

Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL)
Frau Ministerin Kathrin Schneider
Henning-von-Tresckow-Straße 2-8
14467 Potsdam

Datum 15.08.2016

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Betrifft **Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030
- Beteiligungsverfahren -**
hier: Stellungnahme der Stadt Eberswalde

Sehr geehrte Frau Ministerin Schneider,

basierend auf den vorherrschenden Trends (Demographischer Wandel, stärkere Einkommensunterschiede, Re-Urbanisierung oder moderne Informations- und Kommunikationstechnik, etc.) hat sich das Mobilitätsverhalten (beispielsweise in Bezug auf Wegeketten oder Verkehrsmittelwahl) verändert. Neue Herausforderungen ergeben sich dabei nicht nur für Länder oder Landkreise, sondern insbesondere auch für Städte und Kommunen. Somit zeigt sich, dass die Gewährleistung einer bedarfsgerechten Mobilität nicht als Querschnittsaufgabe, sondern als Gemeinschaftsaufgabe zu verstehen ist.

In diesem Zusammenhang begrüßen wir die Idee eine Mobilitätsstrategie 2030 aufzustellen.

Die im Rahmen der Auftaktveranstaltung präsentierten Ansätze und Zielausrichtungen (wie unter anderem die integrierte Siedlungs- und Verkehrsplanung, die Integration verschiedener Verkehrsmittel, eine ÖV-orientierte Siedlungsentwicklung, die Anpassung der Tarife und Tarifgrenzen) erweckten die Hoffnung nach einer nachhaltigen und bedarfsgerechten Mobilitätsstrategie.

Bei dem nun vorliegenden Entwurf der Mobilitätsstrategie ist positiv hervorzuheben, dass der Fokus zukünftiger Entwicklung nun entlang der SPNV-Achsen, auch außerhalb des sogenannten Speckgürtels, gelegt werden soll. Aus unserer Sicht ist diese Herangehensweise der Landesentwicklungsplanung richtig und findet unsere volle Unterstützung.

Die Sicherstellung von Mobilität, d. h. im engeren Sinne die Gewährleistung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistung, ist nicht nur eine Aufgabe der Daseinsvorsorge (vgl. §2 ÖPNV-Gesetz-Brandenburg), sondern eben auch die Basis individueller Mobilitätsketten und dient damit auch einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung. Ziel sollte es daher sein, eine nachhaltige, bedarfsgerechte Mobilität und Siedlungsentwicklung auf die Prämissen Verkehrsvermeidung, Verkehrsreduzierung und Verkehrsverlagerung auszurichten.

Dabei ist es wichtig, dass die Mobilitätsstrategie 2030 nicht nur auf eine Bestandserhaltung der Verkehrsinfrastruktur, insbesondere der Schienenverkehrsachsen, abzielt, sondern bestehende Angebote weiterentwickelt und diese bedarfsgerecht und zukunftsorientiert angepasst werden.

Ein klares Bekenntnis des Landes, Mobilität nicht nur im Sinne von Ortsveränderungen zu verstehen, sondern als Chance und nachhaltigen Ansatz Siedlungsentwicklung zu steuern, Lebensqualität zu erhöhen und Daseinsvorsorge zu betreiben, wäre aus unsere Sicht wünschenswert.

In diesem Zusammenhang sollten/müssen in der Mobilitätsstrategie 2030 viel konkretere Vorstellungen/Ziele und rechtliche Rahmenbedingen sowie auch vereinzelte Maßnahmen deklariert werden.

Das Fehlen einer Problemanalyse bzw. das Benennen wichtigster Problemfelder, die fehlende Wertung der Analyseergebnisse, die vorrangige Konzentration auf die verkehrliche Ausrichtung Berlins, ohne die Einbeziehung weiterer, wichtiger Verkehrsbeziehungen (wie beispielsweise die zentralen Orte als inter- und multimodale Schnittstellen/Knotenpunkte zu betrachten oder die städtische Mobilität nicht nur als Alleinaufgabe der Kommunen anzusehen), ist nicht nur mangelhaft, sondern steht einer nachhaltigen, bedarfsgerechten Mobilitätsstrategie kontrovers entgegen. Des Weiteren darf es nicht sein, dass Ziele der Landesentwicklungsplanung den Zielen der Mobilitätsstrategie teilweise kontrovers gegenüberstehen.

Zudem wäre eine genaue, räumliche (visuelle) Abgrenzung der drei Strukturräume in der Mobilitätsstrategie 2030 wünschenswert. Bislang fällt eine detaillierte Gebietsabgrenzung der Begrifflichkeiten „Berlin“, „Berliner Umland“ und „Weiterer Metropolraum“ relativ schwer, was wiederum zur möglichen Fehlinterpretation der Zielabsichten führt.

Mobilität in allen Landesteilen bedarfsgerecht sichern

Nur mit einer attraktiven Mobilitätsinfrastruktur können Aufgaben der Daseinsvorsorge, die an ein Mittelzentrum wie Eberswalde gestellt werden, auch zukünftig gewährleistet werden. Die Erarbeitung einer Strategie, die zur besseren Erreichbarkeit der Städte im Umfeld Berlins dient, wird unsererseits begrüßt. In diesem Zusammenhang ist es wichtig, dass Städte und Kommunen, insbesondere Mittelzentren („als Anker der Region“), nicht abgeschnitten werden, sondern besser vertaktete Angebote im Schienenverkehr mit optimierten Busanschlüssen sowie attraktive Ticketangebote geschaffen werden. Flankierend dazu sollten gerade in weniger dicht besiedelten Regionen alternative (innovative) Bedienformen Berücksichtigung finden.

Die Erreichbarkeit der Metropole Berlin oder der Landeshauptstadt Potsdam, insbesondere mit dem SPNV, ist nicht nur für Eberswalde von großer Bedeutung. Im Sinne einer zukünftigen, nachhaltigen Mobilitätsstrategie 2030, kann nach unserem Erachten der angestrebte Stundentakt für die gesamte Hauptstadtregion, als sogenannter Grundtakt, nur ein Mindeststandard sein. Eine Verbindung, die über einen Stundentakt (im SPNV) hinausgeht, wird für den Nutzer zunehmend unattraktiv und führt zur verstärkten Nutzung des motorisierten Individualverkehrs. Langfristig gesehen führt dies wiederum zu einem „Sterben auf Zeit“ der entsprechenden Linienrelation.

Daher ist es wichtig, dass auch für den weiteren Metropolraum eine Taktverdichtung (30-Minuten Takt), insbesondere zu Spitzenzeiten und auf stark nachgefragten Pendlerverbindungen (wie beispielsweise der Relation Berlin – Eberswalde) auf der Regionalexpresslinien (RE 3), angestrebt und kurzfristig umgesetzt wird. Wie wichtig die Regionalexpresslinie RE 3 für die den Nordosten Brandenburgs ist, wurde Ihnen bereits in unserem Positionsschreiben, bei Ihnen am 24. Juni 2016 eingegangen, („Die Regionalexpresslinie RE 3 als Motor der Region“) eindrücklich beschrieben.

Aufgrund der beabsichtigten Entwicklung entlang „starker“, bedeutender SPNV-Achsen, wie der Regionalexpresslinie RE 3, und als Bestandteil des transeuropäischen Verkehrsnetzes, ist eine zukünftige, gantztägige Taktverdichtung unabdingbar. Dadurch können sich auch die beabsichtigten regionalen, wirtschaftlichen Wirkungen entfalten und die Region sich weiter positiv entwickeln.

Die im vorliegenden Entwurf formulierten Absichten, insbesondere die Punkte, die der Landesregierung zur Zielerfüllung dienen sollen, vermitteln vielmehr den Eindruck, dass nur die Kernstadt Berlin und das naheliegende Umland bedacht werden. Zudem finden sich dabei Ansätze in der Strategie wieder, die bereits jetzt schon zu Teilen umgesetzt sind.

Im Sinne einer bedarfsgerechten Mobilität muss hier nachgebessert werden. Es müssen umsetzungsorientierte Ziele definiert werden, die ein attraktives und nachhaltiges Mobilitätsangebot, insbesondere auch außerhalb der Metropole Berlin, gewährleisten. Die Aufrechterhaltung einer funktionierenden SPNV Anbindung, flankierend zu dem abgestimmten ÖPNV-Angebot in den Städten ist dabei maßgebend. Innovative und alternative Bedienformen sollten flankierend herangezogen werden, dürfen aber nicht in Konkurrenz zu SPNV- oder ÖPNV-Linien (Buslinien) stehen.

Die VBB GmbH als Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, sollte insgesamt weiter gestärkt werden, damit diese ihre Rolle als größter Mobilitätsdienstleister weiter ausbauen kann. Eine entsprechende Positionierung und Unterstützung durch das Land wäre wünschenswert.

Der Einsatz digitaler Medien ist sicherlich wichtig und entscheidend, aber es darf hierauf nicht der alleinige Fokus liegen. Vielmehr müssen die bestehenden Aufgaben, (wie Information, Organisation, Service, Verkehrsplanung/Infrastruktur, Tarifgestaltung, Produktentwicklung, Leistungsbestellung, etc. pp.), zukünftig bedarfsorientierter ausgestaltet werden. Als ein Element der Mobilitätsförderung zählt hierzu insbesondere eine angepasste Tarifgestaltung, möglicherweise zukünftig mit Isochronen statt Isodistanzen als Abgrenzungskriterium einer Tarifgrenze. Eine komplexe Tarifgestaltung bzw. wechselnde Tarifgrenzen, insbesondere entlang deklarierter Entwicklungsachsen, werden vom Nutzer als psychologische Barriere wahrgenommen.

Mobilität als aktive Wachstums- und Strukturpolitik ausgestalten

Bereits im Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg werden zur Sicherung der übergeordneten Erreichbarkeit einer Metropolregion sowie der zentralen Orte sogenannte „transnationale Verkehrskorridore“ sowie ein Basisnetz großräumiger und überregionaler Verkehrsverbindungen definiert. Über diese festgelegten transnationalen Verkehrskorridore ist die großräumige Vernetzung der Hauptstadtregion innerhalb Europas zu sichern und zu entwickeln. Der Landkreis Barnim und damit auch die Stadt Eberswalde sind ein wichtiger Bestandteil des Korridors Berlin/Stettin/Baltischer Raum.

Daher müssen großräumige und überregionale Verkehrsverbindungen zwischen den zentralen Orten (wie der Stadt Eberswalde) vorrangig und nachfragegerecht gesichert bzw. nachfragegerecht entwickelt werden. Derartige Verkehrsanbindungen, wie zum Beispiel die Regionalexpresslinie RE 3, die Havel-Oder-Wasserstraße oder die geplante Ortsumgehung B167, gelten zudem auch als wichtiger Standortfaktor und tragen zu einer nachhaltigen (Siedlungs- und Wirtschafts-) Entwicklung entscheidend bei.

Das Ziel, die bedeutende Havel-Oder-Wasserstraße auch weiterhin zu erhalten bzw. auszubauen wird daher begrüßt. Unklar bleibt im Gegensatz dazu, wie die Gewährleistung eines attraktiven ÖPNV, gemäß den Vorgaben des ÖPNV-Gesetzes, gewährleistet werden soll. Nach unserem Erachten, ist eine Zielerreichung nur durch eine erhöhte Schlüsselzuweisung der Mittel an die Landkreise bzw. durch anderweitige finanzielle Unterstützung möglich. Nur ein attraktiver, vernetzter öffentlicher Nahverkehr sichert die bedarfsgerechte Mobilität in der Region.

Die städtische Mobilität wird im Rahmen der Mobilitätsstrategie gar nicht thematisiert, was im Sinne einer nachhaltigen, bedarfsgerechten Mobilität kontrovers gesehen wird. Daher wäre die Unterstützung der Städte und Kommunen, von Seiten des Landes, wünschenswert. Dies könnte beispielsweise durch die Unterstützung bei der Erstellung eines kommunalen Mobilitätsmanagements oder der Erstellung von Mobilitätsplänen auf Landkreisebene, unter Berücksichtigung der Zielabsichten der Mobilitätsstrategie, geschehen.

Infrastrukturen bedarfsgerecht anpassen, erhalten und entwickeln

Die Erarbeitung der Gesamtstrategie Straße darf nicht darin münden, dass durch mögliche Abstufungen diverser Straßen, den Kommunen zusätzliche finanzielle Belastungen auferlegt werden. Einer Übertragung der Verantwortung von Seiten des Bundes bzw. des Landes an die Kommunen, d. h. Abgabe der Baulast und damit verbundene Unterhaltung und Instandsetzung, ohne etwaige (bedarfsgerechte) zusätzliche finanzielle Mittelausstattung für die Kommunen, wird unsererseits abgelehnt und würde einer nachhaltigen Mobilität widersprechen.

Des Weiteren werden wichtige Verkehrsträger, wie der Radverkehr und Fußverkehr, im vorliegenden Entwurf nicht ausreichend einbezogen. Gerade im Bereich der (Binnen-) Nahmobilität ist die Erhaltung der erforderlichen Infrastrukturen von großer Bedeutung. Eine mangelnde Berücksichtigung des Radverkehrs spiegelt sich auch im Analyseteil der Mobilitätsstrategie wieder. Der Aspekt, dass auch kommunale Radwege weitere wichtige, bedeutende, überregionale (landeseigene) Radwege miteinander verknüpfen, wodurch ein durchgängiges Radwegenetz erst entsteht, wurde nicht berücksichtigt.

Zielgruppen- und bedürfnisgerechte Mobilität sichern

Ein barrierefreier Zugang zum ÖPNV/SPNV (gemäß Personenbeförderungsgesetz) ist im Hinblick auf die demographische Entwicklung unabdingbar. Damit den gestiegenen Anforderungen gerecht werden kann, ist eine entsprechende Positionierung und Unterstützung durch das Land wichtig und wünschenswert.

Aber auch andere Nutzungsansprüche, wie die Fahrradmitnahme oder das sichere Abstellen von Fahrrädern, führen bei Kommunen oder Verkehrsunternehmen zu neuen Herausforderungen oder Problemen und bedürfen bei deren Lösung ebenso einer Unterstützung.

Nach unserem Kenntnisstand wurde und wird das Angebot „Rad im Regio“ sehr gut angenommen. Da aber auch der Raum in den Zügen, Bussen für die Fahrradmitnahme beschränkt ist, möchten wir anregen, dass Kommunen insbesondere bei der Realisierung und Umsetzung geeigneter und sicherer Radabstellanlagen an Bahnhöfen zukünftig stärker unterstützt werden. So wäre es nicht nur möglich den Bedürfnissen der Nutzergruppe von Radfahrern und Radfahrerinnen gerecht zu werden, sondern ebenfalls Ressourcen zu schonen.

Mobilität umweltfreundlich gestalten

Die Stadt Eberswalde, wie auch viele andere Kommunen, handeln bereits sehr aktiv im Sinne einer nachhaltigen Mobilität. Dies sollte seitens des Landes erkannt und anerkannt werden. Es wird zu wenig gewürdigt, welche Leistungen bzw. Haushaltsmittel aus dem eigenen Haushalt der Kommunen bereits in die Mobilitätskette geflossen sind. Die städtische Mobilität unterliegt dabei allein der Kommune, ohne jegliche Unterstützung.

Darüber hinaus (unabhängig von den Finanzen) fehlt den Kommunen auch die argumentative Unterstützung zum Thema fahrradfreundliche Gestaltung der Städte. Ein stärkeres Engagement des Landes wäre generell wünschenswert und sollte nicht auf das bloße „Durchreichen“ von Bundesmitteln bestimmt sein.

Gemäß dem vorliegenden Entwurf kann Brandenburg einen Radverkehrsanteil von 13 Prozent am Gesamtverkehrsaufkommen vorweisen. Mit dem Ziel den Radverkehrsanteil in der Stadt Eberswalde weiter zu erhöhen sind wir der „Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Brandenburg (AGFK BB)“ beigetreten. Warum die im Analyseteil richtig getroffenen Einschätzungen sich nicht im Kontext der Mobilitätsstrategie 2030, d. h. durch konkrete Ziele oder Maßnahmen, widerspiegeln, kann nicht nachvollzogen werden.

Es bleibt aufgrund unkonkreter Zielabsichten unklar, wie zukünftig der Radverkehr im Land Brandenburg weiter gefördert werden soll. Aussagen wie, „den Anteil des Radverkehrs am Modal Split [zu] erhöhen“ oder die „Unterstützung von Strategien für die Stärkung der Nahmobilität (z. B. Radverkehrsinfrastrukturen, Pedelecs,...) [...]“, gehen zwar in die richtige Richtung, sind jedoch ohne Untersetzung von Maßnahmen für Kommunen nicht sehr zielführend. Eine klare Positionierung und Unterstützung von Seiten des Landes, für die Förderung des Radverkehrs in den Städten und Kommunen (planerisch, finanziell und rechtlich), wäre wünschenswert. Gerade für (begleitende) Radwege entlang der Bundes- und Landesstraßen besteht aus unserer Sicht Nachholbedarf.

Mit Hinblick auf die Elektromobilität und der damit steigenden Bedeutung für den Radverkehr durch E-Bikes, werden Aspekte wie Ladeinfrastruktur (einheitlicher, barrierefreier Zugang, etc. pp) sowie sichere Abstellmöglichkeiten immer wichtiger. Dabei gewinnen Destinationen wie Regionale Wirtschaftskerne, zentrale Orte, Gewerbe- und Industriestandorte und Bahnhöfe, als multimodale Mobilitätspunkte, aufgrund der zunehmend längeren Wege, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, verstärkt an Bedeutung und bedürfen entsprechender Unterstützung. Wie von Seiten des Landes die Fortführung der Aufstellung und Umsetzung von Luftreinhalte- und Lärmaktionsplänen in den Kommunen zielführend begleitet werden soll, erschließt sich aus dem vorliegenden Entwurf leider nicht. Bislang sind die Kommunen bereits gesetzlich verpflichtet, Lärmaktionspläne zu erstellen. Welchen Beitrag durch das Land bzw. im Rahmen der Mobilitätsstrategie 2030 geleistet werden soll, d. h. ob es sich dabei die Unterstützung auf Daten, die zur Verfügung gestellt werden beschränkt, oder ob finanzielle Mittel für die Kommunen, unter anderem zur Erstellung der Planwerke, in Aussicht gestellt werden, bleibt offen und sollte entsprechend klargestellt werden.

Die digitale Revolution nutzen, Mobilitätslösungen aktiv kommunizieren

Mobilität wird zunehmend multimodaler, d. h. flexible, angepasste Mobilitätsketten gewinnen zunehmend an Bedeutung. In diesem Zusammenhang wird die Anwendung digitaler Medien ausdrücklich begrüßt und sollte zielführend bei der Verkehrslenkung eingesetzt werden. Dabei sollte sich aber nicht nur auf die Lenkung des Verkehrs im Rahmen des Baustellenmanagements beschränkt werden, sondern es sollte versucht werden, alle Verkehrsmodi in die nutzerspezifische Mobilitätskette einzubauen, um unnötige Verkehre (insbesondere durch MIV verursachte) zu vermeiden.

Die VBB, als großer Mobilitätsdienstleister sollte hierbei noch aktiver werden. Das bedeutet, es müssen bestehende Angebote wie Fahrpanauskunft, Online-Ticketservice oder die Live-Karte weiterentwickelt werden, aber darüber hinaus auch zusätzliche Mobilitätsangebote (bspw. Car- und Bike-Sharing) eingebunden werden. In diesem Zusammenhang ist die Etablierung der Mobilitätskarte, für den gesamten Verbundraum, zielführend und notwendig.

Mobilität sozial gerecht und verkehrssicher gestalten

Die Umsetzung der Leitlinien des Verkehrssicherheitsprogrammes sowie Aufklärungskampagnen sind gute Möglichkeiten, Verkehrsteilnehmer zur gegenseitigen Rücksichtnahme im Straßenverkehr zu sensibilisieren. Gleichbedeutend müssen Städte und Kommunen bei der Aufklärung und Information bzw. der Umsetzung von Maßnahmen, stärker unterstützt werden. Gerade im Hinblick einer sicheren Radverkehrsführung im Stadtgebiet, mangelt es teilweise an Unterstützung durch das Land. Insbesondere dann, wenn es um Maßnahmen geht, die Bundes- oder Landesstraßen betreffen.

Ebenfalls ist es wichtig, dass Landkreis- und Kommunalebene viel stärker in die Mobilitätserziehung einbezogen werden. Dabei können beispielsweise Vorgaben, wie die Erstellung von Schulwegplänen oder Mobilitätserziehung an Schulen (kontinuierlich, nicht nur einmalig), unterstützend wirken. Ebenso ist eine Mobilitätserziehung von Bundes- bzw. Länderseite, durch visuelle Beiträge (Bild und Ton), die ein besseres „Miteinander im Verkehr“ oder Gefahrensituation aufzeigen, für die Erhöhung der Verkehrssicherheit zielführend.

Abschließend bleibt festzuhalten, dass eine abgestimmte Mobilitätsrichtlinie unsererseits begrüßt und unterstützt wird, sofern diese nicht nur einzelne, ausgewählte Bereiche und Aspekte berücksichtigt. Eine bedarfsgerechte und nachhaltige Mobilität kennt keine Grenzen und muss im System gedacht werden.

Mit freundlichen Grüßen



Friedhelm Boginski
Bürgermeister