

Eckpunkte zur Erarbeitung einer Mobilitätsstrategie 2030 für das Land Brandenburg

Definition Mobilität

Räumliche Mobilität bezeichnet die Beweglichkeit von Menschen, Waren/ Dienstleistungen oder Daten in einem geografischen Raum. Zur Mobilität gehören aber auch die Möglichkeiten zu Teilhabe an und die Bereitschaft zur Bewegung. Verkehr dagegen ist ein Teil der räumlichen Mobilität und bezeichnet die tatsächliche Bewegung von Personen, Gütern oder Daten in einem definierten System (z.B. Straßen-, Schienen-, Wasserstraßen oder Luftverkehr). Verkehrswege und Verkehrsmittel ermöglichen Mobilität im Raum.

Ausgangslage

Mobilität zu sichern ist zentral für eine attraktive und zukunftsfähige Wirtschaft und das Leben der Menschen. Mobilität ermöglicht die Bewegung von Menschen und Gütern in einer immer enger vernetzten Wirtschafts- und Arbeitswelt. Gesellschaftlicher, wirtschaftlicher und demografischer Wandel machen auch für die Mobilität neue Konzepte notwendig. Folgende Aspekte seien beispielhaft genannt:

- Demografischer Wandel bringt häufig weitere Wege, veränderte Nutzerbedürfnisse und damit ein verändertes Mobilitätsverhalten unterschiedlicher Nutzergruppen mit sich.
- Einige Regionen in Brandenburg wachsen, andere schrumpfen.
- Energiewende und Klimawandel beeinflussen Mobilität und umgekehrt.
- Finanzielle Rahmenbedingungen verändern sich.
- Eine globalisierte Wirtschaft beeinflusst Mobilität bis hinunter auf die lokale Ebene.
- Technologische Entwicklungen fordern und ermöglichen neue Lösungen bei Infrastruktur und Rechtsrahmen.
- Die Sensibilität für Beeinträchtigungen von Lebensqualität und Gefahren von Verkehr wächst (zum Beispiel Flächenverbrauch, Lärm, Feinstaub und Verkehrsunfallgefahren). Die Menschen wollen stärker beteiligt werden.
- Berlin bringt als wachsende Stadt in der Mitte Brandenburgs für die Wirtschaft und die Menschen besondere Mobilitätsanforderungen mit sich.

Mobilität soll nachhaltig gestaltet werden. Nachhaltig ist eine Entwicklung, „die den Bedürfnissen der heutigen Generation entspricht, ohne die Möglichkeiten künftiger Generationen zu gefährden, ihre eigenen Bedürfnisse zu befriedigen und ihren Lebensstil zu wählen“ (Brundtland-Report 1987). Übertragen auf die Mobilität bedeutet Nachhaltigkeit, die Mobilitätsbedürfnisse heutiger und kommender Generationen zu befriedigen, ohne die Lebensgrundlagen wie Umwelt, ökonomische Entwicklung und soziale Gerechtigkeit zu gefährden.

Mobilität betrifft alle Ebenen von Politik, Verwaltung und Gesellschaft und ist daher eine Querschnittsaufgabe. Allein durch Verkehrspolitik ist eine nachhaltige Mobilität nicht zu sichern. Es gibt zahlreiche Schnittstellen und Wechselwirkungen zu anderen Politikfeldern. Gerade vor dem Hintergrund des demografischen Wandels kann nur eine nachhaltige und übergreifend verstandene Mobilitätspolitik positiv wirken.

Dabei sind auch die einschränkenden Rahmenbedingungen zu betrachten. Unterschiedliche Interessen müssen zudem berücksichtigt und Zielkonflikte ausbalanciert werden. Der vorgesehene Betrachtungszeitraum 2030 berücksichtigt vorhandene Verkehrs- und Bevölkerungsprognosen und entspricht dem Zeitraum der Nachhaltigkeitsstrategie des Landes. Alle vorhandenen Daten werden herangezogen, um als Grundlagen für Problemanalysen und Entscheidungen zu dienen. Ebenso fließen Erkenntnisse aus anderen derzeit parallel laufenden strategischen Prozessen mit ein, zum Beispiel aus der Evaluierung der Landesplanung, der Bundesverkehrswegeplanung und der Diskussion um die Verwaltungsstrukturreform.

Ziel

Die Ziele der Verkehrspolitik Brandenburgs wurden 1995 erstmals in einem Integrierten Verkehrskonzept (IVK) zusammengefasst. Es enthielt grundsätzliche Überlegungen zur Verkehrsentwicklung, ohne Fachplanungen ersetzen zu wollen. Die Novellierung 2002 hatte den Fokus verstärkt auf die Verknüpfung der Verkehrsträger gelegt. Jetzt geht es darum, den Schritt vom Verkehrskonzept zu einer Mobilitätsstrategie zu gehen. Die Mobilitätsstrategie soll erstmals in einem breiteren Dialog entwickelt werden. Auch der Koalitionsvertrag sieht vor, ein Mobilitätskonzept zu entwickeln. Ein Landtagsbeschluss dazu wurde am 21.01.2015 verabschiedet.

Die Mobilitätsstrategie soll Leitbild sein und mit strategischen mobilitätspolitischen Zielen beschreiben, wie Mobilität bis zum Jahr 2030 organisiert sein soll, um möglichst vielen Mobilitätsanforderungen gerecht zu werden. Sie soll mit allen relevanten Partnern innerhalb der Landespolitik, den Ressorts, der Wirtschaft, Verbänden, Vereinen und Kommunen und unter Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern erarbeitet, diskutiert und abgestimmt werden. Die Mobilitätsstrategie soll den Rahmen auch für die vielfältigen Ansprüche an Mobilität bei den jeweiligen Fachplanungen bilden und Schnittstellen und Wechselwirkungen zu anderen Politikfeldern aufzeigen. Ziel ist, einen möglichst breiten gesellschaftlichen Konsens über langfristige Ziele zu ermöglichen.

Themen (die Reihenfolge bedeutet keine Gewichtung)

1. Wir brauchen eine abgestimmte Mobilitätspolitik für die gesamte Hauptstadtregion.

Berlin und Brandenburg sind ein gemeinsamer Lebens-, Wirtschafts- und Verkehrsraum. Dies gilt sowohl regional – gekennzeichnet durch intensive Pendlerverflechtungen, als auch hinsichtlich der Fernverkehrsverbindungen. Integrierte, fachübergreifende Konzepte sind erforderlich.

Eine intensive Abstimmung zwischen den beiden Ländern auf allen Ebenen und zwischen allen Akteuren ist hierfür auch in Zukunft unerlässlich, um passgenaue und gute Mobilität zwischen beiden Ländern zu sichern.

2. Wir brauchen ein politikfeldübergreifendes Mobilitätsverständnis. Nachhaltige Mobilität muss Teil aller Ressortpolitiken sein.

Mobilität kann nur fachlich vernetzt, auf allen Handlungsebenen und mit allen Akteuren gemeinsam betrachtet werden. Dabei sind auch europapolitische und internationale Rahmenbedingungen zu Grunde zu legen. Die vielfältigen Wirkungen unterschiedlichster fachpolitischer Entscheidungen auf Mobilität sind zu berücksichtigen. Über Jahrzehnte getrennt gewachsene Planungs- und Entscheidungsprozesse und Organisationsstrukturen müssen stärker verbunden werden. Die Kommunikation und Information zwischen den Akteuren ist zu verbessern. Auswirkungen auf Mobilität und Verkehr sind bei allen Planungen zu betrachten.

3. Wir brauchen zukunftsfähige Lösungen für den Personenverkehr und den Güterverkehr gleichermaßen. Die Mobilität von Menschen und Gütern zu sichern ist Grundlage für eine stabile Wirtschaft und Wohlstand in Brandenburg.

Die beiden Säulen für Mobilität sind der Personenverkehr und der Güterverkehr. Ihnen kommt daher besondere Bedeutung zu. Beide Säulen gilt es bei der Mobilitätsstrategie angemessen im Blick zu behalten und zwar für den Nahverkehr ebenso wie für den Fernverkehr. Das Land kann den Personenverkehr direkt als Aufgabenträger im Schienen-Personen-Nahverkehr, über das ÖPNV-Gesetz und indirekt durch Fördermittel für die Infrastruktur beeinflussen. Beim Güterverkehr sind die Einfluss- und Gestaltungsmöglichkeiten begrenzter/komplexer. Alle Einflussmöglichkeiten müssen aber besonders auch bei den Fernverkehrsnetzen (auch grenzüberschreitend) genutzt werden, weil dies unmittelbare Auswirkungen auf die hiesige Infrastruktur, Wirtschaft und Umwelt hat. Generell gilt: Mobilität ist Aufgabe der Akteure auf allen Ebenen von Verwaltung und Gesellschaft.

4. Wir brauchen leistungsfähige großräumige und transeuropäische Fernverkehrsnetze sowie leistungsfähige Zubringerstrecken und Verknüpfungen, um die Wettbewerbsfähigkeit Brandenburgs zu sichern.

Mobilität ist ein entscheidender Faktor, um die Hauptstadtregion Berlin Brandenburg als Wirtschaftsstandort zu stärken. Mit Blick auf die dynamische wirtschaftliche Entwicklung und die damit verbundenen großen Chancen einer engeren Zusammenarbeit mit den Nachbarn, sollen die Anbindungen der Häfen und Flughäfen an die nationalen und internationalen Verkehrsrouten ebenso wie die regionalen Schienenverbindungen nach Polen und Tschechien verbessert werden. Dabei gilt, dass die Hauptstadtregion ihre Rolle als Knoten im Transeuropäischen Netz (TEN-T-Korridore) und die damit verbundenen Chancen nutzt. Die Leistungsfähigkeit der großräumigen und überregionalen Verkehrsachsen für alle Verkehrsträger und die Fernerreichbarkeit der brandenburgischen Wirtschaftsstandorte und intermodalen Knotenpunkte muss gesichert sein.

Hier ist Brandenburg stark abhängig von EU und Bund und wird sich weiterhin in Übereinstimmung mit der Internationalisierungsstrategie für das Land Brandenburg engagiert einbringen.

5. Wir brauchen Lösungen sowohl für die Mobilität in den dünn besiedelten Landesteilen Brandenburgs als auch für die Mobilität in der wachsenden Region im Umland Berlins.

Die stark unterschiedliche demografische Entwicklung in den unterschiedlichen Räumen des Landes erfordert differenzierte und zu den auseinanderstrebenden Trends passende Lösungen. In den dünn besiedelten Regionen steht zum Beispiel in Frage, welche klassischen Mobilitätsangebote in Zukunft noch gemeinwirtschaftlich tragfähig sind und ob und wie alternative Angebote ohne Verlust an Mobilität an ihre Stelle treten könnten. Die Vorgaben der Landesplanung zur Erreichbarkeit zentraler Orte sind auch im ländlichen Raum weiterhin die Richtschnur. Die zentralen Orte Brandenburgs sind die Anker im Raum und bilden die Verknüpfungspunkte für verschiedene Mobilitätsketten. Sie sind zudem die Verbindung zu ihrem Umland. Ihre Funktion muss gesichert und wenn möglich gestärkt werden als Beitrag für nachhaltige Siedlungsstrukturen. Der bisherige Weg wird weiter beschritten, durch eine abgestimmte Mobilitätspolitik auch die Stadtentwicklung zu unterstützen. Auf der anderen Seite brauchen die vielfältigen Mobilitätsbeziehungen zwischen Brandenburg und Berlin und die wachsenden Pendlerströme im Berliner Umland Lösungen, die den wachsenden Mobilitätsanforderungen in Zukunft gerecht werden.

6. Wir brauchen auf allen Ebenen eine effiziente und stetige Infrastruktur- und Mobilitätsfinanzierung.

Sich verändernde finanzielle Rahmenbedingungen müssen mit heutigen und zukünftigen Anforderungen an Mobilität und die Verkehrsinfrastruktur in Übereinstimmung gebracht werden. Es müssen Angebote gefunden werden, die die Bedarfe sowohl für schrumpfende als auch für wachsende Regionen angemessen erfüllen. So brauchen vor allem die Infrastrukturnetze stetige Investitionen, um den Bestand zu erhalten und Engpässe zu beseitigen. Sie sind nachhaltig und verkehrssicher zu erhalten und an Schwachstellen bedarfsgerecht zu erweitern. Daneben sind generell die Möglichkeiten zur Beteiligung Privater an der Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur zu prüfen.

7. Wir brauchen flexible und passfähige rechtliche und organisatorische Rahmenbedingungen, um auf die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen und der Wirtschaft besser eingehen zu können.

Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels und anderer gesellschaftlicher und technischer Entwicklungen verändern sich auch Mobilitätsbedürfnisse. Darauf müssen Mobilitätsangebote auch und besonders in dünn besiedelten Regionen angepasst werden. In Zukunft wird Mobilität als integrierte Dienstleistung noch wichtiger werden gegenüber der Nutzung nur eines bestimmten Verkehrsmittels. Wir brauchen daher flexiblere rechtliche und organisatorische Rahmenbedingungen für neue unkonventionelle Ideen und Modelle.

Die heutigen Regelungen müssen sowohl beim Personen- als auch beim Güterverkehr unter diesem Aspekt untersucht und überarbeitet werden.

8. Wir brauchen den Vorrang des öffentlichen Personennahverkehrs vor dem motorisierten Individualverkehr.

Der ÖPNV ist ein wichtiger Baustein einer effizienten Mobilität durch hohe Kapazität und Umweltverträglichkeit (geringerer Flächen- und Energieverbrauch, weniger Emissionen). Ein erneuter Blick auf die Pendlerkorridore im Berliner Umland und die Frage weiterer S-Bahn-Lückenschlüsse und Erweiterungen ist notwendig. Der ÖPNV muss intelligent gesteuert, vernetzt und vertaktet sein, um eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu bieten. Es gilt, den ÖPNV zu stärken und durch übergreifendes Mobilitätsmanagement flüssige Mobilitätsketten über verschiedene Angebote hinweg effizient zu organisieren. Der SPNV bleibt das Rückgrat zur Erschließung der gesamten Hauptstadtregion Berlin Brandenburg. Der Verkehrsverbund soll gestärkt und weiter entwickelt werden.

9. Wir brauchen eine gute Nahmobilität, und wollen besonders den Rad- und Fußverkehr als eigenständige Mobilitätsform stärken.

Eine gute Nahmobilität ist zentral für eine klima- und umweltfreundliche Mobilität. Sie ist nicht nur verkehrspolitisch, sondern auch städtebaulich relevant. Dem Rad- und Fußverkehr kommt dabei besondere Bedeutung zu, denn hier liegen – auch dank neuer Technologien zum Beispiel der Elektromobilität - große Potenziale für emissionsfreie Mobilität sowohl in der Alltagsmobilität als auch im Tourismus. Das Thema Nahmobilität soll in Zukunft stärker beachtet werden und bei Kommunal- und Quartiersplanungen mehr in den Fokus rücken.

10. Teilhabe: Wir brauchen einen stärkeren Fokus auf die soziale Dimension von Mobilität.

Räumliche Mobilität ist eine Voraussetzung, um am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen. Wer nicht mobil sein kann, hat schlechteren Zugang zum wirtschaftlichen, politischen und sozialen Leben. Dabei ist den besonderen Mobilitätsbedürfnissen spezifischer Bevölkerungsgruppen Rechnung zu tragen, dazu gehört auch Barrierefreiheit. Deswegen muss dieser Aspekt in Zukunft bei Mobilitätsfragen in allen Politikfeldern, nicht nur in der Verkehrspolitik stärker als bisher mit bedacht werden.

11. Wir brauchen eine transparente Mobilitätspolitik, die die Menschen einbezieht.

Unsere Politik gestaltet Entscheidungen transparent und bindet Betroffene weitest möglich ein. Das erhöht die Akzeptanz und das Verständnis zum Beispiel für verkehrspolitische Entscheidungen. Transparenz wird auch künftig eine zentrale mobilitätspolitische Leitlinie sein. Eine solche partizipative Politik ist nah an den Bedürfnissen und Anliegen der betroffenen Menschen und will sie einbeziehen. Besonders in der Infrastrukturplanung sind die Rechte Betroffener nach nationalen und internationalen Standards verankert und gewährleistet. Das gegenseitige Verständnis zwischen Projektträgern und Betroffenen soll weiter gefördert werden.

12. Wir brauchen mehr nachhaltige Mobilität, um Mensch und Umwelt zu entlasten.

Die Ziele der Nachhaltigkeitsstrategie der Landesregierung werden auch in der Mobilitätsstrategie berücksichtigt. Ein Faktor für nachhaltige Mobilität ist es, die Verkehrsmenge zu verringern. Eine geringere Verkehrsleistung verringert Emissionen und ist ein Beitrag für bessere und nachhaltigere Mobilität. Dies ist relevant bei der Siedlungssteuerung und Bauleitplanung, wo Mobilitätsaspekte zu berücksichtigen sind. Auch mobile und dezentrale oder Online-Dienstleistungen und eGovernment oder das Arbeiten von zu Hause können die Verkehrsmenge verringern. Auch Regeln, wie zum Beispiel Maut, KFZ-, und Kraftstoffbesteuerung oder Parkraumbewirtschaftung können sinnvoll steuern. Weniger Verkehr schont dabei nicht nur die Umweltressourcen und reduziert Belastungen für Mensch und Natur, sondern steigert auch durch geringere Mobilitätskosten und die Entlastung der Infrastruktur die Kosteneffizienz. Handlungsfelder sind hier zum Beispiel die Themen Lärm, Feinstaub und andere Luftschadstoffe, CO₂, Flächenverbrauch und Zerschneidung von Räumen, Verkehrsleistung reduzieren. Hier kommt auch den Kommunen besondere Verantwortung zu.

13. Wir brauchen sichere Mobilität über alle Verkehrsträger hinweg.

Brandenburg bekennt sich in seinem Verkehrssicherheitsprogramm mit dem Zielhorizont 2024 klar zum anspruchsvollen Leitbild „Vision Zero“. Es bedeutet, keine Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr, im Luftverkehr und im Eisenbahnverkehr mehr beklagen zu müssen. Im öffentlichen Verkehr kommt dem Thema des individuellen Sicherheitsempfindens, der „subjektiven Sicherheit“, auch zukünftig noch stärkere Bedeutung zu. Für eine sichere Infrastruktur und Technik über alle Verkehrsträger hinweg, müssen sich alle Verantwortlichen weiter anstrengen. Hier tragen auch die Kommunen besondere Verantwortung. Das ehrenamtliche Engagement und die Zusammenarbeit auf allen Ebenen soll weiter unterstützt werden.

14. Wir brauchen die stärkere Auseinandersetzung über die Möglichkeiten und Grenzen neuer Technologien.

Neue Informations- und Kommunikationstechnologien entwickeln in unterschiedlicher Hinsicht die Mobilität von Menschen, Gütern und Daten weiter, zum Beispiel den Mobilitätsservice und das Mobilitätsmanagement. Sie können zum Beispiel Verkehr durch Online-Dienstleistungen verringern, aber auch mehr Verkehr durch online bestellte Warenlieferungen erzeugen. Beide Aspekte sind zu beachten und Chancen wie Risiken gleichermaßen zu analysieren und in Konzepte einfließen zu lassen.

Weiteres Verfahren

Kabinettbefassung zu Eckpunkten	30.06.2015
Zuleitung Eckpunkte an AIL	30.06.2015
Diskussion Eckpunkte im AIL	02.07.2015
Erarbeitung der Mobilitätsstrategie, erster Workshop	12/2015
Entwurf Mobilitätsstrategie	03/2016
Beteiligungsverfahren (Online/Workshops) dabei erneute Ressortbesprechung	04-06/2016
Einleitung Ressortabstimmung	07/2016
Ende Ressortabstimmung	09/2016
Mitzeichnungsverfahren	11/2016
Kabinettbefassung (Beschluss)	12/2016
AIL	12/2016