

Mobilitätsstrategie 2030 des Landes Brandenburg

Stellungnahme des VDV-Ost

Zum Arbeitsstand der Mobilitätsstrategie 2030 vom 4.7.2016 nehmen wir wie folgt Stellung:

Der Entwurf der Mobilitätsstrategie vom 4.7.2016 bringt an einigen wenigen Punkten Klarstellungen und Präzisierungen, bleibt jedoch in den wesentlichen Aussagen hinter den „Eckpunkten“ aus dem Jahr 2015 zurück. Dies betrifft die Einordnung der Mobilität in die wesentlichen Fragen der Umwelt und Lebensqualität, aber auch die Frage, wie eine sozial ausgewogene Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen gewährleistet werden kann. Der detaillierten Stellungnahme des DGB können wir uns weitgehend anschließen und verzichten daher auf eine abschnittsweise Erörterung des vorliegenden Entwurfs. Stattdessen erlauben wir uns noch einmal einige grundlegende Hinweise:

1. Der Entwurf spricht zwar von dem Ziel einer nachhaltigen Mobilität weigert sich jedoch, MIV und Straßengüterverkehr als Hauptverursacher der Probleme im Verkehr zu benennen. Stattdessen wird behauptet, das Mobilitätsverhalten werde sich – quasi von selbst – in den kommenden 30 Jahren in Richtung ÖPNV, Fahrrad, Carsharing etc. verändern (Seite 15). Die besonders hohe Motorisierung in Brandenburg und die mangelnde Finanzausstattung des ÖPNV stehen diesem Trend jedoch eindeutig entgegen. Dasselbe gilt für den Schienengüterverkehr, der als Alternative zum LKW in Brandenburg praktisch keine finanzielle Unterstützung erfährt. Dementsprechend findet sich der Schienengüterverkehr auch nicht im Abschnitt „Verkehrs- und Dateninfrastruktur“. Hier hätten sowohl die GVZ als auch beispielsweise das Rail- und Logistikzentrum Wustermark einen Platz finden müssen.
2. Von einer Landesregierung mit der politischen Ausrichtung der Regierungskoalition hätte man erwarten können, auch soziale Aspekte der Mobilität stärker in den Mittelpunkt zu stellen. Dann hätte man Aussagen dazu finden müssen, dass die Partizipation der sozial Schwächsten in starkem Maße von der Verfügbarkeit von ÖPNV-Angeboten abhängt und wie die Verfügbarkeit von ÖPNV-Angeboten finanziert werden kann. Flächendeckend! Die Möglichkeit, eine andere Form der Mobilität zu wählen, haben viele Menschen nicht (sozialer Status, Alter). Diese Menschen sind auch grundsätzlich am stärksten von den negativen Auswirkungen des Verkehrs betroffen (Emissionsbelastung an Hauptverkehrsachsen). Da nutzt auch der Verweis auf die relativ geringe Zahl von gesundheitsschädlichen Emissionen im Bundesvergleich nichts. Wichtig wäre es, Wege zur Minderung dieser Auswirkungen aufzuzeigen, die z.B. in Geschwindigkeitsbeschränkungen (insbesondere innerorts) liegen können.

3. Die wachsenden Regionen rund um Berlin werden weitgehend als Chance begriffen. Dies sind sie aber nur, wenn Brandenburg aktiv an einer nachhaltigen Mobilitätspolitik mitwirkt und die Berliner Verkehrsprobleme in die eigenen Planungen einbezieht. Geschieht dies nicht, werden die 200 Tsd. täglichen Pendler (Tendenz steigend) zu Gegenreaktionen in Berlin führen. Die begrenzte Verkehrsfläche Berlins und die mangelnde Akzeptanz der Bevölkerung für die steigenden Emissionen erfordern eine vorausschauende Verlagerung der Verkehre auf umweltfreundliche Alternativen. Dazu findet sich im Entwurf keine klare Aussage. Auch scheint sich das Land nur für die SPNV verantwortlich zu fühlen und die Verantwortung für den ÖPNV auf die kommunalen Aufgabenträger abzuschieben. Leistungsfähige Verkehrsstrassen jeder Art, die den Modal Split zementieren, können jedenfalls keine Antwort sein.

4. Die Funktion der eigenen Mittelzentren wird nur mangelhaft erkannt. Außerhalb des Ballungsraums um Berlin spricht der vorliegende Entwurf nur von „schrumpfenden Räumen“. Dies trifft aber auf die Mittelzentren des Landes nicht unbedingt zu. Gegenwärtig ist bereits eine Stagnation eingetreten. Die weitere Entwicklung ist auch von der Landespolitik und deren Signalen abhängig. In diesem Zusammenhang wäre es hilfreich, wenn die Landesregierung auch die Sicherung der Mobilitätssysteme in diesen Kommunen zu einem wichtigen Thema erheben würde. Immerhin geht es auch um die Ankerfunktion dieser Kommunen im Raum. Diese Kommunen können aber nur durch ihre Urbanität punkten, zu der ein gut ausgebauter ÖPNV und verbesserte Radwegsysteme zählen. Beim Wettbewerb um die besten Straßen und komfortabelsten Parkplätze werden diese Kommunen gegenüber den Einkaufs- und Freizeitzentren auf der grünen Wiese ohnehin keine Chance haben.

5. Der Umfang des Straßennetzes ist nicht nur ausreichend, es ist überdimensioniert. Den 2700 km Schienennetz stehen rund 9500 km Bundes- und Landesstraßen gegenüber. Hinzu kommt, dass nach eigener Aussage auf Seite 6 der Anteil der Verkehrsleistung, die auf dem Teilnetz des „grünen Netzes“ erbracht wird, bei unter 4% liegt, obwohl das grüne Netz 2900 km umfasst. Bei einer ähnlichen Bilanz im Schienennetz würde mit Sicherheit geprüft, welche Strecken aufgelassen werden müssen. Dies ist in den vergangenen Jahren auch vielfach geschehen. Insofern ist aus Effizienzgesichtspunkten dringend zu prüfen, welche Landesstraßen aufgegeben (nicht nur zurückgestuft!) werden sollen.

6. Der Geist dieses Entwurfs wird deutlich, wenn man registriert, dass als einzige externe Quelle im Text der ADAC (Seite 16) Erwähnung findet.

Dieser Geist findet sich auch im Abschnitt „Innovation“ wieder, der den Elementen „Elektromobilität“ und autonomes Fahren erhebliche Perspektiven zuspricht, dabei aber die Rebound-Effekte und die möglichen Kannibalisierungseffekte auf den ÖPNV außer Acht lässt. Sollten sich diese Systeme frei „im Markt“ entfalten können, wären eine Zunahme des PKW-Verkehrs und ein enormer Ressourcenverbrauch die Folge. Stattdessen beweist die Landesregierung mit dem abschließenden Satz „Es sind Systeme denkbar, die sehr viel effizienter und kostengünstiger operieren als heute“ großen Optimismus, ohne dafür einen Beleg anzuführen.

7. In Anbetracht der Sicherung der Regionalisierungsmittel für die kommenden 15 Jahre und der damit verbundenen „Welle“ in der Höhe der Mittel zu Beginn des Zeitraums erwarten wir Aussagen, wie diese Mittel eingesetzt werden sollen. Es bietet sich an, einen Teil der Mittel „anzusparen“ und für Leistungsbestellungen in kommenden Jahren zu verwenden. Ein Teil der Mittel sollte aber auch für Effizienz steigernde Maßnahmen Verwendung finden. Dies können zum Beispiel intelligente Maßnahmen in das Netz sein. Dazu kann unseres Erachtens auch der Ausbau einer Express S-Bahn nach Nauen, der Ausbau der Potsdamer Stammbahn als Regionalbahn und die Neustrukturierung des S-Bahn- und Regionalbahnverkehrs im Raum Hennigsdorf – Velten (inkl. des Baues einer neuen Schleife für die Regionalbahn zum Außenring und des Ausbaus der S-Bahn nach Velten) gehören. Auch eine zum Teil investive Verwendung der Mittel zur Rettung einiger Straßenbahnen im Land sollte in Erwägung gezogen werden.

Wir werden uns gerne an den weiteren Beratungen zur Erstellung der Mobilitätsstrategie beteiligen.