

Potsdam, 29.08.2023

Pressemitteilung

Zu den Ergebnissen der Kabinettsitzung teilt Regierungssprecher Florian Engels mit:

Leitbild für eine klimafreundliche und moderne Mobilität in Brandenburg: Kabinett verabschiedet Mobilitätsstrategie 2030

Brandenburg schafft die Grundlagen für eine klimafreundliche Mobilität. Der Anteil des Öffentlichen Personennahverkehrs sowie des individuellen Fuß- und Radverkehrs am Modal Split soll bis 2030 auf 60 Prozent steigen. Das sieht die von Verkehrsminister Guido Beermann vorgelegte neue Mobilitätsstrategie 2030 vor, die das Kabinett heute beschlossen hat.

Beermann: „Mobilität ist ein Grundbedürfnis und eine zentrale Voraussetzung für die Teilhabe der Bürgerinnen und Bürger am sozialen Leben sowie eine zukunftsfähige Wirtschaft in der Hauptstadtregion. Deshalb wollen wir für die Menschen eine hochwertige, effiziente, sichere, **flexible und bezahlbare Mobilität** in allen Landesteilen gewährleisten, die **umwelt- und klimagerecht** ist. Für die Mobilitätswende brauchen wir gerade in einem Flächenland wie unserem einen ganzheitlichen Ansatz, bei dem die **intelligente Vernetzung** aller Verkehrsmittel im Mittelpunkt steht. Dieser Ansatz ist die Grundlage der Mobilitätsstrategie 2030. Dabei stehen der Bedarf der Menschen und die unterschiedlichen Ausgangsbedingungen für die Gestaltung von Mobilitätsangeboten in den verschiedenen Landesteilen im Mittelpunkt.“

Die fortgeschriebene Mobilitätsstrategie 2030 beschreibt das Leitbild des Landes für eine zukunftsfähige Mobilität und die Grundlage für das geplante Mobilitätsgesetz. Die Mobilitätsstrategie 2030 ist zugleich der Rahmen für die Fachstrategien Landesnahverkehrsplan 2023-2027, Radverkehrsstrategie 2030, Verkehrssicherheitsprogramm 2024, Alleenkonzert oder Güterverkehrskonzept. Um die Mobilitätsstrategie an neue Rahmenbedingungen und klimapolitische Anforderungen anzupassen, wurde das Papier aus dem Jahr 2017 fortgeschrieben. In das umfassende interdisziplinäre Beteiligungsverfahren waren seit Ende 2021 verschiedenste Akteure eingebunden.

Das Strategiepapier beschreibt in vier Kapiteln Ausgangslage und Ziele der Mobilität in Brandenburg sowie Strategien zur Vernetzung der Mobilitätsformen. Im Fokus steht die Stärkung des Umweltverbundes, also des Fuß- und Radverkehrs und des ÖPNV. Der ÖPNV stellt hierbei das Rückgrat des Umweltverbundes dar. Um die gute Erreichbarkeit in allen Landesteilen sicherzustellen, betont die Strategie einen

Heinrich-Mann-Allee 107
14473 Potsdam

Chef vom Dienst

Hausruf: (03 31) 8 66 – 12 51

(03 31) 8 66 – 13 56

(03 31) 8 66 – 13 59

Fax: (03 31) 8 66 – 14 16

Internet: www.brandenburg.de

E-Mail: presseamt@stk.brandenburg.de

integrierten, ganzheitlichen Ansatz, bei dem die intelligente Vernetzung von Verkehrsmitteln im Fokus steht. Der Verkehr der Zukunft ist zunehmend multimodal und jeder Verkehrsträger muss seine Vorteile ausspielen können.

Beermann: „Wir wollen die Stärken der einzelnen Verkehrsträger klarer als bisher herausstellen. In allen Regionen des Landes, auch in denen mit geringer Bevölkerungsdichte, soll die Einrichtung funktional gut ausgestatteter Verknüpfungs- und Umsteigepunkte geprüft werden. Jeder Verkehrsträger hat seine Vorteile. Brandenburg verfügt über **sehr schnelle Schienenverkehrsverbindungen**. Insbesondere mit dem **PlusBus** wurde ein hochwertiges Verkehrsangebot geschaffen, das auch abseits und ergänzend zur Schiene ein verlässliches öffentliches Angebot bietet. Auf kurzen Strecken und in Ortschaften ist der Weg zu Fuß oder mit dem Fahrrad – also die Nahmobilität – oft die beste und schnellste Möglichkeit, um von A nach B zu kommen. Insbesondere in dünn besiedelten Regionen wird dem Auto weiterhin eine wichtige Rolle zukommen. Für den verbleibenden motorisierten Verkehr müssen alternative Antriebstechnologien zum Einsatz kommen.“

Ausbau eines attraktiven ÖPNV-Angebotes

Der Umweltverbund muss insbesondere durch ein weiterentwickeltes ÖPNV-Angebot gestärkt werden. Dies setzt eine enge Zusammenarbeit zwischen dem Land und den kommunalen Aufgabenträgern voraus.

Mit dem Projekt i2030 arbeiten die Länder Berlin und Brandenburg, die Deutsche Bahn AG und die VBB GmbH an einer umfassenden Erweiterung und Verbesserung der Schieneninfrastruktur für die Hauptstadtregion. Mit dem Fahrplanwechsel 2023 wurde das SPNV-Angebot in Brandenburg deutlich erhöht.

Eng verknüpft wird der Schienenverkehr mit dem Busangebot. Eine zentrale Rolle kommt hierbei dem PlusBus-Angebot zu, das weiterentwickelt werden soll.

Bahnhöfe als Mobilitäts-Drehscheiben

Eine besondere Rolle für die Mobilitätswende nehmen die Bahnhöfe ein. Als Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs und als Schnittstelle zur Nahmobilität sowie zum Kfz-Verkehr werden die Bahnhöfe zunehmend als Mobilitätszentralen weiterentwickelt, in denen Mobilitätsangebote gebündelt werden.

Intelligent vernetzte Angebote

Gerade um intermodale Wegekettten zu ermöglichen, sind auch digitale Lösungen von Bedeutung. Wegekettten, die aus unterschiedlichen Verkehrsangeboten bestehen, müssen komfortabel plan- und buchbar sein. Für den Kunden steht hier die gesamte Servicekette (informieren-buchen-bezahlen) im Vordergrund.

Für die Weiterentwicklung eines zukunftsfähigen ÖPNV und eine flächendeckende Erschließung können zudem flexible On-Demand-Verkehre beitragen, deren Förderung das Land fortsetzen wird.

Zu Fuß und mit dem Rad

Zu Fuß gehen und Fahrradfahren soll in ganz Brandenburg sicherer, einfacher und schneller möglich sein. Landesweit sind 40 Prozent aller Wege, die aktuell noch mit dem Auto zurückgelegt werden, kürzer als 5 Kilometer. Dies belegt das große Potenzial für den Fuß- und Radverkehr, vor allem auf kürzeren Strecken den Autoverkehr abzulösen. Von zentraler Bedeutung für die Förderung des Nahverkehrs sind sichere innerörtliche Rad- und Fußwege. Das Land konzipiert gemeinsam mit den Landkreisen und kreisfreien Städten ein baulastträgerübergreifendes „Radnetz Brandenburg“ mit durchgehenden Radverkehrsverbindungen im ganzen Land.

Straße weiterdenken

Das Straßennetz ist zentral für die Mobilitätssicherung im Flächenland Brandenburg. Es ist in seiner aktuellen Länge ausreichend und leistungsfähig. Im Straßenbau soll deshalb auch künftig das Prinzip Erhalt vor Neubau gelten. Bei nachgewiesenem Bedarf können Neubaumaßnahmen weiterhin umgesetzt werden.

Schiene und Straße sollen gemeinsam gedacht und ein integriertes Gesamtnetz geschaffen werden. Im Rahmen einer attraktiven Angebotsgestaltung sollen entsprechende Verknüpfungspunkte weiter ausgebaut werden und so der Umstieg vom Auto zum ÖPNV sowie multimodale Wegekette erleichtert werden.

Verkehrssicherheit

Ein zentrales Ziel bei der Gestaltung des öffentlichen Straßenraumes ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere für den Rad- und Fußverkehr. Zur Reduzierung der Zahl der Getöteten und Schwerverletzten gilt das Bekenntnis des Landes Brandenburg zur „Vision Zero“.

Güter- und Wirtschaftsverkehr und die Rolle der Kommunen

Personen- und Güterverkehr können nur gemeinsam betrachtet werden, da sie sich weitgehend dieselbe Infrastruktur teilen. Zur Verlagerung des Wirtschafts- und Güterverkehrs auf umweltgerechte Verkehrsträger wie Schiene oder Wasserstraßen sollen intermodale Logistikknoten wie Binnenhäfen, Terminals für den Kombinierten Verkehr und Verladeeinrichtungen weiterentwickelt werden. Eine zentrale Rolle der Kommunen besteht darin, für ihre Gewerbestandorte die Möglichkeiten eines umwelt- und klimagerechten Güter- und Wirtschaftsverkehrs zu prüfen.

Mobilitätsstrategie und Mobilitätsgesetz

Auf die Mobilitätsstrategie 2030 folgt das Mobilitätsgesetz. Im Auftrag des Landtages und unter Federführung des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung hat die Landesregierung zusammen mit der Volksinitiative „Verkehrswende Brandenburg jetzt!“ einen Entwurf für ein Mobilitätsgesetz erarbeitet. Der Entwurf des Mobilitätsgesetzes wird zeitnah im Kabinett beschlossen.