



Becker, Udo J.:

Wie wird Brandenburg einmal mobil sein?

Genauer:

**Ist die vorliegende Mobilitätsstrategie für
Brandenburg gut oder schlecht?**

Fraktion DIE LINKE im Landtag Brandenburg

24.1.2017, Potsdam, Alter Markt 1

TU Dresden, Lehrstuhl für Verkehrsökologie

www.verkehrsoekologie.de, 0351-46336566

Prolog: Theoretischer Hintergrund



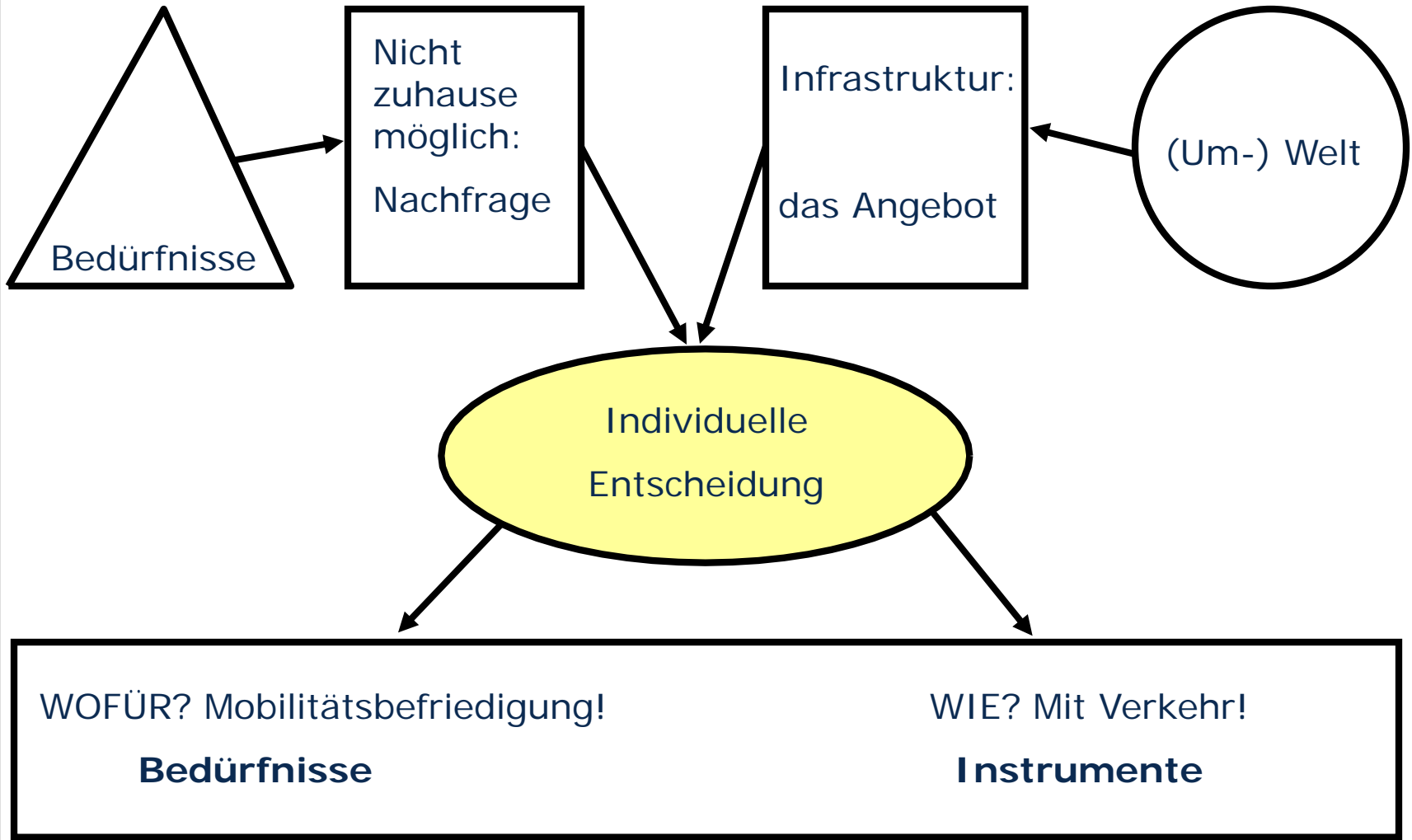
Die traditionellen Ziele der Verkehrspolitik

- Verkehr muss leichter und flüssiger werden
- Verkehr ist für Mensch und Wirtschaft unverzichtbar
- Zeit ist knapp und Zeit ist Geld: Schneller ist immer besser
- Wir müssen bauen: Mehr Verkehr ist immer besser
- BVWP: Ziel ist es, LKW-tkm sollen bis 2030 um 39% steigen
- Lärm, Abgas, Energie, Flächenverbrauch senken: Technik!
- Freie Verkehrsmittelwahl. Autofahren muss auch für Arme bezahlbar bleiben, sonst würden diese im-mobil !

BVWP, Quelle: <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehrsprognose-2030.html>



Mobilität = Verkehr!???



Der Unterschied: Bedürfnisse und Instrumente

Mobilität: Bedürfnis, Ursache, Zweck, Aufgabe

Verkehr: dienendes Instrument zur Umsetzung von Mobilität

Und was wollen wir jetzt für BRB? Wünschen Sie sich mal was:

1. Bedürfnisse für alle sichern: Menschenrecht Mobilität
2. Mit wenig Aufwand, Geld, Lärm, CO₂: wenig Verkehr!

Bedürfnisgerechte Mobilität mit weniger Verkehr



Nachhaltig ist was anderes als nachdrücklich!

Brundtland-Definition für Nachhaltige Entwicklung:

Nachhaltige Entwicklung ist eine Entwicklung,

1. die die Bedürfnisse der heute Lebenden befriedigt und
2. die es künftigen Generationen ermöglicht,
(dann) ihre Bedürfnisse zu befriedigen.

Im Verkehrswesen:

1. Die Mobilitätsbedürfnisse aller Menschen heute decken ...
2. aber mit weniger Risiken, Externalisierungen, Abgasen,
Flächen, Lärm, Ungerechtigkeit, Versauerung, CO₂, ...

Bedürfnisgerechte Mobilität mit weniger Verkehr



Die Nachhaltigkeitsziele der Verkehrspolitik

- Mobilität muss leichter und näher werden
- Mobilität ist für Mensch und Wirtschaft unverzichtbar
- Ressourcen sind knapp/teuer: Effizienter ist immer besser
- Wir müssen denken: Mehr Verkehr ist immer schlechter
- BVWP: Ziel ist es, allen Personen Mobilität zu ermöglichen
- Lärm, Abgas, Energie, Flächenverbrauch senken: Verhalten
- Freie Mobilitätsoptionen. Ziele müssen nah und ohne Aufwand erreichbar sein, sonst werden Ärmere im-mobil

Ein echter Paradigmenwechsel!



Konsequenzen:

1. Mobilität ist etwas grundsätzlich anderes als Verkehr
2. Mobilität ist das Ziel: Bedürfnisse, Teilhabe, heute und morgen!
3. Mobilität ist Menschenrecht
4. Dazu braucht man Daten: Wer wohnt wo und kann welches Bedürfnis abdecken - und welches nicht? Läden, Schulen, Apotheken, Ärzte, KiTas, Kinos, Rathäuser, ...
5. Sozial ist, was Mobilität mit weniger Aufwand ermöglicht: Nähe
6. Wer die Ferne fördert, erhöht den Aufwand und erzeugt Verkehr
7. „Mehr Verkehr“ : Verteuert, erschwert, verhindert Mobilität
8. Wie viele BVWP- Ortsumfahrungen braucht BRB noch?
9. Wie viele Radwege, wie viele CarSharing Stationen, wie viel Öffentlichen Verkehr, wie viele Radständer braucht BRB noch?

Also: Befördert oder hemmt die Mobilitätsstrategie das?



Kapitel 1: Entstehungsgeschichte




Vorgeschichte zur Mobilitätsstrategie BRB

1. Es war einmal ein Beirat für Nachhaltige Entwicklung ...
2. Die Nachhaltigkeitsstrategie 2014 schreibt in Handlungsfeld 6:
„Damit reicht die klassische Verkehrswegeplanung, die sich darauf beschränkt, Infrastruktur bereitzustellen, künftig nicht mehr aus, um nachhaltige Mobilität zu sichern. Auch die unterschiedlichen Bedürfnisse von Zielgruppen sind bei der Ausgestaltung von Mobilitätsangeboten zu berücksichtigen.“
3. Die Landesregierung Brandenburg legte im Juni 2015 die „Eckpunkte zur Erarbeitung einer Mobilitätsstrategie 2030 für das Land Brandenburg vor“. Daran orientiert sich diese Bewertung.
4. Daraus entstand die Mobilitätsstrategie, um den es heute geht.



Kapitel 2: Die „Eckpunkte“



	Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung	
	Landesregierung ↗	Serviceportal ↗
	MIL ↗ Downloads	
Ministerium	<h2>Download-Details: Eckpunkte zur Erarbeitung einer Mobilitätsstrategie 2030</h2> <p>Eckpunkte zur Erarbeitung einer Mobilitätsstrategie 2030 [PDF 56 KB]</p>	
Organisation & Akteure		
Kontakt		
Impressum		
Themen	Dateigröße 55.6 KB	
Landesplanung	Download Eckpunkte zur Erarbeitung einer Mobilitätsstrategie 2030.pdf	
Planen & Bauen	Vorschau	
Stadtentwicklung		
Verkehr		
Wohnen		
Überblick A-Z		
Service		
Presse		
Publikationen		



<http://www.mil.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.407764.de> (22.1.2017)



Ministerium für
Infrastruktur und
Landesplanung

Eckpunkte zur Erarbeitung einer Mobilitätsstrategie 2030 für das Land Brandenburg

Mobilität soll nachhaltig gestaltet werden. Nachhaltig ist eine Entwicklung, „die den Bedürfnissen der heutigen Generation entspricht, ohne die Möglichkeiten künftiger Generationen zu gefährden, ihre eigenen Bedürfnisse zu befriedigen und ihren Lebensstil zu wählen“ (Brundtland-Report 1987). Übertragen auf die Mobilität bedeutet Nachhaltigkeit, die Mobilitätsbedürfnisse heutiger und kommender Generationen zu befriedigen, ohne die Lebensgrundlagen wie Umwelt, ökonomische Entwicklung und soziale Gerechtigkeit zu gefährden.

Mobilität betrifft alle Ebenen von Politik, Verwaltung und Gesellschaft und ist daher eine Querschnittsaufgabe. Allein durch Verkehrspolitik ist eine nachhaltige Mobilität nicht zu sichern.

<http://www.mil.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.407764.de> : 14 Punkte auf 6 Seiten

1. Wir brauchen eine abgestimmte Mobilitätspolitik für die Hauptstadtregion
2. Wir brauchen ein politikfeldübergreifendes Mobilitätsverständnis
3. Wir brauchen zukunftsfähige Lösungen für Personen- und Güterverkehr
4. Wir brauchen leistungsfähige ... transeuropäische Fernverkehrsnetze
5. Wir brauchen Lösungen sowohl für die dünn besiedelten Landesteilen Brandenburgs als auch für die Mobilität ... im Umland Berlins
6. Wir brauchen effiziente + stetige Infrastruktur-/ Mobilitätsfinanzierung
7. Wir brauchen [dazu] rechtliche/organisatorische Rahmenbedingungen
8. Wir brauchen den Vorrang des ÖPNV vor dem MIV
9. Wir brauchen eine gute Nahmobilität, und wollen besonders den Rad- und Fußverkehr als eigenständige Mobilitätsform stärken
10. Wir brauchen einen stärkeren Fokus auf die soziale Dimension
11. Wir brauchen eine transparente Mobilitätspolitik
12. Wir brauchen nachhaltige Mobilität, um Mensch und Umwelt zu entlasten
13. Wir brauchen sichere Mobilität über alle Verkehrsträger hinweg
14. Wir brauchen die stärkere Auseinandersetzung über die Möglichkeiten und Grenzen neuer Technologien



<http://www.mil.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.407764.de> : 14 Punkte auf 6 Seiten

Diese Eckpunkte sind genial gut – und stellen Fragen:

Wir brauchen Lösungen sowohl für die dünn besiedelten Landesteile

Also 1): Wie werden Identität, Nähe, Inklusion, Bedürfnisse gesichert?

Wir brauchen den Vorrang des ÖPNV vor dem MIV

Also auch 2): Wo und wie wird der MIV de-attraktiviert?

Wir brauchen eine gute Nahmobilität, besonders den Rad- und Fußverkehr

Also 3): Wie werden Nähe und Fahrrad und Fuß attraktiver?

Wir brauchen einen stärkeren Fokus auf die soziale Dimension

Also 4): Welche Mobilität garantieren wir Schwächeren?

Wir brauchen nachhaltige Mobilität, um Mensch und Umwelt zu entlasten

Also 5): Wie gelingt es, 2050 ohne Benzin und Diesel auszukommen?

Kapitel 3: Der Entwurf der Mobilitätsstrategie



<http://om.team-red.de/mil/index.php?id=2>

A hand holding a pen is pointing to a compass rose. The compass rose has several points, and the hand is pointing to one of the points. The background is a light gray color.

MOBILITÄTSSTRATEGIE

BRANDENBURG 2030

ONLINEBETEILIGUNGSVERFAHREN

Beteiligen Sie sich bei der Erarbeitung der Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030

Ihre Meinung ist gefragt!

Noch bis zum 31. August können Sie an dieser Onlinebeteiligung teilnehmen.



Entwurf Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030

Stand 04.07.2016

Gliederung

1. Ziel und Funktion der Mobilitätsstrategie

2. Rahmenbedingungen für die Mobilität 2030
 - 2.1 Die Hauptstadtregion – Lage im Raum
 - 2.2 Verkehrs- und Dateninfrastruktur
 - 2.3 Finanzen|
 - 2.4 Recht

3. Trends
 - 3.1 Klima und Umwelt
 - 3.2 Demografische Entwicklung
 - 3.3 Wirtschaft und Wirtschaftsverkehr
 - 3.4 Mobilitätsverhalten



1. Ziel und Funktion der Mobilitätsstrategie
2. Rahmenbedingungen für die Mobilität 2030
 - 2.1 Die Hauptstadtregion – Lage im Raum
 - 2.2 Verkehrs- und Dateninfrastruktur
 - 2.3 Finanzen
 - 2.4 Recht
3. Trends
 - 3.1 Klima und Umwelt
 - 3.2 Demografische Entwicklung
 - 3.3 Wirtschaft und Wirtschaftsverkehr
 - 3.4 Mobilitätsverhalten
 - 3.5 Innovation
4. Ziele
 - 4.1 Die Europäische Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg mobilisieren
 - 4.2 Mobilität in allen Landesteilen bedarfsgerecht sichern
 - 4.3 Mobilität als aktive Wachstums- und Strukturpolitik ausgestalten
 - 4.4 Infrastrukturen bedarfsgerecht anpassen, erhalten und entwickeln
 - 4.5 Zielgruppen- und bedürfnisgerechte Mobilität sichern
 - 4.6 Mobilität umweltfreundlich gestalten
 - 4.7 Die digitale Revolution nutzen, Mobilitätslösungen aktiv kommunizieren
 - 4.8 Mobilität sozial gerecht und verkehrssicher gestalten
5. Ausblick



1. Einführung: Logisch

2. Rahmenbedingungen: Bekanntes, vielfältig

3. Trends: Bekanntes

4. Ziele

4.1 Die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg mobilisieren

4.2 Mobilität in allen Landesteilen bedarfsgerecht sichern

4.3 Mobilität als aktive Wachstums- und Strukturpolitik ausgestalten

4.4 Infrastrukturen bedarfsgerecht anpassen, erhalten und entwickeln

4.5 Zielgruppen- und bedürfnisgerechte Mobilität sichern

4.6 Mobilität umweltfreundlich gestalten

4.7 Digitale Revolution nutzen, Mobilitätslösungen aktiv kommunizieren

4.8 Mobilität sozial gerecht und verkehrssicher gestalten

5. Ausblick

4. Ziele

Die Lösung von Mobilitätsfragen setzt bei den Bedürfnissen ... an. Welches konkrete Bedürfnis will der Pendelnde, Reisende oder Güter Transportierende wie befriedigen? ... Die Wahl des Verkehrsmittels oder der Infrastruktur, mit der dieses Bedürfnis befriedigt wird, ist nachrangig. Moderne Mobilitätspolitik erfordert ein Umdenken von Verkehr zu Mobilität.

Also:

1. Welche konkreten Bedürfnisse?
Wie wird das gemessen und gesichert (Das Verkehrsmittel ist nachrangig)
2. Verkehrsvermeidend
Wie wird Verkehr vermieden, also Nähe gestärkt?
3. Verträglich für Mensch und Umwelt gestalten
Wie werden Benzin und Diesel in Brandenburg bis 2050 ersetzt?

Kapitel 4: Bewertung

Erfüllt der Entwurf der Mobilitätsstrategie

- a) Die Vorgaben der Eckpunkte?
- b) Die eigenen Ansprüche aus Kapitel 4.0?



Zu den Vorgaben aus den Eckpunkten:

Also 1): Wie werden Identität, Nähe, Inklusion, Bedürfnisse gesichert?

4.2: Dichter Takt, Wachstumsdynamik, Kapazitätserweiterung ...

Also auch 2): Wo und wie wird der MIV de-attraktiviert?

**4.4: Den Neu- bzw. Ausbau von Autobahnen und Bundesstraßen
[nach] BVWP 2030 planerisch vorbereiten und umsetzen**

4.4: ... bedarfsgerecht erhalten und punktuell ausbauen

Also 3): Wie werden Nähe und Fahrrad und Fuß attraktiver?

4.6: u. A. Landesinitiative „Stadt zu Fuß“ gründen

Also 4): Welche Mobilität garantieren wir Schwächeren?

Mobilität als gemessene Bedürfnisabdeckung ist nicht enthalten

Also 5): Wie gelingt es, 2050 ohne Benzin und Diesel auszukommen?

4.6: Anteil erneuerbarer Energien auf 8 % in 2030 erhöhen

Zu den eigenen Ziele aus Kapitel 4.0:

1. Welche konkreten Bedürfnisse?

Wie wird das gemessen und gesichert? Das Verkehrsmittel ist nachrangig

4.1 bis 4.8: Keine Aussage, immer nur Verkehrsaspekte

2. Verkehrsvermeidend, wie wird Verkehr vermieden (also Nähe gestärkt)?

4.1 bis 4.8: Indem wir alle Verkehre sicherer, attraktiver, schneller, sauberer (=attraktiver) machen

3. Verträglich für die Umwelt, wie werden Benzin/Diesel bis 2050 ersetzt?

3.1: Pariser Abkommen ... 1,5 Grad Celsius ab 2050 ... erfordert vom Verkehrssektor ... einen deutlichen Reduktionsbeitrag

Kapitel 5: Ergebnis

Ist die vorliegende Mobilitätsstrategie für
Brandenburg gut oder schlecht?



(Lektion 1 aus dem Grundstudium)

Auf so eine Frage („gut oder schlecht?“) dürfen
Sie sich nie einlassen!

Bitte immer antworten: „Kommt drauf an!“

Es gibt nämlich verschiedene Blickwinkel:



Inhaltlich einerseits:

- Aussagen aus der Nachhaltigkeitsstrategie werden ignoriert
- Die Strategie ist in sich widersprüchlich: Man will z. B. Nähe fördern und Fernverkehrsverbindungen ausbauen
- Die Strategie ist traditionell: Alles soll gefördert werden
- Die Strategie verwischt die Entscheidungen, die zu treffen sind
- Die Strategie ignoriert die Menschen: Nirgendwo werden Bedürfnisse der Menschen konkret gemessen, nirgendwo sind Bedürfnisse der Auslöser für staatliche Maßnahmen
- Das Monitoring sieht so aus: „Qualitative Bewertung im Rahmen der Berichterstattung“ – ohne Indikatoren, alle 5 Jahre
- Die Strategie nimmt fast keinen der „Eckpunkte“ auf
- Die Strategie verfehlt die eigenen Ziele aus Kapitel 4.0
- **Deshalb ist diese Strategie ein echter Rückschritt**



Vom Prozess her andererseits:

- Zum ersten Mal gibt es ein Dokument, das diesen Titel trägt
- Es sind alle Ministerien dabei gewesen
- Das Dokument ist kein „Verkehrswegeplan“ mehr: Zumindest in den Sätzen und Ausdrücken erkennt es den Paradigmenwechsel
- Das Dokument beschreibt ehrlich die reale Situation
- Das Dokument enthält zumindest ein zielführendes Kapitel 4.0
- Jedes Kapitel enthält Aussagen zum Monitoringkonzept
- Der Prozess zählt: Entscheidend ist doch, dass etwas vorgelegt wird! Verbessern und Weiterführen kann man dann immer noch
- Partizipation und Onlinebeteiligung waren richtig gut!
- (interne Zwänge im Prozess? ...)
- **Deshalb ist diese Strategie ein echter „Vorwärts-Schritt“**



Ist die Mobilitätsstrategie für Brandenburg gut
oder schlecht?

(Ist das Glas halb leer oder halb voll?)

Wichtig ist, dass es weitergeht, und
dass es schnell inhaltlich wirklich konkret wird!

Dazu wünsche ich allen Beteiligten viel Ausdauer,
Glück und rasche Erfolge!



Epilog: Weitermachen

Das Ministerium möchte den Weg der Transparenz und der Zusammenarbeit weiter gehen und im regelmäßigen Dialog mit allen Beteiligten bleiben. Wir laden Sie herzlich ein zur

Konferenz:

„Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030 – Auftakt zum Landesnahverkehrsplan 2018-2022“

am Donnerstag, 16. Februar 2017, von 10-13 Uhr
im Brandenburg-Saal der Staatskanzlei
Heinrich-Mann-Allee 107, Haus 12
14473 Potsdam

Mit freundlichen Grüßen



Kathrin Schneider

Ministerin für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg

