

Brandenburg hat ein Mobilitätsgesetz

* und ein novelliertes ÖPNV-Gesetz sowie Straßengesetz

Informationen Nahverkehrsbeirat Uckermark 22.02.2024

Dipl.-Ing. Robert Hänsch (VCD Uckermark)

Anlass und Hintergrund

Initiative für eine Mobilitätsgesetz in Brandenburg

Forderungen:

- ÖPNV als Pflichtaufgabe und Verdoppelung Angebot bis 2035
- Ausbau Regionalverkehr und Reaktivierungen
- ergänzender Busverkehr („Brandenburger Städtelinien“)
- Stundentakt für alle Orte und Erweiterung Nachtverkehr
- Konsequente Ausrichtung auf Anschlüsse
- einfacheres Tarifsystem und mehr regionale Angebote
- Förderung Fahrradmitnahme und Fahrradabstellung beim ÖV
- mehr Radwege für Alltagsfahrten, u.a. mehr Radwege innerorts
- Stärkung Radtourismus durch einheitliches Qualitätsmanagement
- Konzept für Radschnellverbindungen
- Fußverkehrsstrategie und mehr Aufenthaltsqualität
- mehr Sicherheit mit mehr Tempo 30
- Stärkung Klimaverträglichkeit der Mobilität



Eine Initiative von:



Unterstützt durch:

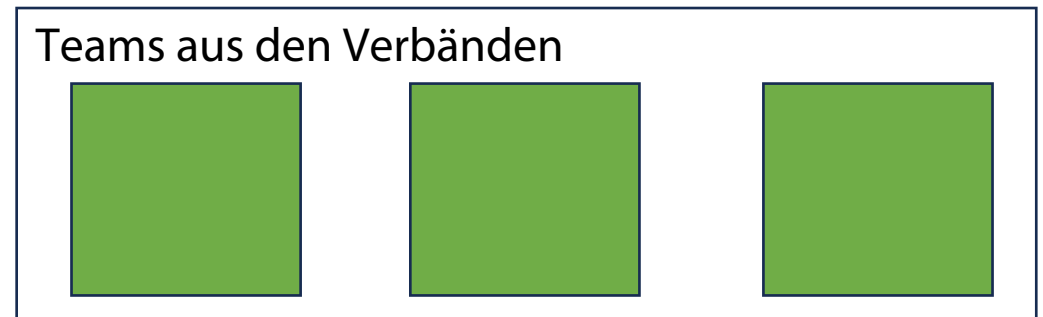
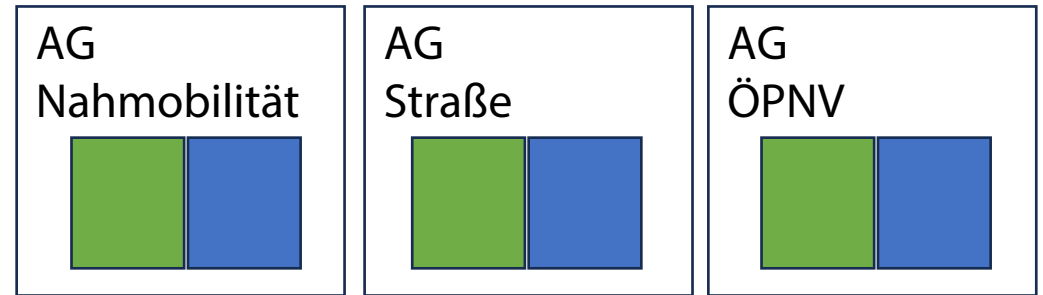
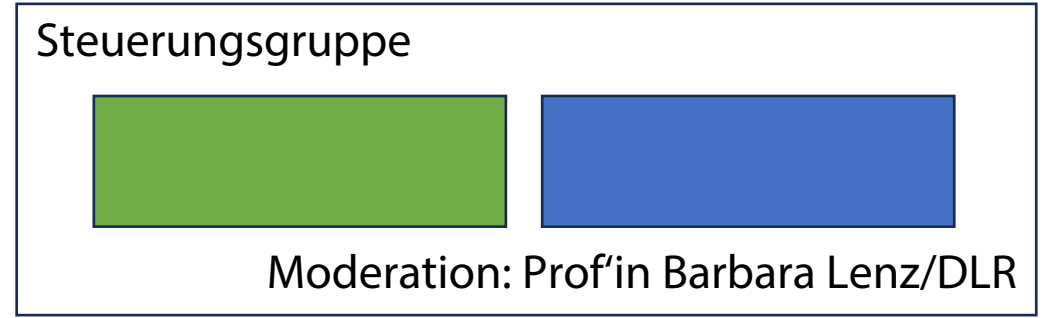


Weitere Partner: verkehrswende-brandenburg.de

AG MOBILITÄT
Nordost-Uckermark

Dialogprozess für ein Mobilitätsgesetz

- Herbst 2022: Start des Verfahrens
- Winter/Frühjahr 2023: Verhandlungsrunden
- Juli 2023: Kompromissentwurf
- Sep 2023: Ressortentwurf
- Herbst 2023: Verhandlungen und Anpassungen
- Januar 2024: Beschluss im Landtag
- 9.02.2024: Veröffentlichung



AG MOBILITÄT
Nordost-Uckermark

Weitere Rahmenbedingungen

Mobilitätsstrategie 2030

Stand April 2017

Die Europäische Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg mobilisieren

- Fokus Zusammenarbeit Berlin
- mehr SPNV an Brandenburger Städten
- u.a. Intensivierung Zusammenarbeit mit Polen
- Etablierung einer Mobilitätskonferenz Berlin-Brandenburg
- Kompetenzstelle für grenzüberschreitende ... Verkehre

Mobilität in allen Landesteilen ... bedarfsgerecht sichern

- Deutschland-Takt und Brandenburg-Takt
- Grundtakt SPNV 1x die Stunden im ganzen Land
- Weiterentwicklung Tangentialverbindungen im Land
- Weiterentwicklung PlusBus-System



Mobilität als aktive Wachstums- und Strukturpolitik ausgestalten

- Förderung von Mobilitätsmanagement und -konzepten für die Kommunen
- ### **Infrastrukturen bedarfsgerecht an- passen, erhalten und entwickeln**
- Erarbeitung Gesamtstrategie Straße und Radverkehrsstrategie

Mobilität umweltfreundlich gestalten

- Anteil des Umweltverbundes auf über 50 Prozent in 2030 erhöhen
- Siedlungsentwicklung auf Standorte mit SPNV konzentrieren
- Unterstützung kommunale AT durch VBB
- Unterstützung Entwicklung Bahnhöfe zu multimodalen Stationen
- Strategien für eine Stärkung der Nahmobilität

...

AG MOBILITÄT
Nordost-Uckermark

Weitere Rahmenbedingungen

Landesnahverkehrsplan 2023-2027

Beschluss Sep 2023

Ziele (Auswahl):

- „attraktive Verkehrsangebote ... in allen Landesteilen“
- „angebotsorientierte Planung, um ... neue Fahrgäste ... zu gewinnen“
- Anteil Umweltverbund im Modal Split von 60 %
- Mindestangebot Stundentakt an allen SPNV-Stationen werktags
- Prüfung Streckenreaktivierungen
- Weiterentwicklung PlusBus-System (bis 2024 50 PB-Linien)

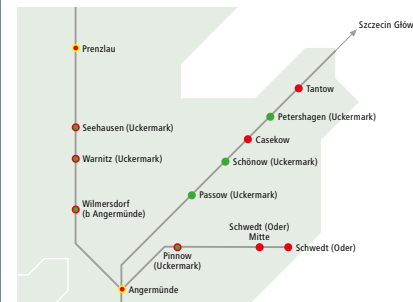
Angebotskonzept SPNV

- mind. Stundentakt auf allen Strecken
- keine geplanten Reaktivierungen in der Uckermark
- Kosten-Nutzen-Untersuchung RB63
- Perspektive 30-min-Takt nach Templin und Schwedt

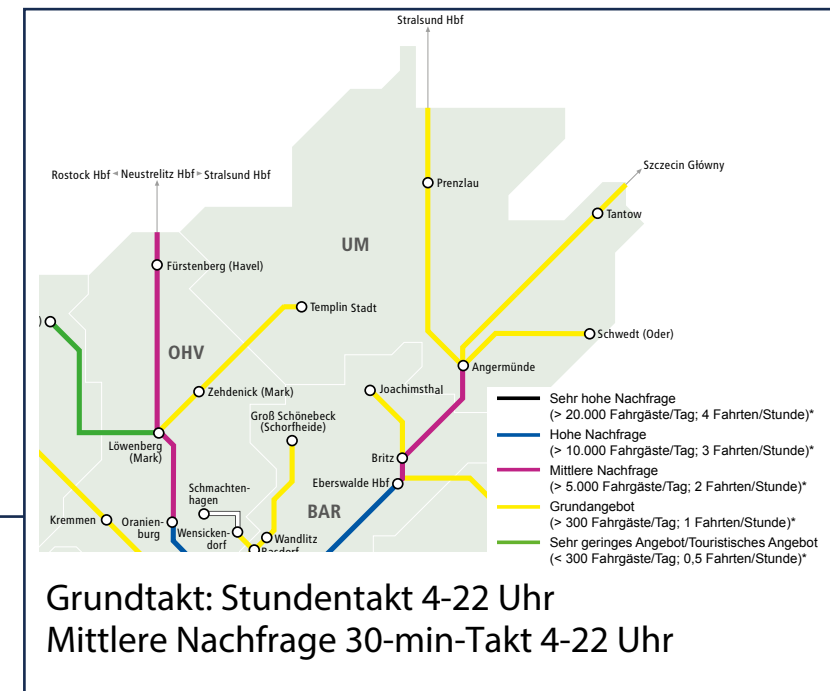
Vorgaben kommunaler ÖPNV:

- integriertes Angebot von SPNV und kÖPNV
- einheitliche Bedienstandards abseits des SPNV in Abstimmung mit kommunalen Aufgabenträgern angestrebt
- Schärfung der finanziellen Förderinstrumente
- Förderprogramm „InnoMob“

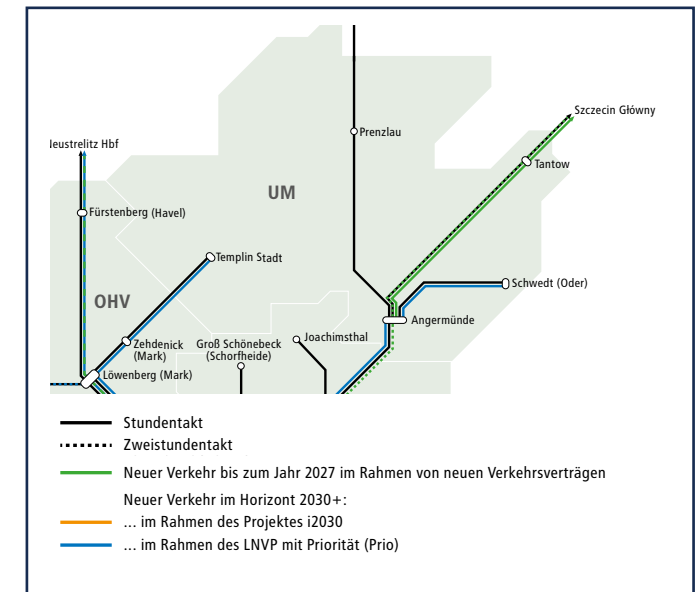
Überprüfung LNVP nach Beschluss MobG binnen 1 Jahr



Berlin-Stettin im Stundentakt
mit RE-Halt in Casekow und Tantow



Grundtakt: Stundentakt 4-22 Uhr
Mittlere Nachfrage 30-min-Takt 4-22 Uhr



Gesetz zur Einführung eines Mobilitätsgesetzes

– GVBl I/24 Nr. 6 9.02.2024 –

Allgemeiner Teil

§ 3 Klima- und Umweltschutz
§ 4 Aufenthaltsqualität öffentlicher Räume
§ 5 Vorrang für den Umweltverbund
§ 6 Mobilität in der Raumplanung
§ 7 Mobilitätsbildung und Mobilitätsberatung
§ 8 Beteiligung bei der Planaufstellung und -realisierung
§ 9 Umsetzung der Ziele und landesbedeutsamen Planungen im Bereich Verkehr und Mobilität

Nahmobilität

Unterabschnitt Allgemeinen
- Ziele, Finanzgrundsätze
- Vorgabe Radverkehrsstrategie

Unterabschnitt Radverkehr
- Standards
- Radnetz Brandenburg
- Digitales Netz und Monitoring

Unterabschnitt Fußverkehr
- Verkehrsanlagen und Netze

Unterabschnitt Nahmob./Vernetzung
- Verknüpfung
- Lastenräder/Kleinstfahrzeuge
- Vernetzte Daten

Unterabschnitt Verkehrssicherheit

novelliertes ÖPNV-Gesetz

Neuerungen:
„angebotsorientierte Planung“

Integraler Taktfahrplan

Landesweites Netz von Bahnen und Bussen

Mindestbedienstandards (Takt und Erreichbarkeiten)

Reaktivierungen im SPNV

Vorgaben für den LNVP

novelliertes Straßengesetz

Neuerungen:

Radwege als eigenständige Straßenkategorie

Radschnellverbindungen als „Landesstraße“

Streichung Landesstraßenbedarfsplan

Straßenneubau weiterhin möglich

AG MOBILITÄT
Nordost-Uckermark

Gesetz zur Einführung eines Mobilitätsgesetzes

– GVBl I/24 Nr. 6 9.02.2024 –

Allgemeiner Teil

- Ziel **Klimaneutralität** bis 2045 (§1 Abs 3)
- Ziel „**Vision Zero**“ (keine Verkehrstoten) (§1 Abs. 5)
- Definition „**Vorrang des Umweltverbundes**“ (§1 Abs 2 und §5)

- **Modal Split: 60 % der Wege im Umweltverbund** bis 2023 (§5 Abs 1)

- „**Erhalt vor Neubau**“ bei Landesstraßen (keine Kapazitätserhöhung bestehender Straßen) (§3 Abs 1)
- „Erhalt vor Neubau“ auch bei Anmeldungen für den BVWP (§3 Abs 4)

- Empfehlung zur **Anbindung mit ÖV bei Siedlungsvorhaben** (§6 Abs. 2), Mobilitätscheck (§6 Abs 3)
- Priorisierung von ÖPNV-Haltestellen und Radabstellanlagen gegenüber MIV-Parkplätzen an nachfragestraken Einrichtungen (Verwaltung, Freizeit, EZH) (§ 6 Abs 4)

nach 2 Jahren soll eine Evaluation des Gesetzes erfolgen

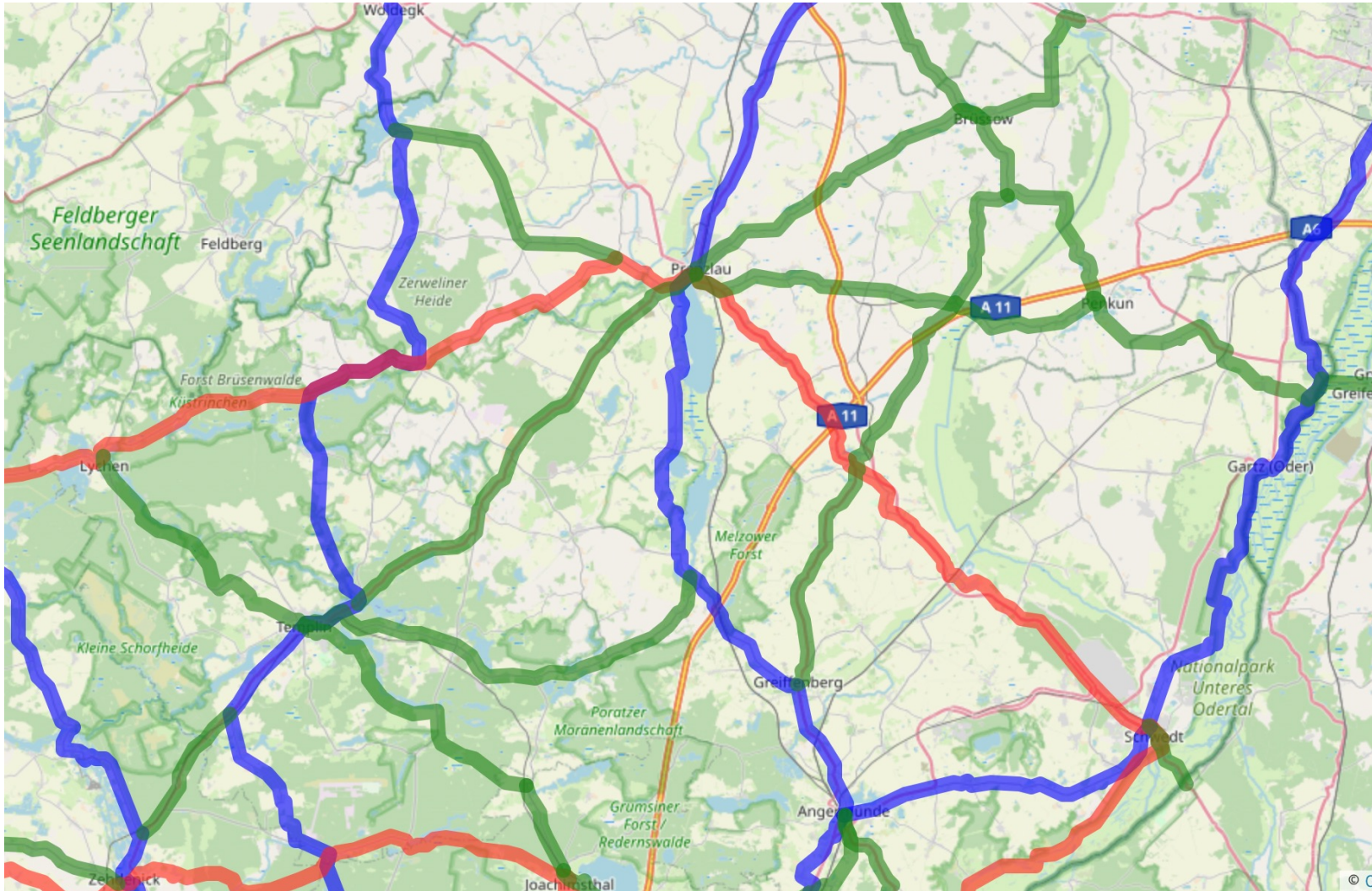
Gesetz zur Einführung eines Mobilitätsgesetzes

– GVBl I/24 Nr. 6 9.02.2024 –

Nahmobilität

- **Modal Split:** Anteil Radverkehr bis 2030 auf 20 % und Fußverkehr auf 25 % (§ 11)
- entsprechende Mittelverfügbarkeit (§ 11)
- Angebot vermehrter **Beratung und Information durch das Land** (§ 12)
- regelmäßige Fortschreibung **Radverkehrsstrategie** und Begleitung durch **Beirat** mit u.a. Kommunen und Verbänden (§ 14)
- Entwicklung **Radnetz Brandenburg** in Kooperation von Land und Kommunen bis Ende 2024 als Grundlage für Priorisierungen (§ 18)
- durchgehende Fußwegenetze innerhalb der Ortslagen mit Anbindung der ÖPNV-Haltepunkte (§ 22)
- Ziele Schaffung durchgehender Radverkehrsverbindungen, dabei auch Umwidmung von Fahrspuren oder Flächen des ruhenden Verkehrs (§ 15)
- Monitoring: Zustandserfassung und Mängelbeseitigung an Radwegen (§19)
- Unterstützung P+R, B+R und Mobilstationen (§ 23)
- mehr Verkehrssicherheit durch „Sicherheitsaudits“ (§ 31)




Radnetz Brandenburg



Auftrag an ein Planungs- und Beratungsunternehmen ist vergeben

Beteiligung Kreise vorgesehen

ADFC hat eigenen Entwurf als Input entwickelt

-  Strahlen
-  Ringe
-  Querverbindungen

AG MOBILITÄT
Nordost-Uckermark

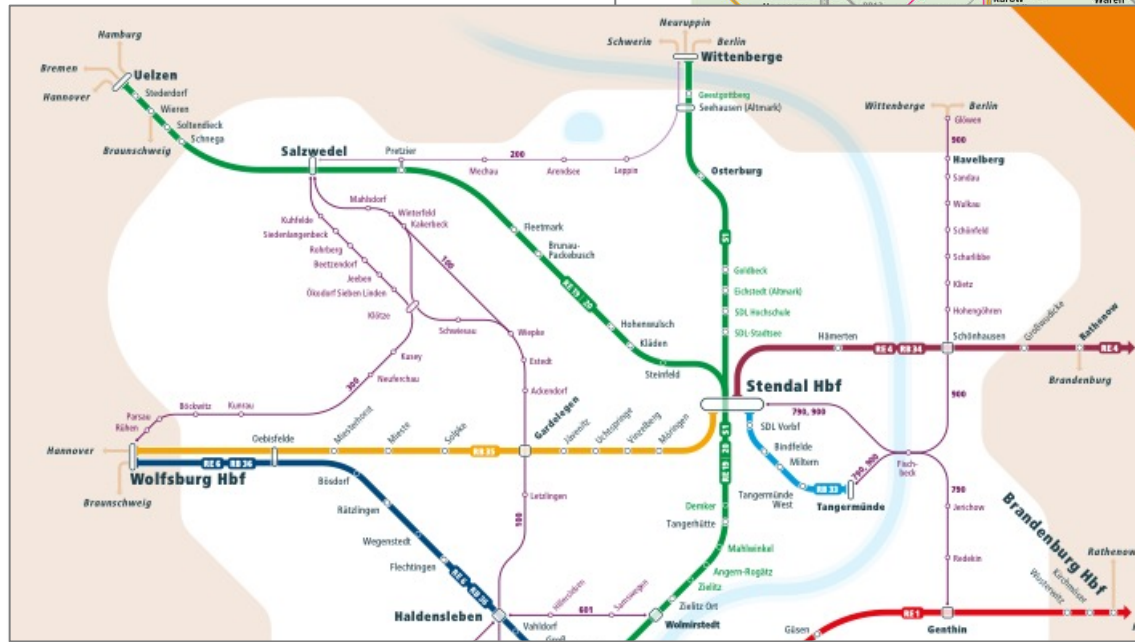
Gesetz zur Einführung eines Mobilitätsgesetzes

– GVBl I/24 Nr. 6 9.02.2024 –

novelliertes ÖPNV-Gesetz

- Ziel von „**angemessener Verkehrsbedienung**“ entsprechend der Mindestbedienstandards statt „ausreichender Bedienung“ (§ 2 Abs 1)
 - Umsetzung einer „**angebotsorientierten Planung**“ (§ 2 Abs 2), so dass eine „attraktive Alternative zum MIV“ besteht
 - Beachtung „angemessener Anbindung“ bei Bauleitplanung (§ 2 Abs 4)
 - **Integrale Taktfahrpläne**, Aufgabenträger-übergreifend (§ 2 Abs 5)
 - **Stärkung Verkehre über Gebietsgrenzen** (auch Nachbar-BL und Polen) durch Gebot Abstimmung der AT (§ 2 Abs. 12)
 - Erarbeitung **Landesweites Netz von Bahnen und Bussen** in Kooperation von Land und Kommunen bis Ende 2024 (§ 4 Abs 2)
 - Verbindung benachbarter Zentraler Orte (LEP und Festlegungen in den RegPl) sowie Arbeitsplatzstandorte mit regionaler Bedeutung (§ 4 Abs 3)
 - SPNV als Grundnetz, Ergänzung ÖSPV + Integration mit SPfV (§ 4 Abs 4)
 - Vermeidung von Stilllegungen und Entwidmungen sowie Förderung von Reaktivierungen im Bahnverkehr (§ 4 Abs 7)
 - Vorgabe **Stundentakt im SPNV** (§ 4 Abs 5)
 - **Mindestbedienstandards** sollen zusammen von Land und Kommunen entwickelt werden, mit dem Ziel durchgehender Reisekette (§ 5 Abs 1)
 - **Erreichbarkeit nächster Metropole** in max. 2 Stunden von jeder Gemeinde, 90min von jedem Oberzentrum und 60min von jedem Mittelzentrum (§ 5 Abs 2)
 - **Erreichbarkeit nächstes Mittelzentrum** in max. 45 min und nächstes Oberzentrum in 60 min, mit max. 1 Umstieg (§ 5 Abs 2)
 - Unterstützung Abstimmung kommunaler NVPs durch VBB
 - mehr Vorgaben für den LNVP (§ 8)
 - Ausbau P+R und B+R an den Haltestellen (§ 2 Abs 7)
- Eine Überarbeitung der Finanzgrundsätze ist geplant (Orientierung an Qualitätsstandards)**

Landesweites Netz von Bussen und Bahnen



nach Vorbild von Regelungen
in anderen Ländern

Bearbeitung durch den VBB,
erste Entwürfe (u.a.
Uckermark) bereits
vorhanden

Beteiligung Kreise
vorgesehen

AG MOBILITÄT
Nordost-Uckermark

Gesetz zur Einführung eines Mobilitätsgesetzes

– GVBl I/24 Nr. 6 9.02.2024 –

novelliertes
Straßengesetz

- Vorgabe aus MobG „Erhalt vor Neubau“ (§ 3 Abs 1 MobG Brb)
- Ergänzung als Vorgabe im Straßengesetz (§ 35 Abs 1)
- **Streichung des Straßenbedarfsplans** (entfall § 43)
- **Neubau bleibt möglich** nach individueller Prüfung (§ 9 und § 35)
- Festlegung von „selbstständigen **Radwegen**“ als **eigene Straßenkategorie** (§2 Abs 1 und 3)
- **Radschnellverbindungen** neu eingeführt auf Ebene der Landesstraßen (§ 3 Abs 1) in Aufgabenträgerschaft des Landes (§ 9a Abs 1)
- bei Anschlüssen an Radschnellverbindungen ist sodann auch das Land zu beteiligen (§ 28 Abs 4)
- **Straßenunterhaltung mit ergänzten Vorgaben**, auch „Schutz von Alleen“ oder „Reduzierung Flächenverbrauch“ (§ 9 Abs 1)
- Einführung **Sondernutzung durch Carsharing** (§ 18a)

AG MOBILITÄT
Nordost-Uckermark