

**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 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 die Energiewende die Anforderungen an Mobilität erheblich. Alle Akteure 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 strategischen 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 Teilnehmer diskutierten im Plenum und vier Fachworkshops über Mobilität. Rund 400 Rückmeldungen wurden aufgenommen. Auf der Grundlage der Eckpunkte und der bisher geführten Diskussionen und Rückmeldungen wurde der vorliegende Entwurf erstellt.

Die Onlinebeteiligung startet vor der Sommerpause 2016 und erweitert den Kreis nochmals, um neben den Interessenverbänden, Kommunen und Experten auch möglichst vielen Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit zu geben, sich mit ihren Themen einzubringen. Die Beiträge werden ausgewertet und fließen in die Erarbeitung mit ein. Weitere regionale Workshops für die Kommunen und ein Termin für Vertreter der Interessenverbände runden im September 2016 den Dialog ab.

Nach dem Beteiligungsverfahren wird der überarbeitete Entwurf im Oktober und November 2016 innerhalb der Landesregierung abgestimmt, bis zum Jahresende dem Kabinett vorgelegt und dann dem Landtag zugeleitet.

| Ebene                    | Integrierte Gesamtkonzepte  |  | Sektorale Planungen (z.B.)   |
|--------------------------|---|--|--|
|                          | Raumordnung/Landesplanung   | Mobilität/Verkehr  |  |
| <b>Europäische Union</b> | Europäisches Raumentwicklungskonzept<br>Territoriale Agenda 2020 der EU | Transeuropäische Verkehrsnetze<br>Kernnetz-Korridore<br>Weißbuch Verkehr | grenzüberschreitende Projekte<br>Operationelle Programme<br>Zusammenarbeit mit Polen   |
| <b>Bund</b>              | Raumordnungsgesetz<br>Leitbilder der Raumentwicklung                    | Bundesverkehrswegeplanung<br>Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie         | Bedarfs- und Investitionspläne für Straße/Wasser/Schiene<br>Aktionsplan Güterverkehr/Logistik<br>Aktionsplan Intelligente Verkehrssysteme<br>Nationaler Radverkehrsplan<br>Flughafenkonzept  |
| <b>Land</b>              | Landesentwicklungsprogramm<br>Landesentwicklungsplanung                 | <b>Mobilitätsstrategie 2030</b>  | Landesnahverkehrsplan<br>Landesstraßenbedarfsplan<br>Radverkehrsstrategie<br>Verkehrssicherheitsprogramm<br>Alleenkonzeption<br>Luftverkehrskonzeption<br>Hafenkonzeption/Logistik<br>Stadtentwicklungskonzept<br>Fachplanungen anderer Ressorts (z.B. Schul- und Krankenhausplanung)<br>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 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) je Einwohner erzielte Berlin im Jahr 2015 einen Wert, der bei 96 Prozent des Bundesdurchschnitts lag. Im Land Brandenburg lag das BIP mit 26.493 Euro je Einwohner 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 besonders im Berliner Umland stark auf die Metropole Berlin 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 Siedlungsentwicklung im Berliner Umland an diesen Verkehrsachsen.

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.

Es gibt ausgeprägte und zunehmende verkehrliche Verflechtungen zwischen Berlin und Brandenburg und besonders zwischen Berlin und dem Berliner Umland. Die Zahl der Pendler nimmt zu. Heute pendeln täglich rund 200.000 Menschen aus Brandenburg nach Berlin, rund 80.000 Berliner pendeln nach Brandenburg, eine Steigerung von rund 27 Prozent seit 2006. Dies stellt besondere Ansprüche an die Infrastruktur. 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

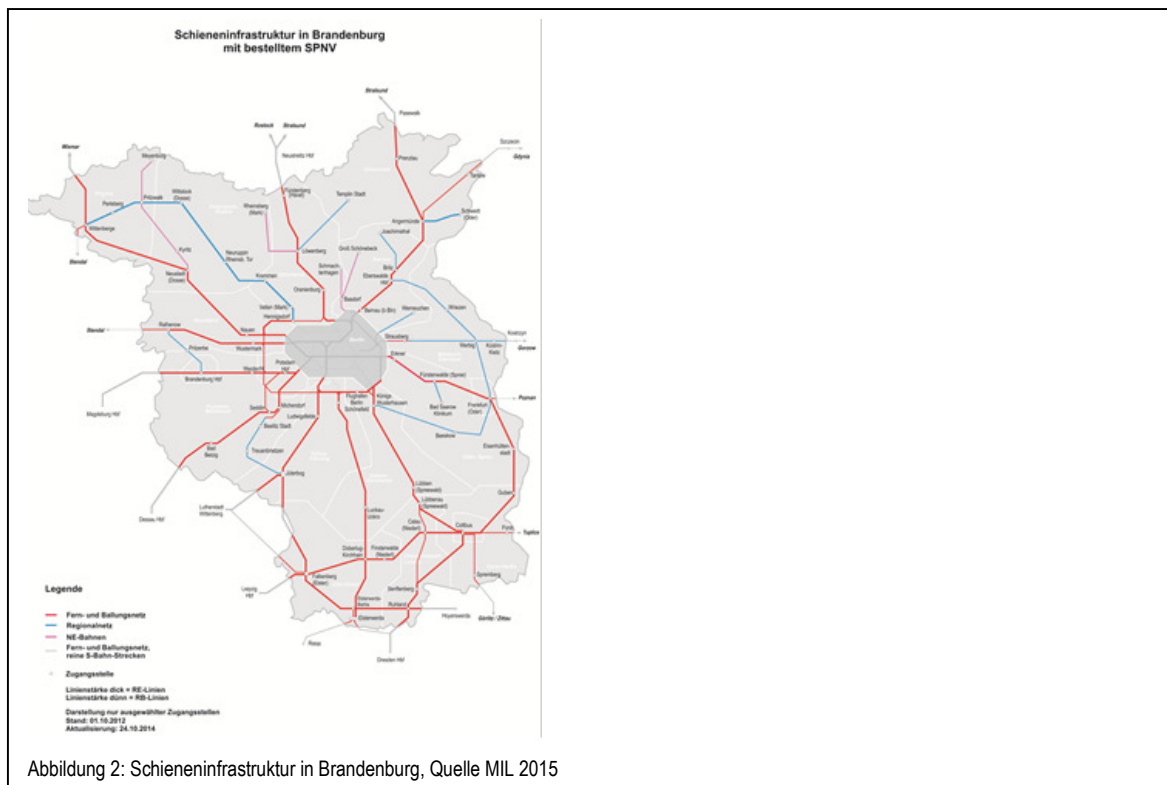
Das Schienennetz (2684 Kilometer, davon 327 Kilometer S-Bahn-Netz und 2357 Kilometer Regionalverkehrsnetz) ist eine Säule der Mobilität für Brandenburg und Berlin sowohl für den Personen- und Güterfernverkehr als auch für den SPNV. Neben den auf Berlin ausgerichteten Strecken erschließen Tangentialen im weiteren Metropolenraum zusätzliche Räume zwischen den Hauptachsen. Ein Gleichstrom-S-Bahnnetz verbindet die Hauptstadt mit dem Umland.

Für einen schnellen und zuverlässigen Schienenpersonennahverkehr ist ein qualitativ hochwertiges Streckennetz vorhanden. Von den 337 Regionalverkehrs- und S-Bahnstationen sind 305 bereits barriere- oder stufenfrei. Defizite bei der Infrastruktur bestehen dennoch: 2014 konnten 8 Prozent der Stre-

cken nur mit verminderter Geschwindigkeit befahren werden (2013: 10,5). Bei den Regionalstrecken waren es 11 Prozent (2013: 13 Prozent).<sup>1</sup>

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.

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.



- 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. Das ist ein grundsätzlich ausreichend dichtes klassifiziertes Straßennetz zur Erschließung sowohl des Berliner Umlandes als auch des weiteren Metropolenraumes.

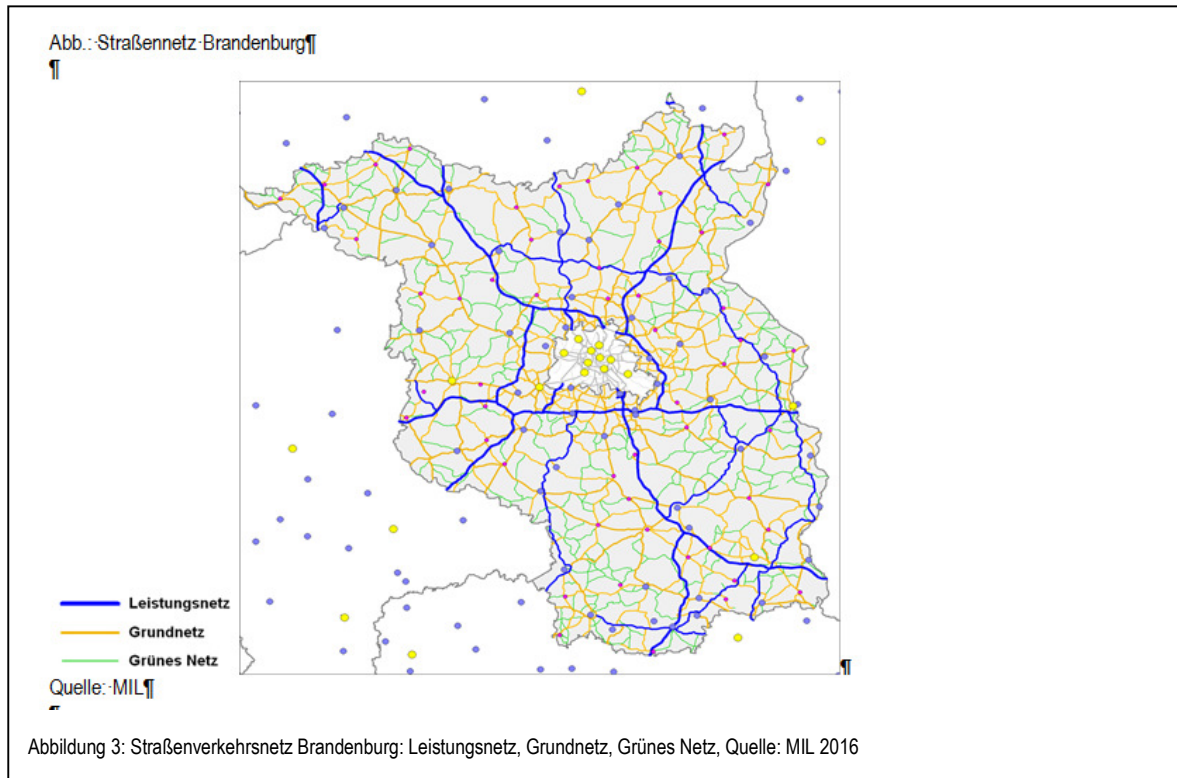
Das Straßennetzkonzept beinhaltet drei Netzkategorien:

- Das Leistungsnetz, mit den Autobahnen und einem Teil des Bundesstraßennetzes 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).

<sup>1</sup> Alle Zahlen: VBB Qualitätsanalyse Netzzustand 2013, 2014 und MIL

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 nachfolgende Abbildung zeigt das Straßenverkehrsnetz in Brandenburg in den drei beschriebenen Kategorien.



Die umfangreichen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur seit 1991 haben besonders bei den Bundesfernstraßen zu einem heute guten Ausbaustandard geführt. Die noch bestehenden Engpässe im Netz sind in den Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgenommen worden.

Dem stehen aber nach wie vor Defizite besonders im Netz der Landesstraßen gegenüber, deren gegenwärtiger Unterhaltungs- und Ausbauzustand 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.

- 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 Einwohner nach wie vor zu den Schlusslichtern in der Unfallstatistik.

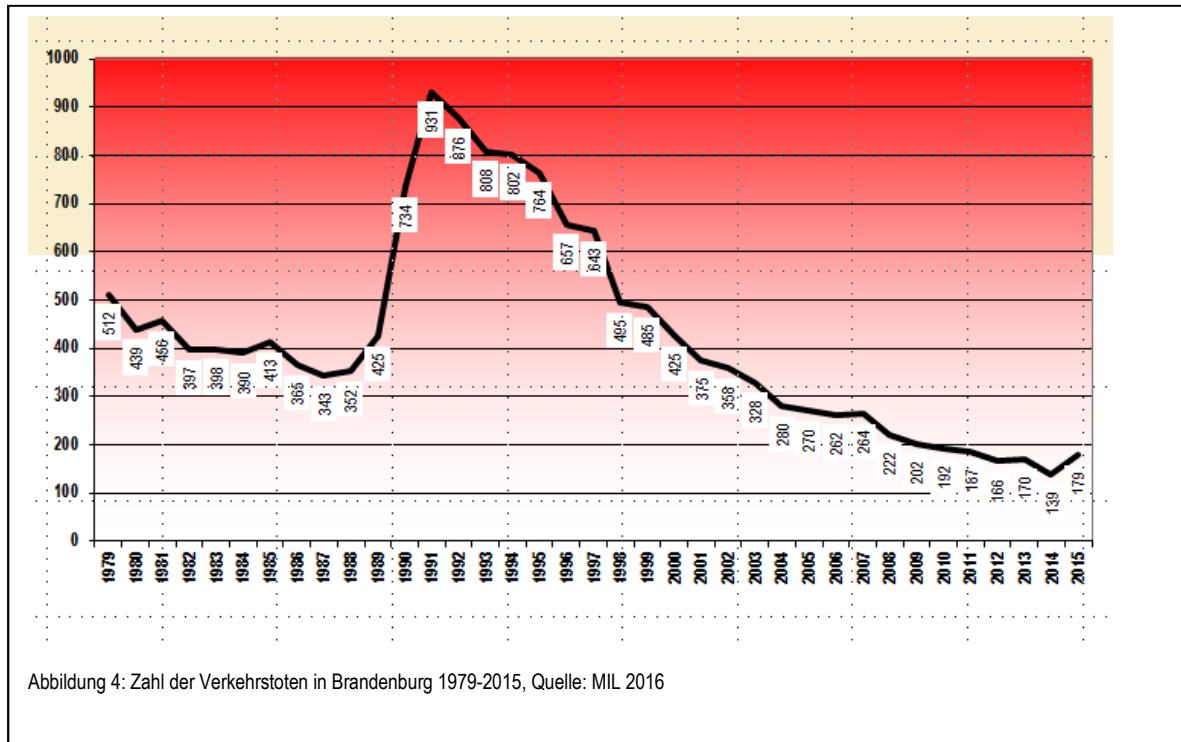


Abbildung 4: Zahl der Verkehrstoten in Brandenburg 1979-2015, Quelle: MIL 2016

- Radwege

Brandenburg hat in den Radverkehr 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. Von der Förderung des Landes in den kommunalen Straßenbau entfielen seit 1991 41 Millionen Euro auf den Radwegebau und rund 140 Millionen Euro auf 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 7000 Kilometer regionale und überregionale touristische Radrouten-Trassen, auf denen rund 12.000 Kilometer verschiedener Radrouten verlaufen.

Insgesamt stehen aktuell rund 2000 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 touristische 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 von Wasserstand mit einer Abladetiefe bis zu 2,50 Meter erreicht werden. Allerdings sind im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 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 33,5 Millionen Passagieren pro Jahr gerechnet. Für das Jahr 2030 wird von einem Passagieraufkommen von 46,8 Millionen ausgegangen. Eine enge räumliche Beziehung des Flughafens zum Aufkommensschwerpunkt Berlin mit kurzen Zugangswegen, eingebunden in das vorhandene Verkehrssystem auf Straße und Schiene, ist vorhanden. 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.

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 sowohl aus öffentlichen wie 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 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, das noch dazu mit hohen jährlichen Steigerungsraten wächst. Das ist für eine gewollte stärkere Nutzung sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr nicht förderlich.

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.

Da nicht zu erwarten ist, dass im Landeshaushalt und den kommunalen Haushalten in der Zukunft größere finanzielle Spielräume auftreten werden, ist es unerlässlich, die verfügbaren Mittel dort einzusetzen, wo der größte Nutzen und die höchste Effizienz zu erwarten sind.

## **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, über 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.

### 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<sup>2</sup> 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 1,5 Grad Celsius zu begrenzen und 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 betragen 2012 rund 8,5 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>. Der Straßenverkehr ist bei der Feinstaubbelastung mit bis zu 65 Prozent an den gemessenen Spitzenbelastungen beteiligt. Der Straßenverkehr ist außerdem die hauptsächliche Quelle hoher Stickstoffdioxidkonzentrationen (NO<sub>2</sub>) in Städten. Einer der größten Verursacher für die NO<sub>2</sub>-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, teilweise begünstigt durch den niedrigen Kraftstoffpreis, wurden die vorgenannten Einsparungen weitgehend wieder kompensiert. So stieg die Fahrleistung allein auf den Brandenburger Autobahnen im Jahr 2014 um 3 – 4 Prozent gegenüber dem Vorjahr an.<sup>3</sup> 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, der Straßenzustand und –belag, die Geschwindigkeit als auch menschliches Verhalten, zum Straßenlärm bei. Im Rahmen zahlreicher Projekte ist es in Brandenburg gelungen, die Anzahl der Betroffenen vom Verkehrslärm 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 % der Brandenburger Bevölkerung nachts und etwa 3 % der Brandenburger Bevölkerung tags 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, schützenswerte Ressource ist, hat die breite öffentliche Wahrnehmung kaum erreicht. Dabei werden in Deutschland Tag für Tag rund 69 Hektar zersiedelt, zerschnitten oder asphaltiert. Fast 40 Prozent davon braucht der Verkehr. Darunter leidet die Lebensqualität, Pflanzen und Tiere

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

<sup>3</sup> Verkehrszählungen des Landesbetriebs Straßenwesen 2014

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 Schrumpfungprozesse 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.<sup>4</sup> Trotz ansteigender Bevölkerungszahlen in den 1990er Jahren durch den Ausgleich der Geburtendefizite durch Wanderungsgewinne, können diese Wanderungsgewinne jedoch langfristig das Geburtendefizit nicht kompensieren.

Für den zukünftigen Bevölkerungsaufbau in Brandenburg bedeutet das einen Anstieg der Zahl der alten Menschen und Rückgang der jungen 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.

| Gebiet                        | 2013           | 2020           | 2030           | 2040           | Entwicklung 2040 gegenüber 2010 |              | 2014 bis 2040     |                 |
|-------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------------------------|--------------|-------------------|-----------------|
|                               |                |                |                |                |                                 |              | natürlicher Saldo | Wanderungssaldo |
|                               |                |                |                |                | 1 000 Personen                  |              | %                 | 1 000 Personen  |
| Berliner Umland.....          | 916,8          | 968,9          | 973,8          | 973,6          | 56,8                            | + 6,2        | -142,7            | 199,6           |
| weiterer Metropolenraum ..... | 1 532,4        | 1 484,7        | 1 340,0        | 1 193,7        | -338,7                          | -22,1        | -373,9            | 35,2            |
| <b>Land Brandenburg</b>       | <b>2 449,2</b> | <b>2 453,6</b> | <b>2 313,8</b> | <b>2 167,3</b> | <b>-281,9</b>                   | <b>-11,5</b> | <b>-516,6</b>     | <b>234,8</b>    |

Abbildung 5: Bevölkerungsentwicklung Quelle: 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.

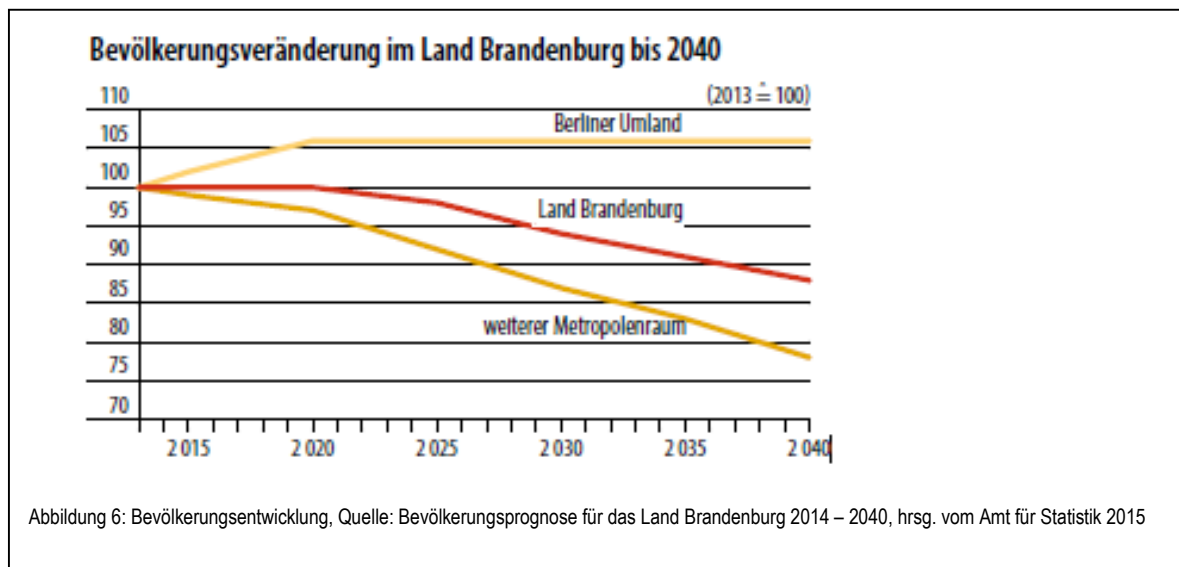
Im weiteren Metropolenraum hält dagegen der Bevölkerungsrückgang an. Er wird sich zunehmend verschärfen, wenn die nur noch dünn besetzten Altersjahrgänge, die nach der Wende geboren wurden, in die Familienbildungsphase kommen und weniger Nachwuchs als die Jahrgänge zuvor haben werden.

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

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 Flüchtlingsströme Auswirkungen auf die dauerhafte Zuwanderung und die Mobilität haben werden, kann an dieser Stelle noch nicht seriös abgeschätzt werden.

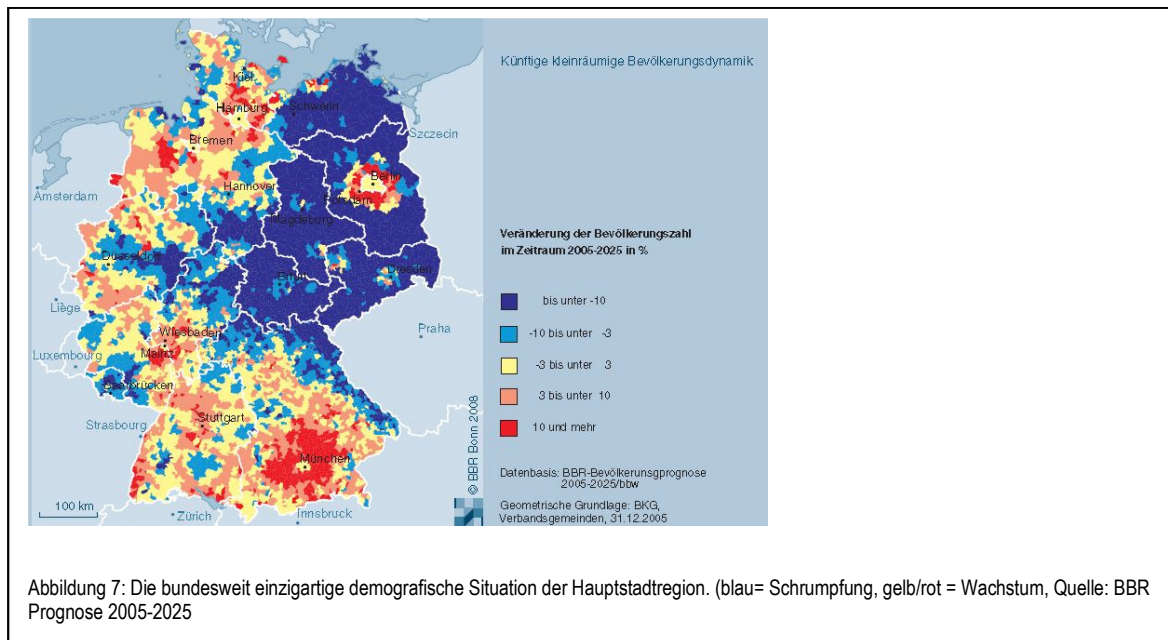
Im Ergebnis verschieben sich die Bevölkerungsproportionen zwischen den beiden Analyseräumen zugunsten des Berliner Umlandes. Der Anteil der hier wohnenden Brandenburger an der Landesbevölkerung steigt von 37 auf 42 Prozent im Jahr 2030 und 45 Prozent im Jahr 2040 an, obwohl das Berliner Umland nur einen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

Im Gegensatz hierzu sinkt der Anteil der Einwohner 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. 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 hauptsächlich 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.<sup>5</sup>

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

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

schaft, IKT/Medien- und Kreativwirtschaft, Verkehr/Mobilität/Logistik und Optik sowie die vier Brandenburger Landescluster Ernährungswirtschaft, Kunststoffe/Chemie, Metall und Tourismuswirtschaft.

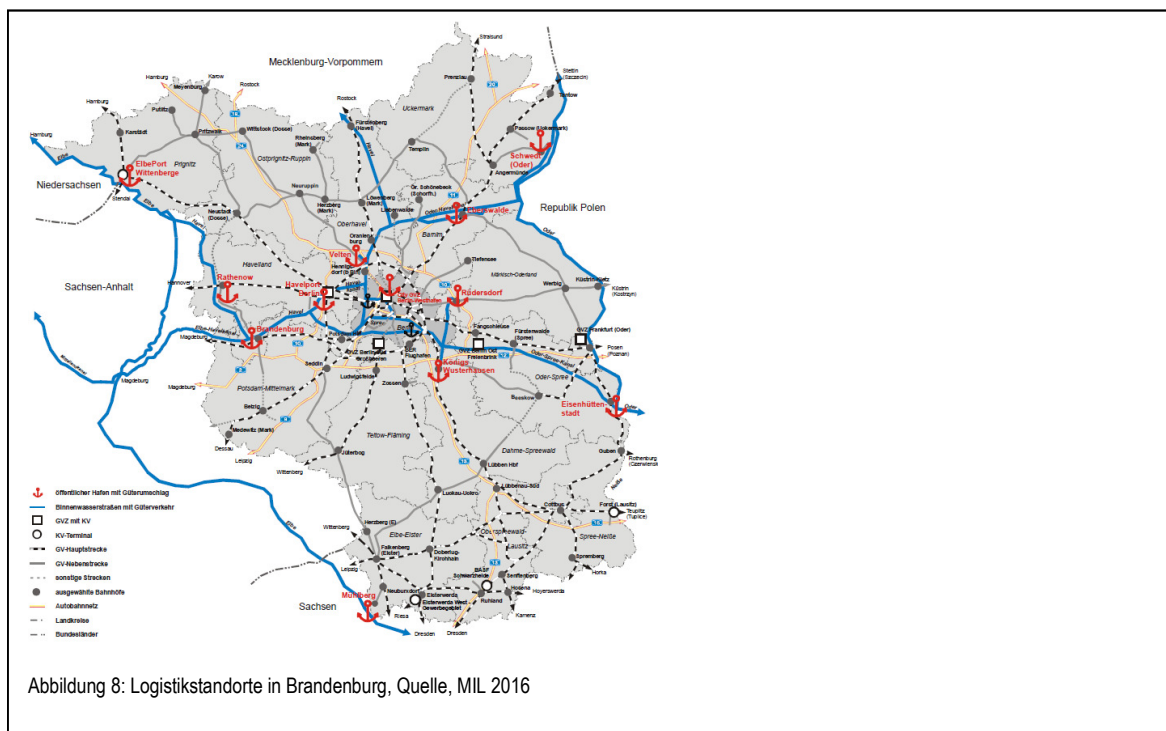
- **Wirtschaftsverkehr**

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 am Gesamtverkehr eine hohe Bedeutung auch für die Versorgung Berlins. Mit einem Anteil von über 87 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 Logistikknoten und im europäischen Maßstab erfolgreiche Güterverkehrszentren für den intermodalen Verkehr mit einem guten Angebot an Gewerbeflächen.

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<sup>6</sup>. 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

<sup>6</sup> Verkehrsverflechtungsprognose 2030 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur 2014

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 Transportverkehr betrifft Waren, die von außen in die Region kommen oder aus der Region heraus transportiert werden. Einströmende Güterverkehre dominieren diesen Sektor. Der Transportverkehr für Industrie und Produktion hat sich nach einem Rückgang in den vergangenen Jahrzehnten zeitlich 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 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.<sup>7</sup>

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 (Pedelecs), bieten sich alternative Verkehrsmittel an. Die Reichweite des klassischen Fahrrads wird durch die Pedelecs 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 ADAC<sup>8</sup> zur Mobilität älterer Menschen im ländlichen Raum hat gezeigt, dass Brandenburgs 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.<sup>9</sup> 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 Anbietern wichtige Ressourcen (Personal, Material, Geld), erhöht Flexibilität und Auslastung des Angebots und erlaubt die Aussteuerung der Kapazitäten eng orientiert an der Nachfrage. Durchgehende Reiseketten werden somit für den Fahrgast 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

<sup>7</sup> Aus: Mobilität in Deutschland 2008 Hinweis: Aktualisierte Daten aus der MID werden 2018 vorliegen.

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

<sup>9</sup> Aus: Mobilität in Deutschland 2008



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 zum Nutzen von Anbietern und Nutzern 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 eine 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 Zürich fahren bereits heute die ersten City-Busse autonom und ohne 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 will der Pendelnde, Reisende oder Güter Transportierende wie befriedigen? Wie kommt die Person oder das Unternehmen überhaupt, am schnellsten, kostengünstigsten und umweltverträglichsten ans Ziel? Die Wahl des Verkehrsmittels oder der Infrastruktur, mit der dieses Bedürfnis befriedigt wird, ist nachrangig. Moderne Mobilitätspolitik erfordert ein Umdenken von Verkehr zu Mobilität. Moderne Mobilitätspolitik muss Mobilitätsprobleme lösen - verkehrsvermeidend, verkehrsträgerübergreifend, 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 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 (Berlin – Stettin, Berlin – Hamburg, Leipzig – Breslau) Potentiale für regionale und lokale Wertschöpfung identifizieren und erschließen
- Den urbanen Knoten Berlin/Berliner Umland (Urban Node) für die wirtschaftliche Entwicklung in der Hauptstadtregion stärken
- Europäische Lösungen für regionale Probleme nutzen
- Die größeren Städte des Landes mit Schienenfernverkehrsangeboten besser anbinden
- Die grenzüberschreitenden Schienenverbindungen ausbauen

##### 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
- 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
- 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

##### Wie will die Landesregierung das Erreichen der Ziele bewerten?

- Qualitative Bewertung im Rahmen der Berichterstattung

#### **4.2 Mobilität in allen Landesteilen bedarfsgerecht sichern**

Das Land Brandenburg setzt zur Sicherung der Daseinsvorsorge auf regional angepasste Lösungen für die Mobilitätsbedürfnisse der Bürger/innen und der Wirtschaft in den verschiedenen Räumen des Landes. Dies bedeutet:

- Mobilitätspolitik und umweltfreundliche Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung besser vernetzen
- Potenziale in Städten und Gemeinden aktivieren, die gut über die Schiene angebunden sind
- Den Schienenpersonennahverkehr als Rückgrat der Mobilität 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
- 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 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 60-Minuten-Takt als Grundtakt in der gesamten Hauptstadtregion
  - o 20-30-Minuten-Takt als Grundtakt im SPNV zwischen Berlin und dem Berliner Umland
  - o 10-15-Minuten-Takt zwischen Berlin und dem Berliner Umland im SPNV auf wichtigen und stark nachgefragten Pendlerverbindungen in der Hauptverkehrszeit
- Verbesserung der Vernetzung von SPNV und übrigem ÖPNV
- Kapazitätserweiterung auf hochfrequentierten Pendlerstrecken
- Erarbeitung eines Beschleunigungsprogramms S-Bahn im Bestandsnetz, um Fahrzeiten zu verringern und die Pünktlichkeit zu verbessern
- Stärkung attraktiver (Standard-)Busangebote (wie z.B. PlusBus) und innovativer und alternativer Bedienformen des öffentlichen und kooperativen Verkehrs (z.B. Bürgerbusse, Kombibusse, Car-sharing, kooperative Mobilität/Mitfahrangebote)
- Durchführung öffentlichkeitswirksamer Kampagnen und eines Erfahrungsaustausches, um alternative Bedienformen zu stärken

- Weiterentwicklung des Rechtsrahmens für den ÖPNV, um diese Lösungen zu ermöglichen

#### Wie will die Landesregierung das Erreichen der Ziele bewerten?

- Qualitative Bewertung im Rahmen der Berichterstattung (u.a. Auswertung Berlin-Brandenburg-Takt, 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

#### Wie will die Landesregierung das Ziel erreichen?

- 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
- 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

### **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 Verkehrssicherungspflicht 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, strukturpolitisch bedeutsame Investitionen einfordern und Planungen weiter aktiv unterstützen
- Aktiv 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

#### Wie will die Landesregierung das Ziel erreichen?

- Erarbeitung einer Gesamtstrategie Straße (Leistungsnetz, Grundnetz, Grünes Netz, Erhaltungsstrategie, Abstufungskonzept Grünes Netz, Standards netzbezogen setzen, Evaluation der Alleekonzeption)
- Verstärkung der Investitionstätigkeit im Landesstraßengrundnetz (weiterhin Schwerpunkt Ortsdurchfahrten)
- 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 Bundes- und Landesstraßen:
  - o Im Leistungsnetz keine Verschlechterung des linienbezogenen Zustands gegenüber der Zustandserfassung aus dem Jahr 2014.
  - o Im Grundnetz den Wert der Zustandserfassung 2014 halten.
  - o Im Grünen Netz den Wert der Zustandserfassung 2011 halten.
- 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 und behinderte Menschen entwickeln
- Jungen Menschen Mobilitätsangebote für einen selbstbestimmten Zugang zu den Ausbildungs-, Schul- und universitären Einrichtungen sowie Freizeitstätten anbieten
- Angepasste Mobilitätslösungen z.B. für Berufspendler und 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

#### 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. Durch geeignete Maßnahmen soll die Zahl der von gesundheitsschädlichen Luftverunreinigungen und Lärm Betroffenen 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
- Den Anteil des Radverkehrs am Modal Split 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
- (unvermeidbaren) Kfz-Verkehr umweltverträglicher machen
- Güterfernverkehr stärker auf Schiene und Wasserstraße verlagern
- Den lokalen Güterverkehr nachhaltiger gestalten
- Lebensräume zum Schutz der Artenvielfalt wieder vernetzen
- Fortführung der Aufstellung und Umsetzung von Luftreinhalte- und Lärmaktionsplänen der Kommunen.

#### 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 von Strategien für eine Stärkung der Nahmobilität (z.B. Radverkehrsinfrastruktur Pedelecs, Fußverkehr, „Teilen statt Besitzen“/ Car- und Bikesharing)
- Konzepte für eine umweltfreundliche (Nah)Mobilität in integrierten Stadtentwicklungskonzepten als Grundlage der Förderung
- 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
- Schaffung/ Erweiterung von grenzüberschreitenden SPNV-Verbindungen nach Polen
- Unterstützung Multimodaler intelligenter Logistikangebote besonders für den Fernverkehr

- Beförderung alternativer Antriebe im Güternahverkehr.
- Unterstützung der Verbreitung alternativer Antriebe für motorisierten Individualverkehr
- Erhöhung des Besetzungsgrads von Kraftfahrzeugen, u.a. durch die Schaffung weiterer Mitfahrerparkplätze für Pendler in Zusammenarbeit mit den Kommunen
- 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

#### **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:

- Verkehr durch internetbasierte öffentliche oder private Dienstleistungen vermeiden und Angebote auch der Daseinsvorsorge in dünnbesiedelten Räumen 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 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 eines Pilotprojekts digitale und kooperative Mobilität (mit VBB, mit Unternehmen der Internetbranche und modernen Mobilitätsdienstleistern)
- Weiterentwicklung der Verkehrslenkung und des Baustellenmanagements des LS in intensiver Zusammenarbeit mit Berlin
- Kommunikationskonzepte zu Infrastrukturvorhaben erarbeiten (Ziel: frühzeitig, umfassend und kontinuierlich die Betroffenen informieren und einbeziehen)
- Unterstützung der kommunalen Aufgabenträger bei der Umsetzung der genannten Ziele im Rahmen ihrer Zuständigkeit

#### 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 am gesellschaftlichen und Arbeitsleben. Dies bedeutet:

- Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel für Bevölkerungsgruppen mit niedrigem Einkommen bezahlbar gestalten
- Die Landesregierung hält an der „Vision Zero“ fest. Jeder Verkehrstote auf Brandenburgs Straßen ist einer zu viel

##### Wie will die Landesregierung das Ziel erreichen?

- Angebot des Mobilitätstickets für Bevölkerungsgruppen mit niedrigem Einkommen
- 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
  - 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)

#### **5. Ausblick**

Die Landesregierung ist bestrebt, die oben genannten Ziele zu erreichen. Ein Mitwirken aller relevanten Akteure, insbesondere 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 und den Mobilitätsnutzer/innen und nicht zuletzt von der Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln ab. Eine Berichterstattung und Überprüfung soll in einem 5-Jahres-Rhythmus erfolgen.