

Zwei Jahre Mobilitätsgesetz

Als Ergebnis der Volksinitiative *Verkehrswende Brandenburg jetzt!* hat der Landtag nach mehrjährigem intensiven Dialog zwischen Vertreter:innen der Initiative und dem Verkehrsministerium am 25. Januar 2024 das Mobilitätsgesetz und weitreichende Änderungen des Brandenburgischen Straßengesetzes sowie des ÖPNV-Gesetzes beschlossen. Laut §9(5) des Mobilitätsgesetzes ist erstmals zwei Jahre nach Inkrafttreten und danach alle zwei Jahre ein Fortschrittsbericht zur Umsetzung dieses Gesetzes und der daraus resultierenden Maßnahmen zu erstellen.

Das Bündnis *Verkehrswende Brandenburg*, als Träger der Volksinitiative nimmt dies zum Anlass seinerseits zu den Ergebnissen der vergangen zwei Jahre Stellung zu nehmen.

Vorab

Der Dialogprozess ist bundesweit das erste Beispiel für eine konstruktive inhaltliche Zusammenarbeit von Zivilgesellschaft und Verwaltung, zumindest in diesem Ausmaß und in dieser Intensität. Das Mobilitätsgesetz und die Änderungen beim Straßen- und ÖPNV-Gesetz sind Kompromisse, die beide Seiten mittragen können. Sie formulieren erstmals eine rechtsverbindliche Grundlage für eine klimaverträgliche Mobilität in Brandenburg. Der Schwung, den sich unser Bündnis durch das Gesetz erhofft hat, ist bisher ausgeblieben. Die Landtagswahlen und die aufgrund von Pensionierungen erforderlichen Neubesetzungen im Verkehrsministerium erklären den aktuellen Umsetzungsstau etwas, können ihn aber nicht komplett rechtfertigen. Gleichzeitig drängt die Zeit. Kommunen und Landkreise klagen über die immer größer werdende Kluft zwischen den steigenden Kosten und der Förderung für den öffentlichen Verkehr. Statt das Angebot auszuweiten, wurden im vergangenen Jahr erstmals wieder ÖV-Leistungen abbestellt. Der Radwegebau stockt, weil Planungskapazitäten in den Kommunen und beim Landesamt für Straßenwesen fehlen, Fördermittel nicht bewilligt werden oder der erforderliche Eigenanteil in den Kommunen fehlt.

Gleichzeitig ist die Zahl der im Straßenverkehr verunglückten Menschen 2024 gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Einen deutlichen Anstieg gab es bei den verunglückten Kindern, bei Senior:innen und bei Radfahrenden¹. Beim Brandenburgmonitor 2024² benannten elf Prozent der Brandenburger:innen den Verkehr bzw. die Infrastruktur als eines der wichtigsten Probleme im Land. Der Bereich landete damit auf Rang vier. Gefolgt von Klimawandel- und Umweltschutz mit acht Prozent auf Rang fünf. Die Menschen im ländlichen Brandenburg fühlen sich abgehängt. 61% sind laut ÖPNV-Check wenig bis gar nicht mit dem ÖPNV zufrieden³. Und die Treibhausgasemissionen des Verkehrs liegen in Brandenburg mit 6,6 Megatonnen unverändert auf höchstem Niveau⁴. Der Handlungsdruck ist also enorm.

¹<https://polizei.brandenburg.de/pressemeldung/verkehrsunfallbilanz-2024-/5447825>

²Brandenburgmonitor 2024 Folie 14, https://www.brandenburg.de/media/bb1.a.3833.de/Brandenburg-Monitor_Nov.2024.pdf

³ÖPNV-Check Brandenburg, S.8 https://verkehrswende-brandenburg.vcd.org/fileadmin/user_upload/Verkehrswende_Brandenburg/OEPNV-Check/Langfassung_OEPNV-Check2024_final.pdf

Das Bündnis Verkehrswende Brandenburg steht nach wie vor zu den verhandelten Gesetzesgrundlagen und wir erwarten auch von SPD und CDU, dass sie sich in den laufenden Koalitionsverhandlungen klar und deutlich zum Mobilitätsgesetz und zu den gemeinsam verhandelten Änderungen im Straßen- und ÖPNV-Gesetz bekennen. Schließlich war es ein CDU Verkehrsminister, der 2024 für diese Änderungen gezeichnet hat.

Wichtige Maßnahmen und ihr aktueller Umsetzungsstand

1. wichtige Regelungen des Mobilitätsgesetzes

- Mit dem Mobilitätsgesetz erhält Brandenburg erstmals eine gesetzliche Grundlage für den Rad- und Fußverkehr und schreibt das Ziel einer umwelt-, sozial- sowie klimaverträglichen Mobilität fest, die zugleich sicher, barriere- und diskriminierungsfrei sein soll.
- § 1 Abs. 2 und 3 verknüpfen die Entwicklung der Mobilität mit den Klimazielen und schaffen damit eine rechtliche Grundlage für eine klimaneutrale Mobilität bis spätestens 2045.

Stand der Umsetzung

Wir erwarten endlich ein Einschwenken auf den Zielpfad. Ab der kommenden Klimagasinventur müssen die Effekte sichtbar werden.

- §1 (5) definiert Radfahrende und Zu-Fuß-Gehende als besonders schutzbedürftige Personen und damit als eine Schwerpunktgruppe für die Verkehrssicherheitsarbeit des Landes.

Stand der Umsetzung

Aktuell sind die Zahlen der verunglückten Radfahrenden, der Kinder und Senior:innen wieder gestiegen. Das Thema schulisches Mobilitätsmanagement erhält jedoch im Rahmen der AGFK (Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen) gerade etwas Aufwind.

- § 3 (1) schreibt das Prinzip „Erhalt vor Neubau“ für die Landstraßen in Brandenburg fest. Neben Sicherheitsaspekten sind beim Ausbau von Straßen zukünftig auch der Ressourceneinsatz und die Versiegelung zu berücksichtigen.

Stand der Umsetzung

Ambivalent. Minister Tabbert hat sich auf der Verkehrsministerkonferenz dafür ausgesprochen, alle baureifen Straßenneubau-Projekte zügig umzusetzen, darunter die umstrittene A14.⁵ Die B96 Fürstenberg neu und die xx in Eberswalde.

⁴ Klimagasinventur Brandenburg 2024, S.9 https://mwaek.brandenburg.de/media/bb1.a.3814.de/Klimagasinventur_BB_2024.pdf

⁵<https://mil.brandenburg.de/mil/de/presse/detail/~30-10-2025-vmk-min-rede>

Eher selten werden Straßenbauvorhaben erneut überprüft oder wie im Falle der Planung der Ortsumgehung Lübben (B 87n) eingestellt⁶.

- Laut § 6 soll bei Siedlungsbauvorhaben die Anbindung an den öffentlichen Verkehr berücksichtigt werden. Das Land entwickelt hierfür einen Mobilitätscheck.

Stand der Umsetzung

Der Mobilitätscheck liegt noch nicht vor, wäre aber angesichts des bevorstehenden Bauturbo nötiger denn je. Da Siedlungsvorhaben zukünftig auch ohne Bauleitplanung möglich werden, herrscht bei den Kommunen gerade viel Unsicherheit, auf welcher Grundlage über Vorhaben entschieden werden soll. Ein kompakter Mobilitätscheck wäre hilfreich.

- In § 7 und § 12 verpflichtet sich das Land, die Kommunen bei der Umsetzung einer nachhaltigen Mobilitätswende und bei der Förderung des Rad- und Fußverkehrs mit geeigneten Strukturen zu unterstützen.

Stand der Umsetzung

Das Land hat 2025 kommunale Planungsvorhaben, vorrangig in der Flächennutzungs- und Bauleitplanung mit 1,5 Millionen unterstützt. Der Bedarf lag wesentlich höher. Es wurden 34 Anträge mit einem Antragsvolumen von rund 3,5 Millionen eingereicht.⁷ Es fehlt aber nicht nur an Förderung. Da in vielen Kommunen kein oder zuwenig Personal für den Radverkehr vorhanden ist. Aktuelle Fahrradprojekte u.a. in Potsdam liegen derzeit auf Eis, weil Fördergelder fehlen.

- Gemäß § 18 konzipiert das Land Brandenburg gemeinsam mit den Kommunen, ein baulastträgerübergreifendes „Radnetz Brandenburg“ mit dem Ziel, ein flächendeckendes Radverkehrsnetz mit durchgehenden, sicheren, attraktiven, umwegarmen und komfortabel befahrbaren Radverkehrsverbindungen zu schaffen.

Der Entwurf des Radnetzes liegt jetzt endlich vor und soll am 19.2. im Ausschuss für Infrastruktur diskutiert werden.

- Durch § 23 unterstützt das Land die Kommunen bei der Errichtung von Anlagen für Bike + Ride, Park + Ride sowie Mobilitätsstationen.

Stand der Umsetzung

Ein positives Beispiel ist das beim VBB angesiedelte Pilotprojekt Modulares Fahrradparken. Allerdings ist noch unklar, ob die Förderung nach 2026 weiterlaufen wird. Ein Problem bleibt das Sharing im ländlichen Raum.

⁶<https://mil.brandenburg.de/mil/de/presse/detail/~11-02-2026-ortsumgehung-luebben>

⁷<https://mil.brandenburg.de/mil/de/presse/detail/~29-12-2025-bilanz-planungsfoerderung-2025>

2. Wichtigste Regelungen nach ÖPNV Gesetz

- § 2 regelt, dass der öffentliche Verkehr zukünftig angebotsorientiert geplant werden soll und dabei ein Integraler Taktfahrplan angestrebt wird. Das heißt, der ÖPNV soll so ausgebaut, sinnvoll getaktet und verknüpft werden, dass er für möglichst viele Menschen eine Alternative zum Auto bietet. Es wird außerdem das Ziel eines barriere- und diskriminierungsfreien öffentlichen Verkehrs formuliert.

Stand der Umsetzung

Im Doppelhaushalt 2025/2026 wurde kein Geld für eine Angebotserweiterung eingestellt. Beim SPNV gab es Umschichtungen, die teilweise im ländlichen Raum zu Angebotskürzungen geführt haben, um das Angebot an anderer Stelle an den wachsenden Bedarf anpassen zu können. Die Mittel für den kommunalen ÖPNV sind nach wie vor nicht an den aktuellen Bedarf angepasst worden, so dass es in einigen Städten und Landkreisen zu Angebotseinschränkungen kam.⁸

Im Zuge des Dialogprozesses wurde vereinbart die Finanzierungsverordnung zu überarbeiten, um vorhanden Mittel effizienter einsetzen zu können. Das ist bisher nicht erfolgt.

- § 4 regelt, dass das Land gemeinsam mit den kommunalen Aufgabenträgern ein landesweites ÖPNV-Netz erarbeitet. Damit soll eine vollständige Erschließung des Landes durch den öffentlichen Personennahverkehr erreicht werden. Der Schienenpersonennahverkehr soll im Grundtakt mindestens stündlich fahren.

Stand der Umsetzung

Mit der Planung wurde bisher nicht begonnen, obwohl das Netz eine wichtige Grundlage für die anstehende Aktualisierung des Landesnahverkehrsplans wäre. Es gab erste Gespräche mit dem VBB über einen zweiten Busstandard (Zweistundentakt für ländlichen Raum, analog zum Plusbus). Dieser Dialog wurde nicht weitergeführt. Die Plusbusförderung bleibt zumindest bis Ende 2026 bei 40 Cent, trotz steigender Kosten. Es werden jedoch keine neuen Plusbusse mehr gefördert, obwohl der Plusbus eines der Erfolgsmodelle in Brandenburg ist und die Mobilität im ländlichen Raum wesentlich stützt.⁹

- Mit § 4 (4) verpflichtet sich das Land zum weiteren Ausbau des Schienenverkehrs, einschließlich der Reaktivierung stillgelegter Strecken (§ 4 (7)).

⁸Siehe hierzu u.a. <https://mil.brandenburg.de/mil/de/presse/detail/~10-12-2025-fahrplanwechsel-zum-14-dezember-2025>

⁹<https://www.rbb24.de/wirtschaft/beitrag/2025/05/brandenburg-plus-bus-verkehrsministerium-keine-finanzierung-fuer-neue-linien.html>

Stand der Umsetzung

Die Ergebnisse der ersten drei Machbarkeitsstudien liegen endlich vor. Ein positives Ergebnis gab es nur für die Strecke Werneuchen – Wriezen. Bisher läuft die Prüfung nach einem standardisiertes Verfahren, in dem die Planungs- und Baukosten dem volkswirtschaftlichen Nutzens gemäß dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) gegenüber gestellt werden. Dabei bleibt eine Netzbetrachtung außer acht. Den meisten Nutzen haben Reaktivierungen jedoch dann, wenn sie gezielt Lücken im ÖV-Netz schließen können oder wichtige Strecken entlasten helfen. Bei Reaktivierungsvorhaben reicht es auch nicht, den SPNV allein zu betrachten. Die Notwendigkeit, Ausweichstrecken für den Schienengüterverkehr anzubieten, um dadurch bestehende Kapazitätsengpässe im Netz zu beseitigen, ist unbestritten. Das ergäbe neben der Netzwirkung auch bessere Nutzen-Kosten-Faktoren bei den Prüfungen.

3. Wichtigste Maßnahmen laut Straßengesetz

- § 2 selbstständige Radwege werden als Straßen definiert und diesen damit gleichgestellt.

§ 3 Radschnellverbindungen fallen in die Baulast des Landes.

Stand der Umsetzung

Bisher ist das Potenzial durch diese Regelungen noch nicht in der Praxis angekommen, da bisher auch beim Radnetz Brandenburg die Frage der Bauträgerschaft für die unterschiedlichen Radwegekategorien außen vor gelassen wurde.

- § 18 a ermöglicht es Kommunen Verkehrsflächen für CarSharing Parkplätze zu bestimmen.

Stand der Umsetzung

Trotz umfangreicher Möglichkeiten zur Förderung ist CarSharing in Brandenburg bisher noch nicht richtig angekommen. Dafür gibt es mit BarShare sogar ein Erfolgsmodell für den ländlichen Raum. Es braucht begleitend den Aufbau eines kommunalen Netzwerks, um sich zu dem Thema auszutauschen und Know How aufzubauen.

- § 35 der Neubau von Straßen muss sich an den Grundsätzen des Mobilitätsgesetzes orientieren.

Stand der Umsetzung

s.o.

- § 43 die Aufstellung des Landesstraßenbedarfsplanes wird gestrichen. Zukünftig wird es damit keinen Automatismus mehr für den Bau von Landstraßen geben. Neue Landstraßen dürfen nur im Ausnahmefall gebaut werden



Stand der Umsetzung

greift noch nicht, da immer noch Vorhaben aus dem alten Plan umgesetzt werden. S.o.

