

Statement junger Menschen

ZUR ÜBERARBEITUNG DER MOBILITÄTSSTRATEGIE 2030 BB



Jugendforum
Nachhaltigkeit
Brandenburg



Zahlen, Daten, Hintergrund

Das Jugendforum Nachhaltigkeit Brandenburg (JuFoNa) wurde vom Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg (MIL) am 22.11.2021 eingeladen, sich in die Überarbeitung der Mobilitätsstrategie 2030 einzubringen.

Die Beteiligungsmöglichkeit besteht dabei aus zwei Teilen:

1. Onlinebeteiligung (24.11.2021 – 7.12.2021)
2. Stakeholder Workshop am 15.12.2021 // 14-17 Uhr (online)

In Vorbereitung auf den Stakeholder-Workshop hat das JuFoNa kurzfristig einen Jugend-Workshop zur Mobilitätsstrategie 2030 organisiert, um die Interessen, Erfahrungen und Ideen junger Menschen zu dem Thema einzufangen.

Dieser fand am 9.12.2021 mit ca. 15 Teilnehmenden statt.

Außerdem haben sich Aktive aus dem JuFoNa selbst zum Thema belesen, ihre eigene Expertise eingebracht und in bilateralen Gesprächen ihr Wissen vertieft.

Das vorliegende Statement ist ein Ergebnis dieser Aktivitäten. Das Statement gliedert sich in eine Übersicht der wichtigsten Ergebnisse, Statements und Forderungen. Im Anschluss sind detaillierte Stellungnahmen zu den einzelnen Kapiteln der Online-Beteiligung zu finden.

Finanziert wird das JuFoNa vom Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Klimaschutz (MLUK) und dem Ministerium für Bildung, Jugend und Sport (MBS). Unterstützt wird das JuFoNa vom Kompetenzzentrum für Kinder und Jugendbeteiligung Brandenburg (KiJuBB), wo das JuFoNa seit Juli 2021 in Trägerschaft der Stiftung Wohlfahrtspflege Brandenburg – Gemeinschaftsstiftung des Paritätischen Wohlfahrtsverbandes in Brandenburg angesiedelt ist.

Kontakt:

Mail: info@jufona-brandenburg.de

Webseite: www.jufona-brandenburg.de

Instagram: [@jufona_bb](https://www.instagram.com/jufona_bb)

Twitter: [@jufona_bb](https://twitter.com/jufona_bb)



Die wichtigsten Ergebnisse, Statements und Forderungen im Überblick

Im Land Brandenburg gibt es viele Mobilitätsangebote, die bereits gut funktionieren – sowohl für ganz Brandenburg, als auch Pilotprojekte in einzelnen Kommunen:

In ganz Brandenburg:

- Radmitnahme in den Zügen
- 365€-Ticket für Azubis
- Anbindung an Berlin
- Aktive Verbände & Bürger*innen, die sich für die Verkehrswende einsetzen: VCD, ADFC

In einzelnen Kommunen:

- fLotte Potsdam (kostenloser Lastenradverleih)
- Nextbike in Potsdam
- BARshare Carsharing in Barnim
- Knotenpunkt-System in Barnim
- Busse gut an Schulen angepasst – Oranienburg
- Aktive Bürger*innen z.B. in Schwielowsee
- Radweg-Ausschilderung in manchen Regionen z.B. Prignitz (Radeln nach Zahlen)

Gerade diese kommunalen Ansätze bieten ein großes Potenzial und müssen gestärkt und ausgeweitet werden.

Dennoch gibt es auch noch viele Baustellen im Bereich der Mobilität in Brandenburg:

Klimaschutz

- Die gesteckten übergeordneten Ziele reichen nicht aus, um das Pariser Klimaschutzabkommen umzusetzen. Sie sind keine adäquate Antwort auf die sich zuspitzende Klimakrise.
- Ziele müssen mit einem Klima-Restbudget versehen werden. Zum Beispiel:
 - Wie viele THG¹ darf der Ö(PN)V/ MIV²/ Güterverkehr noch maximal ausstoßen bis 2030?
 - Dabei muss auch die Produktion von Fahrzeugen mitbedacht werden.

Tarifgestaltung für den Ö(PN)V

- Es braucht eine konsistente, faire und attraktive Tarifgestaltung für den Ö(PN)V für junge Menschen. Dazu zählt:
 - Ein kostengünstiges Ticket für alle Schüler*innen in Brandenburg: kostenlos oder max. 365€/ Jahr
 - Das 365€/ Jahr Ticket (VBB-Gebiet), welches es bereits für Azubis gibt, auch auf Studierende auszuweiten
- Es braucht attraktive Möglichkeiten, das Fahrrad in Zug (& Bus) mitzunehmen. Entweder muss diese Option in oben genannten Tickets integriert sein oder es braucht eine kostengünstige Option die Fahrradmitnahme dazu zu buchen (Jahresticket VBB).

¹ Treibhausgase

² Motorisierter Individualverkehr



- Einführung einer Tarifzone D im VBB (außerhalb Berlins)

Intermodalität stärken

- Die Mitnahme von Fahrrädern in Zug, Tram & Bus (!) muss vereinfacht werden. Gerade in der Konzeption neuer Buslinien muss die Möglichkeit zur Fahrradmitnahme mitgedacht werden (das funktioniert in RLP schon sehr gut)

Ziele & Taktung

- Ziele, die für junge Menschen relevant sind, müssen (zu den richtigen Zeiten) bedient werden:
 - Universitäten/ Schulen/ Ausbildungsplätze/ Bahnhöfe (vor allem, wenn nicht in der Innenstadt)
- Gerade abends muss der ÖPNV gestärkt werden, in der Zeit zwischen 16 und 23 Uhr (unter der Woche) müssen vor allem folgende Orte erreichbar sein:
 - Innenstädte, Regionalzentren
 - Bahnhöfe, Spaßbäder, Jugendzentren... hier muss regionalspezifisch herausgefunden werden, welche Orte besonders relevant für junge Menschen sind.
- Gerade am Wochenende müssen Busse öfter fahren
- Der Übergang von Bussen zu Zügen muss verbessert werden (geringere Wartezeiten)

Verbindungen, die ausgebaut werden müssen/ Taktung erhöht

- Eberswalde – Müncheberg (aktuell 3h für 50km)
- Eberswalde – Oranienburg
- Eberswalde – Potsdam
- Oranienburg – Hennigsdorf
- Potsdam – Lausitz
- Potsdam - Spandau
- Generell müssen Querverbindungen innerhalb Brandenburgs gestärkt werden. Die sternförmige Ausrichtung auf Berlin erhöht Fahrtzeiten enorm. – Vorschlag: Regio Ringbahn: Eberswalde – Frankfurt Oder – Cottbus – Falkenberg – Jüterbog (bis hier existiert die Strecke Bad - Belzig– Brandenburg an der Havel – Rathenow – Nauen – Neuruppin – Löwenberg - Eberswalde

Parkraumbewirtschaftung

- Stellplätze in dicht bebauten Städten und Zentren sukzessive entfernen und umnutzen
- Bei Neubauten: viele Radstellplätze, wenige Autostellplätze
- Preise für Anwohnerparken im öffentlichen Raum deutlich erhöhen

Anteil des MIV am Modal Split senken

- Es braucht Push- und Pull-Faktoren, um den Anteil des MIV am Modal Split zu verringern.
- Pull-Faktoren hin zum Umweltverbund:
 - Attraktivität Ö(PN)V steigern
 - (siehe oben Tarifgestaltung & Taktung)
 - Haltestellen verschönern für lange Wartezeiten
 - Menschen belohnen, die mit dem Umweltverbund zur Arbeit kommen



- Finanzieller Anreiz – Zuschuss zu Fahrkarten, Diensträder etc.
- Fahrtzeiten mit dem Rad (teilweise) als Arbeitszeit anrechnen lassen
- Werbekampagne
- Push-Faktoren weg vom MIV:
 - Innenstädte müssen autofrei werden und brauchen gleichzeitig sehr gute Radwege und einen sehr guten ÖPNV. Ggf. Parkhäuser/ Parkflächen am Rand der Innenstadt.
 - Abgaben & Steuern für Autos erhöhen. Ggf. differenziert nach Siedlungsdichte für den Übergang: Erst müssen Menschen in der Stadt ihre Autos aufgeben!
 - Tempo 30 in Städten
 - Ampelschaltung an den Umweltverbund anpassen
 - Mehr Pflastersteine in Innenstädten (auch gut für die Versicherung). Aber: Am Rand gute Radwege! (gibt es schon in Oranienburg)
- Pull-Faktoren hin zum PKW abschaffen
 - Dienstwagenprivileg abschaffen. Mind. ÖV gleichstellen
 - Werbung für PKW im öffentlichen Raum minimieren und abschaffen
 - Gerade bei jungen Menschen gibt es einen sozialen Druck den Führerschein zu machen. Hier muss entgegengewirkt werden.

Radverkehr

Der Radverkehr muss deutlich gestärkt werden. Zum Beispiel durch:

- gute Radwege
- gute überdachte Abstellmöglichkeiten
- angepasste Ampelschaltung
- Radschnellwege



Statements zugeordnet nach den Kapiteln der Online-Beteiligung

In *schwarz und kursiv* finden sich die Inhalte aus dem Gutachten. In **Orange** die Stellungnahmen des JuFoNa.

1. Übergeordnete Zielstellungen einer Mobilitätsstrategie

60%-Ziel

Gemäß Koalitionsvertrag besteht das Ziel, den Anteil des Umweltverbundes (ÖPNV; Fuß- und Fahrradverkehr) am Modal Split bis zum Jahr 2030 auf 60% zu erhöhen.

60% Umweltverbund bis 2030 ist nicht ausreichend, um die Klimaschutzziele gemäß des Pariser Klimaschutzabkommens zu erreichen.

Treibhausgasneutralität bis zum Jahr 2045

Mit Blick auf das Klimaschutzgesetz des Bundes (KSG) sowie die Klimaschutzziele des Landes, die derzeit auf Ebene der Landesregierung in einem Klimaplan zusammengestellt werden, besteht u. a. das Ziel einer Treibhausgasneutralität bis zum Jahr 2045.

1. Die gesteckten übergeordneten Ziele reichen nicht aus, um das Pariser Klimaschutzabkommen umzusetzen. Sie sind keine adäquate Antwort auf die sich zuspitzende Klimakrise.
2. Das brandenburgische Treibhausgas-Budget gemäß des 1,5 Grad-Ziels des Pariser Klimaschutzabkommens ist bereits in den kommenden 2 Jahren aufgebraucht. Die angestrebte Klimaneutralität 2045 ist daher viel zu spät und nicht ausreichend, um die Ziele des Pariser Klimaschutzabkommens einzuhalten.
3. In der Mobilitätsstrategie muss ein klares Klimaziel für den Verkehrssektor bis 2030 benannt werden. Dieses muss sich an einem angestrebten THG-Restbudget orientieren, welches im besten Fall auch auf einzelne Verkehrsträger heruntergebrochen werden muss. Zum Beispiel:
 - a. Wie viel THG darf der Ö(PN)V/ MIV/ Güterverkehr noch maximal ausstoßen bis 2030?
 - b. Dabei muss auch die Produktion von Fahrzeugen mitbedacht werden.

Sichere, bezahlbare und barrierefreie Mobilität

Eine bedarfsgerechte Mobilität für die Menschen, die sicher, bezahlbar und barrierefrei ist.

Zustimmung. Dies gilt insbesondere für den Umweltverbund. Der Ausbau von sicheren Fuß- und Radwegen und der Ausbau des ÖPNV, vor allem in ländlichen Regionen muss Priorität haben. Der ÖPNV muss dabei eine kostengünstige Alternative zum privaten PKW darstellen.

Für den Radverkehr:

- Sichere Radwege mit genug Platz für zweispurige Lastenräder
- mehr barrierefreie Brücken an Radwegen (keine Treppen, sondern Rampen -> auch für Rollstuhlfahrer*innen & Kinderwagen, etc.)



Für den ÖPNV:

- Bushaltestellen verschönern und sicher gestalten, für lange Wartezeiten (auch nachts)

2. Verknüpfung von Mobilität und Siedlungsstruktur

Kompakte Siedlungsstruktur und Ausrichtung entlang der Schienenstrecken

Eine kompakte Siedlungsstruktur verringert nicht nur die Neuversiegelung, sondern bietet auch durch höhere Dichten bessere Voraussetzungen für den ÖPNV. Im Mobilitätscheck ist dabei nicht nur die grundlegende ÖPNV-Anbindung zu prüfen (Entfernung zur nächsten Haltestelle), sondern auch die Verbindungsqualität (Reisezeit und Fahrtenhäufigkeit) für die jeweils relevantesten Relationen. Dies sollte sich nicht auf die Wohnstandorte beschränken, sondern auch die Verkehrsziele miteinschließen. So sind viele Arbeitsplatzstandorte oder großflächiger Einzelhandel, insbesondere in Gewerbegebieten nicht oder nur unzureichend mit dem ÖPNV zu erreichen.

Hierzu gehört es auch, wohnen und arbeiten zusammen zu denken. Um Wege zu minimieren, muss es Menschen möglich sein, in der Nähe der Arbeit zu wohnen. Auch eine 4-Tage Woche wäre denkbar. So würden 2 von 10 Arbeitswegen wegfallen. Hier braucht es also eine gute Kooperation zwischen Verkehrspolitik, Wirtschaftspolitik und Wohnungspolitik.

Stadt der kurzen Wege

Die Stadt der kurzen Wege durch eine ausgewogene Funktionsmischung ermöglicht gemeinsam mit den kompakten Siedlungsstrukturen wesentlich bessere Voraussetzungen für den Umweltverbund als ungesteuerte disperse Stadtstrukturen. Hier liegen in Zusammenhang mit dem Auf- und Ausbau von Ortsbussystemen und einer entsprechenden Infrastruktur für die Nahmobilität ein erhebliches Potenzial, um den motorisierten Individualverkehr in Mittelzentren und Grundfunktionalen Schwerpunkten erheblich zu reduzieren. Im Rahmen des Mobilitätschecks ist hier u.a. zu prüfen, wie sich neue Ansiedlungen zu Fuß, mit dem Rad und dem ÖPNV erreichen lassen. Vorzugsweise sind diese an ÖPNV-Knoten vorzusehen, um insbesondere Wegeketten im Umweltverbund in vertretbarer Zeit zu ermöglichen.

Mobilitätsdrehscheiben an Bahnhöfen

In einer Stadt der kurzen Wege mit kompakten Siedlungsstrukturen nehmen die Bahnhöfe eine zentrale Funktion ein. Als Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs und Schnittstelle zur Nahmobilität wie Kfz-Verkehr sind sie zu Mobilitätsdrehscheiben weiterzuentwickeln, an denen die verschiedensten Verkehrsarten aufeinandertreffen und lückenlose Wegeketten möglich werden. Weiterhin lassen sich dort auch verschiedene Funktionen wie öffentliche Einrichtungen oder Einzelhandel bündeln, um Wegeketten auch gut im ÖPNV abdecken zu können.

Hier sollte weniger der Fokus auf Parkplätze für private PKW gelegt werden. Vielmehr ist ein gutes Konzept für die Einbindung in Carsharing-Konzepte nötig.

Hier sind gute Abstellplätze für Fahrräder notwendig.

Attraktivität des öffentlichen Raums

Im Zusammenhang mit der oftmals dispersen und auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichteten Siedlungsentwicklung spielte der öffentliche Raum als Aufenthaltsort und Infrastruktur der Nahmobilität in den vergangenen Jahren eine eher untergeordnete Rolle. Um die Bedeutung der Nahmobilität zu erhöhen, bedarf es zusammenhängender, ausreichend dimensionierter und sicherer Wegenetze für den Fuß- und Radverkehr. Diese sollten für die Nutzer intuitiv zu verstehen sein und beispielsweise logische und direkte Wege von den Bahnhöfen zu den Stadtzentren bieten.



Quartiersmodernisierung

Der Mobilitätscheck sollte sich nicht auf Neuansiedlungen beschränken, sondern auch bei Modernisierungsvorhaben angewendet werden. So sind neben der energetischen Sanierung auch Mobilitätsvoraussetzungen zu verbessern, wie beispielsweise Fahrradabstellanlagen einschließlich Lastenrädern und Lademöglichkeiten, Car-Sharing-Stationen sowie Fuß- und Radverkehrsnetze. Bei größeren Sanierungsvorhaben ist auch eine Überplanung der ÖPNV-Netze zu berücksichtigen.

Hierzu gehören auch Bike-Sharing Stationen

Faire und effiziente Flächenaufteilung

Der öffentliche Raum wird in den Ortschaften derzeit vom motorisierten Individualverkehr (MIV) bestimmt; Kfz-Fahrbahnen und Parkplätze nehmen 2/3 und mehr der Verkehrsfläche ein. Dies schränkt oftmals die Flächenverfügbarkeit für die Nahmobilität ein, in der Folge sind deren Netze lückenhaft und unterdimensioniert. Soll der Umweltverbund einen Anteil von 60 % erreichen, ist daher eine neue Flächenaufteilung unumgänglich. Da der MIV die geringste Leistungsfähigkeit und höchsten Flächenverbrauch aller innerstädtischer Verkehrsmittel hat, profitiert davon nicht nur der Umweltverbund, sondern auch die Aufenthaltsqualität und Möglichkeiten zur Wirtschaftsentwicklung in den Ortschaften.

Zustimmung. Flächen für Radverkehr und Ö(PN)V müssen zulasten von Flächen des MIV geschaffen werden.

Vor allem Parkräume können neu bewirtschaftet werden und Platz für Nachbarschaftliche Aktivitäten machen: Nachbarschaftsbeete, Parklets, Pop-Up Cafés

Stellplätze in dicht bebauten Städten und Zentren sukzessive entfernen und umnutzen

Bei Neubauten: viele Radstellplätze, wenige Autostellplätze

Preise für Anwohnerparken im öffentlichen Raum deutlich erhöhen

Angebots- und Netzentwicklung im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)

Die wesentlichen Weichenstellungen für die Netz- und Angebotsweiterentwicklung im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) sind mit den Vorhaben i2030 und Deutschlandtakt erfolgt. Hier gilt es, die darin beinhalteten Maßnahmen möglichst zügig umzusetzen, damit bis 2030 bereits deutliche Angebotsausweitungen realisiert werden können. Eine wichtige Grundlage wird hierfür die derzeit vom VBB fortgeschriebene Verkehrsprognose 2030 für den SPNV sein. Die bisherige Prognose, die die Grundlage für den Landesnahverkehrsplan (LNVP) 2018 bildete, ging von sehr moderaten Nachfragesteigerungen im SPNV bis 2030 aus, die deutlich unter den Steigerungsraten der vergangenen Jahre lag. Zu beachten ist dabei zudem, dass die SPNV-Prognose auf den öffentlichen Verkehr fokussiert ist und nachfragedämpfende Maßnahmen im MIV (wie die in diesem Beitrag vorgeschlagene Weiterentwicklung des Straßennetzes und die Ausweitung marktgerechter Parkraumbewirtschaftung) nur unzureichend berücksichtigt sind.

Diese zusätzlichen Potenziale für den ÖPNV sind bei der Fortschreibung des LNVP zu berücksichtigen und ggf. hierauf abgestimmte zusätzliche Maßnahmen und Angebotsausweitungen zu entwickeln.

Mit dem Deutschlandtakt sind zahlreiche neue Fernverkehrslinien vorgesehen, die auch die Erreichbarkeit in Brandenburg und mit den benachbarten Regionen verbessert. Allerdings sind wegen des weiterhin vorgesehenen Mischverkehrs auf Hochgeschwindigkeitsstrecken und den damit verbundenen betrieblichen Einschränkungen auch bei der Zugkategorie FR (Fernverkehr oder schneller Regionalverkehr) keine Halte in zahlreichen Mittelzentren Brandenburgs vorgesehen, die an geplanten FR-Linien liegen, wie Rathenow, Gransee-Zehdenick, Luckau, Jüterbog, Luckenwalde, Ludwigsfelde oder Teltow. Um die Erreichbarkeit dieser Mittelzentren zu verbessern ist durch eine entsprechende Infrastrukturgestaltung langfristig sicherzustellen, dass diese von der Produktkategorie FR bedient werden können. Die Haltepolitik sollte sich auch an den Vorgaben der Raumordnung und nicht allein an betrieblichen Gegebenheiten orientieren.

Neben den Ausweitungen im Tages-Fernverkehr kann auch durch die beginnende Renaissance des Nachtzugverkehrs die Erreichbarkeit Brandenburgs verbessert werden. Hier sollte das Land bei den



Verkehrsunternehmen darauf hinwirken, dass Nachtzug-Halte auch in den Oberzentren Brandenburgs und in ausgewählten touristischen Destinationen eingerichtet werden.

Da im schienengebundenen Verkehr umfangreiche Verbesserungen vorgesehen sind und Schritt für Schritt umgesetzt werden, liegt der Fokus in diesem Themenfeld auf der besseren Verknüpfung der Verkehrsträger und insbesondere der systematischen Ausweitung des Busverkehrs. So ist gemäß Koalitionsvertrag Ziel der Landesregierung „...den Bürgerinnen und Bürgern in allen Landesteilen zuverlässig und individuell Mobilität zu ermöglichen. Dies betrifft attraktive öffentliche Verkehrsangebote mit Bus und Bahn und leistungsfähige und moderne Straßen und Radwege. Die Koalition ist sich einig, dass der Ausbau des öffentlichen Verkehrs Priorität hat“.

Wie kann eine Mobilität ohne Auto gewährleistet werden?

Junge Menschen wollen auch in den Abendstunden und am Wochenende mobil sein. Daher muss auch abends der ÖPNV gestärkt werden. In der Zeit zwischen 16 und 23 Uhr (unter der Woche) und am Wochenende müssen vor allem folgende Orte erreichbar sein:

- Innenstädte, Regionalzentren
- Bahnhöfe (vor allem, wenn nicht in der Innenstadt), Spaßbäder, Jugendzentren... hier muss regionalspezifisch herausgefunden werden, welche Orte besonders relevant für junge Menschen sind.
- Universitäten/ Schulen/ Ausbildungsplätze

Zusätzlich ist es sehr wichtig Querverbindungen im Land Brandenburg zu stärken. Immer über Berlin zu fahren kostet viel Zeit. dadurch büßt der ÖV enorm an Attraktivität gegenüber dem Auto ein.

Der Übergang von Bussen zu Zügen muss verbessert werden (geringere Wartezeiten)

3. Angebots- und Netzentwicklung im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)

Weiterentwicklung und Ausweitung der PlusBus-Angebote

Mit dem PlusBus wurde im VBB ein hochwertiges Verkehrsangebot geschaffen, das auch abseits der Schiene ein verlässliches ÖPNV-Angebot bietet und seit 2014 in zahlreichen Regionen umgesetzt wurde. Der Blick auf das Liniennetz verdeutlicht aber, dass die Linienentwicklung bisher weniger einer einheitlichen Systematik folgte und noch sehr lückenhaft ist. So sind die Linien im landesweiten Liniennetz nur schwer zu erkennen und ein Zielkonzept mit konkreten Umsetzungszeiträumen, wie es für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) für alle Linien im Landesweiten Nahverkehrsplan (LNVP) definiert ist, ist bisher nicht vorhanden.

So sollten die PlusBus-Linien zumindest auf allen gemäß Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) definierten großräumigen und überregionalen Verbindungen die Wirksamkeit des SPNV durch direkt geführte und regelmäßige Angebote verstärken und insbesondere alle Mittelzentren und Grundfunktionalen Schwerpunkte miteinander verbinden.

Für die bereits eingeführten PlusBus-Angebote gibt es in Brandenburg schon konkrete Qualitätskriterien wie

- Regelmäßiger Taktverkehr von ca. 6-22 Uhr
- Mindestens 12 Fahrtenpaare (6 an Samstagen, 5 an Sonn- und Feiertagen)
- Maximale Übergangszeit vom/zum SPNV von 15 Minuten

Damit liegt das Angebotsniveau zwar deutlich über vielen anderen Buslinien, zum SPNV auch auf nachfrageschwächeren Nebenlinien bestehen aber noch deutliche Unterschiede in der Angebotsqualität. Daher sollten die Fahrtenangebote sukzessive ausgeweitet werden und weitere Qualitätskriterien geprüft werden, wie



- hohe Reisegeschwindigkeit und Pünktlichkeit (Sicherstellung ggf. durch Busspuren und Bevorrechtigungen an Lichtsignalanlagen), auch durch gestreckte Linienführung
- Fahrradmitnahme bzw. verbesserte Verknüpfung von ÖPNV und Rad, um die Einzugsbereiche des ÖPNV in der Fläche zu vergrößern
- WLAN im Fahrzeug und an Haltestellen für durchgängiges Arbeiten von Tür zu Tür
- Toiletten zumindest an wichtigen Knotenpunkten

Für ein Kreis- und Landesgrenzen überschreitendes Netz von PlusBus-Linien haben einige Autoren dieses Gutachtens bereits einen Vorschlag erarbeitet, der als Grundlage für ein Zielkonzept zur Ausweitung der PlusBus-Angebote in ganz Brandenburg dienen könnte.

Das Zielnetz mit diesen Korridoren sollte zunächst verkehrsträgerunabhängig entwickelt werden. In einem nächsten Schritt kann im Einzelfall geprüft werden, auf welchen Relationen Nachfragesteigerungen in Größenordnungen möglich sind, die eine Umstellung auf SPNV-Betrieb wirtschaftlich sinnvoll erscheinen lassen. Dies betrifft gemäß LEP HR u.a. folgende Korridore:

- Neustadt (Dosse) – Neuruppin
- Templin – Joachimsthal
- Templin – Prenzlau
- Fürstenberg – Templin
- Wittstock – Mirow
- Neuruppin – Herzberg
- Treuenbrietzen – Belzig – Brandenburg Hbf
- Werneuchen – Wriezen – Gryfino
- Weißwasser – Forst,
- Falkenberg – Beeskow
- Cottbus – Hoyerswerda – Bautzen

Bei einer Überprüfung der jeweiligen Korridore ist im Detail abzuwägen, wie sich Kosten- und Nutzen zueinander verhalten, d.h. insbesondere welche Nachfragepotenziale den zu erwartenden Investitions- und Betriebskosten gegenüberstehen. Die Differenzbetrachtung sollte dabei nicht zum heutigen Zustand mit oftmals fehlendem verlässlichen ÖPNV-Angebot im jeweiligen Korridor erfolgen, sondern zu einem systematischen PlusBus-Angebot. Eine Potenzialuntersuchung zur Reaktivierung von Strecken und Halten wird im Rahmen der Fortschreibung des Landesnahverkehrsplans durchgeführt.

Bei der Anschaffung neuer Busse muss darauf geachtet werden, dass klimaverträgliche Busse angeschafft werden (z.B. E-Busse mit wechselbaren Batterien oder ggf. sogar in Kombination mit Oberleitungen). Wo es sich anbietet, kann auch über Straßenbahnen nachgedacht werden (da hier perspektivisch auch ein autonomer Betrieb einfacher umzusetzen ist)

Zusätzlich müssen folgende Verbindungen gestärkt werden:

- Eberswalde – Müncheberg (aktuell 3h für 50km)
- Eberswalde – Oranienburg
- Eberswalde – Potsdam
- Oranienburg – Hennigsdorf
- Potsdam – Lausitz
- Potsdam - Spandau

Generell müssen Querverbindungen innerhalb Brandenburgs gestärkt werden. Die sternförmige Ausrichtung auf Berlin erhöht Fahrtzeiten enorm.

Etablierung von StadtBus-Systemen

In den Mittelzentren und Grundfunktionalen Schwerpunkten bestehen aufgrund der kompakteren Siedlungsstrukturen wesentlich engmaschigere Wegebeziehungen. Diese bieten grundsätzlich gute Voraussetzungen für die Nahmobilität und die Etablierung von Stadtverkehrsangeboten mit einem



verlässlichen Taktangebot. Daher sollte in allen Mittelzentren die Einführung von StadtBus-Systemen geprüft werden, entsprechend auch in den Grundfunktionalen Schwerpunkten ab ca. 10.000 Einwohnern. Das Angebot ist nicht isoliert vom übrigen ÖPNV zu betrachten, sondern als dessen integrierter Bestandteil. So können gerade in kleineren Zentren (auch mit weniger als 10.000 Einwohnern) PlusBus-Linien zumindest auf den Siedlungsachsen innerhalb der Ortschaften ein stündliches Angebot sicherstellen, durch Linienüberlagerungen ggf. auch mit einem dichteren Angebot.

In Anlehnung an die PlusBusse sollten auch für die StadtBusse Qualitätskriterien festgelegt werden:

- Bedienung aller wichtigen Aufkommensschwerpunkte (Anzahl der Linien je nach Stadt-größe und Struktur) mit verlässlichem Angebot für 75 % aller Einwohner (30'/60'-Takt)
- Verknüpfung StadtBus/PlusBus/SPNV; maximale Übergangszeit von 15min
- Rendezvous Haltestellen in zentraler Lage
- hohe Haltestellendichte, Barrierefreiheit an Knotenpunkten und weiteren ausgewählten Haltestellen; je nach PBefG-Novellierung auch Abweichungen vom Linienbetrieb prüfen (Mischform zu flexiblen Angebotsformen)
- Nachfrageabhängig Mini-/Midibusse mit Niederflurtechnik; perspektivisch auch autonome Fahrzeuge
- Hohe Reisegeschwindigkeit und Pünktlichkeit (Sicherstellung ggf. durch Busspuren und Bevorrechtigungen an Lichtsignalanlagen)
- WLAN im Fahrzeug und an Haltestellen für durchgängiges Arbeiten von Tür zu Tür

Tarife im ÖPNV

Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) ist ein Aufgabenträgerverbund und als GmbH organisiert. Im VBB setzen die politischen Gesellschafter (die Länder Brandenburg und Berlin sowie die Landkreise und kreisfreien Städte) gemeinsam die Rahmenbedingungen für den ÖPNV. Hierzu gehört auch die Weiterentwicklung des VBB-Tarifs.

Reichen Sie Ihre Ideen und Anregungen zum Thema Tarife im ÖPNV ein.

Es braucht eine konsistente, faire und attraktive Tarifgestaltung für den Ö(PN)V für junge Menschen. Denn nur so können junge Menschen direkt an die Nutzung des ÖPNV gewöhnt werden und einer Anschaffung eines privaten PKW entgegengewirkt werden. Dazu zählt:

- Für Kinder/ Schüler*innen sollte es ein brandenburgweites kostenloses Ticket geben (bis 16 Jahre). Gerade bei Personen unter 16 Jahren ist ein kostenloses Ticket eine Voraussetzung für Chancengleichheit.
- Das 365€/ Jahr Ticket (VBB) für Auszubildende sollte auf alle Jugendlichen, jungen Erwachsenen und Studierenden (!)ausgeweitet werden!
- Es braucht attraktive Möglichkeiten, das Fahrrad in Zug (& Bus) mitzunehmen. Entweder muss diese Option in oben genannten Tickets integriert sein oder es braucht eine kostengünstige Option die Fahrradmitnahme dazu zu buchen (Jahresticket VBB).

Zusätzlich kann über eine Einführung einer Zone D im VBB (außerhalb Berlins) nachgedacht werden.

Jobtickets müssen stärker gefördert und von Firmen eingefordert werden.



4. Sicherung der Mobilität im ländlichen Raum

Sicherung der Mobilität im ländlichen Raum

Ein Großteil des Land Brandenburg ist geprägt von ländlichen Räumen geringer Bevölkerungsdichte. Der Pkw kann hier seine Stärken ausspielen: schnelle und umwegfreie Überwindung von Quelle-Ziel-Relationen bei meist relativ geringer Verkehrsdichte. Die Herausforderungen bei der Umsetzung des Ziels, zukünftig 60 % der Wege im Umweltverbund zurückzulegen, sind dadurch entsprechend groß. Neben der Schaffung adäquater (inter-)kommunaler Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr betrifft dies vor allem den öffentlichen Verkehr. Dessen derzeitiges Angebot ist abseits der Strecken des SPNV vielfach nicht zur Erreichung des o.g. Ziels geeignet und sollte daher schrittweise durch verschiedene Bausteine ergänzt und weiterentwickelt werden.

Effiziente Flächenbedienung durch innovative Mobilitätskonzepte/Einführung einer Mobilitätsgarantie

In einem ersten Schritt sollten verlässliche flexible Angebote in Ergänzung zum klassischen Linienverkehr auf den Hauptachsen geschaffen werden: Einbindung durch den öffentlichen Verkehr (ÖV) organisierter Privatmitnahmen und Bürgerbusse, Ausweitung und Harmonisierung bestehender RufBus-Angebote, Ausweitung zu einem System nachfragebasierter taxiähnlicher Personenbeförderung zur flächenhaften Bedienung („On-demand“-Verkehre). Die Maßnahmen dienen dazu, ein vorhandenes ÖV-Angebot zu verdichten, ein Angebot für bislang nicht bediente Siedlungen einzuführen und vor allem eine Mobilitätsgarantie für das System ÖV zu etablieren. Letztere bewirkt in erster Linie den essenziellen psychologischen Effekt, dass bei Benutzung des ÖV die gleiche Sicherheit bei der Erreichung des Ziels im Vergleich zum Pkw besteht. Dies ist für viele Bürgerinnen und Bürger die Grundvoraussetzung, auf die Benutzung des eigenen Pkws zu verzichten. Diese zusätzlichen Angebote werden in der Regel über Zuschläge zum normalen ÖV-Fahrpreis realisiert (vgl. „Garantiert Mobil“ im Odenwaldkreis, „Hopper“ im Kreis Offenbach, „Kranich-Express“ im Landkreis Teltow-Fläming).

Neben der Ausweitung innovativer Mobilitätskonzepte (Pull-Faktoren) braucht es auch Einschränkungen des MIV (Push-Faktoren) für eine erfolgreiche Umsetzung und Verschiebung des Modalsplits.

Rufbusse dürfen nicht bestehende Linienbusse ersetzen, sondern müssen als zusätzliches Angebot verstanden werden.

Einrichtung intermodaler Verknüpfungsstellen an Bahnhöfen und in der Fläche

Das im Juli 2020 vorgelegte P+R/B+R-Konzept unterstützt das Ziel, die Bahnhöfe im Land Brandenburg zu Mobilitätszentralen weiterzuentwickeln und Mobilitätsangebote dort zu bündeln; die dort formulierten Maßnahmen sollten daher zielgerichtet umgesetzt werden. In einem weiteren Schritt sollte dieses Prinzip auch bei Eignung und Bedarf in die Fläche übertragen werden: so können Bushaltestellen, ergänzende Angebote, Pendlerparkplätze zur Bildung von Fahrgemeinschaften, Radabstellanlagen sowie pendleraffine Nutzungen wie Bäcker, Lebensmittelmärkte oder Packstationen räumlich kombiniert werden, um multimodale Wegeketten zu ermöglichen und durch komplementäre Nutzungen attraktiv zu gestalten.

Landlogistik

Es ist zu prüfen, inwieweit die vorhandenen Kapazitäten und Ressourcen im öffentlichen Verkehr zu Kooperationen mit KEP-Dienstleistern für den Transport auf der „letzten Meile“ genutzt werden können. Dies kann zudem mit der Einrichtung von Paketstationen an Verknüpfungsanlagen und Vertriebskooperationen mit regionalen Erzeugern kombiniert werden.

Für KEP-Dienstleister ist die letzte Meile in ländlichen Räumen in der Regel unattraktiv und unwirtschaftlich, für den ÖV hingegen können zusätzliche Einnahmen generiert werden (vgl. Mobilitätsnetz Spessart, Mobil.Dasein.OPR!).

Wenn Mobilitätszentren konsequent umgesetzt werden, werden diese zu unvermeidbaren Knotenpunkten für Anwohner*innen in einem bestimmten Umkreis (wo sie regelmäßig



vorbeikommen). Gerade kleine Pakete & Briefe könnten in den Mobilitätszentren abgeholt und von den Personen selbst (mit dem Bus) nach Hause transportiert werden. Auch so könnte die letzte Meile für KEP zumindest reduziert werden.

Regionales Leihfahrradsystem

Die Einrichtung eines regionalen (stationsbasierten) Leihfahrradkonzeptes dient einer besseren Anbindung von ÖV-Stationen an wichtige Ziele des Alltags- und Freizeitverkehrs, die nicht in unmittelbarer fußläufiger Entfernung liegen. Die Stationen des Systems sind entsprechend sowohl an Verknüpfungsstellen des öffentlichen Verkehrs (ÖV) als auch wichtigen Zielen zu verorten und können dort wiederum der Nukleus für die Entstehung einer Mobilitätsstation sein (vgl. das System des „OV fiets“ der Niederländischen Bahn NS).

Leihfahrradsysteme müssen mind. Brandenburgweit, wenn nicht deutschlandweit einheitlich sein (für jeden Kreis eine andere App oder einen anderen Tarif zu benötigen ist unsinnig und eine riesige Hürde).

Außerdem sollte je nach Standort und zu überbrückende Distanz auch über die Bereitstellung von Lastenrädern und/ oder E-Fahrrädern nachgedacht werden.

Carsharing

Für klassische, am Markt tätige Carsharinganbieter sind Aktivitäten im ländlichen Raum in der Regel nicht auskömmlich. Dadurch haben sich bislang eine Vielzahl sehr unterschiedlicher Betreiber- und Finanzierungsmodelle in kleineren Städten und Gemeinden gebildet, häufig auf privater, kooperativer Grundlage oder über die Bildung eines Vereines (Beispiel Jesberg). Hier unterstützen Kommunen u.a. durch Übernahme von Bürgschaften oder der Kosten zur Nutzung von Buchungssoftware eines professionellen Anbieters. Im Sinne eines kommunalen oder betrieblichen Mobilitätsmanagements sind vor allem Kooperationsmodelle vielversprechend, die durch die Einbindung von Ankerkunden (Ersatz des kommunalen Fuhrparks, lokale Unternehmen) eine auskömmliche Grundauslastung von Fahrzeugen sicherstellen und durch die Freigabe der Nutzung für die Öffentlichkeit keine bzw. kaum zusätzlich Kosten verursachen. In den Tagesrandzeiten oder am Wochenende stehen diese Fahrzeuge dann neben den (kommunalen) Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern auch der allgemeinen Öffentlichkeit zur Verfügung und haben das Potential, z.B. Zweitfahrzeuge oder Teilstrecken im Freizeitverkehr zu ersetzen.

Das Ziel der Mobilitätsstrategie sollte sein, dass Zweitfahrzeuge komplett abgeschafft werden und auch Erstfahrzeuge großflächig ersetzt werden.

Dies muss durch eine Kombination aus ÖV, (E-)Carsharing, Radverleih und guten und sicheren Fuß- und Radwegen erreicht werden.

Kommunales Netzwerk

Die Umsetzung vieler Maßnahmen erfolgt maßgeblich auf kommunaler Ebene. Zur zielgerichteten Umsetzung der Landesziele kann das Land durch Bildung und Unterstützung eines (ggf. bereits vorhandenen) Netzwerkes bzw. von Strukturen die Kommunen und Aufgabenträger bei der Umsetzung von integrierten Maßnahmen durch Bereitstellung von Know-how, einheitlichen Vorgaben sowie daran geknüpfte Fördermittel unterstützen.



5. Technologieentwicklung / Digitalisierung

Eine komfortable und durchgängige Nutzung von Verkehrsangeboten des Umweltverbundes und vor allem die Sicherung der Mobilität im ländlichen Raum ist eng mit der Entwicklung von digitalen und kooperativen Mobilitätsangeboten verbunden. Die Möglichkeiten, die sich im Mobilitätsbereich durch die technologischen Entwicklungen der vergangenen Jahre ergeben haben, können bei konsequenter und zielgerichteter Nutzung den Schlüssel zur Erreichung des Ziels der Verkehrsverlagerung zum Umweltverbund darstellen.

Das Land Brandenburg kann durch Schaffung technischer Grundlagen und organisatorischer Rahmenbedingungen, die den Aufgabenträgern und Kommunen zur Verfügung stehen, die Umsetzung dieser Maßnahmen vor Ort maßgeblich unterstützen. Erfahrungen haben zudem gezeigt, dass das Land kommunale Pilotprojekte aus dem genannten Maßnahmenspektrum für deren erfolgreiche Umsetzung finanziell fördern muss.

Integrierte digitale Plattform für Mobilitätsangebote

Die Schaffung einer Plattform für die (Echtzeit-)Information, Buchung und Bezahlung von ÖV-Angeboten, Leihrädern, Carsharing oder „On-demand“-Angeboten ist die Grundlage zur Nutzung des Umweltverbundes als alternatives Mobilitätssystem zum privaten Pkw. Nur durch eine gemeinsame Plattform werden alternative Mobilitätsangebote als ein durchgängiges System wahrgenommen und multimodale Mobilitätsketten mit verträglichem Aufwand ermöglicht. Hierfür sind jedoch erhebliche Koordinations- und Integrationsleistungen zu erbringen, die eine schrittweise Umsetzung erfordern. Dies gilt ebenso für die Integration mit den rechnergestützten Betriebsleitsystemen (RBL), die eine abgestimmte Steuerung des gesamten Angebotes ermöglicht.

Zustimmung. Beispiel Tallin (Estland)

Durchgängige und nutzerspezifische Tarifangebote

Ein digitale Buchungsplattform erleichtert zudem die Schaffung zielgruppenspezifischer und durchgängiger Tarifangebote für Berlin und Brandenburg sowie Übergangstarife in angrenzende Bundesländer und nach Polen unter Einbeziehung aller Angebote. Hier muss das Prinzip "Ein Weg - eine Rechnung" gelten; dadurch werden Hürden zum Umstieg auf den Umweltverbund gesenkt.

Flächendeckende „On-demand“-Verkehre

Die Verwirklichung einer flächendeckenden Bedienung mit Mobilitätsgarantie durch "On-demand"-Verkehre ist sinnvoll nur im Zusammenspiel von nutzerseitiger Informations- und Buchungsplattform, einer geeigneten Betriebsplattform zur Disposition und Routenbildung sowie der Anbindung an die Betriebsleitsysteme des öffentlichen Verkehrs. Das Land sollte dafür Sorge tragen, dass im Zusammenspiel mit Aufgabenträgern und Betreibern eine einheitliche Systemgrundlage für das gesamte Land etabliert wird (vgl. Beispiel des Rhein-Main-Verkehrsverbundes).

Mobilitätskoordinator und -kommunikator

Aufgrund der zu erbringenden hohen Integrations- und Koordinationsleistung ist eine Bündelung von Zuständigkeiten zur organisatorischen und operativen Koordinierung des gesamten Angebotes (digitale Plattform, Betrieb der „On-demand“-Verkehre, Tarife, Kooperationspartner, Betreiber) notwendig. Damit bietet sich auch die Chance, das gesamte Mobilitätsangebot den Nutzern gegenüber (und unabhängig von der systeminternen Organisation) als einheitlich und zusammengehörig darstellen und kommunizieren zu können („Mobilitätsmarke Brandenburg"). Dabei ist zu prüfen, ob diese Funktion bereits an bestehende Strukturen angedockt werden kann (z.B. VBB).

Einsatz autonomer Busse

Zur kleinräumigen Erschließung und Verbindung nicht fußläufig erreichbarer Ziele bei geringer Nachfrage (Bahnhof, Zentrum, Ortsteil, touristische Ziele) kann zukünftig - in Abhängigkeit der Erfahrungen aus aktuell laufenden Pilotprojekten in Deutschland - der Einsatz von autonom fahrenden Kleinstbussen sinnvoll sein. Dies ermöglicht u.a. selbstständige Mobilität für mobilitätseingeschränkte Nutzergruppen und erschließt Potential für den ÖV, z.B. aus der Gruppe der Pkw-Mitfahrer.



Umstellung des ÖV auf alternative Antriebe

Mit der Abkehr des öffentlichen Verkehrs (ÖV) von mit fossilen Brennstoffen angetriebenen Verbrennungsmotoren kann die Akzeptanz des ÖV als umweltgerechtere Mobilitätsalternative zum Pkw gefestigt werden. Zudem ist sie für die Sicherstellung des Betriebes in Bezug auf die Einhaltung von Grenzwerten der Luftreinhaltung und des Klimaschutzes (z.B. Fahrverbote in Berlin, Potsdam) notwendig. Die Bewertung eines zukünftigen Einsatzes alternativer Antriebe sowie deren Umsetzung sollte technologieoffen und in Abhängigkeit der Rahmenbedingungen vor Ort, insbesondere in Bezug auf die Energieversorgung, sowie die organisatorischen Rahmenbedingungen (gestaffelt anhand der Ausschreibungszyklen) erfolgen.

6. Nahmobilität: Rad- und Fußverkehr

Mit der vom Land Brandenburg vorgesehenen Aktualisierung der Radverkehrsstrategie 2030 sollen die Eckpunkte zur Förderung des Radverkehrs bis 2030 gesetzt werden. Neben den bereits im Koalitionsvertrag genannten Maßnahmen zu Infrastrukturgestaltung, Investitionsvolumina und personellen Kapazitäten sowohl auf Landes- wie auf kommunaler Ebene sollte in der Strategieaktualisierung und in weiteren Programmen der Fokus auch auf nachfolgenden sechs Maßnahmen gelegt werden.

Landesweites Vorrangnetz incl. Radschnellverbindungen

Analog dem allgemeinen Straßennetz bzw. dem Schienenpersonennahverkehr und PlusBus-Netz sollte für den Radverkehr ein ganzjährig befahrbares Vorrangnetz für den Alltagsverkehr geschaffen werden. Hierbei ist auch eine Hierarchisierung des Radverkehrsnetzes zu prüfen, wie sie auch andere Bundesländer etabliert haben. Radschnellverbindungen sollen dabei als höchste Hierarchiestufe Verbindungen mit besonders großen Verkehrspotenzialen abdecken, insbesondere im Umfeld der Oberzentren. Die Potenziale hierfür wurden gerade in einer gesonderten Studie des MIL ermittelt. Das Vorrangnetz soll auch dem touristischen Verkehr dienen, wo dies nach den örtlichen Gegebenheiten sinnvoll erscheint.

Zustimmung. Gute und sichere Radschnellstraßen sind wichtige Mobilitätsachsen!

Sichere Radverkehrsanlagen in den Ober- und Mittelzentren

Innerhalb geschlossener Ortschaften bestehen erhebliche Verkehrspotenziale für den Radverkehr, die derzeit wegen fehlender sicherer Radverkehrsanlagen nicht genutzt werden. Um den Radverkehrsanteil in den Ober- und Mittelzentren sowie Grundfunktionalen Schwerpunkten deutlich zu erhöhen, bedarf es einer stadtweit lückenlosen, sicheren und ganzjährig befahrbaren Infrastruktur. Auch innerorts ist eine Netzhierarchisierung denkbar mit einem Vorrangnetz analog dem allgemeinen Straßennetz bzw. StadtBus.

Es ist immer zu prüfen, inwiefern Radwege in bestehende Straßeninfrastruktur integriert werden können (Geschwindigkeitsbegrenzung für MIV auf 30 km/h, Pop-up-Radwege, Straßen zu Fahrradstraßen umwidmen, wo Radfahrende den Vorrang haben, etc.)

Eine brandenburgweite Neuversiegelung für Radinfrastruktur ist aus Sicht des Klimaschutzes nicht zielführend.

Sichere Abstellanlagen

Viele Wege in Brandenburg verbleiben nicht innerhalb der Ortschaften bzw. sind für viele Alltagsrelationen zu lange, um ausschließlich mit dem Fahrrad zurückgelegt zu werden; so sind 61 % aller Autofahrten länger als 5 km, 41 % länger als 10 km. Um auch in diesen Entfernungsbereichen nennenswerte Anteile vom MIV auf den Umweltbund verlagern zu können, bedarf es einer intelligenten Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV. Hierzu sind an allen Knotenpunkten sichere Radabstellanlagen vorzusehen, insbesondere an den Schnittstellen der jeweiligen Vorrangnetze.



Für die Verknüpfungsstellen mit dem ÖPNV wurde der Bedarf an B+R-Anlagen mit 21.470 zusätzlichen Stellplätzen bis 2030 bereits mit der Studie zu B+R/P+R im Land Brandenburg ausgewiesen. Zusätzlich ist noch der Bedarf für sonstige Anlagen und der hierfür erforderliche Finanzbedarf zu ermitteln. Hierfür werden jährlich 3.000 einfache Stellplätze (Fahrradbügel ohne Überdachung im öffentlichen Straßenraum) und 1.000 überdachte Stellplätze angenommen.

Im Umkehrschluss heißt das, dass 40% der Autofahrten unter 5km sind!! Hier ist dringender Handlungsbedarf!

Auch Strecken zwischen 5 und 10 km sind durchaus für viele Menschen mit dem Fahrrad überbrückbar. Erst Recht wenn sichere und attraktive Radwege etabliert werden und man E-Fahrräder bedenkt.

Abstellplätze für Fahrräder braucht es an: Bahnhöfen, Haltestellen, Schulen, Unis, Lebensmittel-Läden, vor anderen Läden, in Innenstädten, ...

Bedarfsangepasste Infrastruktur

Die Infrastrukturplanung und Flächenaufteilung erfolgte in den vergangenen Jahren mit einem klaren Fokus auf den MIV. Dies spiegelt sich auch in den entsprechenden Regelwerken wider, teilweise wurden aber auch viele Regelwerke für den Radverkehr bei der Radverkehrsplanung nur als „Orientierungshilfe“ betrachtet und viele Radverkehrsanlagen entsprechen nicht einmal den vergleichsweise niedrigen Standards der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Um hier eine gleichberechtigte Planung für alle Verkehrsträger zu erreichen, sollte Brandenburg bei der Novellierung der entsprechenden Regelwerke wie StVO und ERA eine proaktive Position einnehmen.

Auch unabhängig von diesen übergeordneten Fortschreibungen der Regelwerke ist eine bessere Infrastrukturplanung möglich. Diese sollte sich an allen Nutzergruppen, d.h. allen (potenziellen) Verkehrsteilnehmern zwischen 8 und 108 Jahren orientieren, und deren Sicherheitsbedürfnissen entsprechen. Gerade bei Kindern wird deutlich, dass eine sichere Infrastruktur für die Nahmobilität fehlt, so legen Kinder in Brandenburg 42 % aller Wege mit dem Auto zurück. Spätestens mit Ablegen der Radfahrprüfung sollten Grundschüler eigenständig ihre Schulstandorte mit dem Rad erreichen können. Nach internationalen Erfahrungen ist hier außer bei sehr geringen Verkehrsströmen, wie z.B. in Fahrradstraßen, eine deutlich stärkere Trennung des Radverkehrs mit einer geschützten Infrastruktur erforderlich.

Ebenso sollte diese entsprechend breit dimensioniert sein (Regelwert von rund 2,30 m je Richtung wie in den Niederlanden oder Dänemark), um ein sicheres Nebeneinanderfahren bzw. Überholen zu ermöglichen. Für den Fahrkomfort sollte auf eine entsprechende Oberfläche mit langer Lebensdauer (Wurzelschutz) und geringen Längsneigungen bzw. Neigungsbilanzen geachtet werden. Auch hier wurde der Radverkehr in den vergangenen Jahren gegenüber dem MIV deutlich benachteiligt. Für die Sicherheit entscheidend ist die Gestaltung der Knotenpunkte. Hier besteht ein erhebliches Verbesserungspotenzial mit einer gleichberechtigten bzw. der jeweiligen Verkehrsrelation entsprechenden Vorrangregelung, klaren Sichtbeziehungen und Reduzierung der Kfz-Fahrgeschwindigkeiten.

Schaffung von sicheren innerörtlichen Fußwegen

Der Fußverkehr übernimmt schon heute in vielen Ortschaften einen Großteil des Verkehrs mit bis zu 30 % aller Wege. Die Infrastruktur für den Fußverkehr ist jedoch vielerorts mangelhaft. Um den Anteil des Fußverkehrs zu steigern, bedarf es ähnlich wie schon beim Radverkehr aufgeführt, eines sicheren und lückenlosen Wegenetzes, einschließlich sicherer Schulwege, die ein eigenständiges Erreichen der Schulstandorte ab der 1. Klasse sicherstellen. Hierfür sind wesentliche Elemente auf kommunaler Ebene umzusetzen, als Leitlinien haben hier die Bestandteile der strategischen Stadtentwicklung eine entscheidende Bedeutung.



Kommunikation

Bisher stand die Nahmobilität nicht im Fokus der öffentlichen Wahrnehmung und der Verkehrsplanung, auch wenn in den letzten Jahren insbesondere der Radverkehr verstärkte Aufmerksamkeit erfährt. Soll die Mobilitätswende gemäß dem Koalitionsvertrag Realität werden, ist eine grundlegende Neuausrichtung der Verkehrspolitik erforderlich. Dies betrifft insbesondere die Neuaufteilung des öffentlichen Raumes, um der Nahmobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad wieder entsprechende Flächen zuzuweisen und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Dies wird nicht ohne Widerstände möglich sein, stand doch die Verkehrspolitik der vergangenen Jahrzehnte und die damit verbundene Flächenaufteilung im Fokus des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Hierauf haben sich die Verkehrsnachfrage und die Ansprüche der Kfz-Nutzer entsprechend ausgerichtet. Daher ist die Neuaufteilung des öffentlichen Raumes und die damit verbundene Rücknahme von Verkehrsflächen für den MIV zur Förderung des Umweltverbundes entsprechend zu kommunizieren und die Vorteile für die Mehrheit der Verkehrsteilnehmer herauszustellen. Dies gilt für alle Maßnahmen, aber insbesondere für die Nahmobilität, da hier der größte Änderungsbedarf besteht.

Die neue Priorisierung muss sich auch in der öffentlich gezeigten Werbung niederschlagen. Es wird nicht möglich sein, den MIV zurück zu drängen, wenn das Stadtbild, Fernsehwerbung, Radiowerbung und Onlinewerbung von Autos geprägt ist.

Neben dem zurückdrängen und Regulieren von Werbung für MIV-Träger, besteht auch eine große Herausforderung den ÖV/ Radverkehr/ Fußverkehr zu bewerben. Die sollte über alle bekannten Kanäle (Social Media, Plakate, Radio, Fernsehen etc.) geschehen. Diese Aufgabe ist finanziell und personell nicht zu unterschätzen.

7. Verkehrssicherheit

Fokus auf Nahmobilität

Die Zahl der Verkehrstoten ist in Brandenburg in den vergangenen Jahren zwar deutlich zurückgegangen, von einer „Vision Zero“ ist man aber mit durchschnittlich 146 Verkehrstoten in den Jahren 2014-2018 weiterhin stark entfernt. Gemäß der Haltzeitbilanz zum Verkehrssicherheitsprogramms 2024 gibt es neben positiven Tendenzen auch zahlreiche Bereiche, in denen die Unfallzahlen (teilweise deutlich) zugenommen haben.

Dies verdeutlicht, dass sich insbesondere für ungeschützte Verkehrsteilnehmer die Verkehrssicherheit verschlechtert hat. Soll die Nahmobilität wie gewünscht deutlich größere Verkehrsanteile übernehmen, muss die Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer deutlich verbessert werden. Hierzu sind im Verkehrssicherheitsprogramm 2024 bereits zwei wesentliche Ansätze, nämlich

- ein Ausbau der Verkehrsinfrastruktur für die Nahmobilität und

- Tempo 30 als innerörtliche Regelgeschwindigkeit

vorgesehen, die weiter zu verfolgen sind.

Subjektive Sicherheit (Security)

Die Stärkung des Umweltverbunds kann nur gelingen, wenn sich die (potenziellen) Nutzer dort wohlfühlen und keine Gefährdung ihrer persönlichen Sicherheit fürchten. Unabhängig von der tatsächlichen Sicherheitslage in Brandenburg, nehmen viele Menschen das Auto als persönlichen Sicherheitsraum wahr, in dem sie sich von (vermeintlichen) Gefährdungen besser geschützt fühlen. Um diese Menschen zum Umstieg auf den Umweltverbund zu bringen, ist neben der technischen Verkehrssicherheit (Safety) auch die subjektiv wahrgenommene Sicherheitslage (Security) im öffentlichen Raum entscheidend. Daher müssen sowohl die Fahrzeuge und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs als auch sämtliche Fuß- und Radwege hell, großzügig und angenehm gestaltet werden.

Beleuchtung von Radwegen ist gut, aber:



- bitte PV mitdenken, sodass sich Straßenbeleuchtung selbst energetisch trägt.
- Beleuchtung mit Bewegungsmelder gegen Dauer-Lichtverschmutzung

Resilienz von Verkehrsinfrastruktur und Betrieb

Durch den Klimawandel treten öffentliche Infrastrukturen und der darauf stattfindende Betrieb stärker in den Fokus. Zunehmende Wetterextremereignisse wie Hitze- und Dürreperioden, Starkregen und Stürme beanspruchen die Verkehrsinfrastruktur. Um Beeinträchtigungen des Verkehrsbetriebes und damit der Erreichbarkeit zu minimieren, sind diese Ereignisse bei der Infrastrukturgestaltung zu berücksichtigen und entsprechende technische und organisatorische Anpassungen vorzunehmen.

8. Motorisierter Individualverkehr

Im Land Brandenburg bestehen bei einer multimodalen Betrachtung durch den sehr schnellen Schienenverkehr nur wenige Erreichbarkeitsdefizite. Dennoch werden Erreichbarkeitsdefizite neben lokalen Entlastungen durch Ortsumgehungen als nennenswerte Begründung für den umfangreichen Straßenausbau mit einem gemäß Bundesverkehrswegeplan geplanten Investitionsvolumen von rund 3,7 Mrd. € bis 2030 herangezogen. Bei den Autobahnen dominiert dabei der Ausbau auf einer Länge von 260 km; gleichwohl sollen 32 km neue Autobahnen gebaut werden (A14). Bei den Bundesstraßen zeigt sich ein konträres Bild; hier sollen nur 7 km ausgebaut, aber 381 km mit einem Investitionsvolumen von 1,2 Mrd. € neu gebaut werden. Hier erscheint vor dem Hintergrund der verschärften Klimaschutzziele und des 60 %-Ziels eine grundlegende Überprüfung der Auswirkungen auf die Gesamtverkehrsnachfrage angebracht.

Es braucht Push- und Pull-Faktoren, um den Anteil des MIV am Modal Split zu verringern.

Pull-Faktoren hin zum Umweltverbund: Attraktivität Ö(PN)V steigern

- (siehe oben Tarifgestaltung & Taktung)
- Haltestellen verschönern für lange Wartezeiten
- Menschen belohnen, die mit dem Umweltverbund zur Arbeit kommen
 - Finanzieller Anreiz – Zuschuss zu Fahrkarten, Diensträder etc.
 - Fahrtzeiten mit dem Rad (teilweise) als Arbeitszeit anrechnen lassen
- Werbekampagne für den Umweltverbund

Push-Faktoren weg vom MIV:

- Innenstädte müssen autofrei werden und brauchen gleichzeitig sehr gute Radwege und einen sehr guten ÖPNV. Ggf. Parkhäuser/ Parkflächen am Rand der Innenstadt.
- Abgaben & Steuern für Autos erhöhen. Ggf. differenziert nach Siedlungsdichte für den Übergang: Erst müssen Menschen in der Stadt ihre Autos aufgeben!
- Tempo 30 in Städten
- Ampelschaltung an den Umweltverbund anpassen
- Mehr Pflastersteine in Innenstädten (auch gut für die Versicherung). Aber: Am Rand gute Radwege! (gibt es schon in Oranienburg)

Pull-Faktoren hin zum PKW abschaffen



- **Dienstwagenprivileg abschaffen. Mind. ÖV gleichstellen**
- **Werbung für PKW im öffentlichen Raum minimieren und abschaffen**
- **Gerade bei jungen Menschen gibt es einen sozialen Druck den Führerschein zu machen. Hier muss entgegengewirkt werden.**

Weiterentwicklung der Bedarfsplanermittlung

Die grundlegende Entwicklung des Straßennetzkonzeptes des Landes Brandenburg erfolgte in den 1990er Jahren. Seither haben sich zahlreiche Rahmenbedingungen geändert, die auch Grundlage für diesen Beitrag zur Mobilitätsstrategie sind. Die Bedarfsermittlung sollte nicht auf Erreichbarkeitsdefizite eines einzelnen Verkehrsträgers (hier des MIV) erfolgen, sondern sollte Landesgrenzen überschreitend und multimodal erfolgen, einschließlich der Zugangszeiten mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) oder Nahmobilität zu den intermodalen Verknüpfungspunkten. Damit wäre eine objektivere Bestimmung von Erreichbarkeitsdefiziten möglich und versunkene Kosten von Mehrfachinvestitionen ließen sich vermeiden. Durch die im Bundesdurchschnitt sehr schnellen Schienenpersonennahverkehr-Linien in Brandenburg ist die Erreichbarkeit in den meisten Landesteilen schon heute vergleichsweise gut. Neben der Erreichbarkeit sollten bei der Bedarfsplanermittlung auch weitergehende Faktoren wie Klimaschutz, Zerschneidung von Naturräumen, Verkehrsverhältnisse aller Verkehrsträger, Auswirkung auf lokale Wirtschaftsverhältnisse und kleinräumige Erreichbarkeiten sowie Möglichkeiten von Nachfragedosierung und Bündelung auf bereits bestehenden Infrastrukturen stärker berücksichtigt werden.

Überprüfung des Bedarfsplans

Nach einer grundlegenden Weiterentwicklung der Bedarfsplanermittlung und eines neuen Straßennetzkonzeptes sollte dann der Bedarfsplan selbst überprüft werden. Dies betrifft insbesondere die parallel zu bestehenden Autobahnen geplanten Aus- und Neubaumaßnahmen. Wie für die B 167 dargestellt, ist bei diesen Strecken mit deutlichen Verlagerungseffekten von parallelen Autobahnen mit Kapazitätsreserven zu rechnen, da die Verkehrsaufkommen auf parallelen Strecken im nachgeordneten Straßennetz sehr gering sind.

Die geplanten Ausbaumaßnahmen im Süden Brandenburgs sind wesentlich disperser verteilt als auf den voran genannten Korridoren. Hier sollte die Bedarfsüberprüfung besonderes Augenmerk auf die im Zuge des Strukturstärkungsgesetzes Kohleregionen vorgesehenen strukturpolitischen Maßnahmen richten. Zum einen können sich dadurch die Verkehrsströme deutlich ändern, zum anderen ergeben sich mit den geplanten Schienenprojekten deutlich verbesserte Erreichbarkeiten auch ohne Ausbau im Straßenleistungsnetz. Auch hier ist eine multimodale Betrachtung zu empfehlen. Hier sollte ein verstärkter Ausbau zur Anbindung multimodaler Knoten im Vordergrund stehen. Weiterhin entsprechen einzelne Investitionsvorhaben nicht dem Leistungsnetz.

Anpassung der Ausbaustandards

Für die Vorhaben des Leistungsnetzes (Blaues Netz) wurden zur Einhaltung entsprechen-der Reisegeschwindigkeiten auf den großräumigen und überregionalen Verbindungen sehr hohe Ausbaustandards mit einer weitestgehenden Anbaufreiheit, niveaufreien Knotenpunktgestaltung und teilweise Drei- oder Vierstreifigkeit angesetzt und realisiert (auf 29 % der geplanten Neubauabschnitte). Diese sind mit einem erheblichem Flächenverbrauch so-wie Eingriff in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild und hohen Baukosten verbunden. Oftmals unterbrechen sie auch lokale Verkehrsbeziehungen und führen damit zu Umwegen und ungünstigeren Marktbedingungen für den Umweltverbund, da die Anzahl der (niveaufreien) Anschlussstellen aus Kosten- und Flächenverbrauchsgründen begrenzt werden soll. Neben dem Bedarfsplan sollten daher auch die Ausbaustandards selbst hinsichtlich der neuen Rahmenbedingungen überprüft werden. Dadurch können die oben aufgeführten negativen Begleiterscheinungen einschließlich der Baukosten verringert und die



Streckenführung besser an das bestehende Landschafts- und Stadtbild angepasst werden. Damit ist auch zu erwarten, dass die Akzeptanz vor Ort zunimmt und Maßnahmen schneller realisiert werden können.

Das Ziel ist, den Anteil des Umweltverbundes deutlich zu erhöhen. Das heißt auch, dass Menschen in Zukunft vermehrt mit Bussen unterwegs sind. Dies wiederum bedeutet, dass mehr Menschen auf einer Fahrbahn unterwegs sein können. Hierdurch reduziert sich die Notwendigkeit mehrspuriger Straßen. In Zukunft sollte der Fokus nicht auf den Ausbau, sondern auf die effiziente Nutzung des Bestehenden gelegt werden. Ggf. wird in Zukunft sogar ein Rückbau breiter Straßen möglich.

Stärkere Berücksichtigung des Umweltverbunds bei Neu- und Ausbauvorhaben

Durch die bisher einseitig auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) ausgerichtete Netzentwicklung wurde der Umweltverbund bei vielen Neu- und Ausbaumaßnahmen nicht oder nur unzureichend berücksichtigt. Dies hat in der Folge oftmals die Verkehrssituation für den Umweltverbund durch längere, umwegige und unlogische Streckenführungen verschlechtert. Da gleichzeitig die Reisezeiten im MIV verringert wurden, hat sich die Marktsituation in der Folge deutlich zuungunsten des Umweltverbunds verschlechtert. Dies sollte künftig bei Ausbauvorhaben durch einen Mobilitätscheck für den Umweltverbund vermieden werden. So sollten sich Wegebeziehungen für den Fuß- und Radverkehr durch Ausbauvorhaben im Straßennetz verbessern und Fahrzeiten im ÖPNV verringern, einschließlich von Busspuren und Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen.

9. Aufteilung des öffentlichen Raumes

Im Rahmen von Maßnahmen zur Erreichung der Verkehrswende stellen sich u. a. auch Fragen der Nutzung und Bewertung des öffentlichen Raumes sowie der Verkehrsflächen.

Parkraumbewirtschaftung in Oberzentren und Mittelzentren

Parkraumbewirtschaftung in Oberzentren und Mittelzentren (ggf. auch in grundfunktionalen Schwerpunkten) als marktwirtschaftliches Element zur Nutzung knapper öffentlicher Flächen (Einführungspreis: 120 € p.a.; schrittweise Anpassung an tatsächliche Marktpreise).

Stellplätze in dicht bebauten Städten und Zentren sukzessive entfernen und umnutzen.

Bei Neubauten: viele Radstellplätze, wenige Autostellplätze.

Preise für Anwohnerparken im öffentlichen Raum deutlich erhöhen, ggf. in Abhängigkeit der Siedlungsdichte und den ortsüblichen Grundstückspreisen. Gerade in dicht besiedelten Gebieten müssen die PKW als erstes reduziert werden.

Parkraumbewirtschaftung in touristischen Gebieten

Angepasste Sonderlösungen der Parkraumbewirtschaftung in touristischen Gebieten mit hohem punktuellen Verkehrsaufkommen.

10. Tourismus

Entscheidend für mehr Nachhaltigkeit im Tourismus ist das für die An- und Abreise genutzte Verkehrsmittel. Daher gilt das 60 %-Ziel auch in der Freizeit und für die An- und Abreise bei touristischen Wegen, einschließlich bei Landesgrenzen übergreifenden Verbindungen wie nach Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt oder Polen. Während der Umweltverbund von den Brandenburgern im Freizeitverkehr schon stark genutzt wird, ist sein Anteil bei Besuchern in Brandenburg deutlich geringer,



auch wenn die Landestourismuskonzeption hier keine konkreten Werte ausweist, deuten die MID-Werte für Besucher aus Berlin deutlich darauf hin, die zu 72 % den MIV für alle Wege nach Brandenburg nutzen.

Daher ist bei der künftigen Weiterentwicklung der Landestourismuskonzeption verstärkt auf Mobilitätsaspekte zu achten. So könnte in abgewandelter Form ein Mobilitätscheck auch auf den Tourismus übertragen werden.

Grundlegend verbessern die im Gutachten dargestellten Maßnahmen auch die Erreichbarkeit für viele touristische Ziele, insbesondere abseits der Schienenstrecken. Darüber hinaus sind einzelne auf den Tourismus zugeschnittene Maßnahmen als Bestandteil eines Leitfadens für Mobilitätsmanagement für touristische Angebote zu prüfen.

Gästeticket u.a. tarifliche Verknüpfungen

Anreiz zur Nutzung nachhaltiger Mobilitätslösungen durch Integration in ein Gästeticket (z.B. kostenlose Nutzung des öffentlichen Verkehrs oder einer Fahrradverleihsystems).

Attraktivere Tarifangebote für Zeitkarteninhaber in Berlin

Attraktivere Tarifangebote für Zeitkarteninhaber in Berlin, die bisher bei Fahrten nach Brandenburg für den Fahrtenanteil in Berlin nochmals bezahlen müssen, wenn sie über den Tarifbereich C hinausfahren. Bisher zahlen sie den gleichen Preis wie alle Berliner ohne VBB-Zeitkarte.

Stärkere Verknüpfung von touristischen Zielen mit konkreten Fahrtenangeboten

Viele touristische Ziele sind bisher nicht oder nur schlecht mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar, insbesondere an Wochenenden und in Schulferien. Daher sollten bei der Netz- und Angebotsgestaltung touristische Ziele stärker beachtet werden. Gleichzeitig sollten touristische Angebote stärker am bestehenden Angebot ausgerichtet werden.

Ausbau eines landesweiten Fahrrad-Ausleihsystems

Die Mitnahme eigener Fahrräder führt insbesondere zu Spitzenzeiten an den Wochenenden zu Auslastungsproblemen. Neben der bereits begonnenen Kapazitätsausweitung, besseren Fahrzeuggestaltung und Fahrgastlenkung, können Fahrradausleihsysteme die Nachfrage nach Fahrradmitnahme senken. Begonnen werden kann mit einzelnen lokalen Ausleihstationen. Ziel sollte ein landesweites Fahrrad-Ausleihsystem sein, mit dem auch Einwegfahrten möglich sind (wie das System OV-Fiets in den Niederlanden oder Usedom-Rad).

11. Wirtschafts- und Güterverkehr

Reichen Sie Ihre Ideen und Anregungen zum Thema Wirtschafts- und Güterverkehr ein.

(E-)Lastenfahrräder, E-Mobilität, klimafreundliche Antriebe, die Schiene usw. müssen hier Priorität haben.

Alle notwendigen Lieferungen müssen weiter gewährleistet werden, allerdings müssen hier Konzepte her, wie dies klimagerecht gestaltet werden kann.

Hierzu gehört auch, Lieferketten zu verkürzen und Lieferkonzepte zu überdenken. z.B. kombinierte Lieferungen einführen (alle Pakete von DHL, UPS & co in einem Auto die letzte Meile fahren lassen, warum nicht Lebensmittel koordiniert für mehrere Geschäfte und Restaurants liefern lassen? etc.)

12. Weitere Themenvorschläge

Ihnen fehlt ein Themenfeld vollständig? Ergänzen Sie Ihren Vorschlag über die Kommentarfunktion.



- Ein Kapitel dazu, wie die Beteiligung an der Umsetzung der Verkehrswende vor Ort gestaltet werden soll
- Insgesamt braucht es eine begleitende Informationskampagne und ein Kommunikationskonzept um den anstehenden Kulturwandel zu begleiten: z.B. Auto als Statussymbol dekonstruieren & Image-Aufwertung des ÖPNV als sicher, gemütlich
- Lastenfahrräder müssen in der Mobilitätsstrategie gestärkt werden!
 - Förderprogramme für (private, geteilte) Lastenräder
- Ein großes Problem in Brandenburg ist die Ausrichtung auf Berlin. Wenn man z.B. aus der Lausitz nach Potsdam oder Brandenburg a.hv. fahren will, muss man fast immer über Berlin fahren. Das ist sehr zeitaufwändig. Hier fehlen Querverbindungen. Wo werden Konzepte zur Verbesserung der Situation gemacht?
- Bei Arbeiten an den Schienen braucht es einen guten SEV. Nur so können Menschen davon überzeugt werden, langfristig auf das Auto zu verzichten.
- Vorschlag: Regio Ringbahn: Eberswalde – Frankfurt Oder – Cottbus – Falkenberg – Jüterbog (bis hier existiert die Strecke Bad - Belzig– Brandenburg an der Havel – Rathenow – Nauen – Neuruppin – Löwenberg – Eberswalde
- Experimentieren & Pilotprojekte fördern und was gut läuft, verstetigen
 - Pop-up Radwege
 - Mobilitätsbudget statt Pendlerpauschale o.ä.
 - Diensträder, ÖPNV, Bahnticket, Auto, (MIV ist dann nicht lohnenswert)
 - Kleinbusse
 - Ticketangebote für bestimmte Altersgruppen für eine gewisse Zeit
- Strategische Abschätzungen:
 - Welche Maßnahme bringt wie viel in Bezug auf Klimaschutz-Ziele & 60% Ziel?
 - Welche Maßnahme kostet wie viel?
 - Welche Maßnahme bringt wo wie viel (auf dem Land/ in der Stadt?)

Weiterhin offene Fragen

- Wie viel gibt das Land Brandenburg pro Kopf für Radverkehr, Auto, Bahn, Flugzeug ... aus?
- Wie hoch sind die indirekten Kosten je Verkehrsträger im Land Brandenburg? (Gesundheitskosten, Umweltkosten, Rechtskosten, Verwaltungskosten...)