

Gliederung

1. Ziel und Funktion der Mobilitätsstrategie
2. Rahmenbedingungen für die Mobilität 2030
 - 2.1 Die Hauptstadtregion – Lage im Raum
 - 2.2 Verkehrs- und Dateninfrastruktur
 - 2.3 Finanzen
 - 2.4 Recht
3. Trends
 - 3.1 Klima und Umwelt
 - 3.2 Demografische Entwicklung
 - 3.3 Wirtschaft und Wirtschaftsverkehr
 - 3.4 Mobilitätsverhalten
 - 3.5 Innovation
4. Ziele
 - 4.1 Die Europäische Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg mobilisieren
 - 4.2 Mobilität in allen Landesteilen in Stadt und Land bedarfsgerecht sichern
 - 4.3 Mobilität als aktive Wachstums- und Strukturpolitik ausgestalten
 - 4.4 Infrastrukturen bedarfsgerecht anpassen, erhalten und entwickeln
 - 4.5 Zielgruppen- und bedürfnisgerechte Mobilität sichern
 - 4.6 Mobilität umweltfreundlich gestalten
 - 4.7 Die digitale Revolution nutzen, Mobilitätslösungen aktiv kommunizieren
 - 4.8 Mobilität sozial gerecht und verkehrssicher gestalten
5. Ausblick

1. Ziel und Funktion der Mobilitätsstrategie

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 nächsten Schritt zu gehen: Brandenburg erarbeitet sich eine Mobilitätsstrategie.

Räumliche Mobilität bezeichnet die Beweglichkeit von Menschen, Waren/Dienstleistungen oder Daten in einem geografischen Raum. Zur Mobilität gehören aber auch die Möglichkeiten und die Bereitschaft zur Bewegung. Verkehr dagegen ist ein Teil der räumlichen Mobilität und beschreibt 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.

Mobilität ist eine Querschnittsaufgabe und betrifft alle Ebenen von Politik, Verwaltung und Gesellschaft. Mobilität ist daher mehr als Verkehr. Wer nicht mobil sein kann, hat schlechteren Zugang zum wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Leben. Es gibt zahlreiche Schnittstellen und Wechselwirkungen zu anderen Politikfeldern. Gerade vor dem Hintergrund des demografischen Wandels kann deshalb nur eine übergreifend verstandene Mobilitätspolitik positiv wirken.

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 natürlichen Lebensgrundlagen, die ökonomische Entwicklung und die soziale Gerechtigkeit zu gefährden.

Mobilität zu sichern ist zentrale Voraussetzung für eine attraktive und zukunftsfähige Wirtschaft und das Leben der Menschen. Einige Regionen in Brandenburg wachsen, andere schrumpfen. Wie organisieren wir Mobilität im Berliner Umland und wie bleiben wir auf dem Lande mobil? Zusätzlich verändern Klimawandel und Energiewende einerseits und Digitalisierung, E-Mobilität und autonomes Fahren andererseits die Anforderungen an Mobilität erheblich. Alle Verantwortlichen müssen sich auf allen Ebenen den sich wandelnden Rahmenbedingungen stellen.

Die Mobilitätsstrategie soll ein gemeinsames Verständnis von nachhaltiger Mobilität fördern und die Leitlinien für eine nachhaltige Mobilität in Brandenburg definieren. Ihre Funktion ist dabei, möglichst viele Interessen, Ansprüche und Sichtweisen aufzugreifen und zu integrieren. Es werden Ziele für die weitere Entwicklung der Mobilität in Brandenburg definiert und beschrieben und es wird benannt, wie diese Ziele zu erreichen sind, ohne darunter liegende Fachplanungen zu ersetzen.

Dabei sind auch die einschränkenden Rahmenbedingungen zu betrachten. Der vorgesehene Betrachtungszeitraum 2030 berücksichtigt vorhandene Verkehrs- und Bevölkerungsprognosen. Ebenso fließen Erkenntnisse aus anderen derzeit parallel laufenden Planungen und Prozessen mit ein, zum Beispiel aus der Überarbeitung der Landesplanung, der Bundesverkehrswegeplanung und der Diskussion um die Verwaltungsstrukturreform. Die Mobilitätsstrategie korrespondiert mit anderen Strategien der Landesregierung wie der Nachhaltigkeitsstrategie, der Energiestrategie und der Tourismusstrategie.

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 Landesregierung, der Wirtschaft, Verbänden, Vereinen und Kommunen und unter Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern erarbeitet, diskutiert und abgestimmt werden. Auf der Grundlage der Eckpunkte, sowie der bereits geführten Diskussionen und Rückmeldungen wurde der vorliegende Entwurf erstellt.

Verfahren

Der Koalitionsvertrag sieht vor, eine Mobilitätsstrategie zu erarbeiten. Ein Landtagsbeschluss dazu wurde am 21.01.2015 gefasst. Als ersten Schritt erarbeitete das MIL Eckpunkte, die mit den Ressorts abgestimmt und am 30.06.2015 im Kabinett besprochen wurden. Internen Workshops folgte am 27.01.2016 ein öffentlicher Auftaktworkshop in Potsdam, um die Mobilitätsstrategie auf eine breite Basis zu stellen. 220 Teilnehmende diskutierten im Plenum und vier Fachworkshops über die Mobilität der Zukunft. Rund 400 Rückmeldungen wurden aufgenommen. Auf der Grundlage der Eckpunkte und der bisher geführten Diskussionen und Rückmeldungen wurde der vorliegende Entwurf erstellt.

Die Onlinebeteiligung startete vor der Sommerpause 2016 und erweiterte den Kreis nochmals, um neben den Interessenverbänden, Kommunen und Fachleuten auch möglichst vielen Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit zu geben, sich mit ihren Themen einzubringen. Fast 450 Beiträge von Bürgerinnen und Bürgern sowie Institutionen und Verbänden wurden ausgewertet und flossen in die Erarbeitung mit ein. Drei weitere regionale Workshops für die Kommunen, ein Workshop gemeinsam mit Berlin sowie ein Termin für die Interessenverbände rundeten den Dialog ab.

Nach dem Beteiligungsverfahren wurde der überarbeitete Entwurf im Dezember 2016 innerhalb der Landesregierung abgestimmt, dann im Januar 2017 dem Kabinett vorgelegt und dem Landtag zugeleitet.

Ebene	Integrierte Gesamtkonzepte		Sektorale Planungen (z.B.)
	Raumordnung/Landesplanung	Mobilität/Verkehr	
Europäische Union	Europäisches Raumentwicklungskonzept Territoriale Agenda 2020 der EU	Transeuropäische Verkehrsnetze Kernnetz-Korridore Weißbuch Verkehr	grenzüberschreitende Projekte Operationelle Programme Zusammenarbeit mit Polen
Bund	Raumordnungsgesetz Leitbilder der Raumentwicklung	Bundesverkehrswegeplanung Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie	Bedarfs- und Investitionspläne für Straße/Wasser/Schiene Aktionsplan Güterverkehr/Logistik Aktionsplan Intelligente Verkehrssysteme Nationaler Radverkehrsplan Flughafenkonzept
Land	Landesentwicklungsprogramm Landesentwicklungspläne	Mobilitätsstrategie 2030	Landesnahverkehrsplan Landesstraßenbedarfsplan Radverkehrsstrategie Verkehrssicherheitsprogramm Alleenkonzeption Luftverkehrskonzeption Hafenkonzeption/Logistik Stadtentwicklungskonzept Fachplanungen anderer Ressorts (z.B. Schul- und Krankenhausplanung) Fachplanungen anderer Bundesländer (z.B. STEP Verkehr Berlin)

Abbildung 1: Auf welcher Ebene die Mobilitätsstrategie eingeordnet ist. Quelle: MIL 2016

2. Rahmenbedingungen für die Mobilität 2030

2.1 Die Hauptstadtregion – Lage im Raum

Berlin und Brandenburg bilden zusammen die deutsche Hauptstadtregion, gegliedert in die drei Strukturräume: Berlin, Berliner Umland und Weiterer Metropolenraum. Insgesamt rund 6 Millionen Menschen verteilen sich sehr unterschiedlich auf einer Fläche von mehr als 30.000 Quadratkilometern.

Die Hauptstadtregion ist ein gemeinsamer Wirtschaftsraum. Mit einer Wirtschaftsleistung von 35.627 Euro Bruttoinlandsprodukt (BIP) pro Kopf erzielte Berlin im Jahr 2015 einen Wert, der bei 96 Prozent des Bundesdurchschnitts lag. Im Land Brandenburg lag das BIP mit 26.493 Euro pro Kopf im Jahr 2015

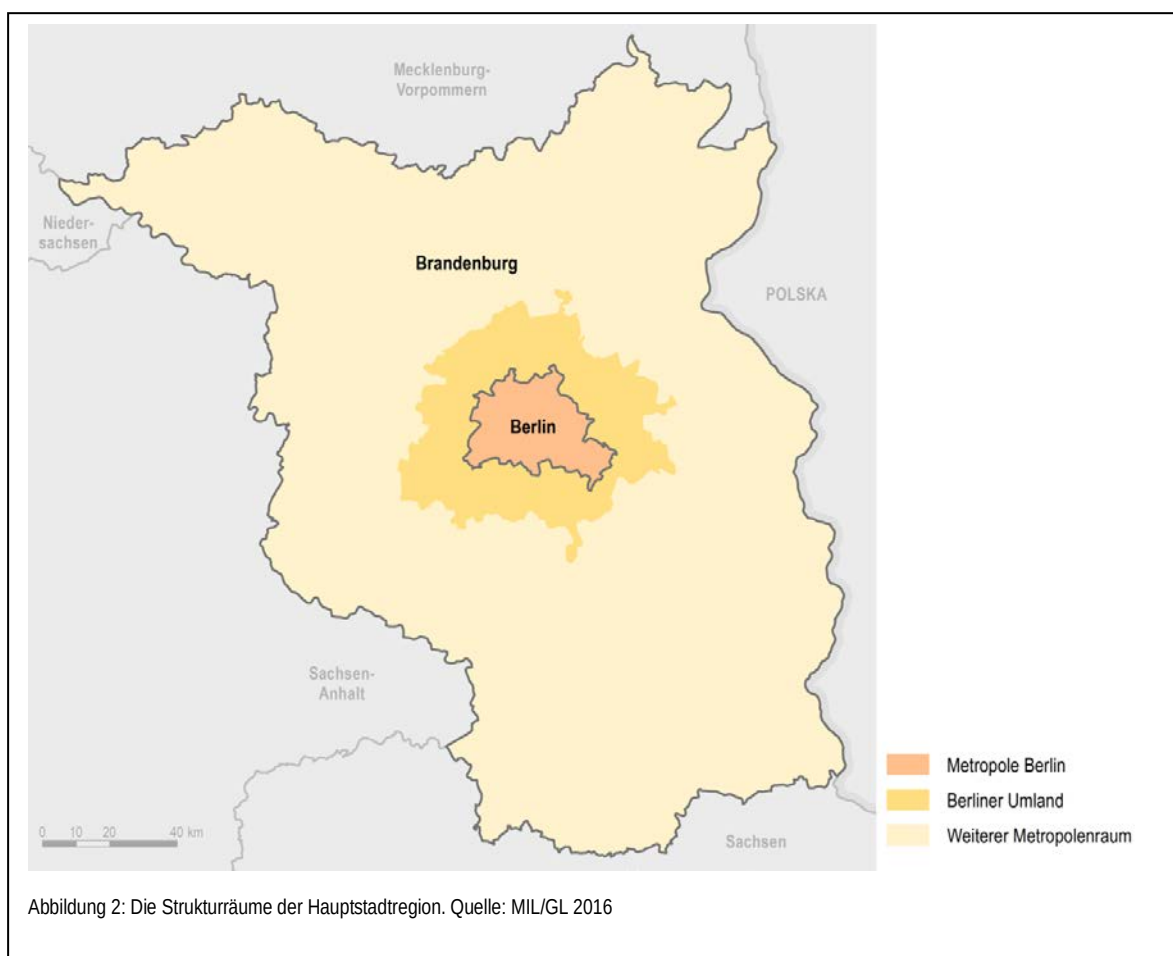
bei 71 Prozent des Bundesdurchschnitts und damit auf ähnlichem Niveau wie in den anderen neuen Bundesländern.

Als zentraler Knoten in den transeuropäischen Netzen (Urban Node) wird die Region von drei der insgesamt neun transeuropäischen Verkehrskorridore durchquert: dem Nord-Ostsee-Korridor, dem Orient/östliches Mittelmeer- und dem Skandinavien-Mittelmeer-Korridor. Sie verknüpfen die europäischen Wirtschaftszentren in Ost-West- und in Nord-Süd-Richtung.

Brandenburg hat ein ausreichend dichtes überregionales Verkehrsnetz, das auf die Metropole Berlin sowie auf die zentralen Orte ausgerichtet ist. Damit bildet die Hauptstadtregion mit ihren zahlreichen funktionalen Verflechtungen einen gemeinsamen Planungs- und Verkehrsraum, der eng mit Nord-, West-, Süd und besonders auch Osteuropa und Polen verflochten ist und auch damit die Bedeutung im europäischen Kontext unterstreicht.

Diese geostrategische Lagegunst bietet große wirtschaftliche Entwicklungspotenziale. So hat sich die Hauptstadtregion u. a. verstärkt zu einer Drehscheibe im europäischen und internationalen Waren- und Personenverkehr entwickelt und sich dabei zunehmend als Logistikstandort und Vorreiter für innovative und nachhaltige Verkehrslösungen innerhalb Europas positioniert.

Das auf Berlin ausgerichtete Schienennetz und das Angebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bilden das Gerüst für die Siedlungsentwicklung und die Raumentwicklung in der Hauptstadtregion. Das raumordnerische Leitbild des Siedlungssterns konzentriert die Siedlungsentwicklung im Berliner Umland an diesen Verkehrsachsen. Von der sehr guten Anbindung Berlins profitiert Brandenburg hingegen mit den wenigen Fernverkehrshalten bisher zu wenig. Ausbaubedürftig ist außerdem die Schienenverkehrsanbindung an das Nachbarland Polen, von der die Grenzregionen Brandenburgs bisher entsprechend wenig Nutzen haben.



Die Zentralen Orte des Landes haben eine besondere Bedeutung als Kristallisationspunkte wirtschaftlichen, sozialen, gesellschaftlichen und kulturellen Lebens einer Region. Die Mittel- und Oberzentren in Brandenburg bilden als Anker im Raum und Zentren der Daseinsvorsorge die Grundlage für eine flächendeckende Raumerschließung und erfüllen hochwertige bzw. gehobene Funktionen der Daseinsvorsorge. Auch die kleineren Städte im Land erfüllen wichtige Funktionen für Wohnen, Leben und Arbeiten. Besondere Erfordernisse ergeben sich für die Sicherung von Mobilität im ländlichen Raum.

Es gibt ausgeprägte und zunehmende verkehrliche Verflechtungen zwischen Berlin und Brandenburg, besonders zwischen Berlin und dem Berliner Umland, aber zunehmend auch aus Orten jenseits des Berliner Umlands. Die Zahl der Pendlerinnen und Pendler nimmt zu. Heute pendeln täglich rund 200.000 Menschen aus Brandenburg nach Berlin, rund 80.000 pendeln aus Berlin nach Brandenburg, eine Steigerung von rund 27 Prozent seit 2006. Dies stellt besondere Ansprüche an die Infrastruktur, insbesondere auch an das Schienennetz. Darüber hinaus gibt es wichtige Bezüge bestimmter Teilräume Brandenburgs zu benachbarten Bundesländern, nach Polen und in die umliegenden Metropolregionen Hamburg und Mitteldeutschland.

2.2 Verkehrs- und Dateninfrastruktur

- Schienenwege

Das Schienennetz ist eine Säule der Mobilität sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr. Das vom Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in der Region Berlin und Brandenburg bediente Netz umfasst 2.684 Kilometer, davon 327 Kilometer S-Bahn-Netz und 2.357 Kilometer Regionalverkehrsnetz. Neben den auf Berlin ausgerichteten Strecken erschließen Tangentialen im weiteren Metropolenraum zusätzliche Räume zwischen den Hauptachsen. Zusätzlich verbindet ein Gleichstrom-S-Bahnnetz die Hauptstadt mit dem Umland.

Für einen schnellen und zuverlässigen Schienenpersonennahverkehr ist ein qualitativ hochwertiges Streckennetz vorhanden. Von den 337 Regionalverkehrs- und S-Bahnstationen in Brandenburg sind 305 bereits barriere- oder stufenfrei. Defizite bei der Infrastruktur bestehen dennoch: 2014 konnten 8 Prozent der Strecken nur mit verminderter Geschwindigkeit befahren werden (2013: 10,5). Bei den Strecken der DB Netz AG - Regionalnetze waren es 11 Prozent (2013: 13 Prozent).¹

Die zentrale verkehrliche Funktion der Hauptstadtregion führt immer wieder zu Trassenkonflikten zwischen dem Schienenpersonenfernverkehr, dem Schienengüter- und Schienenpersonennahverkehr. Die Beseitigung dieser Engpässe wurde vom Land für den Bundesverkehrswegeplan 2030 angemeldet aber nur zum Teil anerkannt.

Zentrale Bedeutung für das Mobilitätsmanagement hat der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB). Er ist auf die Fläche bezogen der größte Verkehrsverbund Europas und bietet im gesamten Land Brandenburg und in Berlin vertaktete Verbindungen mit einheitlichen Tarifen an.

¹ Alle Zahlen: VBB Qualitätsanalysen Netzzustand bzw. Stationen 2013ff und MIL

Schieneninfrastruktur in Brandenburg und Berlin mit bestelltem SPNV

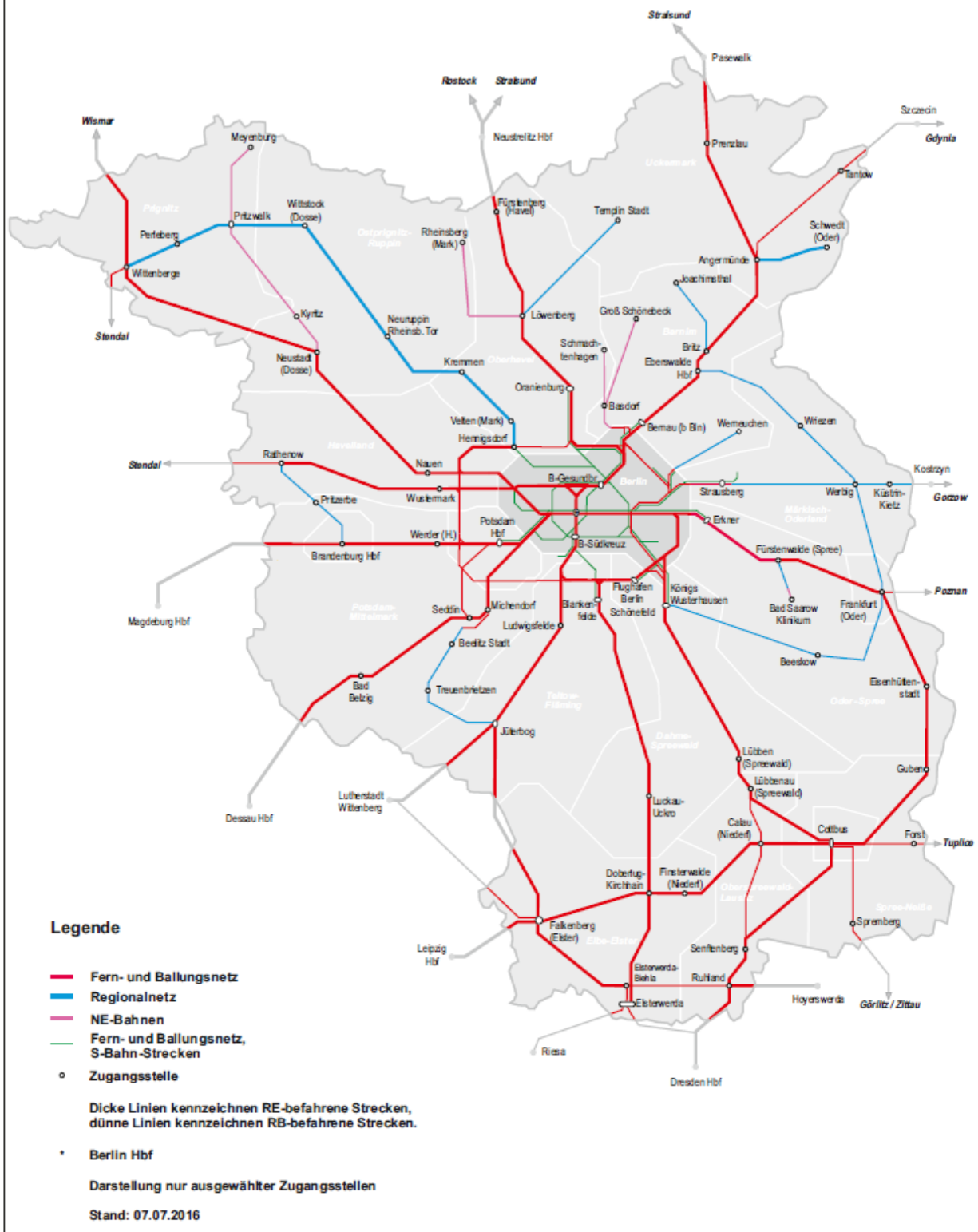


Abbildung 3: Schieneninfrastruktur in Brandenburg, Quelle: VBB 2016

- Straßen

Brandenburg hat rund 800 Kilometer Autobahnen (mit 1.010 Brückenbauwerken), 2.850 Kilometer Bundesstraßen (mit 745 Brückenbauwerken), 5.800 Kilometer Landesstraßen (mit 740 Brückenbauwerken) und rund 3.000 Kilometer Kreisstraßen und rund 12.700 Kilometer Gemeindestraßen. Das ist ein grundsätzlich ausreichend dichtes klassifiziertes Straßennetz zur Erschließung sowohl des Berliner Umlandes als auch des weiteren Metropolenraumes.

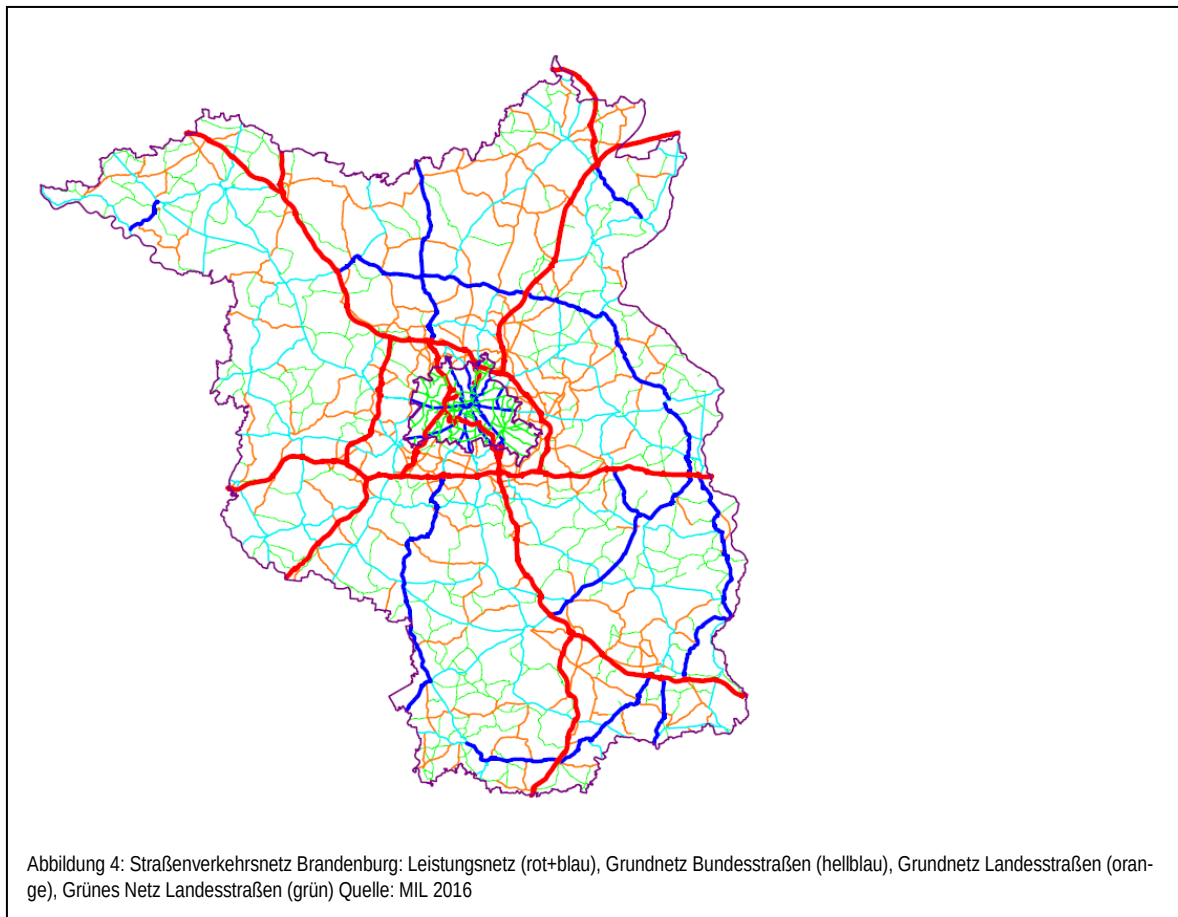
Das Straßennetzkonzept beinhaltet drei Netzkategorien:

- Das Leistungsnetz, mit den Autobahnen und einem Teil des Bundesstraßennetzes (Blaues Netz) mit hoher verkehrlicher Bedeutung (rund 1.500 Kilometer),
- das Grundnetz, mit den weiteren Bundesstraßen und verkehrswichtigen Landesstraßen (rund 5.000 Kilometer, davon rund 2.900 Kilometer Landesstraßen),
- das Grüne Netz, mit den Landesstraßen, die nicht zum Grundnetz gehören (rund 2.900 Kilometer).

Auf dem 1.500 Kilometer umfassenden Leistungsnetz werden 57 Prozent der Verkehrsleistung des klassifizierten Straßennetzes erbracht. Weitere 35 Prozent der Straßenverkehrsleistung werden über das ca. 5.000 Kilometer lange Grundnetz abgewickelt und nur jeweils 4 Prozent der Verkehrsleistung tragen das Grüne Netz der Landesstraßen und das Kreisstraßennetz. Rund 2000 Kilometer Landesstraßen entsprechen nicht der Funktion einer Landesstraße.

Die umfangreichen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur seit 1991 haben besonders bei den Bundesfernstraßen zu einem heute guten Ausbaustandard geführt. Noch bestehende Engpässe im Netz sollen durch Um- und Ausbaumaßnahmen aber auch durch Neubau- und Erweiterungsmaßnahmen, die in den Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgenommen wurden, beseitigt werden.

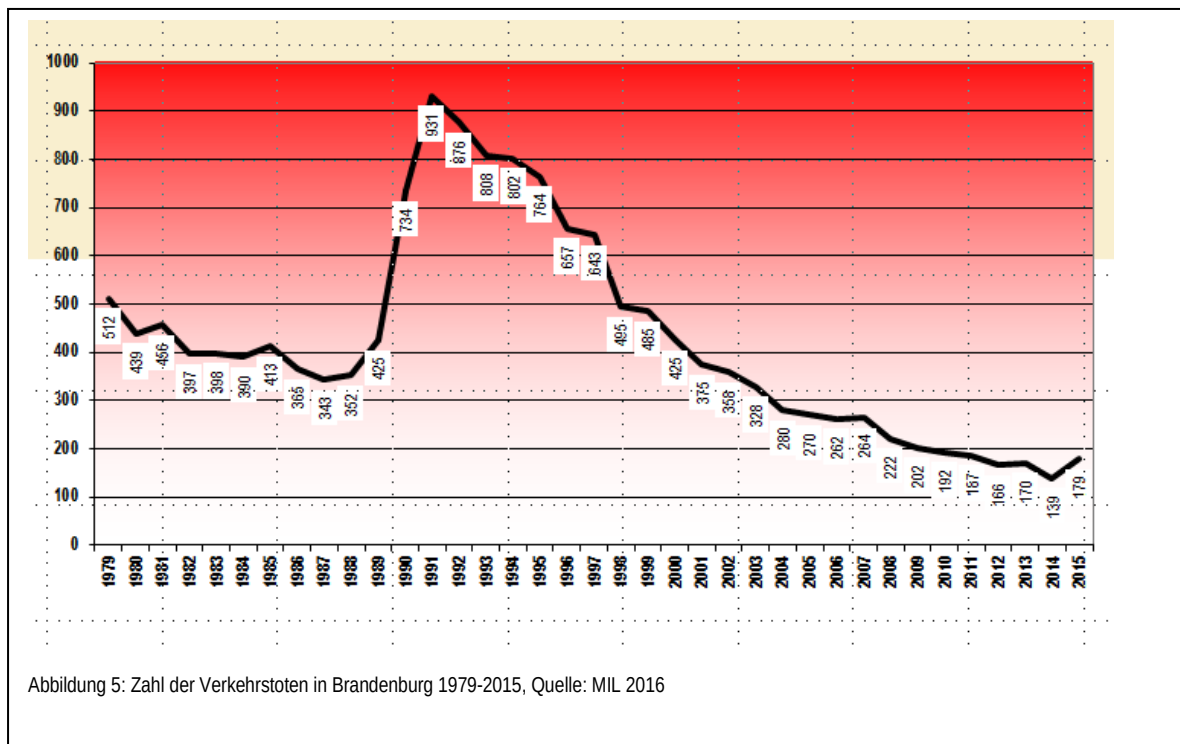
Größere Defizite bestehen im Netz der Landesstraßen, deren gegenwärtiger Unterhaltungs- und baulicher Zustand in Teilen unbefriedigend ist. So befinden sich rund 39 Prozent des Grundnetzes und rund 46 Prozent des Grünen Netzes in einem schlechten bis sehr schlechten Zustand. Der Schwerpunkt liegt hier künftig in der Erhaltung des Bestandsnetzes, Neubaumaßnahmen wird es nur in begründeten Ausnahmefällen geben.



Ergänzt wird das Bundesfern- und Landesstraßennetz durch ein dichtes Netz von Kreis- und Gemeindestraßen mit vorwiegend lokaler Bedeutung, streckenweise jedoch mit hohen Verkehrsbelastungen in den Städten und im Berliner Umland. Die Leistungsfähigkeit der lokalen Verkehrsnetze ist auch für die Abwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs in den Gemeinden von großer Bedeutung. Mit Fördermitteln des Landes für den kommunalen Straßenbau in Höhe von 1,3 Milliarden Euro wurden die Verhältnisse in den Gemeinden deutlich verbessert.

- Verkehrssicherheit

Brandenburg hat das Ziel der Europäischen Union erreicht, die Zahl der Verkehrstoten von 2000 bis 2010 zu halbieren. Das Verkehrssicherheitsprogramm 2024 folgt dem Leitbild der „Vision Zero“ mit dem Ziel, Straßen und Verkehrsmittel so sicher zu gestalten, dass keine Verkehrstoten und Schwerverletzten mehr zu beklagen sind. Der Philosophie der „Vision Zero“ liegt zugrunde, sich nicht mit einer scheinbar hinnehmbaren Quote an tödlichen Unfällen und Schwerverletzten abfinden zu wollen. Die Zahl der Verkehrstoten sank von 931 im Jahr 1991 auf zuletzt 179 im Jahr 2015. Besonders problematisch bleiben weiterhin die Baumunfälle. Das Land gehört mit 73 Verkehrstoten je eine Million Menschen nach wie vor zu den Schlusslichtern in der Unfallstatistik.



- Rad- und Fußverkehr

Anlagen für den Rad- und Fußverkehr haben eine zentrale Rolle für die innerörtliche Mobilität. Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit stellen an die lokalen Wegenetze besondere Anforderungen bei der Gestaltung, der Barrierefreiheit und der Funktionsvielfalt in urbanen Wohn- und Mischgebieten. Das gilt auch besonders vor dem Hintergrund einer älter werdenden Bevölkerung und dem Bestreben der Städte, die Kernlagen städtebaulich aufzuwerten und eine „Stadt der kurzen Wege“ zu entwickeln. Durch die Zunahme von Radverkehrsanteilen in verdichteten Siedlungsbereichen und neue Nutzergruppen (Elektrofahrräder) ändern sich auch die Qualitätsanforderungen an die Infrastruktur.

Brandenburg hat in den Radverkehr/Radverkehrsanlagen stark investiert und sich mit einem Radverkehrsanteil von 13 Prozent am Gesamtverkehrsaufkommen zu einem echten Fahrradland entwickelt. Seit 1995 wurden rund 215 Millionen Euro in Radwege an Bundes- und Landesstraßen investiert. Darüber hinaus fördert das Land touristische Radwege, sowie den Bau von Geh- und Radwegen an kommunalen Straßen. Das Land hat aufgrund seiner Topografie, der demografischen Entwicklung und der durchschnittlichen Entfernung zu Alltagszielen ein großes Potenzial zur Nutzung des Fahrrades. Das gilt sowohl für den Alltagsradverkehr als auch für den touristischen Radverkehr. Der Fahrradtourismus hat sich zu einem wichtigen Wirtschaftsfaktor entwickelt. In Brandenburg gibt es rund 7.000 Kilometer regionale und überregionale touristische Radrouten-Trassen, auf denen rund 12.000 Kilometer verschiedener Radrouten verlaufen. Das regionale Radwegenetz im ländlichen Raum hat für die Mobilität der dort lebenden Menschen und den Tourismus eine erhebliche Bedeutung.

Insgesamt stehen aktuell rund 2.000 Kilometer straßenbegleitende Radwege an Bundes- und Landesstraßen in Brandenburg zur Verfügung. Mittlerweile ist rund die Hälfte aller Außerortsradwege an Bundes- und Landesstraßen älter als 15 Jahre. Ähnliches gilt auch für die geförderten touristischen Radwege. Die Erhaltungskosten werden daher in der Zukunft ansteigen und bis zu 50 Prozent des Budgets ausmachen. Das begrenzt die Möglichkeiten für Neubauvorhaben.

- Wasserstraßen

Eine entlastende Funktion im Güterverkehr haben die Wasserstraßen an Oder, Spree, Havel und Elbe mit ihren Kanälen, um Verkehr von der Straße zu verlagern. Brandenburg verfügt über 10 öffentliche Häfen und ein Gesamtnetz schiffbarer Gewässer von 1.500 Kilometer Länge, davon 950 Kilometer Bundeswasserstraßen, von denen wiederum 200 Kilometer zum TEN-V-Kern-Netz gehören. Von geringerer Bedeutung für den Güterverkehr sind die Landesgewässer, sie werden im Wesentlichen für touristische Zwecke, den Wassersport und die Fahrgastschifffahrt genutzt. Die bisherigen Investitionen des Bundes in die Brandenburger Bundeswasserstraßen und der Neubau des Schiffshebewerkes Niederfinow verbessern die Bedingungen für den Güterverkehr mit dem Binnenschiff. Mit der Eröffnung des Wasserstraßenkreuzes Magdeburg als größtem Teilprojekt des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit Nr. 17 können die Binnenhäfen in Brandenburg und Berlin auf dem Wasserweg von den deutschen Seehäfen und aus dem Rhein-Ruhr-Gebiet direkt mit Großmotorgüterschiffen unabhängig vom Wasserstand mit einer Abladetiefe bis zu 2,50 Meter erreicht werden. Allerdings sind im Bundesverkehrswegeplan 2030 mehrere Wasserstraßen in Kategorien eingeordnet, die keine oder zu späte Investitionen erwarten lassen. Die Landesregierung fordert eine Änderung der Kategorisierungen, um schneller Investitionen zu ermöglichen. Dies ist strukturpolitisch notwendig, um Engpässe auch bei Schleusen zu beseitigen. Nur dann können die Wasserstraßen beim Güterverkehr die Straße entlasten.

- Luftverkehr

Der Luftverkehrsanschluss für den nationalen und internationalen Linien- und Pauschalflugreiseverkehr in Berlin und Brandenburg konzentriert sich von ehemals drei Standorten in Zukunft auf den ausgebauten Flughafen Berlin-Schönefeld, den Flughafen Berlin Brandenburg (BER). Nach der Inbetriebnahme des BER wird der Flughafen Berlin-Tegel geschlossen, der Flughafen Berlin-Tempelhof wird bereits anders genutzt. Aufgrund des stetig steigenden Passagieraufkommens wird aktuell mit einer Eröffnungskapazität des BER von 35 Millionen Passagieren pro Jahr gerechnet. Für das Jahr 2030 wird von einem Passagieraufkommen von 46,8 Millionen ausgegangen. Es besteht eine enge räumliche Beziehung des Flughafens zum Aufkommensschwerpunkt Berlin. Das sorgt für kurze Zugangswege über das vorhandene Verkehrssystem auf Straße und Schiene. Für die allgemeine Luftfahrt sind ergänzend regionale Flugplätze vorhanden. Aktuell gibt es 11 Verkehrslandeplätze, 28 Sonderlandeplätze und vier Segelfluggelände.

Dateninfrastruktur

Eine leistungsfähige Dateninfrastruktur wird immer wichtiger. Leistungsfähige und im ganzen Land verfügbare Internetverbindungen sind daher auch ein Thema für die Mobilität bei der Erreichbarkeit von Dienstleistungsangeboten, für die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft und die Zukunftsfähigkeit der ländlichen Räume. Dies ist im Hinblick auf die Chancen von großer Bedeutung, die sich im Zusammenhang mit der Digitalisierung der Wirtschaft (Wirtschaft 4.0) ergeben. Eine ausreichende Versorgung mit modernem Breitbandzugang ist heute ein wichtiges Kriterium für die Wahl des Wohnsitzes oder des Standortes für Unternehmen.

Die bisherige Breitbandversorgung ländlicher Wohn- und Arbeitsstandorte weist Lücken auf, die geschlossen werden müssen. Die Landesregierung hat sich deshalb bereits im Jahr 2012 dazu entschlossen, die Errichtung einer glasfaserbasierten Breitbandinfrastruktur auf der Grundlage des Landesprogramms „Brandenburg Glasfaser 2020“ zu fördern. Auch das mobile Datennetz weist Defizite auf.

Nach der vollständigen Umsetzung des Programms werden von den 1,184 Millionen Haushalten in Brandenburg insgesamt 720.000 Haushalte die technische Möglichkeit haben, auf Geschwindigkeiten von über 50 Megabit pro Sekunde (Mbit/s) zurückzugreifen. Dies entspricht einem Versorgungsgrad von rund 60 Prozent. Die Anzahl der Haushalte mit einer Versorgung von mehr als 50 Mbit/s konnte innerhalb von drei Jahren von knapp 30 Prozent auf rund 60 Prozent verdoppelt werden.

2.3 Finanzen

Mobilität hat nach Jahren geringer Aufmerksamkeit wieder einen prominenten Platz bei der Diskussion um eine sachgerechte Finanzausstattung gewonnen. Diese Diskussion muss zielgerichtet und mit guten Argumenten fortgesetzt werden, um zum einen aufgelaufene Defizite bei der Erhaltung der Verkehrswege schnellst möglich abzubauen und gleichzeitig notwendige Infrastrukturentwicklungen zu ermöglichen.

Die Finanzierung der Mobilität besteht traditionell aus öffentlichen sowie auch aus Nutzerfinanzierungsanteilen. Dies betrifft sowohl die Infrastruktur als auch Bedienungssysteme.

Im Bereich des Straßennetzes kann der Bund in wenigen Jahren seine Straßen überwiegend durch die Nutzerinnen und Nutzer finanzieren lassen. Auf Landes- und Kommunalebene wird die öffentliche Finanzierung überwiegen (müssen).

Der Bund lobt derzeit eine weitere Staffel von ÖPP-Projekten zum Bau und Betrieb von Bundesfernstraßen aus. Welche Entscheidungen er daraus für die Zukunft ableitet, bleibt abzuwarten. In Brandenburg sind keine ÖPP-Projekte im Landesstraßenbau vorgesehen, um mögliche Belastungen nicht auf nachfolgende Generationen zu verlagern.

Für den Bereich des Schienenverkehrs ist absehbar, dass der Bund weiterhin mit einem Vollkostensystem bei den Infrastrukturkosten operieren wird, also die Kosten vollständig von den Nutzerinnen und Nutzern aufzubringen sind. Dieses System wächst noch dazu mit hohen jährlichen Steigerungsraten. Das ist für eine gewollte stärkere Nutzung sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr nicht förderlich. Zumindest bei den Regionalisierungsmitteln besteht Planungssicherheit bis 2031.

Die Kostenentwicklung im Bereich der Mobilität ist wie folgt determiniert: Mobilität (außer zu Fuß gehen und Radfahren) ist energieintensiv. Energiekosten werden langfristig weiter steigen, das betrifft sowohl Kraftstoffe als auch Elektroenergie. Ob Effizienzgewinne bei den Antrieben dies kompensieren können, wenn gleichzeitig Komfort- und Sicherheitsausrüstungen zusätzliche Energie benötigen, ist fraglich.

Die Infrastrukturbau- und -betriebskosten werden weiter steigen. Der Baupreisindex steigt, wachsende Umwelt- und Sicherheitsanforderungen verursachen ebenfalls zusätzliche Kosten. Nicht zuletzt spielen Personalkosten im Mobilitätsbereich eine große Rolle.

Auch in Zukunft werden die finanziellen Ressourcen begrenzt bleiben. Daher ist es unerlässlich, die im Folgenden definierten Ziele zu priorisieren und die verfügbaren Mittel darauf zu konzentrieren.

2.4 Recht

Mobilität findet in Deutschland in einem umfänglich rechtlich geregelten Rahmen statt. Inhaltlich reicht die Palette vom Planungsrecht für Verkehrsinfrastrukturen über technische Vorschriften für Fahrzeuge und das Umweltrecht bis hin zu Fahrgastrechten.

Mobilität ist international, insofern gibt es einen sehr großen überstaatlichen Rechtsrahmen, der von weltweit geltenden Regeln für die Luftfahrt bis zum teilweise direkt geltenden EU-Recht reicht. Dies untersetzend bzw. weitere Bereiche regelnd, gibt es noch umfängliches Bundes- und Landesrecht.

Es gibt keine grundsätzlichen Trends zur Deregulierung, sondern im Normalfall Trends zur Rechtsverdichtung ergänzt durch umfangreiche Rechtsprechung.

Mit der größten Geschwindigkeit entwickelt sich das EU-Recht weiter. Dabei werden neue Rechtsfelder aus vormals nationalen Zuständigkeiten erschlossen und bereits geregelte Bereiche intensiv weiterentwickelt. Mittlerweile gibt es z.B. im Bereich der Luftfahrt nicht nur umfassende inhaltliche Regelungen für viele Themen sondern ebenfalls detaillierte Vorschriften, mit welchen Verwaltungen diese vollzogen werden müssen. Dieses System wird umfangreich europäisch kontrolliert und sanktioniert.

Um innovative Lösungen im Bereich der Mobilität testen zu können, wird oftmals von Experimentierklauseln und Ausnahmeregelungen Gebrauch gemacht. Diese Möglichkeit in vielen Rechtsfeldern zu behalten und den für gelungene Lösungen benötigten Rechtsrahmen in das „Normalrecht“ zu überführen, ist ein wichtiger Punkt für die Zukunft.

„Verkehrsfremde“ Akteure drängen verstärkt in den klassischen Mobilitätsmarkt. Dies kollidiert oftmals mit dem bestehenden Rechtsrahmen (z. B. Personenbeförderungsgesetz) dokumentiert aber auch kreatives Potential, das für zukunftssträchtige Lösungen unverzichtbar ist.

Die Entwicklung der Mobilität und die dafür benötigte Infrastruktur sind in der Gesellschaft nicht selten konfliktbeladene Themen. Die Beteiligungsverfahren bei Neu- und Ausbaurvorhaben, die verfahrensrechtlich neue, erweiterte Grundlagen (z. B. des Verwaltungsverfahrensgesetzes) erhalten haben, sind für die Qualitäts- und Akzeptanzverbesserung für Infrastrukturinvestitionen und ihre Abstimmung mit anderen privaten und öffentlichen Belangen eine wichtige Grundlage.

3. Trends

3.1 Klima und Umwelt

Wirtschaftliches Wachstum und zunehmende Mobilität haben Auswirkungen auf Mensch, Umwelt und Klima. Mobilität ist einerseits gesellschaftlich und wirtschaftlich notwendig, andererseits steht Mobilität in einem Spannungsverhältnis zur Umwelt mit negativen Folgen: Verkehrsbedingter Ressourcen- und Energieverbrauch, Luftverschmutzung und Lärm beeinflussen Gesundheit, Umwelt und Klima. Nach einer Studie des Bundesumweltministeriums ² ist es neun von zehn Deutschen wichtig, so zu leben, dass sie sich mit der Umwelt im Reinen fühlen. Sie sind offen für Alternativen zu ressourcenintensiven und klimaschädlichen Gewohnheiten – zum Beispiel, indem sie auf Bus, Bahn oder das Fahrrad umsteigen.

Das im Rahmen des Pariser Abkommens völkerrechtlich festgelegte Klimaschutzziel, die Erderwärmung auf deutlich unter 2 Grad Celsius zu begrenzen und Anstrengungen zu unternehmen, den Temperaturanstieg auf 1,5 Grad Celsius zu begrenzen sowie die zur Zielerreichung notwendige Treibhausgasneutralität ab 2050, erfordert vom Verkehrssektor zukünftig einen deutlichen Reduktionsbeitrag. Knapp 20 Prozent der Treibhausgasemissionen stammen aus dem Verkehrssektor. Allein die Emissionen in der Hauptstadtregion betrugen 2012 rund 8,5 Millionen Tonnen CO₂. Der motorisierte Straßenverkehr ist bei der Feinstaubbelastung mit bis zu 65 Prozent an den gemessenen Spitzenbelastungen beteiligt. Der Straßenverkehr ist außerdem die hauptsächliche Quelle hoher Stickstoffdioxidkonzentrationen (NO₂) in Städten. Einer der größten Verursacher für die NO₂-Belastungen sind Dieselmotoren.

Die technische Entwicklung von alternativen Antrieben und die Weiterentwicklung der Verbrennungsmotoren zu mehr Energieeffizienz haben für sich genommen die verkehrsbedingten Belastungen für Mensch und Umwelt reduziert. Durch den stetigen Anstieg der Verkehrsleistungen wurden die vorgenannten Einsparungen teilweise wieder kompensiert. So stieg die Fahrleistung allein auf den Brandenburger Autobahnen im Jahr 2014 um 3-4 Prozent gegenüber dem Vorjahr an.³ Waren 2013 auf den Bundes- und Landesstraßen noch leichte Rückgänge zu verzeichnen, wuchs der Straßenverkehr auch hier um ca. 1,5 Prozent im Jahr 2014 an.

Neben der Klimabeeinträchtigung und der Luftreinhaltung stellt der Verkehrslärm als stärkste Quelle für Lärmbelastungen eine besondere Herausforderung dar. Dabei tragen sowohl technische Einflussfaktoren wie die Motorengeräusche der Fahrzeuge, Straßenzustand und Fahrbahnbelag, die Geschwindigkeit als auch menschliches Verhalten zum Straßenlärm bei. Im Rahmen zahlreicher Projekte ist es in

² Umweltbewusstsein in Deutschland 2014 - Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage, gemeinsam hrsg. vom Bundesministerium für Umwelt, Bau und Reaktorsicherheit und dem Bundesumweltamt

³ Verkehrszählungen des Landesbetriebs Straßenwesen 2014

Brandenburg gelungen, die Anzahl der vom Verkehrslärm Betroffenen zu reduzieren. Im Vergleich zu anderen Bundesländern bewegt sich die Anzahl der vom Verkehrslärm relevant Betroffenen auf einem moderaten Niveau. Von relevantem Straßenverkehrslärm an kartierten Hauptverkehrsstraßen sind mit Stand 30.06.2012 etwa 2 Prozent der Brandenburger Bevölkerung nachts und etwa 3 Prozent der Brandenburger Bevölkerung am Tage betroffen. Hinzu treten Belastungen durch den Eisenbahnverkehr und/oder den Flugverkehr. Örtlich treten Belastungsschwerpunkte – ggf. mit Mehrfachbelastungen – auf. Daher gilt es, zum Beispiel mit dem Schallschutzprogramm am BER oder im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Kommunen, die Lärmbelastungen der Menschen zu verringern.

Dass Fläche eine knappe und schützenswerte Ressource ist, hat die breite öffentliche Wahrnehmung kaum erreicht. Dabei werden in Deutschland Tag für Tag rund 69 Hektar zersiedelt, zerschnitten bzw. versiegelt. Fast 40 Prozent davon braucht der Verkehr. Darunter leidet die Lebensqualität, Pflanzen und Tiere verlieren ihren natürlichen Lebensraum. Die Bundesregierung hat sich das Ziel gesetzt, den Flächenverbrauch bis zum Jahr 2020 auf maximal 30 Hektar pro Tag zu verringern.

3.2 Demografische Entwicklung

In den kommenden Jahren und Jahrzehnten wird sich die Bevölkerungsstruktur in Deutschland weiter verändern. Die Menschen in Deutschland werden älter, mit jeder Generation werden weniger Kinder geboren und die Gesellschaft wird internationaler. Der demografische Wandel stellt die Gestaltung einer nachhaltigen Mobilität vor große Herausforderungen, da sie sowohl auf Wachstums- als auch auf Schrumpfungsprozesse reagieren muss. Für Brandenburg wird bis zum Jahr 2040 gegenüber 2013 ein Rückgang der Bevölkerung um ca. 282.000 Menschen (11,5 Prozent) auf einen Stand von 2,17 Millionen Einwohnern prognostiziert.⁴ In den 1990er Jahren konnten Geburtendefizite durch Wanderungsgewinne ausgeglichen werden. Diese Wanderungsgewinne können jedoch langfristig das Geburtendefizit nicht kompensieren.

Für den zukünftigen Bevölkerungsaufbau in Brandenburg bedeutet das einen Anstieg der Zahl der alten Menschen und den Rückgang der Zahl junger Menschen, also der potentiellen Mütter und Väter. So wird für die Zahl der jungen Frauen einen Rückgang von 362.000 im Jahr 2013 auf 277 000 im Jahr 2040 prognostiziert. Dies hat zur Folge, dass bis 2030 trotz konstanter Geburtenraten die jährliche Zahl der geborenen Kinder im Land um fast ein Drittel von 18.400 auf 12.800 sinkt.

Der demografische Wandel stellt die Gestaltung einer nachhaltigen Mobilität vor große Herausforderungen. Dies wird dadurch verstärkt, dass sich diese Entwicklungen nicht räumlich gleichmäßig vollziehen, sondern besonders zwischen dem Berliner Umland und dem weiteren Metropolenraum große Unterschiede zu erkennen sind.

Bevölkerungsentwicklung im Land Brandenburg								
Gebiet	2013	2020	2030	2040	Entwicklung 2040 gegenüber 2010		2014 bis 2040	
							natür- licher Saldo	Wande- rungs- saldo
					1000 Personen			
Berliner Umland.....	916,8	968,9	973,8	973,6	56,8	6,2	-142,7	199,1
weiterer Metropolenraum	1 532,4	1 484,7	1 340,0	1 193,7	-338,7	-22,1	-373,9	35,1
Land Brandenburg	2 449,2	2 453,6	2 313,8	2 167,3	-281,9	-11,5	-516,6	234,1

Abbildung 6: Bevölkerungsentwicklung Quelle: Bevölkerungsprognose für das Land Brandenburg 2014 – 2040, hrsg. vom Amt für Statistik 2015

Abbildung 6: Bevölkerungsentwicklung Quelle: Bevölkerungsprognose für das Land Brandenburg 2014 – 2040, hrsg. vom Amt für Statistik 2015

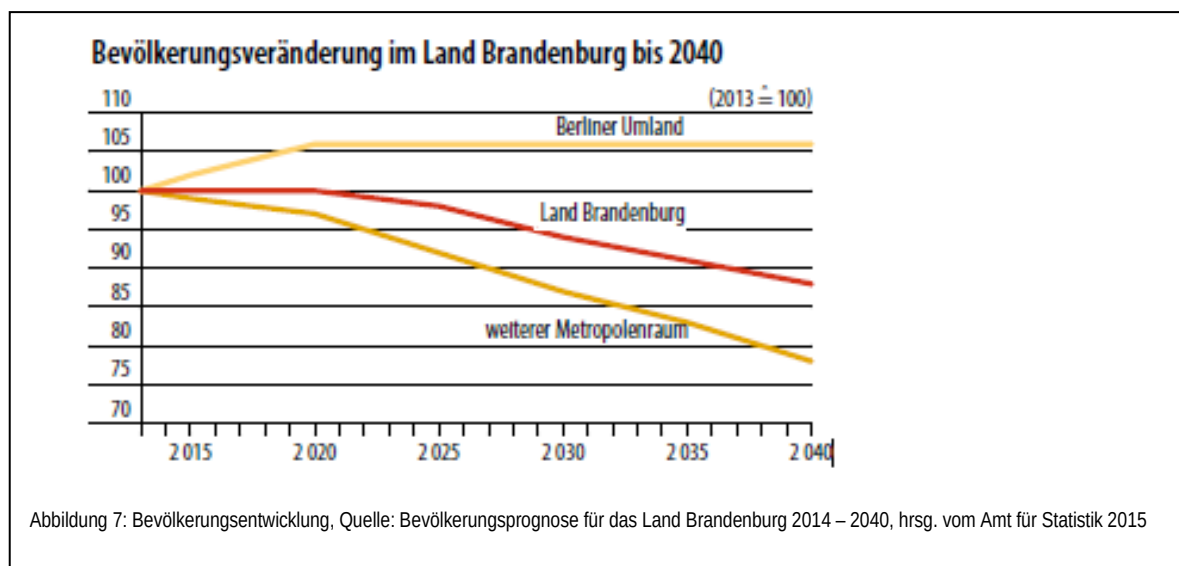
⁴ Bevölkerungsprognose für das Land Brandenburg 2014 – 2040, hrsg. vom Amt für Statistik 2015

In der aktuellen Bevölkerungsprognose für das Land Brandenburg von 2015 wird davon ausgegangen, dass innerhalb des Berliner Umlandes zwar bis 2027 ein moderater, aber kontinuierlicher Zuwachs der Bevölkerung durch Wanderungsgewinne vornehmlich aus Berlin stattfindet. Danach wird ein konstanter Bevölkerungsstand prognostiziert, da die Zuwanderungen vor allem aus Berlin das Geburtendefizit ausgleichen werden. Insgesamt wird bis zum Jahr 2040 von einem Zuwachs um 6,2 Prozent ausgegangen.

Im weiteren Metropolenraum hält dagegen der Bevölkerungsrückgang an. Er wird sich zunehmend verschärfen, wenn die nur noch dünn besetzten Altersjahrgänge, die nach der Wende geboren wurden, in die Familienbildungsphase kommen und weniger Nachwuchs als die Jahrgänge zuvor haben werden. Hier wird von einem starken Bevölkerungsrückgang um rund 339.000 Personen (22,1 Prozent) bis 2040 ausgegangen, der ausschließlich aus dem Geburtendefizit resultiert, da geringe Wanderungsgewinne gegenüber dem Ausland angenommen werden. Ob in Zukunft der Zuzug von Geflüchteten Auswirkungen auf die dauerhafte Zuwanderung und die Mobilität haben werden, kann an dieser Stelle noch nicht seriös abgeschätzt werden.

Im Ergebnis verschieben sich die Bevölkerungsproportionen zwischen den beiden Analyseräumen zugunsten des Berliner Umlandes. Der Anteil der in Brandenburg wohnenden Menschen an der Landesbevölkerung steigt von 37 auf 42 Prozent im Jahr 2030 und 45 Prozent im Jahr 2040 an, obwohl das Berliner Umland nur einen Anteil von 10 Prozent an der Gesamtfläche des Landes einnimmt.

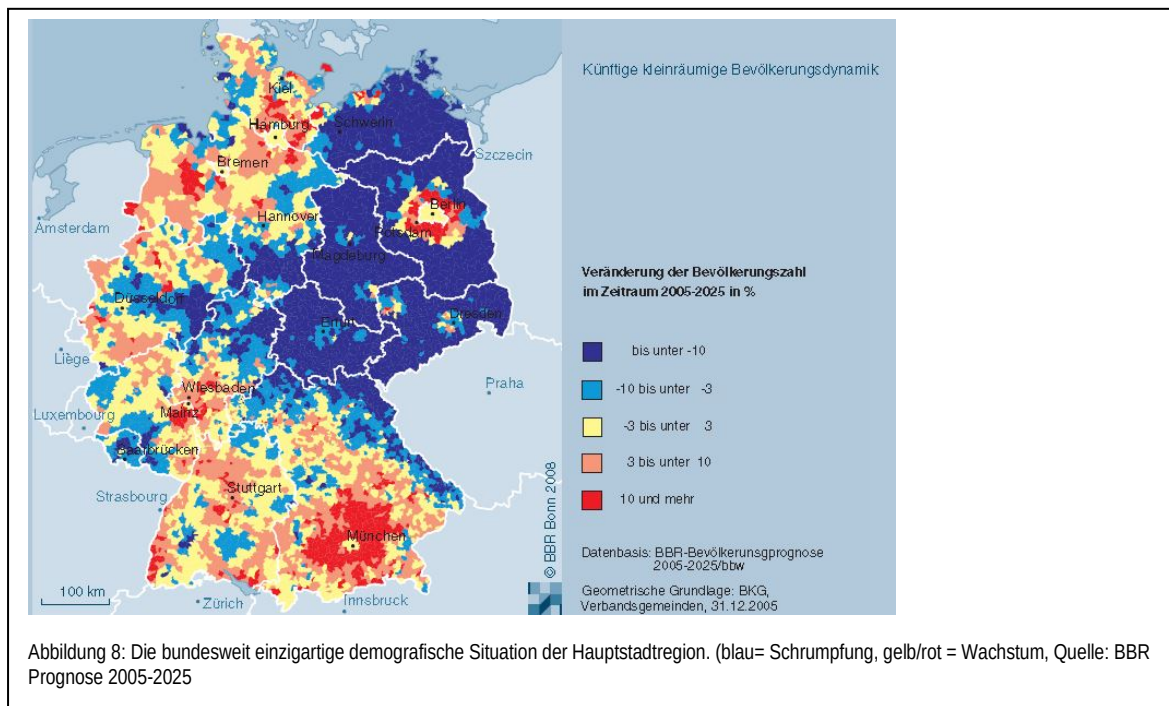
Im Gegensatz hierzu sinkt der Anteil der Menschen im weiteren Metropolenraum an der Gesamtbevölkerung von 63 auf voraussichtlich 58 Prozent im Jahr 2030 bzw. 55 Prozent im Jahr 2040 ab.



Die Veränderung der Bevölkerungszahl und –struktur aber besonders die räumliche Differenzierung hat weit reichende Konsequenzen für praktisch alle Lebens-, Wirtschafts- und Politikbereiche und stellt besondere Anforderungen an eine bedarfsgerechte Mobilität, auch beim Thema Barrierefreiheit. Die Zahl der Menschen mit Mobilitätseinschränkungen wird zunehmen.

Im Berliner Umland gilt es, die Mobilität von ungefähr einer Million Menschen räumlich auf einer Fläche von lediglich 10 Prozent des Landes zu sichern. Im weiteren, dünner besiedelten Metropolenraum muss die Mobilität der wachsenden Zahl älterer und damit perspektivisch mobilitätseingeschränkter Menschen über weite Strecken organisiert werden. Dabei bedeutet ein Rückgang der Bevölkerung nicht automatisch eine sinkende Verkehrsnachfrage. Der Rückgang der Geburten hat zudem negative Auswirkungen auf den Schülerverkehr. Dies wird besonders diejenigen Landkreise und kreisfreien Städte vor besondere Herausforderungen stellen, die den übrigen ÖPNV als die hierfür zuständigen Aufgabenträger haupt-

sächlich über den Schülerverkehr organisieren.



Während also im Ballungsraum die Mobilitätsressourcen knapper werden, steht in den ländlichen Regionen die Frage im Raum, wie Mobilität hier für immer weniger Menschen mit zum Teil längeren Wegstrecken gesichert werden kann. Diese demografische Situation der Hauptstadtregion ist in ihrer stark auseinander strebenden Entwicklung bundesweit einzigartig und erfordert daher differenzierte und zu den auseinanderstrebenden Trends passende Lösungen.

3.3 Wirtschaft und Wirtschaftsverkehr

Die Entwicklung Brandenburgs und Berlins zu einer Dienstleistungs- und Wissensgesellschaft setzt sich unverändert weiter fort. Heute arbeiten in der Hauptstadtregion bereits 83 Prozent der Erwerbstätigen im Dienstleistungsbereich, während es im produzierenden Gewerbe einschließlich Bauwirtschaft 16 Prozent sind. In der Landwirtschaft ist nur noch ein Prozent der Beschäftigten tätig. Gleichzeitig bleibt eine industrielle Fertigung, besonders im hochinnovativen Bereich, unverzichtbarer Anker einer technologie- und wissensbasierten wirtschaftlichen Entwicklung. Berlin ist der Wirtschaftsmotor für die gesamte Hauptstadtregion

Das Wirtschaftswachstum blieb nach dem starken Jahr 2010 (+2,8 Prozent) in den folgenden drei Jahren moderat (2011: +0,8 Prozent; 2012: +0,5 Prozent; 2013: +0,9 Prozent). 2014 zog das Wirtschaftswachstum wieder spürbar an (+1,6 Prozent) und beschleunigte sich 2015 weiter (+2,7 Prozent). Dieser Anstieg lag deutlich über dem Durchschnitt der ostdeutschen Flächenländer.

Auch die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ist stetig gestiegen. 2006 waren in der Hauptstadtregion 1,74 Millionen Menschen beschäftigt, 2015 waren es 2,10 Millionen Menschen, eine Steigerung um fast 400.000. Die jährliche Steigerungsrate seit 2006 lag jeweils zwischen 0,7 und 2,8 Prozent.⁵

Die weltweite Vernetzung wirtschaftlicher Austauschprozesse sowie die damit einher gehende Internationalisierung und zunehmende Arbeitsteilung besonders im geeinten Europa ist eine Chance für die

⁵ Konjunkturtelegramm Land Brandenburg des MWE, Stand: 02.06.2016. Quellen der statistischen Angaben: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, Statistisches Bundesamt, Bundesagentur für Arbeit)

Entwicklung der Hauptstadtregion. Sie lässt neue Märkte, neue Berufe und neue Arbeitsplätze entstehen. Brandenburg konzentriert sich in der Wirtschaftsförderung auf neun besonders wachstumsstarke Cluster: Die fünf mit Berlin länderübergreifend aufgestellten Cluster Energietechnik, Gesundheitswirtschaft, IKT/Medien- und Kreativwirtschaft, Verkehr/Mobilität/Logistik und Optik sowie die vier Brandenburger Landescluster Ernährungswirtschaft, Kunststoffe/Chemie, Metall und Tourismuswirtschaft.

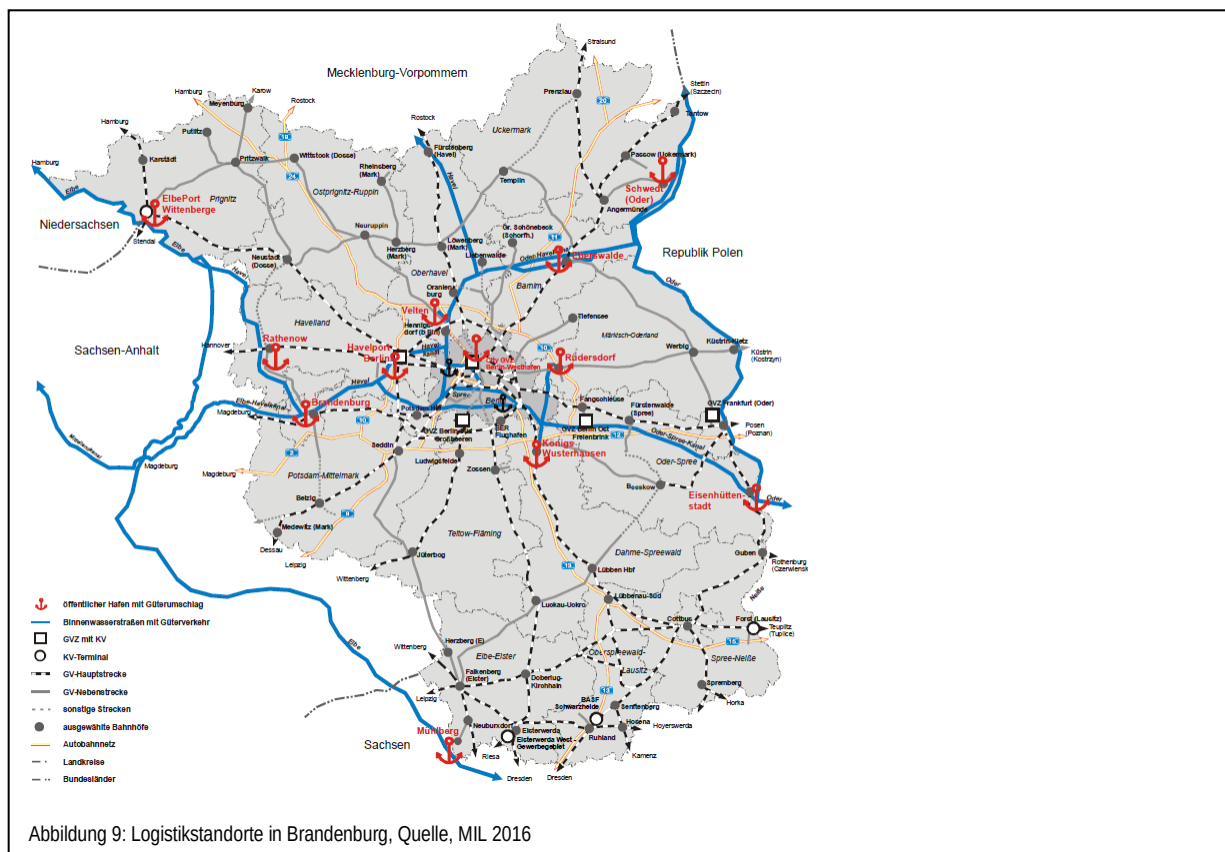
- **Wirtschaftsverkehr**

Wirtschaftsverkehr und Warenaustausch sind Voraussetzung für wirtschaftliche Tätigkeit und die Versorgung der Menschen. Der Wirtschaftsverkehr in Brandenburg hat mit seinem langfristigen und stabilen Anteil von circa 30 Prozent der Verkehrsleistung des Gesamtverkehrs eine hohe Bedeutung auch für die Versorgung Berlins. Mit einem Anteil von rund 85 Prozent spielt der Straßengüterverkehr im Land Brandenburg weiterhin die dominante Rolle. Der Anteil des Schienengüterverkehrs liegt bei rund 15 Prozent und entspricht in etwa dem Modal Split bundesweit. Mit Binnenschiffen werden rund 1,5 Prozent aller Gütermengen (Versand/Empfang Land Brandenburg) transportiert.

Brandenburg bietet hervorragende Voraussetzungen für den Güterverkehr. Zu den größten Vorteilen Brandenburgs gehören neben der Einbindung in die transeuropäischen Verkehrsnetze mit guter Anbindung an die Seehäfen und Osteuropa auch die hohe Dichte von Logistiknoten und im europäischen Maßstab erfolgreiche Güterverkehrszentren für den intermodalen Verkehr mit einem guten Angebot an Gewerbeflächen. Der Schienengüterverkehr hat vor allem im Transitverkehr auf den Hauptstrecken eine hohe Bedeutung, sowohl in Ost-West-Richtung als auch im Seehafenhinterlandverkehr.

Die Güterverkehrsbeziehungen sind stark auf die direkt benachbarten Länder und besonders auf die Versorgung Berlins und auf den Seehafen Hamburg ausgerichtet. Im Austausch mit Hamburg hat der Schienenverkehr eine hohe Bedeutung, im Verkehr mit Nordrhein-Westfalen sowie im Versand nach Berlin spielt der Binnenschiffsverkehr eine wichtige Rolle.

In der folgenden Abbildung sind die derzeit verfügbaren Logistikstandorte im Land Brandenburg und auch die Netze der Verkehrsträger dargestellt.



Die Bundesregierung erwartet bis zum Jahr 2030 eine deutliche Zunahme des Güterverkehrs ⁶. Im Vergleich zu 2010 wird die Transportleistung bundesweit um rund 38 Prozent ansteigen. Hiervon betroffen sind vor allem die Transporte auf Straße und Schiene. Bei der Betrachtung des Güterverkehrs für die verschiedenen Verkehrsträger (Straße, Schiene, Binnenwasserstraße) zeigt die Prognose eine deutlich überproportionale Zunahme des Kombinierten Verkehrs. Dies wird die logistischen Knoten in Brandenburg stärken.

Die Bundesprognose differenziert zwischen den einzelnen Güterverkehrsbeziehungen „Regionaler Güterverkehr“, „Ein- und ausströmender Güterfernverkehr“ und „Güterfernverkehr im Transit“

Regionaler Güterverkehr

Der regionale Güterverkehr umfasst die Transporte mit Quelle und Ziel in Brandenburg. Dieser Verkehr wird überwiegend auf der Straße geleistet und umfasst Lieferverkehre und Baustellenverkehre mit geringer durchschnittlicher Transportweite. Für den regionalen Güterverkehr im Jahr 2030 wird eine viel stärkere Ausrichtung auf die Paketdienste durch den Sektor eCommerce angenommen. Dieses Segment ist bereits im vergangenen Jahrzehnt der am schnellsten wachsende Teil gewesen und erreicht bereits jetzt in Ballungsgebieten einen Anteil von 40 Prozent am Verkehrsaufkommen des Güterverkehrs. Bisher ist noch nicht eindeutig belegt, ob der Onlinehandel im Saldo zu mehr oder weniger Verkehr führt.

Ein- und ausströmender Güterfernverkehr

Dieser Verkehr betrifft Waren, die von außen in die Region kommen oder aus der Region heraustransportiert werden. Einströmende Güterverkehre dominieren diesen Sektor. Der Verkehr für Industrie und Produktion hat sich nach einem Rückgang in den vergangenen Jahrzehnten zwischenzeitlich stabilisiert. Eine Zunahme ist nicht zu erwarten. Auch die Verkehrsmenge der ein- und ausströmenden Güterfernverkehre wird sich kaum verändern.

Güterfernverkehr im Transit

Nach der Prognose des Bundes wächst der grenzüberschreitende Güterverkehr überproportional und davon der Transitverkehr am stärksten. Den dominanten Teil der Verkehrsleistung auf der Straße stellen die Sattelzugverkehre mit rund 85 Prozent der Straßengüterverkehrsleistung dar. Es wird erwartet, dass dieser Anteil bis 2030 noch steigt. Der Transitgüterverkehr hat Wertschöpfungspotenzial für die Region.

3.4 Mobilitätsverhalten

Die Gesellschaft ist gekennzeichnet von einer zunehmenden Diversifizierung der Lebensstile, Flexibilisierung der Arbeitszeiten und Arbeitsorte (z. B. Home-Office) sowie einer stärkeren Ausdifferenzierung der Freizeitgestaltung. Durch die wachsende Zahl der Alleinlebenden in allen Altersgruppen, bewusster oder gesundheitsbedingter Verzicht auf den Besitz eines eigenen Autos, eine verstärkte Nutzung moderner Informations- und Kommunikationstechnologien entstehen neue Formen der Mobilität bzw. sich verändernde Mobilitätsbedarfe. Die Folge ist eine differenziertere Verkehrsnachfrage, welche besonders den ÖPNV vor Herausforderungen stellt.

Das tägliche Mobilitätsverhalten jedes einzelnen Menschen wird durch ein komplexes Zusammenspiel vieler Faktoren beeinflusst. Vor jeder Mobilitätsentscheidung werden die eigenen Ansprüche, grundsätzliche Einstellungen, spezifische Möglichkeiten und der Zugang zum jeweils infrage kommenden Verkehrsmittel und zu dessen Nutzung geprüft.

Das Mobilitätsverhalten der deutschen Bevölkerung ist seit einiger Zeit grundlegenden Veränderungen unterworfen. Mobilitäts- und Verkehrsforscher gehen davon aus, dass die Bedeutung des motorisierten

⁶ Verkehrsverflechtungsprognose 2030 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur 2014

Individualverkehrs perspektivisch zumindest in den städtischen Räumen stark abnehmen wird. Werden heutzutage noch knapp 60 Prozent aller Alltagswege mit dem eigenen PKW unternommen, werden es 2050 aller Voraussicht nach nur noch rund ein Drittel sein. Auf dem Vormarsch befinden sich Alternativen zum privat genutzten PKW wie der ÖPNV, aber auch das (elektrische) Fahrrad, Carsharing-Modelle oder der Gang zu Fuß.

In Brandenburg ist das Mobilitätsverhalten weiterhin durch eine fast vollständige Führerscheinverfügbarkeit und eine hohe Dichte an vorhandenen Fahrzeugen geprägt. Der Motorisierungsgrad liegt in Brandenburg über dem Bundesdurchschnitt und die Wegelängen werden größer. Die durchschnittliche Wegelänge beträgt für Pkw-Wege fast 25 Kilometer in Brandenburg, Tendenz steigend. Am weitesten sind dabei die Arbeitswege, die in Brandenburg durchschnittlich über 20 Kilometer einfache Entfernung ausmachen.⁷

Das klassische Verkehrsmittelangebot setzt sich aus den Modi „Fußverkehr“, „Radverkehr“, „ÖPNV“ und dem motorisierten Individualverkehr „MIV“ im Personenverkehr für den Nahbereich zusammen. Durch die Entwicklung der Kommunikations- und Informationstechnologien hat sich die Möglichkeit einer intelligenten Verknüpfung der klassischen Verkehrsmittel in den vergangenen Jahren stetig verbessert. Gleichzeitig entstehen durch die immer stärkere Marktreife energieeffizienter Antriebstechnologien zusätzliche Angebote. Durch die Verbreitung von Elektrofahrzeugen, besonders Elektrofahrrädern (Pedelects, E-Bikes und Transportfahrrädern), bieten sich alternative Verkehrsmittel an. Die Reichweite des klassischen Fahrrads wird durch die Pedelects deutlich vergrößert und es ergeben sich neue Mobilitätsalternativen.

Die Nutzung von Bus und Bahn bzw. alternativer Mobilitätsformen wie z.B. Rufbus, Carsharing etc. erfordert eine vorherige Information zu Verfügbarkeiten oder Fahrplänen. Eine Untersuchung des ADAC⁸ zur Mobilität älterer Menschen im ländlichen Raum hat gezeigt, dass Brandenburgs Seniorinnen und Senioren bei Mobilitätsanwendungen mittlerweile eine hohe Internetaffinität aufweisen, die über dem Bundesdurchschnitt liegt. So nutzen ca. 55 Prozent aller Befragten im Land Brandenburg einen Internetanschluss und 28 Prozent ein Smartphone; in der deutschlandweiten Studie sind es ca. 42 bzw. 16 Prozent. Der Anteil der 55- bis 64-Jährigen bei der Nutzung eines Internetanschlusses liegt mit ca. 83 Prozent um 7 Prozent über dem Bundesdurchschnitt und bei der Nutzung des Smartphones von ca. 46 Prozent sogar 19 Prozent über dem Bundesdurchschnitt.

Bei der Verkehrsmittelnutzung zeigen sich deutliche lebensphasenabhängige Entwicklungen. Am bemerkenswertesten ist dabei die bereits durch das Auto geprägte Erfahrung der jüngsten Verkehrsteilnehmer: So legen Brandenburger Vorschulkinder knapp zwei Drittel ihrer Wege im Auto zurück.⁹ Diesen Kindern fehlt häufig von klein auf der selbstverständliche Erwerb eigener Verkehrskompetenz zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit Bussen und Bahnen.

3.5 Innovation

Mobilität ist durch die technischen Innovationen einem starken Wandel unterworfen. Neue technische Entwicklungen in der Informations- und Kommunikationstechnologie ermöglichen innovative Mobilitätsformen. Der Verkehr wird automatisierter und vernetzter. Fahrerassistenzsysteme wie zum Beispiel Navigationssysteme, Abstandswarner, Brems- und Einparkhilfen gehören heute bereits zur selbstverständlichen Ausstattung von Fahrzeugen und erhöhen die Verkehrssicherheit.

Die Digitalisierung bringt zudem Kundenwunsch und Angebot näher zusammen, spart wichtige Ressourcen (Personal, Material, Geld), erhöht Flexibilität und Auslastung des Angebots und erlaubt die

⁷ Aus: Mobilität in Deutschland (MiD) 2008, aktualisierte Daten aus der MiD werden 2018 vorliegen.

⁸ Mobilitätsalternativen Älterer im ländlichen Raum im Land Brandenburg © IGES 2016 im Auftrag des ADAC Berlin-Brandenburg e.V.

⁹ Aus: Mobilität in Deutschland 2008

Aussteuerung der Kapazitäten eng orientiert an der Nachfrage. Durchgehende Reiseketten werden somit für die Fahrgäste in Zukunft einfacher und unkomplizierter plan- und buchbar. So ist es schon heute möglich, über mobile Endgeräte Reisen über mehrere Verkehrsmittel hinweg zu planen, Tickets für Zug, Bus oder Straßenbahn zu kaufen, das nächste Carsharing-Fahrzeug zu buchen oder eine Fahrgemeinschaft auf kurzen oder langen Distanzen zu nutzen. Digitalisierung und Telematik verbessern das Mobilitätsangebot, ohne zusätzliche Infrastruktur schaffen zu müssen.

Die Digitalisierung ermöglicht auch eine „virtuelle“ Mobilität: Home Office, Bankgeschäfte, Einkaufen bis hin zu medizinischer Betreuung finden zunehmend online statt und helfen, Verkehr zu vermeiden. Diese Art der Mobilität hat selbstverständlich Grenzen, wird aber ein wichtiger Baustein gerade auch in schrumpfenden Regionen sein.

Digitale Innovationen sind auch für Geschäftsmodelle in Handel und Logistik von großem Nutzen und beeinflussen Güterverkehr- und Citylogistik deutlich. So zielen viele Entwicklungen darauf, Fahrzeuge besser auszulasten und Leerfahrten zu vermeiden. Allein die Elektrifizierung von Fahrzeugen wird die Mobilität verändern, sei es durch Pedelecs, Elektroautos oder andere Fahrzeuge, zum Beispiel für die „letzte Meile“ in der Citylogistik. In den urbanen Regionen funktionieren die Angebote und Systeme bereits heute sehr gut, die Nachfrage danach steigt. Im ländlichen Raum hingegen ist die Zahl webbasierter Mobilitätsangebote sehr viel geringer und auch die erforderliche digitale Infrastruktur steht nicht immer zuverlässig und an jedem Ort zur Verfügung.

Insgesamt bedeutet dieser Trend, dass die Mobilität von Menschen und Gütern flexibler und situationsabhängiger wird. Smartphone-Apps werden die Transparenz der Angebote weiter deutlich erhöhen - und damit eine wichtige Grundlage für eine stärkere Verknüpfung der Verkehrsmittel und die allgemeine Zugänglichkeit zu den Verkehrsangeboten darstellen. Diese Entwicklung bietet große Chancen für eine Reduzierung des Fahrtenaufkommens durch das Bündeln der Nachfrage mit Hilfe neuer Kommunikationstechnologien. Für Räume mit geringem ÖPNV-Angebot bietet dies zudem eine Grundlage, Mobilität leichter selbst zu organisieren, etwa durch Mitfahrangebote. Das kann dazu beitragen, die soziale Integration zu stärken.

Die rasanten und gleichzeitig stattfindenden Fortschritte bei der Werkstofftechnik, der Fahrzeugtechnik (Elektro- und Hybridantriebe), der Computertechnologie und der Kommunikationsangebote werden bis 2030 Fahrzeuge und Verkehrsinfrastrukturen hervorbringen, deren Auswirkungen auf den Verkehr derzeit nicht seriös abgeschätzt werden können.

Ebenfalls heute schwer in seinem Veränderungspotenzial einzuschätzen ist das autonome Fahren - vor allem bekannt geworden durch das „Google-Auto“. In einigen Städten fahren bereits heute die ersten City-Busse autonom und ohne FahrerIn oder Fahrer. In den vergangenen Jahren sind zahlreiche Pilotprojekte von Automobilherstellern, IT-Unternehmen und Städten gestartet worden, um Möglichkeiten und Auswirkungen der „Autonomisierung“ abschätzen zu können, auch in Brandenburg mit der Lkw-Teststrecke in Groß Döln. Während es noch ungeklärte juristische und technische Fragen gibt, zeigt gleichzeitig die Anwendung lernender Systeme wie schnell autonome Fahrzeuge technisch weiter entwickelt werden. Es sind Systeme denkbar, die sehr viel effizienter und kostengünstiger operieren als heute.

4. Ziele

Die Lösung von Mobilitätsfragen setzt bei den Bedürfnissen der Nachfragenden an. Welches konkrete Bedürfnis wollen Pendelnde, Reisende oder Güter Transportierende wie befriedigen? Wie kommt die Person oder das Unternehmen am schnellsten, kostengünstigsten und umweltverträglichsten ans Ziel? Die Wahl des Verkehrsmittels oder der Infrastruktur, mit der dieses Bedürfnis befriedigt wird, ist nachrangig. Eine zeitgemäße und moderne Mobilitätspolitik erfordert ein Umdenken von Verkehr zu Mobilität. Moderne Mobilitätspolitik muss Mobilitätsprobleme lösen - verkehrsvermeidend, verkehrsträger-

übergreifend, umweltschonend, digital vernetzt und die Wechselwirkungen zwischen den verschiedenen Mobilitätsmöglichkeiten berücksichtigend. Bei den Organisatoren von Mobilität ist neue Kreativität gefragt, um intelligente Lösungen im Spannungsfeld zwischen individuellen Bedürfnissen und finanzierbaren Bedarfen zu erarbeiten.

Folgende Handlungsgrundsätze bilden die Grundlage der nachfolgenden Ziele:

- Mobilität sichern als Voraussetzung für Teilhabe am öffentlichen, sozialen und kulturellen Leben
- Mobilität organisieren, um den Arbeits- und Wirtschaftsstandort zu stärken
- Mobilität verträglich für Mensch und Umwelt gestalten, um die Lebensgrundlagen zu sichern

4.1 Die Europäische Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg mobilisieren

Die Landesregierung setzt auf eine gemeinsame Mobilitätspolitik mit dem Land Berlin, ihren Nachbarländern und den angrenzenden polnischen Wojewodschaften. Das Land setzt sich für die weitere Entwicklung der transeuropäischen Verkehrskorridore ein, die durch die Hauptstadtregion führen. Dies bedeutet:

- Die internationale Erreichbarkeit der Hauptstadtregion verbessern, die Entwicklung der Hauptstadtregion als Luftverkehrsstandort unterstützen
- Entlang der transeuropäischen Verkehrskorridore und regionaler Entwicklungsachsen Potentiale für regionale und lokale Wertschöpfung identifizieren und erschließen (insbesondere Berlin – Stettin, Berlin – Hamburg, Berlin – Warschau, Berlin – Breslau, Leipzig – Breslau, Ostbahn, Berlin – Prag)
- Den urbanen Knoten Berlin/Berliner Umland (Urban Node) für die wirtschaftliche Entwicklung in der Hauptstadtregion stärken
- Die Zusammenarbeit mit Berlin verstärken
- Europäische Lösungen für regionale Probleme nutzen
- Die größeren Städte des Landes mit Schienenfernverkehrsangeboten besser anbinden
- Die grenzüberschreitenden Schienenverbindungen ausbauen
- Die Organisation des Angebotes und die Erkennbarkeit des grenzüberschreitenden ÖPNV verbessern
- Die Zusammenarbeit mit angrenzenden (Metropol)Regionen intensivieren

Wie will die Landesregierung das Ziel erreichen?

- Inbetriebnahme des internationalen Verkehrsflughafens BER
- Mitwirkung an der bundespolitischen und europäischen (Luft)Verkehrsgesetzgebung, u.a. bei der Überarbeitung der Luftverkehrskonzeption des Bundes
- Überprüfung des Luftverkehrskonzepts des Landes Brandenburg
- Verstärkte Nutzung europäischer Infrastrukturförderung (Connecting Europe Facility), u.a. durch Projektscouting
- Initiativen gemeinsam mit Berlin starten, um den Umweltverbund zu stärken
- Ausbau der Zusammenarbeit mit den Ländern Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen und Sachsen-Anhalt entlang der transeuropäischen Verkehrskorridore und Entwicklungsachsen, insbesondere im Rahmen der Scandria-Alliance

- Intensivierung der Kooperation und des Erfahrungsaustausches zu Mobilitätslösungen mit anderen Regionen, besonders den polnischen Nachbar- und Partnerschaftswojewodschaften, beispielsweise im Rahmen von mobilitätsbezogenen INTERREG-Projekten
- Weiterentwicklung des VBB im Hinblick auf eine kontinuierliche strategische Planung des ÖPNV
- Dialog mit Akteuren des deutsch-polnischen Bahnverkehrs, den Akteuren der Oderpartnerschaft (runder Tisch), den zuständigen Verkehrsministerien insbesondere beim deutsch-polnischen Bahngipfel fortsetzen
- Einbringen der Interessen der Hauptstadtregion in das Konzept der DB AG für einen attraktiven Fern- und grenzüberschreitenden Zugverkehr
- Etablierung einer Mobilitätskonferenz Berlin-Brandenburg
- Schaffung einer Kompetenzstelle für grenzüberschreitende Regional- und Fernverkehre beim VBB
- Verkehrsmanagement zwischen Berlin und Brandenburg besser abstimmen

Wie will die Landesregierung das Erreichen der Ziele bewerten?

- Qualitative Bewertung im Rahmen der Berichterstattung (u.a. Auswertung Statistiken, Nutzerzahlen)

4.2 Mobilität in allen Landesteilen, in Stadt und Land bedarfsgerecht sichern

Das Land Brandenburg setzt zur Sicherung der Daseinsvorsorge auf regional angepasste Lösungen für die Mobilitätsbedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger sowie der Wirtschaft in den verschiedenen Räumen des Landes. Stadtverträgliche Mobilität stellt dabei eine besondere Herausforderung dar. Dies bedeutet:

- Mobilitätspolitik und umweltfreundliche Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung besser vernetzen
- Potenziale in Städten und Gemeinden aktivieren, die gut über die Schiene angebunden sind
- Die Städte und Gemeinden bei ihrer lokalen Mobilitätspolitik (integrierte Stadtentwicklungskonzepte/wohnungspolitische Strategien) unterstützen.
- Den Schienenpersonennahverkehr als Rückgrat des ÖPNV stärken
- Den Verkehrsverbund Berlin Brandenburg, die kreisfreien Städte und die Landkreise, bei der Organisation von Mobilität und der Erarbeitung intelligenter Mobilitätslösungen für den ländlichen Raum unterstützen
- Die Wachstumsdynamik des Berliner Umlands in die Fläche tragen, indem entlang der Achsen die SPNV-Anbindungen der größeren Städte optimiert werden
- Verbesserte Mobilitätsangebote entlang der Achsen des Siedlungssterns im Berliner Umland entwickeln, um das Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum für eine nachhaltige Stadt- und Regionalentwicklung der wachsenden Städte zu nutzen
- Rahmenbedingungen für die Nutzung von E-Mobilität schaffen
- Die Herausforderungen der Mobilität in den ländlichen Räumen gezielt berücksichtigen
- Kooperative Mobilitätsangebote unterstützen und bewerben
- Bürgerschaftliches Engagement für kreative Mobilitätslösungen stärker nutzen

Wie will die Landesregierung das Ziel erreichen?

- Erarbeitung und Umsetzung des Landesentwicklungsplans Hauptstadtregion
- Erarbeitung einer Strategie zur Entwicklung gut erreichbarer Städte außerhalb des Berliner Umlands
- Weiterentwicklung des VBB zum digitalen Mobilitätsdienstleister
- Unterstützung von Projekten zur Sicherung der Mobilität im ländlichen Raum unter Berücksichtigung der Elektromobilität
- Digitalisierung und Vernetzung der Verkehrsangebote/Verkehrsträger weiter entwickeln
- Unterstützung der Umsetzung eines Deutschland-Taktes im Eisenbahnverkehr und des Berlin-Brandenburg-Taktes
- Evaluation und Überarbeitung des Landesnahverkehrsplans (2018-22 und folgende), unter besonderer Berücksichtigung der Ergebnisse der laufenden Korridoruntersuchung
- Umsetzung folgender Taktziele für den SPNV:
 - o 1 Angebot pro Stunde als Grundtakt in der gesamten Hauptstadtregion
 - o 2-3 Angebote pro Stunde als Grundtakt im SPNV zwischen Berlin und dem Berliner Umland
 - o 4-6 Angebote pro Stunde zwischen Berlin und dem Berliner Umland im SPNV auf wichtigen und stark nachgefragten Pendlerverbindungen in der Hauptverkehrszeit
- Verbesserung der Anschlüsse von SPNV und übrigen ÖPNV
- Kapazitätserweiterung auf hochfrequentierten Pendlerstrecken entlang der Achsen des Siedlungssterns
- Neben den radial auf Berlin orientierten Mobilitätsangeboten sind auch wesentliche Tangentialverbindungen im Lande weiter zu entwickeln
- Erarbeitung eines Beschleunigungsprogramms S-Bahn im Bestandsnetz, um Fahrzeiten zu verringern und die Pünktlichkeit zu verbessern
- Weiterentwicklung attraktiver (Standard-)Busangebote (wie z.B. PlusBus) zur Erschließung regionaler Räume und zur Anschlusssicherung zwischen übrigen ÖPNV und SPNV
- Stärkung innovativer und alternativer Bedienformen des öffentlichen und kooperativen Verkehrs (z.B. Bürgerbusse, Kombibusse, Carsharing, kooperative Mobilität/Mitfahrangebote)
- Durchführung öffentlichkeitswirksamer Kampagnen und Erfahrungsaustausche, um alternative Bedienformen zu stärken
- Weiterentwicklung des Rechtsrahmens für den ÖPNV, um diese Lösungen zu ermöglichen
- Gemeinsame Entwicklung und Einführung eines Wohnkosten-Mobilitätsrechners Berlin-Brandenburg
- Fortführung und Verstärkung der Landesförderung für kommunale Investitionen in die Entwicklung, Erneuerung und städtebauliche Integration von lokaler Verkehrsinfrastruktur
- Unterstützung der Landkreise und kreisfreien Städte bei der Erfüllung ihrer Aufgaben nach dem ÖPNV-Gesetz, um die Attraktivität des ÖPNV zu steigern

Wie will die Landesregierung das Erreichen der Ziele bewerten?

- Qualitative Bewertung im Rahmen der Berichterstattung (u.a. Auswertung Statistiken, Nutzerzahlen)

4.3 Mobilität als aktive Wachstums- und Strukturpolitik ausgestalten

Das Land Brandenburg setzt auf intelligente Mobilitätslösungen für Menschen und Güter als Grundlage für wirtschaftliche Entwicklung in der Hauptstadtregion. Dies bedeutet:

- Die Lagegunst der Hauptstadtregion zwischen den aufstrebenden Märkten Osteuropas, den Wirtschafts- und Wachstumsmärkten Skandinaviens und den etablierten Ökonomien in Westeuropa für die Stärkung des Logistik- und Wirtschaftsstandorts nutzen
- Die Hauptstadtregion als Kern nachhaltiger, multimodaler und innovativer Mobilität entwickeln
- Den internationalen Verkehrsflughafen BER zum Wachstumsmotor für das Flughafenumfeld und die Hauptstadtregion insgesamt sowie für den Luftverkehrsstandort entwickeln
- Die erfolgreichen Güterverkehrszentren stärken, den Anteil des Güterverkehrs auf der Schiene erhöhen und die Binnenhäfen zu attraktiven Logistikorten für den kombinierten Verkehr entwickeln
- Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs als einen wichtigen Standortfaktor erhöhen
- Verkehrsinfrastrukturen als Standortfaktor für Investitionen, Siedlungsentwicklung und für einen attraktiven Tourismus erhalten, bedarfsgerecht entwickeln und vernetzen
- Lebensqualität in den Städten durch nachhaltige Mobilität stärken (Stadt der kurzen Wege) und damit auch attraktiver gestalten für die Ansiedlung von Unternehmen

Wie will die Landesregierung das Ziel erreichen?

- Unterstützung der Kommunen bei der Organisation einer nachhaltigen städtischen Mobilität durch Förderung von Mobilitätsmanagement und -konzepten
- Fortsetzung der Aktivitäten zur Stärkung des urbanen Knotens Berlin/ Berliner Umland zur Entwicklung des Logistikstandorts (Scandria Alliance, TEN-T Begleitung auf europäischer Ebene)
- Unterstützung des Berlin-Brandenburger Clusters Verkehr, Mobilität sowie des Forschungs- Fahrzeug-, Turbinen- und Schienenverkehrstechnikstandort Berlin-Brandenburg
- Unterstützung von Initiativen zum Erhalt und zur Weiterentwicklung wichtiger Wasserstraßen (z.B. Spree-Oder-Wasserstraße, Havel-Oder-Wasserstraße, Elbe) und der Binnenhäfen
- Unterstützung der Umlandgemeinden bei der Umsetzung des Gemeinsamen Strukturkonzepts Flughafenumfeld BER
- Umsetzung der Tourismusstrategie sowie des Wassersportentwicklungsplans
- Gezielte Förderung der Infrastruktur in den Regionalen Wachstumskernen (RWK)

Wie will die Landesregierung das Erreichen der Ziele bewerten?

- Qualitative Bewertung im Rahmen der Berichterstattung

4.4 Infrastrukturen bedarfsgerecht anpassen, erhalten und entwickeln

Die Landesregierung wird das vorhandene Netz an Verkehrsinfrastrukturen bedarfsgerecht erhalten und punktuell ausbauen. Dabei haben der Bestandserhalt und die Bestandsentwicklung Priorität vor dem Neubau. Dies bedeutet:

- Planungs- und Investitionsmittel entsprechend der Straßennetzkonzeption in Leistungsnetz, Grundnetz und Grünes Netz priorisieren
- Den Neu- bzw. Ausbau von Autobahnen und Bundesstraßen im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030 planerisch vorbereiten und umsetzen
- Im Leistungsnetz ist der überwiegend gute Zustand zu halten
- Im Grundnetz punktuell Schwachstellen beseitigen und Ortsdurchfahrten sanieren sowie die Verkehrssicherheit verbessern
- Im Grünen Netz die Befahrbarkeit gewährleisten, Investitionen werden im Einzelfall geprüft
- Bauwerke unabhängig von der Netzzuordnung in einem verkehrssicheren Zustand erhalten
- Bei vom Bund verwalteten Infrastrukturen, den Schienen- und Wasserwegen, strukturell bedeutsame Investitionen einfordern und Planungen weiter aktiv unterstützen
- Aktive, bediente Bahnhöfe erhalten und als barrierefrei zugängliche Mobilitätszentren entwickeln
- Die digitale Infrastruktur im ganzen Land als Voraussetzung wirtschaftlicher und regionaler Entwicklung sowie moderner Mobilitäts- und Lebensmodelle ausbauen
- Die Entwicklung kommunaler Verkehrsinfrastrukturen und des übrigen ÖPNV weiter unterstützen
- Mobilitätsfragen einschließlich der Mobilitätskosten bei Konzepten und Planungen anderer Politikfelder stärker berücksichtigen
- Die Nutzerfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur weiterentwickeln
- Weitere Radverkehrsanlagen entwickeln und Radinfrastruktur an veränderte Rahmenbedingungen u.a. elektrischen Radverkehr anpassen

Wie will die Landesregierung das Ziel erreichen?

- Erarbeitung einer Gesamtstrategie Straße (Leistungsnetz, Grundnetz, Grünes Netz, Erhaltungsstrategie, Abstufungskonzept Grünes Netz, Standards netzbezogen setzen, Evaluation der Alleenkonzeption)
- Beseitigung von Infrastrukturkapazitätsengpässen im SPNV
- Verstärkung der Investitionstätigkeit im Landesstraßengrundnetz (weiterhin Schwerpunkt Ortsdurchfahrten)
- Umsetzen des Bundesverkehrswegeplans
- Erarbeitung einer Radverkehrsstrategie (der Landesregierung)
- Weitere Unterstützung der Aufgabenträger des übrigen ÖPNV, besonders bei der Herstellung der Barrierefreiheit
- Förderung des Kommunalen Straßenbaus weiter mit dem Schwerpunkt Bestandserhalt und Bestandsentwicklung

- Dialog mit der DB AG und Kommunen zum Umgang mit aktiven Bahnhöfen und Bahnhofsgebäuden ohne verkehrliche Funktion
- Weitere Förderung des Ausbaus der digitalen Infrastruktur
- Verkehrsauswirkungsanalysen im Rahmen der Infrastrukturplanungen anderer Fach-/ Politikbereiche als Teil aller Konzepte der Landesregierung
- Unterstützung einer entfernungsabhängigen, nutzerbezogenen LKW- Maut auf Bundesfernstraßen
- Prüfung der Auswirkungen auf Landesstraßen durch die Einführung einer LKW- Maut auf allen Bundesstraßen, ggf. Nachsteuerung zur Vermeidung von Mautausweichverkehr

Wie will die Landesregierung das Erreichen der Ziele bewerten?

- Regelmäßige Zustandsbewertung der Bundesfern- und Landesstraßen:
 - o Im Netz der Bundesfernstraßen keine Verschlechterung des linienbezogenen Zustands gegenüber der Zustandserfassung aus dem Jahr 2012
 - o Im Grundnetz der Landesstraßen den Wert der Zustandserfassung 2014 halten
 - o Im Grünen Netz die Befahrbarkeit gewährleisten und den Zustand schrittweise verbessern
- Qualitative Bewertung im Rahmen der Berichterstattung

4.5 Zielgruppen- und bedürfnisgerechte Mobilität sichern

Die Landesregierung strebt differenzierte Mobilitätsangebote für die Bedürfnisse der verschiedenen Bevölkerungsgruppen an. Dies bedeutet:

- Barrierefreiheit in den öffentlichen Räumen weiter voranbringen
- Barrierefreie Mobilitätsangebote bei Bussen und Bahnen, bei den Zugängen zu Haltestellen und den Fahrgastinformationen für den wachsenden Anteil älterer Menschen an der Brandenburger Bevölkerung, für Familien mit Kindern und für mobilitätseingeschränkte Menschen und Menschen mit Behinderungen entwickeln
- Jungen Menschen Mobilitätsangebote für einen selbstbestimmten Zugang zu den Ausbildungs-, Schul- und universitären Einrichtungen sowie Freizeitstätten anbieten
- Angepasste Mobilitätslösungen z.B. für Pendlerinnen und Pendler sowie Freizeitverkehr entwickeln
- Die Mobilität für internationales Publikum weiter erleichtern

Wie will die Landesregierung das Ziel erreichen?

- Aufstockung der Förderung zur weiteren Unterstützung der Kommunen, um die Barrierefreiheit gem. Personenbeförderungsgesetz zu erreichen
- Entwicklung weiterer mehrsprachiger Angebote in öffentlichen Verkehrsmitteln durch den VBB
- Modellvorhaben kooperative Mobilität mit Älteren und Jüngeren initiieren
- Umsetzung und Auswertung des Pilotvorhabens „Rad im Regio“
- Finanzielle Absicherung des Mobilitätstickets
- Barrierefreie Gestaltung von Ortsdurchfahrten u.a. im Rahmen des Programms „P 100“

- Finanzielle Unterstützung zur Schaffung barrierefreier Bahnhöfe

Wie will die Landesregierung das Erreichen der Ziele bewerten?

- Qualitative Bewertung im Rahmen der Berichterstattung

4.6 Mobilität umweltfreundlich gestalten

Die Landesregierung strebt an, Verkehre zu vermeiden und den Anteil des Umweltverbundes am Modal Split weiter zu erhöhen. So soll der nach wie vor hohe Beitrag des Verkehrs an Emissionen von Schadstoffen, Feinstaub, Lärm und klimaschädlichen Gasen reduziert werden. Die Zahl der von Luftverunreinigungen und Lärm Betroffenen soll weiter reduziert werden. Dies bedeutet:

- Den Dreischritt Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung, Verkehrsverknüpfung als Leitlinie/Motto verfolgen
- Den Anteil des Umweltverbundes (Fuß, Rad, Öffentlicher Verkehr) am Modal Split von 47 Prozent (2008) auf über 50 Prozent in 2030 erhöhen
- Anteil erneuerbarer Energien am Verkehr auf 8 Prozent in 2030 erhöhen (Vorgabe aus Energiestrategie)
- Siedlungsentwicklung auf Standorte mit SPNV-Erschließung konzentrieren (Berliner Siedlungstern, zentrale Orte im Weiteren Metropolenraum)
- Grenzüberschreitende und Fernmobilität im Personenverkehr mehr auf die Schiene verlagern
- Den öffentlichen Nahverkehr in der Hauptstadtregion stärken
- Regionale und lokale Konzepte für umweltfreundliche Nahmobilität unterstützen
- Umweltfreundliche Mobilitätsangebote bei integrierter Stadtentwicklung verstärkt berücksichtigen „Stadt der kurzen Wege“
- (Unvermeidbaren) Kfz-Verkehr umweltverträglicher machen
- Güterfernverkehr stärker auf Schiene und Wasserstraße verlagern
- Den lokalen Güterverkehr nachhaltiger gestalten
- Lebensräume zum Schutz der Artenvielfalt wieder vernetzen
- Die Fuhrparke des Landes umweltfreundlicher gestalten

Wie will die Landesregierung das Ziel erreichen?

- Verstärkte Unterstützung der Aufgabenträger des übrigen ÖPNV durch den VBB, besonders für integrale Taktfahrpläne und Fahrplaninformationen in Echtzeit
- Unterstützung der Kommunen, um Haltestellen/ Bahnhöfe zu multimodalen Mobilitätszentren auszubauen
- Unterstützung der Kommunen, um Häfen und Güterverkehrsstellen zu multimodalen Logistikknoten mit attraktiven Angeboten weiter zu entwickeln
- Unterstützung von Strategien für eine Stärkung der Nahmobilität (z.B. Radverkehrsinfrastruktur Pedelecs, Fußverkehr, „Teilen statt Besitzen“/ Car- und Bikesharing), Unterstützung der AG Fahrradfreundliche Kommunen

- Konzepte für eine umweltfreundliche (Nah)Mobilität in integrierten Stadtentwicklungskonzepten als Grundlage der Förderung, um die „Stadt der kurzen Wege“ zu unterstützen
- Förderung alternativer Antriebe im übrigen ÖPNV
- Projekt betriebliches Mobilitätsmanagement
- Bau weiterer Grünbrücken im Rahmen des Bundesprogramms Wiedervernetzung
- Landesinitiative „Stadt zu Fuß“ gründen zur Erhöhung des Modal-Split-Anteils des Umweltverbundes
- Förderung Multimodaler Umsteigemöglichkeiten und innovativer Fahrzeuge
- Unterstützung Multimodaler intelligenter Logistikangebote besonders für den Fernverkehr
- Beförderung umweltfreundlicher Konzepte im Güternahverkehr
- Steigerung des Umschlages in den Anlagen für den kombinierten Verkehr
- Unterstützung der Verbreitung alternativer Antriebe für den motorisierten Individualverkehr
- Erhöhung des Besetzungsgrads von Kraftfahrzeugen, u.a. durch die Schaffung weiterer Mitfahrerparkplätze für Pendler in Zusammenarbeit mit den Kommunen
- Erarbeitung einer Strategie/Leitlinien der Landesregierung zur Elektromobilität im Rahmen der Energiestrategie
- Erstellung eines Konzepts für verstärkten Einsatz alternativer Antriebe in den Fuhrparks des Landes
- Modellprojekt für eine energieeffiziente und klimafreundliche Mobilität in Stadtquartieren
- Unterstützung der Kommunen bei der Aufstellung und Umsetzung von Luftreinhalte- und Lärmaktionsplänen

Wie will die Landesregierung das Erreichen der Ziele bewerten?

- Qualitative Bewertung im Rahmen der Berichterstattung
- Quantitative Bewertung des Umschlages beim kombinierten Verkehr

4.7 Die digitale Revolution nutzen, Mobilitätslösungen aktiv kommunizieren

Digitale Angebote erleichtern die Entwicklung und Planung umwelt- und bedürfnisgerechter Mobilitätsangebote. Die Landesregierung will diesen Trend nutzen. Dies bedeutet:

- Verkehr durch internetbasierte öffentliche oder private Dienstleistungen vermeiden und entsprechende Angebote als Daseinsvorsorge in dünnbesiedelten Räumen schaffen, erweitern und erhalten
- Planung zeitlich und verkehrlich optimierter sowie flexibel anpassbarer Mobilitätsketten erleichtern
- Öffentlichen Nahverkehr durch echtzeitliche Fahrplaninformationen im ganzen Land attraktiver gestalten
- Kooperative Mobilitätsangebote als Teil intelligenter Mobilitätsketten und Alternative zu individuellen Verkehren unterstützen
- Verkehr auf umweltschonende Verkehrsträger durch intelligente Logistikketten verlagern
- Verkehrliche Auswirkungen von Baustellen- oder Unfällen begrenzen und besser kommunizieren

- Digitale Lösungen für intelligente Fahrzeuge unterstützen
- Mobilitätspolitik und Ausbauvorhaben der Verkehrsinfrastruktur öffentlich mit Beteiligten erörtern und gemeinsam nach Lösungen suchen
- Akzeptanz durch Transparenz und Beteiligung bei Planung und Durchführung von Verkehrsprojekten erhöhen

Wie will die Landesregierung das Ziel erreichen?

- Entwicklung weiterer Projekte für eine digitale und kooperative Mobilität (mit VBB, mit Unternehmen der Internetbranche und modernen Mobilitätsdienstleistern)
- Potenziale des autonomen Fahrens erschließen.
- Dialog mit dem Bund über die weitere Digitalisierung der Binnenwasserstraßen und -schifffahrt
- Weiterentwicklung der Verkehrslenkung und des Baustellenmanagements des LS in intensiver Zusammenarbeit mit Berlin
- Unterstützung zur Einführung von regionalen Logistikkonzepten zur Erhöhung der Auslastung insbesondere im Straßengüterverkehr.
- Die Digitalisierung in allen Landesteilen sichern sowohl bei den stationären Breitbandnetzen als auch für mobile Datenübertragung

Wie will die Landesregierung das Erreichen der Ziele bewerten?

- Qualitative Bewertung im Rahmen der Berichterstattung

4.8 Mobilität sozial gerecht und verkehrssicher gestalten

Mobilität ist Voraussetzung für die Teilhabe an der Arbeitswelt und am gesellschaftlichen Leben. Faire und ausgewogene Nutzungsbedingungen machen den öffentlichen Personennahverkehr für Fahrgäste attraktiver. Dies bedeutet:

- Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel für Bevölkerungsgruppen mit niedrigem Einkommen bezahlbar gestalten
- Fahrgastfreundliche Gestaltung der Nutzungsbedingungen im VBB weiter unterstützen.
- Modelle unterstützen, Verkehrsmittel zu teilen (Sharing-Modelle) oder stärker gemeinsam zu nutzen (Mitfahrbörsen, Pendlerparkplätze o.ä.)
- Die Landesregierung hält an der „Vision Zero“ fest. Jeder Verkehrstote auf Brandenburgs Straßen ist einer zu viel. Auf diesem Weg geht es um Maßnahmen zur
 - o Reduzierung Getöteter im Straßenverkehr um 40 Prozent bis 2024 (2012 auf 2024)
 - o Reduzierung Schwerverletzter im Straßenverkehr um 50 Prozent bis 2024 (2012 auf 2024)

Wie will die Landesregierung das Ziel erreichen?

- Angebot des Mobilitätstickets für Bevölkerungsgruppen mit niedrigem Einkommen
- Verbesserung der rechtlichen und organisatorischen Rahmenbedingungen für Sharing-Modelle und Modelle der gemeinsamen Nutzung

- Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms 2024
- Fortsetzung der erfolgreichen Verkehrssicherheitskampagne „Lieber sicher. Lieber leben.“

Wie will die Landesregierung das Erreichen der Ziele bewerten?

- Qualitative Bewertung im Rahmen der Berichterstattung mit besonderer Auswertung der Unfallstatistik

5. Ausblick

Die Landesregierung ist bestrebt, die oben genannten Ziele zu erreichen. Ein Mitwirken aller relevanten Akteure, der EU, des Bundes, der kommunalen Familie und Zivilgesellschaft, ist Voraussetzung dafür. Zudem tragen einige Vorhaben mit dazu bei, mehrere Ziele zu erreichen.

Die Landesregierung wird den Erfolg der Mobilitätspolitik messen. Zu den einzelnen Zielen und Vorhaben wird qualitativ berichtet und es werden soweit möglich quantitative oder qualitative Indikatoren festgelegt. Einige Indikatoren können als Zielkennziffern für verschiedene Ziele genutzt werden. Die Zielerreichung 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 Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln ab. Eine Berichterstattung und Überprüfung der Strategie soll in einem 5-Jahres-Rhythmus erfolgen.