgung in der Fläche in allen Landesteilen zu gewährleisten. Der öffentliche Verkehr ist wie keine andere Dienstleistung auf Arbeitsteilung angewiesen. Nicht eine einzelne Fahrt oder einzelne Linien zeichnen ihn aus, sondern das Gesamtangebot. Guter ÖPNV bietet ein Netz aus einem Guss. Deshalb wollen wir die Umsetzung des Berlin-Brandenburg-Taktes weiter fördern. Dies bedeutet, dass Bahnen und Busse in einem einprägsamen Takt auf nachvollziehbaren Linien verkehren und optimal miteinander verknüpft werden. So können mit einem vertretbaren Aufwand flächendeckende Mobilität und gleichzeitig auf den nachfragestarken Verbindungen wettbewerbsfähige Reisezeiten in Bezug auf den Pkw erreicht werden.

Zugangsstellen und Umsteigepunkte im ÖPNV müssen gern genutzte Aufenthaltsorte sein, die sicher, sauber und klimagerecht gestaltet sind. Außerdem müssen zu jeder Zeit die notwendigen und richtigen Informationen zu den entsprechenden Verkehrsangeboten erhältlich sein.

Definition eines Gesamtnetzes ÖPNV zur Raumerschließung

Ein definiertes Gesamtnetz, für das einheitliche Bedien- bzw. Qualitätsstandards festgelegt werden, besteht aus einem leistungsfähigen Schienennetz, das die nachfragestarken Hauptachsen des Landes bedient. Die weitere Verteilung wird durch den Busverkehr und lokalen ÖPNV übernommen. Als Ergänzung werden insbesondere in ländlich geprägten Räumen sowie ggf. in Zeiten geringer Nach-

frage bedarfsgesteuerte Bedienangebote das Netz zwischen diesen Maschen auffüllen. Diese ermöglichen die Anschlüsse von und zu den weiterführenden Linien und fahren ohne Umwege direkt zu den von den Fahrgästen gewünschten Zielen.

Der ÖPNV – eine starke Marke

Unbestritten lebt die Attraktivität des ÖPNV von Aspekten wie der Angebotsdichte, der Reisezeit, dem Platzangebot und Fahrkomfort sowie dem Preis. Dennoch darf der emotionale Teil des Sich-Fortbewegens als Reisen nicht unterschätzt werden. Daher wollen wir den ÖPNV noch stärker als Marke platzieren. Der RegionalExpress als schnelle Verbindung von und durch Berlin und zu den Oberzentren des Landes Potsdam, Cottbus/Chósebus, Frankfurt (Oder) sowie Brandenburg an der



Havel ist genauso etabliert wie die alle Strecken und Stationen erschließende Regionalbahn. Jede Bahnstation im Land Brandenburg wird dadurch werktags und tagsüber im Stundentakt bedient und auch am Wochenende gibt es ein verlässliches Angebot. Der PlusBus hat im Busverkehr sehr erfolgreich einen Standard gesetzt. Stadtbusse und Straßenbahnen fahren schon meistens im festen Takt auf festen Linien. Sie zeigen das Gesicht der jeweiligen Stadt. Flexible Bedienangebote werden durch ihren landesweiten Ausbau und klare, einheitliche Standards bei der Buchung, Erschließung und Bepreisung zum festen Bestandteil des Marken-Kanons im Land werden. Schließlich sollen die Verknüpfungsstellen mit verlässlichen Qualitäten eine Marke werden.

Wie wir dort hinkommen

Mehr Angebot

Die Hauptstadtregion ist weiterhin von einem Wachstumsschub gekennzeichnet, der ein langfristiges Denken erfordert. Zur Verfolgung der klimapolitischen Ziele ist es notwendig, das ÖPNV-System zu stärken und zukunftsicher zu gestalten. Hierfür erstellt das Land Brandenburg ein landesweites Bahn-Bus-Netz als Zielstellung für die Gestaltung des ÖPNV, in dem auch die relevanten Verkehrsrelationen im überörtlichen Verkehr und Regionalverkehr des Landes enthalten sind. Anhand dieser Zielvorgabe soll ein erweitertes Angebot im ÖPNV geschaffen werden, das zuverlässig und mit hoher Qualität für die Fahrgäste erbracht wird. Berücksichtigt werden bei der Zielvorgabe auch die verkehrliche Verknüpfung über die Kreisgrenzen hinaus sowie zu den benachbarten Regionen und der Republik Polen.

Mit dem **Projekt i2030** arbeiten die Länder Berlin und Brandenburg, die Deutsche Bahn und die VBB GmbH an einer umfassenden Erweiterung und Verbesserung der Schieneninfrastruktur für die Hauptstadtregion. Hierfür wurden im Projekt i2030 mehrere Teilprojekte im Bahnnetz der Hauptstadtregion definiert,

in denen Aus- und Neubaubedarf besteht. An diesen orientiert erfolgt eine Kapazitätserweiterung, die für eine Verkehrswende notwendig ist. Das Land Brandenburg setzt sich zusammen mit seinen Partnern für eine schnellstmögliche Umsetzung ein. Das Ziel: Mehr und bessere Schienenverbindungen für die Menschen, die hier leben.

Mit dem alle fünf Jahre zu aktualisierenden Landesnahverkehrsplan werden die Ziele für künftige Ausschreibungen von Regional- und S-Bahnverkehrs-Leistungen definiert und die zukünftige Entwicklung des SPNV-Angebotes konzipiert.

Im gemeinsamen Verkehrsraum wird es auch zukünftig länderübergreifende Verkehrsverträge geben, die gewährleisten, dass die Regional- und S-Bahnverkehre von Brandenburg durch Berlin geführt werden und im Regionalverkehr benachbarte Ballungszentren angebunden werden (z. B. Leipzig, Dresden, Stettin oder die Ostseeküste). Ziel ist es, ein optimiertes Angebot im Schienenpersonenverkehr zu erhalten, das zuverlässig und mit hoher Qualität für die Fahrgäste erbracht wird. Zusammen mit dem Deutschlandtakt wollen wir den **Berlin-Brandenburg-Takt** ausgestalten.

Eng verknüpft wird der Schienenverkehr mit dem Busangebot, das in kommunaler Zuständigkeit liegt. Es entsteht ein eng aufeinander abgestimmtes **mehrstufiges Zielnetz**: Der Schienenverkehr bildet in dem landesweiten Netz das leistungsfähige Grundnetz des öffentlichen Verkehrs zur Erschließung der Fläche und wird weiter ausgebaut. Der straßengebundene öffentliche Verkehr ergänzt das Bahnangebot in der Fläche mit vertakteten regional- und überregional bedeutsamen Linien, wobei eine Anschlusssicherung an den SPNV erfolgen soll. Eine zentrale Rolle kommt hierbei dem PlusBus-Angebot zu. Weitere Angebote des straßengebundenen ÖPNV sollen das landesweite Netz ergänzen, um eine flächendeckende Erschließung sicherzustellen, u. a. auch durch Bedarfsverkehre (Rufbusse/On-Demand-Verkehre).

Mit der Umsetzung eines solchen Zielnetzes strebt das Land u. a. eine deutliche Ausweitung der PlusBus-Linien an. Zu diesem Zweck unterstützen wir die Landkreise und kreisfreien Städte, das PlusBus-Netz zu erweitern – insbesondere auch um Aufgabenträger übergreifende Linien. Hierfür sowie für die Erneuerung und Weiterentwicklung der Straßenbahnen werden die zusätzlichen Zuweisungen verestigt bzw. erweitert. Für eine Vervollständigung des ÖPNV-Netzes gilt es vor allem in Mittelzentren entsprechende Stadtbussysteme mit verlässlichen Taktangeboten und Bedienzeiträumen zu etablieren.

Zügiges und entspanntes Reisen

Der öffentliche Verkehr kann nur eine Alternative zum Pkw sein, wenn die Attraktivität stimmt. Dafür sorgen an erster Stelle schnelle Reisezeiten, die wir durch den Ausbau der Schiene auf der Hauptachse erreichen. Genauso wichtig ist die Vermeidung längerer Umsteigezeiten. Dies wird durch das Planungsinstrument des **integralen Taktfahrplans** erreicht. Durch Abstimmung der Fahrzeiten auf andere Linien sollen gezielt im Land Umsteigeknoten gebildet werden, die ein Umsteigen in alle Richtungen in wenigen Minuten erlauben.

Der Takt sichert auch die **Verfügbarkeit**. Im Rahmen des Alltagsverkehrs werden im Pendlerverkehr häufig die gleichen Verbindungen genutzt. Jedoch ist auch die Flexibilität ein zentrales Argument für die Nutzung von Mobilitätsangeboten. Deshalb sind Bedienungszeiten von früh bis spät an allen Tagen genauso wichtig wie eine umfassende Verfügbarkeit. Möglichst dichte Takte, wie die Option, verschiedene Aktivitäten miteinander zu verbinden, sind daher von großer Bedeutung. Gerade die Kombination von Arbeit, Besorgungen und Freizeit mit ihren Dreiecksverkehren (z. B. von zu Hause mit dem Kind zur Kita und dann weiter zur Arbeitsstätte) hat enorm zugenommen, sodass eine Ausrichtung an einem vermeintlich fixen Verkehrsstrom heute nicht mehr reicht. Das flexible „Sich-in-einem-Verkehrsnetz-bewegen-können“ steht im Vordergrund. Das Land strebt zur Sicherung

eines attraktiven Mobilitätsangebotes in Abstimmung mit den kommunalen Aufgabenträgern die Entwicklung einheitlicher Bedienstandards an, die ein verlässliches Angebot zu bestimmten Zeiten, in festgelegten Takten und mit definierten Produkten sicherstellen sollen. Ziel ist eine für die ÖPNV-Nutzerinnen und Nutzer verlässliche und durchgehende Reisekette im Sinne einer Mobilitätsgarantie.

Genauso zentral ist die **Qualität der Reisezeit**. Dies erfordert ein ausreichendes Sitzplatzangebot, wobei es für kurze Strecken auch eine gute Anlehnposition sein darf. WLAN und Steckdosen sowie Tische zum Arbeiten sind für längere Fahrten vielfach heute schon Standard, der bei Verkehrsverträgen berücksichtigt wird. Grundsätzlich gebührt einem hohen Fahrkomfort Aufmerksamkeit. Bequemes, hürdenfreies Einsteigen mit ausreichend Platz an Haltestellen und in den Fahrzeugen, übersichtliche und leicht zugängliche Fahrgasträume sowie Ein- und Ausblick in den Fahrzeugen machen diese einladend und vermeiden Stress.

In diesem Rahmen ebenfalls zu berücksichtigen sind Faktoren der **Klimaanpassung** – z. B. entsprechende Überdachungen von Warte- und Haltestellenbereichen, die auch vor Starkregen schützen sowie gleichermaßen die Gewährleistung einer entsprechenden Beschattung. Die Zuständigkeit für die Gestaltung des öffentlichen Raumes sowie der Haltestellen des Busverkehrs liegt bei den Kommunen. In der Förderrichtlinie „ÖPNV-Invest“ wird die Berücksichtigung der Beschattung bei der Haltestellengestaltung eine Fördervoraussetzung darstellen. Das Land wirkt als Aufgabenträger für den SPNV auf die Berücksichtigung von Klimaresilienz bei der Gestaltung der Verkehrsverträge hin – insbesondere in Bezug auf die Schienenfahrzeuge.

So bedeutsam wie kurze Reisezeiten sind auch **verlässliche Reisezeiten**. Diese erfordern insbesondere gut abgestimmte Umsteigevorgänge. Ebenfalls dazu beitragen können im städtischen Verkehr der Vorrang des öffentlichen Verkehrs durch Beschleunigungsmaßnahmen, aber auch

eine hinreichende Vorsorge gegen Betriebsstörungen. Lassen sich solche im Einzelfall nicht vermeiden, müssen zum einen zielgerichtet sowie zutreffend informiert und kreativ alle Möglichkeiten zur Weiterbeförderung genutzt werden. Dies trifft nicht zuletzt beim Einsatz eines Schienenersatzverkehrs (SEV) zu. Großes Potenzial liegt hier in der digitalen Informationsplattform der VBB GmbH, die beständig in Bezug auf multimodale Angebote weiterentwickelt wird (siehe Kapitel 3.1) und in der u. a. Informationen zum ÖPNV im Verbundgebiet in Echtzeit zur Verfügung gestellt werden. Niemand erwartet ein absolut störungsfreies System. Zu Recht besteht aber die Erwartung der Verkehrsteilnehmenden, dass alle Optionen der Weiterbeförderung genutzt werden. Hierzu bedarf es kompetenter und entscheidungsbefugter Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Mit dem DELFI-System (Durchgängige Elektronische Fahrgastinformation), an dessen Erstellung Brandenburg zusammen mit den anderen Bundesländern und dem Bund seit vielen Jahren arbeitet, gibt es zudem eine bundesweite einheitliche Routenberechnung im öffentlichen Personenverkehr. Mit dem deutschlandweiten DELFI-Datensatz, der perspektivisch verkehrsmittelübergreifend weiterentwickelt werden soll, wird die Grundlage für zukunftsfähige Informationsdienste für den Mobilitätsbereich von morgen geschaffen.

Ebenfalls wird im Rahmen digitaler Services an der Übermittlung von Auslastungsdaten für ÖPNV-Verbindungen gearbeitet. Entsprechende Informationen zu erwarteten Auslastungen und entsprechend verfügbaren Kapazitäten in Fahrzeugen, für deren Vorhersage künstliche Intelligenz eingesetzt werden soll, sollen in Verbindungsauskünften berücksichtigt werden.

Die Herstellung von **Barrierefreiheit** im Sinne des Brandenburgischen Behindertengleichstellungsgesetzes ist eine zentrale Aufgabe, die auf allen Ebenen weiterverfolgt wird. Orientiert wird sich hierbei am Zwei-Sinne-Prinzip sowohl hinsichtlich der Ausstattung von Fahrzeugen und fahrgastbezogener Infrastruktur als auch

bei Informationen, Vertrieb und Orientierungshilfen. Demzufolge umfasst die Barrierefreiheit beispielsweise Einstiegssituationen an Haltestellen, die Gewährleistung einer durchgängigen Barrierefreiheit beim Zugang zu Verkehrsanlagen sowie eine barrierefreie Gestaltung der Fahrgastinformation. Die digitalen Medien bieten hier u. a. die Chance, zielgerichtet die benötigten Informationen zur Barrierefreiheit an die Empfängerinnen und Empfänger zu übermitteln und entsprechende Hilfestellung zu geben.

Attraktive Tarifgestaltung

Für die angestrebte Mobilitätswende ist es erforderlich, dass der öffentliche Verkehr durch ein zuverlässiges, nutzerorientiertes Angebot überzeugt und noch stärker ins Bewusstsein der Menschen rückt. Einen zentralen Beitrag leistet hier eine attraktive, leicht verständliche Tarifgestaltung. Diese soll insbesondere auch mit Blick auf multi- und intermodale Nutzungen weiterentwickelt werden. Das Land Brandenburg arbeitet beständig mit den anderen Gesellschaftern der VBB GmbH zusammen an dessen nutzungsorientierten Weiterentwicklung. Erleichtert wird der flexible Zugang durch attraktive **Zeitkarten-Angebote** in Form von VBB-Zeitkarten sowie vom Land unterstützter Angebote, wie z. B. mittels Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber (Jobticket), Betriebe (Auszubildende), Schulen (Schülerticket), Gästeticket (Tourismus) sowie das Sozialticket. Die zeitlich begrenzte Einführung eines 9-Euro-Tickets im Sommer 2022 hat verdeutlicht, dass eine einfache und die Ländergrenzen überschreitende Tarifierung zentral für ein attraktives ÖPNV-Angebot ist. Das Land Brandenburg hat zusammen mit den anderen Bundesländern, dem Bund und der ÖPNV-Branche an einer Nachfolgelösung für ein bundesweites Tarifangebot gearbeitet. Die Tariflandschaft des VBB wird mit Blick auf das neue Deutschlandticket beobachtet werden, um Kenntnisse zu einem ggf. entstehenden Handlungsbedarf zu erlangen.

Umwelt- und klimagerechte Gestaltung

Schließlich wird der öffentliche Verkehr auch die Stadtverträglichkeit von Verkehr und Mobilität weiter ausbauen. Durch seine Leistungsfähigkeit sind Regionalzüge, Straßenbahnen, aber auch Busse die effizienteste Form, knappe städtische Flächen zu nutzen. Dennoch ist hier wichtig, dass die entsprechenden Anlagen hochwertig gestaltet sind und sich gut in das Stadtbild einfügen.

In Sachen Klimaschutz ist die **Antriebswende** die große Herausforderung. Im Schienenverkehr kann Brandenburg ab 2037 auf den Dieselantrieb verzichten. Schrittweise werden weitere Strecken elektrifiziert oder elektrische Züge mit Akkus bzw. Wasserstoffspeichern

eingesetzt. Im Schienenverkehr wird das Land zum Fahrplanjahr 2037 den vollständigen Umstieg vom Dieselantrieb auf umweltfreundliche Antriebsformen abgeschlossen haben. Im Busbereich hat auf kommunaler Ebene ebenfalls die Elektrifizierung begonnen. Durch den Umstieg auf alternative Antriebsformen können Busse ihren Umweltvorteil noch weiter ausbauen und als Vorreiter energieeffizienten Fahrens einen zentralen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Um den Weg zur schrittweisen Umstellung auf alternative Antriebe im ÖPNV des Landes noch besser und mit attraktiveren Förderquoten unterstützen zu können, hat das Land Brandenburg derzeit an neuen Fördermöglichkeiten auf Landesebene zur Umstellung der Busflotten gearbeitet, welche die Angebote des Bundes ergänzen sollen.



3.3 Zu Fuß und mit dem Rad in Bewegung

Was uns bewegt

Zu Fuß gehen ist die einfachste, günstigste und zugleich umweltfreundlichste Mobilitätsform. Gleichzeitig wirkt sich Bewegung zu Fuß positiv auf die Gesundheit aus. Was wir häufig nicht bedenken: Eigentlich jeder Weg beginnt und endet zu Fuß – egal ob wir diesen hauptsächlich mit dem Fahrrad, dem Auto oder Bus und Bahn zurücklegen. Der Fußverkehr allein – also ohne Kombination mit anderen Verkehrsmitteln – macht in vielen Städten und Gemeinden sogar einen wesentlichen Teil des innerörtlichen Verkehrs aus. Insgesamt 20 Prozent aller Wege in Brandenburg werden ausschließlich zu Fuß zurückgelegt, in Oberzentren sind es sogar rund 30 Prozent. Allerdings kann zu Fuß gehen in unseren Städten und Gemeinden noch deutlich angenehmer gestaltet werden. Deswegen ist es unser Ziel, ausreichend breite und attraktive Flächen zu schaffen, die zum Nebeneinanderlaufen und Verweilen einladen. Gerade auf kurzen Strecken, die derzeit häufig mit dem Auto zurückgelegt werden (18 Prozent aller Autofahrten sind kürzer als zwei Kilometer) gibt es noch großes Potenzial für den Fußverkehr.

Auch das Radfahren ist eine günstige, umweltfreundliche, gesunde und ausgesprochen flexible Art der Fortbewegung. Damit Menschen auf das Rad steigen, bedarf es einer sicheren und lückenlosen Infrastruktur. Ist diese vorhanden, werden deutlich mehr als derzeit 11 Prozent aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Neben einer günstigen Topografie gibt es in Brandenburg weitere gute Ausgangsbedingungen¹¹ für eine Stärkung des Radverkehrs:

- 85 Prozent aller Brandenburgerinnen und Brandenburger verfügen über ein Fahrrad, dies sind deutlich mehr als der Bundesdurchschnitt (77 Prozent),
- der Radverkehr hat in zahlreichen Städten Brandenburgs einen Anteil von 25 Prozent und mehr am Verkehrsgeschehen,
- ein landesweites Netz an Radfernwegen und regionalen Routen machen Brandenburg zudem für den Radtourismus attraktiv.

Für den Radverkehr besteht in Brandenburg ein erhebliches Potenzial: 38 Prozent der derzeit mit dem Auto gefahrenen Wege sind kürzer als fünf Kilometer und können oftmals einfach und flexibel mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Mit der zunehmenden Verbreitung von E-Bikes wird der Aktionsradius deutlich größer – und das nicht nur für besonders sportliche Menschen: Bis zu einer Strecke von 10 Kilometern sind die Reisezeiten mit dem Fahrrad durchaus mit dem Auto vergleichbar.¹² Dies entspricht 60 Prozent aller Wege im Land Brandenburg, für die gegenwärtig noch das Auto genutzt wird.

Damit mehr Menschen auf das Rad steigen, müssen sie sich sicherer fühlen. So geben in einer Studie des Europäischen Fahrradverbandes (European Cyclist's Federation – ECF) rund 60 Prozent aller Menschen an, dass sie zwar gerne mit dem Fahrrad fahren würden, aber große Sicherheitsbedenken haben („interested but concerned“).¹³ Grund hierfür sind in erster Linie eine unzureichende und lückenhafte Infrastruktur, wie auch Untersuchungen in Deutschland zeigen.¹⁴ Ist erst einmal die entsprechende Infrastruktur geschaffen, wird der Radverkehr zu einer attraktiven Option im

Alltagsverkehr. Dies bestätigen ebenfalls Beispiele aus verschiedenen Kommunen und Regionen in den Niederlanden oder Dänemark, wo der Radverkehr bereits seit vielen Jahren konsequent gefördert wird. Auch in vielen Städten und Gemeinden in Deutschland konnte der Radverkehrsanteil in den vergangenen Jahren deutlich gesteigert werden – im Land Brandenburg etwa in der Landeshauptstadt Potsdam.

Von der Gestaltung eines attraktiven Fuß- und Radverkehrs profitieren auch unsere Städte und Gemeinden: Fuß- und Radwege nutzen den vorhandenen Platz besser aus – auf der gleichen Fläche ist so viel mehr Verkehr bzw. Mobilität für die Menschen möglich als mit dem Auto. Dies kann insbesondere in Städten und Gemeinden mit einem hohen Verkehrsaufkommen und begrenzten Flächen entlastend wirken, die Aufenthaltsqualität erhöhen und somit einen Beitrag zur Stärkung der Innenstädte leisten.

Wohin wir wollen

Viele kurze Wege innerhalb von Städten und Gemeinden werden derzeit noch mit dem Auto zurückgelegt. Um den in Brandenburg angestrebten Anteil des Umweltverbundes¹⁵ von 60 Prozent bis 2030 zu erreichen, kommt dem Fuß- und Radverkehr eine zentrale Rolle zu.

Neben dem Mobilitätswachstum für die Menschen liegt hier eine einfache und kostengünstige Möglichkeit, Treibhausgas- und Schadstoff-Emissionen zu verringern. Ziel ist, die positiven Entwicklungen in einzelnen Kommunen auf ganz Brandenburg zu übertragen und mit landesweit guten Rahmenbedingungen bis 2030 die Anteile des Fuß- und Radverkehrs in allen Alters- und Bevölkerungsgruppen deutlich zu steigern:

- **Fußverkehr:** Steigerung von 20 Prozent auf 25 Prozent,

- **Radverkehr:** Steigerung von 11 Prozent auf 20 Prozent.

Mit diesen angestrebten Modal Split-Anteilen wird Brandenburg seinen Teil beitragen, die deutschlandweiten Ziele des Nationalen Radverkehrsplans 3.0 (NRVP) zu erreichen. Danach sollen bis 2030 doppelt so viele Kilometer per Rad, im Vergleich zu 2017, zurückgelegt werden.

Da Menschen zu Fuß und auf dem Rad sehr sensibel auf Umwege reagieren, ist eine darauf abgestimmte Gestaltung von Verkehrsanlagen im Rahmen der Siedlungsentwicklung nötig. Anzustreben sind möglichst kurze Wege durch die Anbindung wichtiger Ziel- und Quellpunkte in den Städten und Gemeinden, die sich gut zu Fuß und mit dem Fahrrad zurücklegen lassen.

Für Wege, die deutlich länger als 10 Kilometer sind – 40 Prozent aller Autofahrten in Brandenburg entfallen auf solche Entfernungen – ist ein leistungsfähiger und bequemer ÖPNV erforderlich (siehe Kapitel 3.2 Mit Bus und Bahn zügig und entspannt durchs Land). Dies erfolgt unter Berücksichtigung einer guten Verknüpfung mit dem Fuß- und Radverkehr sowie weiterer Mobilitätsangebote wie E-Scootern vor allem für die sogenannte „Letzte Meile“.

Wie wir dort hinkommen

Verbesserte Infrastruktur

Zu Fuß gehen und Fahrradfahren soll in ganz Brandenburg sicherer, einfacher und schneller möglich sein – für alle Menschen in allen Lebenslagen. Der entscheidende Schlüssel hierfür ist die passende Infrastruktur:

- **Sichere innerörtliche Rad- und Fußwege:** Innerhalb der Ortschaften werden für den Fuß- und Radverkehr engmaschigere, lückenlose und bedarfsgerechte Wegenetze geschaffen, auf denen sich Menschen aller Altersgruppen und Le-

benssituationen gerne bewegen. Hierzu ist der öffentliche Raum neu aufzuteilen: Es braucht mehr Platz für sichere und vom Kfz-Verkehr getrennte Fuß- und Radwege. Innerhalb der Ortslagen sollten Radverkehr und Fußverkehr in Abhängigkeit der örtlichen Gegebenheiten nach Möglichkeit getrennt geführt werden. Ein Schwerpunkt sollte dabei auch auf Kreuzungen liegen. Bei einer nutzungsorientierten Gestaltung des öffentlichen Raumes sowie der Fuß- und Radwege gilt es zudem, Klimaanpassungsmaßnahmen zu berücksichtigen – beispielsweise durch eine entsprechende Beschattung (z. B. durch Bäume, Alleen), klimaangepasste Baustoffe oder die Anpassung von Entwässerungssystemen.

- **Ein flächendeckendes und ganzjährig befahrbares Fahrradnetz:** Alle wichtigen Ziele innerhalb Brandenburgs sollen einfacher, direkter und ganzjährig mit dem Fahrrad erreicht werden können – sowohl im Alltag als auch in der Freizeit. Hierfür braucht es im Land – unter Berücksichtigung aller Wegarten – ein Netz mit durchgehenden Radverkehrsverbindungen, auf dem alle Menschen sicher unterwegs sind. Das Land konzipiert gemeinsam mit den Landkreisen und kreisfreien Städten ein baulastträgerübergreifendes „Radnetz Brandenburg“, bei dem die Schaffung durchgehender Radverkehrsverbindungen im Fokus steht. Hierbei erfolgt die Berücksichtigung unterschiedlichster Gruppen von Nutzerinnen und Nutzern sowie eine integrierte Betrachtung des Alltags- und touristischen Radverkehrs. Beim „Radnetz Brandenburg“ handelt es sich um eine Konzeption, auf deren Grundlage die Ausgestaltung und Priorisierung von Infrastrukturmaßnahmen im Radverkehr (Aus- und Neubau) erfolgen. Es soll die Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Schnittstellen (u. a. Zentrale Orte, Bahnhöfe, Haltestellen, Bildungs- und Versorgungseinrichtungen etc.) gewähr-

leistet werden. Darüber hinaus erfolgt zwischen den in der Baulast stehenden Akteurinnen und Akteure eine gemeinsame Definition von Ausbaustandards.

- **Initiierung einer baulastträgerübergreifenden Datenplattform,** als eine Grundlage für die Konzeption des „Radnetz Brandenburg“. Perspektivisch soll die Erfassung bzw. Integration weiterer Informationen und eine Verschneidung mit anderen Informationsplattformen erfolgen, um auch einen Mehrwert für die Verkehrsteilnehmenden zu generieren.
- Damit das „Radnetz Brandenburg“ ganzjährig und dauerhaft befahrbar ist, ist die Einrichtung eines entsprechenden Winterdienstes sowie die **Gewährleistung eines kontinuierlichen Unterhalts** der Radinfrastruktur je nach Zuständigkeit zu gewährleisten.
- **Sichere Abstellanlagen:** Für eine attraktive Alternative zum Autoverkehr bedarf es einer intelligenten Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV. Hierzu sind an Bahnhöfen und Haltestellen sichere und ausreichend dimensionierte Radabstellanlagen – ggf. in Form von Fahrradparkhäusern – einzurichten. Hierfür sollen weiterhin mithilfe von Fördermitteln des Landes, der Landkreise und kommunaler Eigenmittel zahlreiche Radabstellanlagen (Bike-and-Ride-Anlagen) an den Zugangsstellen zum SPNV errichtet werden. Dies wird unterstützt durch die Vernetzungsstelle B+R bei der VBB GmbH.
- Gleiches gilt für alle wichtigen Ziele innerhalb von Ortschaften, z. B. öffentliche Einrichtungen wie Schulen oder größere Wohnanlagen. Auf kommunaler Ebene wird der Aufbau von Verleihsystemen für Fahrräder und weitere Verkehrsmittel zu prüfen sein.

Von der Förderung des Fuß- und Radverkehrs kann auch die Wirtschaft in Brandenburg auf vielfältige Weise profitieren:

- **Mehr Umsatz in Ortschaften durch mehr Flächeneffizienz:** Zu Fuß und mit dem Rad können sich mehr Menschen auf der gleichen Fläche in der gleichen Zeit bewegen als mit dem Auto. Dadurch werden unsere Städte und Gemeinden lebendiger, wovon auch Einzelhandel und Gastronomiebetriebe profitieren.
- **Mehr Besucherinnen und Besucher durch ein attraktives Fuß- und Radwegenetz:** Damit auch künftig Menschen mit dem Fahrrad Brandenburg erkunden, ist das bestehende Netz an touristischen Fernradwegen weiterzuentwickeln. Mit der Schließung von Netzlücken und einer besseren Qualität der Routen wird es noch mehr Besucherinnen und Besucher nach Brandenburg ziehen.
- **Mehr Absatz für Fahrradhandel und Dienstleistungen:** Mehr Radverkehr führt zu mehr Umsatz, nicht nur bei den verkauften Fahrrädern, sondern ebenso bei allen an das Fahrrad angelehnten Dienstleistungen. Mehr Menschen auf dem Rad können auch deutlich mehr innovative Produkte rund um das Fahrrad initiieren.
- **Innerörtliche Logistik:** Innerhalb von Ortschaften können Güter und Sendungen per Fahrrad transportiert werden, so kann der Straßenverkehr weiter entlastet werden. Hierdurch bieten sich Potenziale für weitere Dienstleistungen und es wird ein Beitrag zu einem umwelt- und klimagerechten Straßenverkehr und der Erreichung der Klimaschutzziele geleistet.

Politik und Finanzierung

Bei allen grundlegenden politischen Entscheidungen und konkreten Infrastrukturplanungen ist der Fuß- und Radverkehr noch stärker zu

berücksichtigen. Durch eine verstärkte Verfolgung des städtebaulichen Leitbildes „Stadt der kurzen Wege“ und eine Stärkung des Fuß- und Radverkehrs können die Quartiere zu lebendigen Zentren und attraktiven Wohn- und Arbeitsorten aufgewertet werden. Dies dient auch dem sozialen Zusammenhalt vor Ort.

Für die Umgestaltung bzw. Weiterentwicklung der Städte und Gemeinden zugunsten des Fuß- und Radverkehrs werden umfangreiche Fördermittel seitens des Landes – mit Unterstützung des Bundes – bereitgestellt.

Insgesamt sollen – durch Bund, Land und Kommunen – für den Radverkehr in Anlehnung an den Nationalen Radverkehrsplan mindestens 30 Euro pro Einwohnerin bzw. Einwohner und Jahr zur Verfügung gestellt werden. Darüber hinaus setzt sich das Land weiterhin für eine Verstärkung der Bundesmittel ein.

Förderprogramme für Kommunen und Unternehmen werden praxisnah und niedrigschwellig ausgestaltet, um einen zeitnahen und umfangreichen Mittelabruf zu ermöglichen.

Zur Förderung der Abstimmungen zwischen den verschiedenen Baulastträgern entwickelt das Land entsprechende Vernetzungs- und Informationsangebote weiter – u. a. eine digitale Plattform, in der alle Daten zur Infrastruktur aktuell bereitgestellt werden.

Kommunikation und Bildung

Nachhaltige Mobilität muss gelebt werden. Das beginnt oft in den Köpfen der Menschen, die Entscheidungen treffen. Daher ist es grundsätzlich zu begrüßen, wenn künftig mehr Personen des öffentlichen Lebens im Alltag zu Fuß, mit dem Rad und in Bus und Bahn zu sehen sind.

Die aktive Mobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad ist für die Mehrheit der Menschen die einfachste und kostengünstigste Fortbewegungsart. Um das Bewusstsein für die Vorteile des

Zu-Fuß-Gehens und des Radfahrens bei den Menschen im Land durch gezielte Information zu schärfen, entwickelt das Land gemeinsam mit den Kommunen und weiteren Akteurinnen und Akteuren eine übergeordnete Kommunikations- und Informationsstrategie. Sie soll auf den Aktivitäten des Bundes aufbauen und u. a. die Themen Verkehrssicherheit, Gesundheit und Tourismus umfassen.

Regionale und landesweite Kampagnen mit den passenden Partnern dienen dabei als zentrales Kommunikationsinstrument. Von besonderer Bedeutung ist hier das Thema Verkehrssicherheit. Auf Landes- und kommunaler Ebene und in Betrieben soll verstärkt durch solche Kampagnen, Aktionen und Projekten auf ein verkehrssicheres Verhalten aller Nutzungsgruppen (Regeleinhaltung, Überholabstand, Sichtkontakt, Fahrradhelm etc.) hingewirkt werden.

Auch im Bildungsbereich – vor allem in den Schulen – gilt es anzusetzen, um Kindern und Jugendlichen frühzeitig die Vorteile des Fuß- und Radverkehrs zu vermitteln. Ab der Einschulung – zu Beginn noch mit den Eltern und nach Ablegung der Fahrradprüfung ggf. dann alleine – können sie z. B. über Aktionen wie „Schulradeln“ oder „Zu Fuß zur Schule“ ihre eigenen Wege erfassen und hier ggf. auch den zuständigen Kommunen wichtige Hinweise für die Infrastrukturgestaltung geben. Solche Ansätze können sowohl unter Sicherheits- und Umweltverträglichkeitsaspekten als auch in Bezug auf das Sozialverhalten sowie die aktive Bewegung der Kinder einen wichtigen Beitrag leisten.



Straßen in Brandenburg 3.4 weiterdenken

Was uns bewegt

Brandenburg hat ein leistungsfähiges Straßennetz, um die Mobilität in allen Landesteilen zu sichern. Der Großteil des Personen- und Wirtschaftsverkehrs im Land findet auf Straßen statt. Nicht nur mit Autos und Lkw, sondern auch im öffentlichen Verkehr mit Bussen, Straßenbahnen und zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem E-Scooter. Straßen sind daher unverzichtbar, um die Mobilität in Brandenburg auch künftig zu gewährleisten. Fortan sollen diese nun verstärkt so gestaltet werden, dass sie neben dem Auto- und Lkw-Verkehr ebenfalls Platz für die Verkehrsarten des Umweltverbundes bieten.

Wohin wir wollen

Um die vom Land Brandenburg angestrebte Mobilitätswende zu erreichen und den Anteil des Umweltverbundes deutlich zu erhöhen, braucht es eine neue Aufteilung des Straßenraumes innerhalb der Siedlungsgebiete in Brandenburg – in dem Sinne, dass wir diese zeitgemäß gestalten und der Umweltverbund deutlich mehr Platz sowie sichere und einfach zu nutzende Anlagen erhält. In diesem Rahmen werden u. a. folgende Ziele zur Stärkung des Umweltverbundes verfolgt:

- ein Mehr an Sicherheit und Komfort für den Fußverkehr durch ausreichend Wege sowie eine direkte Wegeführung (Vermeidung von Umwegen z. B. an Kreuzungen und Hauptverkehrsstraßen) in den Ortschaften.

- verbesserte Sicherheit im Radverkehr durch durchgängige und ausreichend breite Radwege bzw. zusammenhängende Fahrradverbindungen inner- und außerorts.
- für Radfahrende, zu Fuß Gehende und Anwohnende Minimierung der Lärm- und Abgasbelastung durch den Kfz-Verkehr.
- barrierefreie Gestaltung der Rad- und Gehwege.
- Verortung der Bushaltestellen an den zentralen Punkten sowie deren sichere Gestaltung.
- besondere Berücksichtigung der Anlagen von Fuß- und Radwegeführung bei Baumaßnahmen an Straßen.

Die Verfolgung dieser Ziele schließt grundsätzlich die Überprüfung möglicher Abweichungen von Ausbaustandards in Abhängigkeit der Verkehrsbelegung sowie Anforderungen der Verkehrssicherheit mit ein. Hierdurch sollen die Auswirkungen auf den Flächenverbrauch, der Eingriff in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild sowie die Baukosten möglichst gering gehalten werden. Grundsätzlich gilt das Prinzip: Erhalt vor Neubau. Das bedeutet, dass keine neuen Landesstraßen zur Kapazitätserweiterung gebaut werden sollen, sondern die Investitionen sich auf den Erhalt und Ausbau (ohne Kapazitätserhöhung) beschränken. Dieses Prinzip wird auch bei der Anmeldung des Bedarfs für den Bundesverkehrswegeplan berücksichtigt.

Wie wir dort hinkommen

Straßen vernetzt denken

Die räumlichen Anforderungen in Brandenburg erfordern es, Schienen- und Straßennetz gemeinsam zu denken. Der Schienenverkehr bietet aufgrund der Topografie, seiner Netzstruktur und Ausbaustandards schon heute auf vielen Relationen deutlich schnellere Verbindungen als auf der Straße. Daher gilt es, ein **integriertes Gesamtverkehrsnetz** zu schaffen, in dem die Schiene das Rückgrat für längere Strecken bildet und über Straßen und Wege die Anbindung aller Landesteile gewährleistet wird. In diesem werden die Vorteile beider Systeme so kombiniert, dass die Erreichbarkeiten insgesamt optimiert werden. Für die Straße bedeutet dies, dass Investitionen künftig stärker außerhalb der von Schienen abgedeckten Korridore und nicht parallel zu diesen erfolgen, um den Reisezeitvorteil der Schiene in die Fläche zu tragen, unabhängig vom Straßenbaulastträger. Hierfür werden an Bahnhöfen und Haltestellen weiterhin entsprechende Verknüpfungspunkte geschaffen. Das Straßennetz wird dabei zusammenhängend und baulastträgerübergreifend betrachtet. Dieses wird in Brandenburg mit Blick auf die Gewährleistung von Erreichbarkeiten im Gesamtverkehrsnetz in seinem derzeitigen Umfang als ausreichend bewertet.

Bei Neu- und Ausbauten das Klima mitdenken

Straßen haben einen großen Einfluss auf den Klimaschutz, sowohl den Bau und Betrieb der Infrastruktur betreffend als auch die Nutzung durch die entsprechenden Verkehrsträger. Hier werden künftig die klima- und verkehrspolitischen Ziele des Landes abgebildet, indem

- Neubauten weitestgehend vermieden werden („Straßen vernetzt denken“) und
- notwendige Aus- und Umbauten mit angepassten Standards erfolgen.

Neben dem Landesstraßenbedarfsplan als Instrument werden auch die Ausbaustandards selbst hinsichtlich der neuen Rahmenbedingungen überprüft. Straßen werden hierbei in Abhängigkeit ihrer Verkehrsbelegung und ihrer Bedeutung im Gesamtverkehrsnetz betrachtet. Dies schließt je nach Belastung die Untersuchung einer Verringerung der Fahrbahnbreite auf 4,50 Meter Breite mit ein. Durch diesen Ansatz können negative Begleiterscheinungen wie die Flächeninanspruchnahme einschließlich der Bau- und Unterhaltungskosten verringert und die Streckenführung besser an das bestehende Landschafts- und Stadtbild angepasst werden. Für den Bau von Straßen kommen in Anhängigkeit der Verkehrsbelastung mit Blick auf den Klimaschutz vorrangig nachhaltige und Recyclingbaustoffe zur Anwendung.

Alleen und Baumreihen bieten vielfachen Nutzen für den Menschen und das Klima. Hierzu gehören neben der CO₂-Speicherung sowie der Verhinderung von Erosionen und dem Schutz des Straßenbelags vor Rissen und Aufbrüchen auch die Kühlung und Beschattung der Umgebung.

Bei den Baumaterialien ist im Rahmen der Klimaanpassung auf eine Hitzebeständigkeit zu achten, um klimabedingte Schäden zu vermeiden. Zur Verringerung bzw. Vermeidung der Hitzespeicherung erfolgt mit Blick auf den Forschungsstand auf Bundesebene derzeit die Prüfung klimaoptimierter Asphalte, um der Entstehung von Wärmeinseln – und somit einer zusätzlichen Wärmebelastung für die Menschen – entgegenzuwirken. Bei dieser Klimaanpassungsmaßnahme handelt es sich somit nicht zuletzt auch um einen Beitrag zum Gesundheitsschutz. Für eine erhöhte Resilienz der Verkehrsinfrastruktur gegenüber dem Klimawandel gilt es weiterhin, Entwässerungssysteme für Starkregenereignisse zu gewährleisten.

Straßen und Plätze für alle

In den Ortschaften werden die Belange des Umweltverbundes künftig noch stärker be-

rücksichtigt, d. h. die Straßenflächen werden auch auf die Belange des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV ausgerichtet und spiegeln deren Bedeutung für die Verkehrswende wider. Straßenbauverwaltungen haben zur Erreichung des 60-Prozent-Ziels für den Umweltverbund den Radwegebau prioritär zu behandeln. Für den Radverkehr beinhaltet dieser Handlungsansatz eine entsprechend gleichberechtigte Berücksichtigung von Erhaltungsmaßnahmen sowie das Ziel der Absicherung einer ganzjährigen Befahrbarkeit durch einen entsprechenden Winterdienst. Beachtet werden sollen innerhalb der Stadtgestaltung auch Anforderungen der E-Mobilität sowie von Carsharing-Angeboten.

Beim Straßennetz sind (insbesondere auch intermodale) Mobilitätsketten zu berücksichtigen. Deshalb sind hier z. B. die Erreichbarkeiten von Bahnhöfen, Haltestellen oder öffentlichen Einrichtungen von Bedeutung. Mit Blick auf mobilitätseingeschränkte Verkehrsteilnehmende ist auf eine durchgehende Barrierefreiheit zu achten.

Ein zentrales Ziel bei der Gestaltung des öffentlichen Straßenraumes ist die Erhöhung der **Verkehrssicherheit** – vorrangig unter Berücksichtigung der Belange der im Straßenverkehr besonders gefährdeten Personengruppen sowie des Rad- und Fußverkehrs. Es gilt das Bekenntnis des Landes Brandenburg zur „Vision Zero“.

Die Gewährleistung der Verkehrssicherheit ist ein Ziel, das die Zusammenarbeit der Landesbehörden und Kommunen sowie der kommunalen Straßenbaulastträger und Straßenverkehrsbehörden erfordert. Eine Verbesserung der aktiven und passiven Verkehrssicherheit setzt neben einer vorausschauenden Infrastrukturentwicklung auch ein entsprechend rücksichtsvolles Verhalten der Verkehrsteilnehmenden voraus. Entsprechende Zielhorizonte werden im Verkehrssicherheitsprogramm des Landes Brandenburg festgehalten.

Verteilung von (Straßen-)Räumen

Für eine umwelt- und klimagerechte Verkehrsplanung ist auch ein kritischer Blick auf die Verteilung und Bewertung von öffentlichen (Straßen-)Räumen notwendig. Diese Aufgabe schließt die Überprüfung einer entsprechenden Bepreisung der Raumnutzung mit ein, die derzeit im Rahmen der Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) möglich ist.

Die Vielzahl an sich gegenseitig ausschließenden Nutzungsmöglichkeiten zeigt deutlich den hohen „Wert“ des Straßenraumes. Dieser wird derzeit – speziell in stärker verdichteten Räumen bzw. Städten – in hohem Maße von parkenden Autos eingenommen, während den anderen Nutzungen oftmals keine oder unzureichende Flächen zur Verfügung stehen. Der Schlüssel zur Neuaufteilung des „knappen Guts“ öffentlicher Raum liegt somit darin, die Anzahl der dauerhaft geparkten Autos zu verringern und die Flächen effizienter und gerechter zu nutzen. Ein entscheidender Grund für das heute unsere Ortschaften dominierende Parken ist, dass für die von den Autos genutzten Flächen nichts oder nur sehr wenig bezahlt werden muss. Die Kosten für das Parken – pro Jahr rund 400–700 Euro je Parkplatz¹⁶ – müssen von der Allgemeinheit getragen werden.

Mit der Änderung des Straßenverkehrsgesetzes im Jahr 2020 können die Länder den Gebührenrahmen für Bewohnerparkausweise anpassen und die Ermächtigung weiter auf die Kommunen übertragen. Die bisherige Deckelung auf 30,70 Euro pro Jahr wurde aufgehoben. So können an den tatsächlichen Kosten (s. o.) und örtlichen Gegebenheiten orientierte Parkgebühren erlassen werden. Das Land hat von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, der kommunalen Familie die Ermächtigung zum Erlass von Gebührenordnungen für die Ausstellung von Bewohnerparkausweisen zu übertragen.¹⁷

3.5 Wirtschafts- und Güterverkehr effizient und umweltschonend

Was uns bewegt

Personen- und Güterverkehr/Logistik sind in einer konsistenten Mobilitätsstrategie zwingend zusammen zu denken, da

- sie sich bei den wichtigsten Verkehrsträgern jeweils dieselbe Infrastruktur weitgehend teilen („Mischbetrieb“) und
- die Nachfrage nach Verkehrsdienstleistungen in den beiden Segmenten wechselseitig induziert wird.

Der Güter- und Wirtschaftsverkehr stellt eine Grundvoraussetzung für die Versorgung der Bevölkerung und die wirtschaftliche Entwicklung im Land dar. Ein zentraler Unterschied zum ÖPNV liegt darin, dass der überwiegende Teil des Güter- und Wirtschaftsverkehrs privatwirtschaftlich auf der öffentlich bereitgestellten Infrastruktur organisiert wird, während die Mobilitätsangebote im ÖPNV von der öffentlichen Hand – den Ländern und Kommunen – geplant, bestellt und finanziert werden.

Warum ist diese Unterscheidung bedeutsam? Sie verdeutlicht den begrenzten Handlungsspielraum, in dem sich im Rahmen einer Mobilitätsstrategie auf Landesebene konzeptionell gestalten lässt. Bei der Wahl der Verkehrsmittel stehen im Güter- und Wirtschaftsverkehr privatwirtschaftlich-unternehmerische Abwägungen im Fokus, sodass die Akteurinnen und Akteure dies sehr autonom ausgestalten können.

Der Wirtschafts- und Güterverkehr wird entscheidend durch die Lage des Landes geprägt. So bestehen mit dem Land Berlin intensive Verflechtungen. Darüber hinaus kreuzen sich in der Metropolregion drei Korridore von

transeuropäischen Verkehrsnetzen (TEN-Korridore) mit dem Aufkommen entsprechender Transitverkehre (siehe Abbildung 6).

Unter Berücksichtigung dieser Rahmenbedingungen gilt es, mögliche Stellschrauben für die Landesregierung zu identifizieren und zu nutzen. Entsprechende Handlungsansätze des Landes liegen in den Bereichen

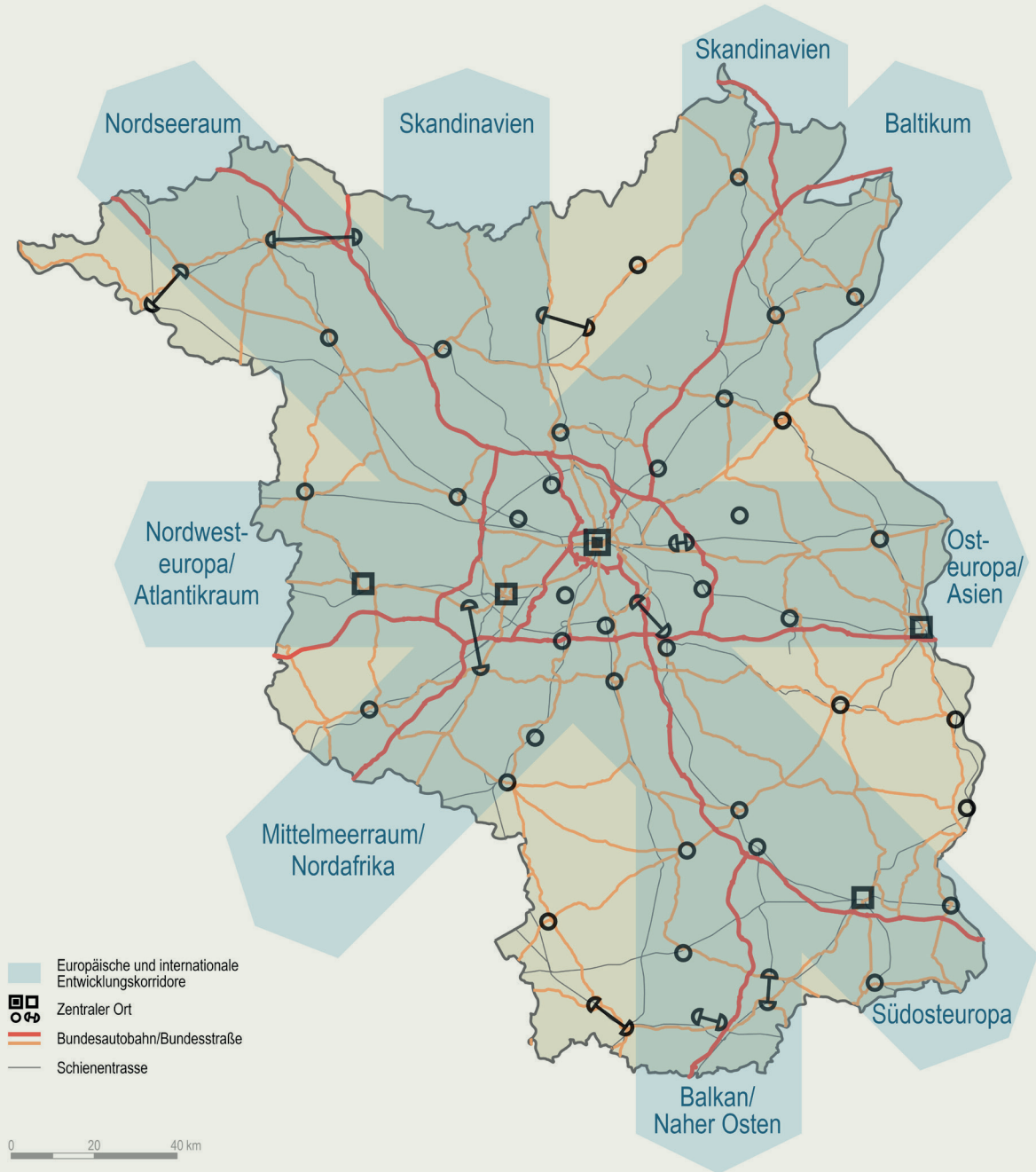
- der Siedlungsentwicklung/Maßnahmen, die auf Standortentscheidungen von Verladern und Verkehrsunternehmen/Logistikern einwirken,
- der Infrastrukturpolitik oder
- dem Instrument der Förderpolitik.

Noch stärker als im Personenverkehr sind Maßnahmen hier auf die Räume mit dem größten Aufkommen zu richten, da dort am ehesten Verkehrsprobleme zu lösen bzw. verkehrliche und klimapolitische Effizienzpotenziale zu vermuten sind. Dementsprechend hat der Ballungsraum Berlin mit seinem Brandenburger Einzugsgebiet, den Verkehren zu den Industrie- und Logistikstandorten (Quelle/Ziel) sowie den Versorgungsverkehren für den Ballungsraum, eine besondere Bedeutung.

Daneben können strukturpolitische Ansätze in ausgewählten Räumen eine Rolle spielen, z. B. für die Nachnutzung der Lausitzer Braunkohlereviere oder landesweite Impulse für die Wirtschaftsentwicklung.

Abbildung 6

TEN-Korridore in der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg



Quelle: Landesamt für Bauen und Verkehr 2022

Wohin wir wollen

Der Transport von Gütern stellt in erster Linie die Versorgung der Menschen in Brandenburg sicher. Des Weiteren ist mit dem Wirtschaftsverkehr mit Quelle und/oder Ziel in Brandenburg immer auch eine Wirtschaftsleistung verbunden, die im Standortwettbewerb für das Land bedeutend ist. Um die Verkehrsnachfrage im Wirtschafts- und Güterverkehr jedoch auch unter die Maßgabe der Klimafreundlichkeit zu stellen, muss dieser auf umweltfreundlichere Verkehrsträger wie z. B. die Schiene oder die Wasserstraße verlagert bzw. auch der Lkw-Verkehr dekarbonisiert werden. Das Land Brandenburg möchte mit einer vorausschauenden Infrastruktur- und Innovationspolitik diese Möglichkeiten unterstützen, auch wenn am Ende die Marktteilnehmenden über die Wahl des Verkehrsmittels entscheiden. Brandenburg möchte außerdem klare Akzente hinsichtlich einer besseren CO₂-Emissionsbilanz setzen.

Die Verlagerer und Transportunternehmen tragen hierbei eine große Verantwortung, um beispielsweise Leerfahrten zu vermeiden oder Prozesse zu optimieren, jedoch wird das Land alle Potenziale, die sich z. B. durch alternative Antriebe ergeben, unterstützen. Ziel ist es auch, im Wirtschafts- und Güterverkehr das Beste aus beiden Welten zu verbinden; sprich Energie- und Verkehrswende eng zusammen zu denken. Wie wir dort hinkommen

Wie wir dort hinkommen

Das Land erstellt ein Güterverkehrskonzept, dem konkrete Maßnahmen auf Landesebene zu den hier dargestellten Handlungsansätzen zu entnehmen sind. Diese umfassen folgende Bereiche:



- Der Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg bildet den Rahmen für die räumliche Entwicklung in der Hauptstadtregion. Der gewerblichen Entwicklung wird im gesamten Planungsraum ausreichend Spielraum gegeben, wobei hier vorhandene Nachverdichtungspotenziale genutzt werden sollen, insbesondere entlang der Schienenkorridore.
- Entwicklungen von Gewerbe- und Industrie-Gebieten sowie die Ansiedlung von Unternehmen mit transportintensiver Produktion im Land sind entlang von Schienen- und Binnenwasserwegen zu bevorzugen, um die Nutzung dieser Verkehrsträger zu erleichtern und Transporte bündeln zu können.
- Die Qualität der Verkehrsanbindung wird hierbei unter Nachhaltigkeitsaspekten sowie betriebswirtschaftlichen Abwägungen grundsätzlich von zentraler Bedeutung sein. Das Land setzt sich in diesem Rahmen für einen reibungslosen Verkehrsfluss auf überregionalen Strecken ein und setzt seine Gleisanschlussförderung für Anbindung von Gewerbe- und Industrie-flächen fort.
- Ebenso wichtig ist es, dass die Kommunen die Personenverkehrsoptionen sowie Möglichkeiten eines umwelt- und klimagerechten Güter- und Wirtschaftsverkehrs für (potenzielle) Gewerbestandorte prüfen und aktiv bewerben.
- Das Land hält sich mit Schienenstrecken Optionen für mögliche Ansiedlungen von Industrie/Gewerbe offen und verschafft sich somit Planungssicherheit.
- Das Land hat als Baulastträger die Pflicht, die Landesstraßen den regelmäßigen Verkehrsbedürfnissen entsprechend in angemessenen Zustand zu unterhalten und ggf. umzugestalten. Zur Verlagerung des Wirtschafts- und Güterverkehrs auf umwelt- und klimagerechte Verkehrsträger sollen intermodale Logistikknoten wie Binnenhäfen, Terminals für den Kombinierten Verkehr (KV-Terminals) und Verladeeinrichtungen weiterentwickelt werden.

4 So geht es weiter

Der Mobilitätsstrategie 2030 liegen die Ziele einer Erhöhung des Anteils des Umweltverbundes am Modal Split auf 60 Prozent bis zum Jahr 2030 sowie der Klimaneutralität 2045 zugrunde. Für deren Erreichung und die Umsetzung der in dieser Strategie festgehaltenen Handlungsansätze und Maßnahmen ist eine enge Zusammenarbeit mit allen relevanten Akteurinnen und Akteuren, der EU, dem Bund, der kommunalen Familie und Zivilgesellschaft notwendig.

Langfristig angelegte Strategien erfordern eine regelmäßige Beobachtung und Bewertung des Umsetzungsstandes und der Zielerreichung. Somit kann fortlaufend der Steuerungs- und Handlungsbedarf abgeleitet werden.

Ein Monitoring bildet die Grundlage für eine Evaluation. Somit kann regelmäßig überprüft werden, inwiefern die Ziele der Strategie erreicht wurden.

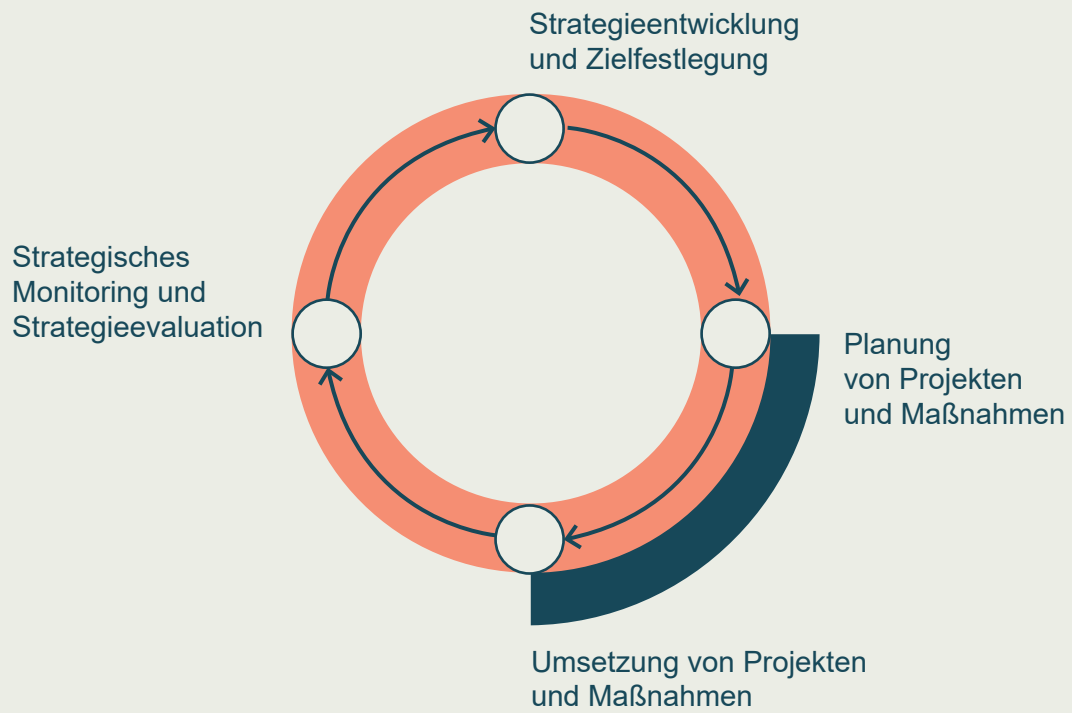
Die Umsetzung der Vorhaben der Mobilitätsstrategie 2030 sowie die Erreichung der Modal-Split-Ziele (mittel- und langfristig) werden regelmäßig überprüft.

Im Rahmen einer Evaluation erfolgt anschließend die Bewertung der Zielerreichung bzw. des Umsetzungsstandes. Die Evaluation bildet die Grundlage für weitere Entscheidungsprozesse für Verwaltung sowie Politik und dient zur gemeinsamen Reflexion und Diskussion zu wichtigen Stellschrauben und Erfolgsfaktoren. Neben einer regelmäßigen Berichterstattung wird eine Überprüfung bzw. Fortschreibung der Strategie im 5-Jahres-Rhythmus stattfinden.

Die Mobilitätsstrategie definiert die Leitlinien für die Gestaltung einer nachhaltigen Mobilität in Brandenburg und bildet somit den Rahmen für die inhaltliche Ausrichtung der Fachstrategien im Bereich Verkehr und Mobilität. Das Erreichen der Ziele in Bezug auf eine klima- und umweltschonende Mobilität im Land hängt von den Vorhaben der Landesregierung und der anderen Beteiligten, besonders des Bundes, der EU, weiterer Ressorts der Landesregierung, der kommunalen Familie, der Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen, der Wirtschaft, den Nutzerinnen und Nutzern und nicht zuletzt von der Bereitstellung entsprechender Haushaltsmittel ab.

Abbildung 7

Der Monitoringprozess – Beobachtung und Bewertung von Umsetzungsstand und Zielen



Quelle: Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung 2023

5 Anhang – Abkürzungsverzeichnis

AIL	Ausschuss für Infrastruktur und Landesplanung
BER	Verkehrsflughafen Berlin-Brandenburg
B+R	Bike and Ride
CORSIA	Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation
CVD	Clean Vehicles Directive
DELFI	Durchgängige Elektronische Fahrgastinformation
ECF	European Cyclist's Federation
EU	Europäische Union
EU-ETS	EU-Emissionshandel
ICAO	Internationale Zivilluftfahrtorganisation
Kfz	Kraftfahrzeug
KSG	Bundes-Klimaschutzgesetz
KV-Terminal	Terminal für den Kombinierten Verkehr
LBV	Landesamt für Bauen und Verkehr
LEP HR	Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg
Lkw	Lastkraftwagen
LNVP	Landesnahverkehrsplan
MiD	Mobilität in Deutschland
MIL	Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung
MIV	Motorisierter Individualverkehr
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
RB	Regionalbahn
SaubFahrzeugBeschG	Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StEP MoVE	Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr
StVG	Straßenverkehrsgesetz
TEN	Transeuropäische Netze
VSP	Verkehrssicherheitsprogramm

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Verortung der Strategie
Abbildung 2	Akteursbeteiligung im Projektverlauf
Abbildung 3	Die drei Strukturräume der Hauptstadtregion – Berlin, Berliner Umland, Weiterer Metropolenraum
Abbildung 4	Die Bevölkerungsentwicklung im Vergleich 2019 und 2030
Abbildung 5	Die Entwicklung des Modal Split in Brandenburg
Abbildung 6	TEN-Korridore in der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg
Abbildung 7	Der Monitoringprozess – Beobachtung und Bewertung von Umsetzungsstand und Zielen

Bildnachweise

Titel	© Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung
Inhalt	© Westend61/Javier Sánchez Mingorance (Seite 4), © iStock/photoschmidt (Seite 5), © Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (Seite 5)
Kapitel 1	© iStock/azur13 (Seite 9)
Kapitel 3	© VBB GmbH (Seite 19) © Designstudie © NEB/Ch. Bedeschinski/Siemens Mobility (Seite 20), © Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (Seite 25), © iStock/mixmike (Seite 27), © Barnimer Busgesellschaft mbH (Seite 31), © Westend61/Roger Richter (Seite 36), © ICOB GmbH (Seite 42)

Endnoten

- 1 In einigen Teilräumen, vor allem in städtischen Gebieten, hat der Umweltverbund bzw. seine drei Verkehrsträger schon heute einen höheren Anteil als o.g. Zielwerte. Daher können sich für einzelne Teilräume auch deutlich höhere Zielwerte ergeben.
- 2 Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (2021): Bundes-Klimaschutzgesetz. Verfügbar unter: <https://www.bmu.de/gesetz/bundes-klimaschutzgesetz/>, abgerufen am 10.12.2022.
- 3 Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (2020): Mobilität in der wachsenden Hauptstadtregion – Chancen und Herausforderungen. Verfügbar unter: <https://www.i2030.de/wp-content/uploads/2020/02/i2030-Metropolbroschuere.pdf>, abgerufen am 14.12.2022.
- 4 Landesamt für Bauen und Verkehr (2021): Entwicklung der Wohnbevölkerung bis 2020 – Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg.
- 5 Landesamt für Bauen und Verkehr (2021): Monitoring von raumstrukturellen Entwicklungstrends in der Hauptstadtregion 2019/2020.
- 6 Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (2022): Bevölkerungsstand 2021.
- 7 Landesamt für Bauen und Verkehr (2018): Bevölkerungsvorausschätzung 2017 bis 2030.
- 8 Landesamt für Bauen und Verkehr (2021): Bevölkerungsvorausberechnung für das Land Brandenburg 2020 bis 2030.
- 9 Statistik der Bundesagentur für Arbeit (2021): Pendlerverflechtungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Ländern, Stichtag 30. Juni 2021.
- 10 Infas, DLR, IVT und infas 360 (2020): Mobilität in Deutschland – MiD, Regionalbericht Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg, Abbildung 17. Verfügbar unter: https://mil.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/20200703_MiD2017_infas_Berlin_Brandenburg_Regionalbericht_MiD5431_20200629_final.pdf, abgerufen am 08.06.2022.
- 11 Alle Werte: MiD 2017.
- 12 So ist nach einer Studie des Umweltbundesamtes innerstädtisch das Fahrrad bis 5 Kilometer schneller und bis 7,5 Kilometer das E-Bike schneller als das Auto. Bei einer Streckenlänge von 10 Kilometer beträgt der Reisezeitunterschied 8 Minuten bzw. 3 Minuten. Verfügbar unter: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/384/bilder/dateien/15_abb_wegevergleich-inc-pedelecs_2021-06-22.pdf, abgerufen am 27.09.2022.
- 13 Siehe: European Cyclists Federation (2019): What would Happen if We Prioritised Cycling? Verfügbar unter: <https://ecf.com/news-and-events/news/what-would-happen-if-we-prioritised-cycling>, abgerufen am 08.06.2022.

- 14** Siehe: u. a. Fahrrad-Monitor Deutschland 2021 (Quelle: Sinus Markt- und Sozialforschung GmbH (2021): Fahrrad-Monitor Deutschland 2021. Verfügbar unter: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/fahrrad-monitor-2021.pdf?__blob=publicationFile, abgerufen am 08.06.2022) oder StraßenCheck (Quelle: FixMyCity GmbH (2020): Studie zur subjektiven Sicherheit im Radverkehr – Ergebnisse und Datensatz einer Umfrage mit über 22.000 Teilnehmenden. Verfügbar unter: <https://fixmyberlin.de/research/subjektive-sicherheit>, abgerufen am 08.06.2022).
- 15** Der Umweltverbund umfasst den ÖPNV, den Rad- sowie den Fußverkehr.
- 16** Eigene Berechnungen auf Grundlage der jeweiligen Bodenrichtwerte und Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (2020): Bike+Ride/Park+Ride im Land Brandenburg. Verfügbar unter: https://www.vbb.de/fileadmin/user_upload/VBB/Dokumente/Kompetenzstelle_Bahnhof/endbericht-br-pr-im-land-brandenburg.pdf, abgerufen am 14.12.2022.
- 17** Siehe: Verordnung über die Übertragung der Ermächtigung zum Erlass von Gebührenordnungen nach dem Straßenverkehrsgesetz (StVG-Gebührenermächtigungs-Übertragungsverordnung - StVGGebEÜV) vom 24.09. 1993 (GVBl.II/93, [Nr. 69], S.646), die zuletzt durch Verordnung vom 19.12.2022 (GVBl.II/22, [Nr. 77]) geändert worden ist. Verfügbar unter: <https://bravors.brandenburg.de/verordnungen/stvggebeuev>, abgerufen am 08.03.2023.

Impressum

Herausgeber

Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg (MIL)
Referat Presse, Öffentlichkeitsarbeit
Henning-von-Tresckow-Straße 2–8, 14467 Potsdam
oeffentlichkeitsarbeit@mil.brandenburg.de
www.mil.brandenburg.de

Fachliche Betreuung

Referat 40 – Grundsatz Verkehr und Mobilität, Radverkehr

Bearbeitung

Ramboll Deutschland GmbH
Ramboll Management Consulting GmbH

Gestaltung

Ramboll Management Consulting GmbH

Druck

LGB (Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg)
Veröffentlichungen, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung des Herausgebers.

Stand

August 2023
Veröffentlichungen, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung des Herausgebers.

Hinweis

Diese Broschüre wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung herausgegeben. Sie darf nicht während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Landtags-, Bundestags- und Kommunalwahlen sowie für die Wahl der Mitglieder des Europäischen Parlaments. Unabhängig davon, wann, auf welchem Wege und in welcher Anzahl diese Schrift dem Empfänger/der Empfängerin zugegangen ist, darf sie auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Landesregierung zu Gunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte.

© Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg 2023

Red vertical bar

Light orange vertical bar

Gold vertical bar

Dark orange vertical bar

Light orange vertical bar

