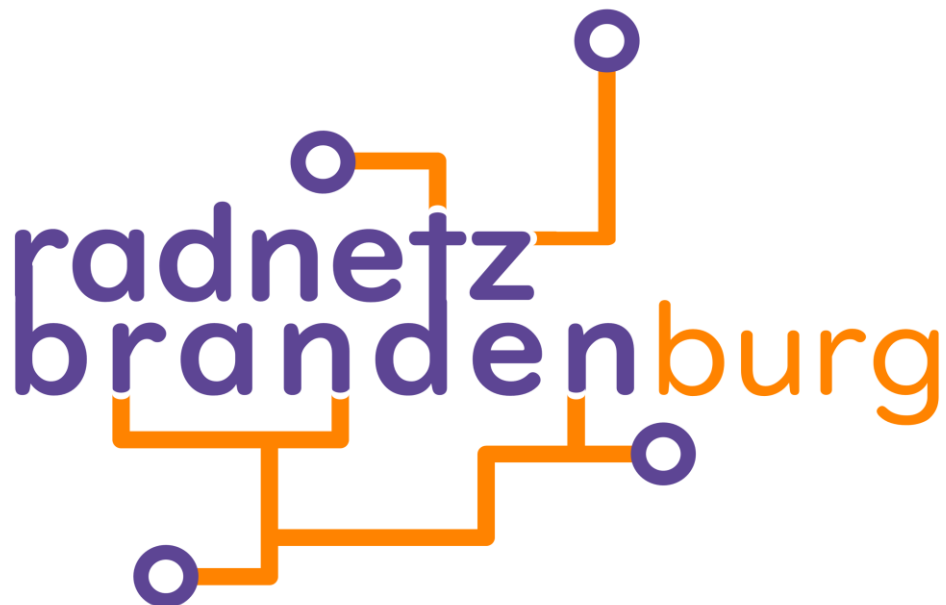


sicher – durchgängig – komfortabel

**Radfahren für alle!**



Forderungen an die Entwicklung des Radverkehrs  
in Brandenburg

# Inhaltsverzeichnis

## Forderungen an die Entwicklung des Radverkehrs in Brandenburg

Vorwort	3
Das Projekt „Radnetz Brandenburg“	4
Unsere Ziele und unser Ansatz	6
Unsere Vision für das Radnetz Brandenburg	7
Unsere Definition vom Radnetz Brandenburg	8
Anforderungen und Forderungen an die Entwicklung des Radverkehrs	10
I. Sicherheit im Radverkehr	10
II. Infrastruktur für den Radverkehr	15
III. Schnittstelle zum öffentlichen Personennahverkehr	17
IV. Lückenloses Landesradroutennetz für Brandenburg	18
Vorschlag für ein Radnetz Brandenburg	21
V. Forderungen an das Land	24
Wie weiter?	25
Gemeinsam für die Verkehrswende	26
Exkurs: ADFC-Fahrradklima-Test Brandenburg 2022	27
Exkurs: Potenziale des Radverkehrs oder warum es sich lohnt, 200 Millionen Euro im Jahr für den Radverkehr zu investieren	31
Exkurs: Modellrechnung Weniger CO2 durchs Fahrrad	33
Beispiel: Gestaltung einer Radroute	34
Beispiel: Radverkehrszählung an der B2	37
Fußnoten	38

# Vorwort

Mobilität ist ein Grundbedürfnis für uns alle und die Voraussetzung für Selbstverwirklichung. Ob es um den Weg zur Arbeit oder zur Schule geht, um die Brötchen beim Bäcker, den Besuch bei Freunden und Verwandten, in Kino, Theater oder Fußballstadion – immer bewegen wir uns, um diese Dinge zu tun. Und nicht selten bewegen wir uns aus reiner Freude an der Bewegung, einfach in der Freizeit oder sportlich. Ohne gute Mobilität wäre unser Leben sehr arm.

Gleichzeitig beeinflusst die Art, wie wir Mobilität gestalten, unsere Umwelt und unsere Lebenschancen. Die großen Verkehrswege prägen und gliedern unsere Städte genauso wie unser Land. Sie bedeuten zuerst einmal Chancen. Wer gut angebunden ist, hat mehr Möglichkeiten, sein Leben zu gestalten. Aber gleichzeitig sind sie auch mit Lebensrisiken verbunden, sei es durch Flächenverbrauch und Zerteilung der Landschaft und Städte, durch Lärm und Abgase oder Gesundheitsgefahren, Verletzte und Tote. Zum gesamten CO<sub>2</sub>-Ausstoß trägt unsere Mobilität etwa ein Viertel bei.

Da Mobilität so fundamental ist für jeden Einzelnen und unsere Gesellschaft insgesamt, müssen die Grundwerte unserer aufgeklärten, modernen Welt – Freiheit, Gleichheit, Brüderlichkeit – hier zum Ausdruck kommen. Denn es sind diese Werte, die uns zusammenhalten.

Wir legen mit dem Radnetz Brandenburg ein Arbeitspapier vor, welches genau das versucht.

In diesem Sinne heißt Freiheit: Ich komme von A nach B so, wie es mir gefällt! Also eine Infrastruktur, die neutral ist gegenüber der Wahl des Verkehrsmittels. Die nicht dem einen Verkehrsmittel eine Viersterne-Infrastruktur zur Verfügung stellt und den anderen mit den Resten abspeist. Wo ich auf dem Rad die gleichen Qualitätsstandards finde wie im Auto. Wo ich als Fußgänger nicht ständig Umwege gehen muss und ausgebremst werde. Eine Infrastruktur, die Entscheidungsspielräume öffnet, anstatt sie zu verengen.

Gleichheit bedeutet, dass der Straßenraum so gestaltet ist, dass Sicherheit und Komfort für alle gleichermaßen gewährleistet sind. Das bedeutet, es wird auf die jeweils spezifischen Bedürfnisse der verschiedenen Verkehrsbeteiligten gleichermaßen Rücksicht genommen und nicht alles dem Autoverkehr untergeordnet. Niemand hat mehr oder

weniger Rechte, weil er sich für ein bestimmtes Fahrzeug (oder für keines) entscheidet. Am Ende sind wir alle Menschen mit den gleichen unveräußerlichen Rechten, und wir wollen, dass das auch auf unseren Straßen erfahrbar ist.

Brüderlichkeit ist nicht nur eine Frage von gegenseitiger Rücksicht, wie sie in den Verkehrsregeln zum Ausdruck kommt. Es geht auch darum, eine Infrastruktur zu schaffen, die auf dem Land genauso funktioniert wie in der Stadt, in Spree-Neiße oder der Prignitz genauso wie im Speckgürtel. Bei der Erstellung des Radnetzes Brandenburg war uns dieser Aspekt ein besonderes Anliegen.

Das vorliegende Papier ist keine ausgearbeitete Radverkehrsplanung. Das kann ein Verein wie der ADFC nicht leisten und will es auch gar nicht.

Aber hier haben sich fast 100 Menschen aus allen Teilen des Bundeslandes zusammengefunden, um ihre Vorstellungen, ihre Erfahrungen, ihre Leidenschaft und ihre Fachkenntnis einzubringen.

Herausgekommen ist ein Dokument, das in nie da gewesener Qualität die Möglichkeiten und Herausforderungen für den Radverkehr in Brandenburg zusammenfasst. Eine Netzplanung über das ganze Land – für den Autoverkehr die größte Selbstverständlichkeit – ist, was wir fordern.

Bis dahin ist es noch ein langer Weg, den viele Akteure zusammen gehen müssen. Wir richten uns mit diesem Dokument an alle in Brandenburg, denen die Gestaltung der Mobilität anvertraut ist: Die Mitarbeiter in den Ministerien und Landesbehörden, in den Kreis- und Gemeindeverwaltungen. Besonders auch an die Menschen, die politische Verantwortung tragen – im Landtag oder in den Kommunalvertretungen.

Das Arbeitspapier ist gemeint als Aufschlag und Denkanstoß, den es weiterzuentwickeln und gemeinsam umzusetzen gilt.

Denn nur ein Brandenburg mit guter Mobilität für alle ist ein lebenswertes Brandenburg.

**Stefan Overkamp**  
Landesvorsitzender  
ADFC Brandenburg e. V.



# Das Projekt „Radnetz Brandenburg“

Die Idee, ein Landesradroutennetz für Brandenburg zu entwerfen, entstand im Frühjahr 2023. Zu dieser Zeit befand sich das Mobilitätsgesetz Brandenburg in der Endphase der Verhandlungen mit der Volksinitiative „Verkehrswende Brandenburg jetzt“. Eine Kernforderung: Ein Radnetz für Brandenburg mit durchgängigen und komfortablen Verbindungen für das Fahrrad.

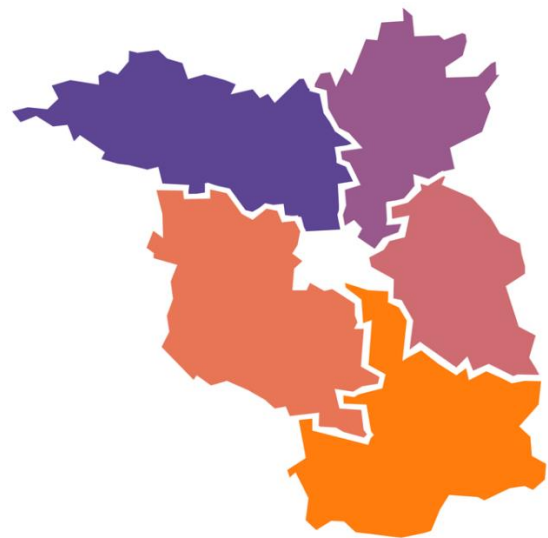
Auch in ihrer Radverkehrsstrategie 2030 hat die Landesregierung ein Radnetz für Brandenburg angekündigt. Eine konkrete Antwort auf die Frage, wie ein solches Netz aussehen oder wie engmaschig das Netz sein soll, gab es allerdings nicht.

Mit diesem Papier legen wir vor und beantworten die Frage aus Sicht der Radfahrenden:

- Wir zeigen die konkreten Radverbindungen auf, die für eine lückenlose Radinfrastruktur notwendig sind.
- Wir benennen Anforderungen für die Radinfrastruktur in Brandenburg.
- Wir entwickeln einen Fahrplan für die Umsetzung und leiten Finanzierungsbedarfe ab.
- Wir arbeiten dabei eng mit unseren ehrenamtlichen Mitgliedern, aber auch mit anderen Verbänden und Experten zusammen.

Auf kommunaler und regionaler Ebene haben bereits einige ehrenamtliche Initiativen in Brandenburg Radroutennetze entwickelt, wie zum Beispiel die Radinitiative Michendorf und die Radaktiven Mittelmark. Auf der Grundlage ihrer Methodik sollte nun ein Radroutennetz für ganz Brandenburg entstehen. Nach einem Auftaktworkshop im Juni 2023 mit über 30 Aktiven arbeiteten entsprechend den fünf Brandenburger Planungsregionen fünf Regionalteams an dem Netz und den Anforderungen für ihre Region weiter. In zahlreichen, meist online stattfindenden Treffen wurden die Ideen weiterentwickelt und zu einem Konzept zusammengeführt.

Als Ergänzung wurde dieses Anforderungspapier entwickelt mit zahlreichen Beispielen aus der Region und unseren Anforderungen.



*Entsprechend den fünf brandenburger Planungsregionen wurden die Radnetze entwickelt.*

An diesem Projekt waren viele Radaktive beteiligt, von denen wir einige hier namentlich erwähnen wollen:

## **Uckermark-Barnim:**

Andreas Dihlmann, Manfred Geske, Maja Seidling, Sabine Zellmer, Arnulf Hülsmann, Norbert Hülers, Johannes Creutziger, Christian Wapler, AG Mobilität Nordostuckermark (Robert Hänsch), Tourismus Uckermark (Anet Hoppe)

**Oderland-Spree:**

Patrick Maziul, Jens Möbis, Clemens Rosner, Thomas Hardt, Michael Krüger, Sven Frieske, Hartmut Schechert, Radwege AG Vierlingen/Steinhöfel

**Lausitz-Spreewald (Südost):**

Reinhard Kähler, Birgit Heine, Claudius Ksiazek

**Havelland-Fläming:**

Frank Arnold, Cordyline Bartz, Thomas Gerbing, Christopher Lorenz, Uwe Kaufmann, Marcel Welte, Annedore Althausen, Dr. Gero Walter, Frank Träger,

**Prignitz-Oberhavel:**

Andreas Blaschke, Matthias Lauterbach, Barbara Neeb-Bruckner, Detlef Wendtland, Detlef Maaß, Frank Görden

**Gesamtkoordination und Redaktionsteam:**

Hartwig Paulsen (Chefredaktion), Stefan Overkamp, Christian Wessel, Sebastian Kalle, Wolfgang Riegel, Rosalie Ristau, Magdalena Westkemper

Bis Anfang Dezember 2023 wurde inhaltlich an dem Radnetz und den Anforderungen gearbeitet, anschließend wurden sie vom Redaktionsteam in die hier vorliegende Form gebracht. Dabei handelt es sich um einen Vorschlag zur Diskussion. Insbesondere das Radroutennetz soll weiterentwickelt werden, zumindest bis es einen offiziellen Plan für ein Radnetz des Landes Brandenburg gibt.

Wir danken allen Radaktiven, die an diesem Konzept mitgewirkt haben.

Der aktuelle Stand des Netzes kann eingesehen werden auf der Internetseite:

[https://umap.openstreetmap.de/de/map/rad-netz-brandenburg\\_41106](https://umap.openstreetmap.de/de/map/rad-netz-brandenburg_41106)

Dieses Papier und weitere Beispiele veröffentlichen wir auf unserer Website:

<https://brandenburg.adfc.de/radnetz-brandenburg>



*Zahlreiche Radaktive haben bei der Auftaktveranstaltung am 24. Juni 2023 mitgewirkt.*

# Unsere Ziele und unser Ansatz

**Wir wollen, dass jeder Mensch in Brandenburg sicher und komfortabel mit dem Rad unterwegs sein kann – ob in der Stadt oder auf dem Land. Der Radverkehr soll attraktiver und sicherer und die Schnittstellen zum ÖPNV ausgebaut werden.**

Das Radverkehrsaufkommen im Land nimmt zu<sup>1</sup>, und das trotz gleichbleibend schlechter Infrastruktur: Im ADFC-Fahrradklima-Test wird Brandenburg seit 2018 im Gegensatz zum Deutschlandtrend sogar deutlich schlechter bewertet als andere Bundesländer. Trotzdem fahren alle Bevölkerungsgruppen Rad, das Fahrrad ist ein etabliertes Verkehrsmittel. Und wir sind überzeugt, dass viele Menschen gerne öfter das Rad nutzen würden, wenn sie eine sichere und attraktive Radverkehrsinfrastruktur vorfinden würden. Im ländlichen Raum gilt dies insbesondere auch in Verbindung mit einem guten ÖPNV-Angebot und sicheren Abstellanlagen an Bahnhöfen und Haltestellen. 60 Prozent der Autofahrten in Brandenburg sind unter 5 km lang. Wir glauben, dass der Radverkehr in Brandenburg mit einem Anteil von 11 Prozent am Modal Split im Jahr 2017 mehr als verdoppelt, wenn nicht sogar verdreifacht werden kann. Das Rad kann einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrswende leisten.

Um die notwendigen Maßnahmen für die Entwicklung des Radverkehrs umsetzen zu können, wird ein flächendeckendes lückenloses Radnetz in Brandenburg benötigt.

Mit diesem Anforderungspapier und dem von uns entwickelten Radnetz teilen wir unsere Erfahrungen als Alltags- und Freizeitradfahrende und schaffen eine Diskussionsgrundlage. Dabei haben wir in einem offenen Beteiligungsprozess Hinweise von Bevölkerung und Fachleuten aufgenommen. Damit wollen wir Impulse und Ideen für die Förderung des Radverkehrs im Land Brandenburg geben für Politik und Verwaltung auf Landes-, Regional- und kommunaler Ebene.

Wir übergeben diese Sammlung der Radverkehrsbeauftragten des Landes Brandenburg und dem Planungsbüro, das mit der Entwicklung eines Radnetzes für Brandenburg beauftragt wird. Unser Wunsch ist es, dass das Land im Rahmen eines beteiligungsorientierten Prozesses, d. h. mit den Kreisen, den Kommunen und der Bevölkerung

gemeinsam, eine Strategie findet, mit dem Radnetz Brandenburg ein dichtes Netz an Radwegen zu entwickeln.

## Unsere Motivation: Gründe fürs Radfahren

Wir wollen, dass unser Land Brandenburg durch mehr Radverkehr lebenswerter – gesünder, ökologischer<sup>1b</sup>, kommunikativer und wirtschaftlicher<sup>1c</sup>– wird.

Wir wollen den Umstieg auf das Fahrrad fördern, denn Fahrradfahren bringt mehr:

### 1. Lebensqualität und Standortvorteil

- Radfahren ermöglicht häufig einen **schnelleren und kürzeren Weg** von einem Ort zum anderen.
- Radfahren fördert das **Zusammenwachsen der Gemeinden**, da es im Vergleich zum Autofahren mehr Kommunikation der Verkehrsbeteiligten ermöglicht, insbesondere einander persönlich wahrzunehmen und miteinander zu sprechen.
- Radfahren **reduziert Lärm und Schmutz**.
- Radfahren und Radwege führen zu mehr Ortsverbundenheit.

### 2. Gesundheit und Soziales

- Radfahren ist Bewegung und wirkt sich positiv auf die physische und psychische **Gesundheit** aus. Studien zeigen, dass Menschen, die regelmäßig Rad fahren, durchschnittlich vier Jahre länger leben (siehe Exkurs „Mobil im Alltag“ auf unserer Internetseite [brandenburg.adfc.de/radnetz-brandenburg](http://brandenburg.adfc.de/radnetz-brandenburg))
- Radfahren ist **sozial**, weil sich praktisch jeder ein Rad leisten kann.

### 3. Klima- und Umweltschutz

- Radfahren ist **klimatefreundlich** und **nachhaltig**.
- Der Umstieg vom motorisierten Verkehr auf das Rad **senkt den Bedarf an fossilen Brennstoffen** und **schont Ressourcen** und ist damit ein Beitrag zur Sicherung des Friedens und der Stabilität. (Siehe Exkurs „Weniger Kraftstoff“)
- Radfahren fördert die **Umweltwahrnehmung** und das **Bewusstsein für den Schutz der Natur**.

### 4. Effizienz

- Der Radverkehr bringt **volkswirtschaftlich** einen großen Beitrag, Investitionen in den

Radverkehr zahlen sich bis zu elffach aus. (Siehe Exkurs „Potenziale des Radverkehrs“)

- Eine verbesserte Infrastruktur für aktive Mobilität kommt der **lokalen Wirtschaft** zugute.<sup>4</sup>
- Das Fahrrad ist das **schnellste und effizienteste Verkehrsmittel** im Nahbereich. Ein konventionelles Fahrrad ist bis 5 km Entfernung und ein E-Bike bis 8 km Entfernung schneller als ein Auto.<sup>5</sup> Hinzu kommt, dass gerade in Brandenburg **Abkürzungen** mit dem Fahrrad möglich sind, die einen weiteren Vorteil ermöglichen. (Siehe auch Kapitel „Ortsverbindungen“)
- **Investitionen** in den Radverkehr zahlen sich aus. (Siehe Exkurs „Potenziale des Radverkehrs“)

## Auf alle Fälle ist Radfahren...



## Unsere Vision für das Radnetz Brandenburg

**Das brandenburgische Radnetz verbindet die einzelnen Orte und ihre Menschen. Gute Streckenführungen ermöglichen eine sichere und vielfältige Mobilität und das Erleben der Landschaft der Region.**

Brandenburg soll Fahrradland werden. Jeder und jede soll mit dem Fahrrad sicher, zügig und bequem zur Schule, zur Bahn, zur Arbeit, zur Arztpraxis, zu Angehörigen oder zum Einkaufen gelangen. Ein dichtes Radwegenetz verbindet die Gemeinden und ihre Nachbarregionen miteinander. Die Menschen können sich so im Alltag gesund

fortbewegen und unsere besondere Landschaft für die Naherholung nutzen. Durch die Erhöhung des Radverkehrsanteils wird die Lebensqualität im Land maßgeblich erhöht. Mobilität für alle Altersstufen und zu allen Tageszeiten bei fast jeder Witterung ist möglich.

# Unsere Definition vom Radnetz Brandenburg

In der **Radverkehrsstrategie 2030** des Landes Brandenburg spielt das Radnetz Brandenburg eine zentrale Rolle. Der Begriff „Radnetz Brandenburg“ kommt 49-mal in dem Strategiepapier vor.

Es heißt dort unter anderem:

„Das ‚Radnetz Brandenburg‘ schafft durchgängige Radverkehrsverbindungen, die ein sicheres und komfortables Fahren ermöglichen.“

Allerdings wird in dem Strategiepapier nicht festgelegt, welche Dichte das Netz haben sollte.

Auch im **Entwurf des Mobilitätsgesetzes** des Landes Brandenburg findet sich keine Angabe zur Dichte des Radnetzes:

## § 18 Radnetz Brandenburg

(1) Das Land Brandenburg konzipiert gemeinsam mit den Kommunen ein baulastträgerübergreifendes Radnetz Brandenburg. Ziel ist es, im Land Brandenburg ein flächendeckendes Radverkehrsnetz mit durchgehenden, sicheren, attraktiven, umwegarmen und komfortabel befahrbaren Radverkehrsverbindungen zu schaffen. Das Radnetz Brandenburg beinhaltet auch Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten.

Hier stellt sich die Frage, wann das Radnetz flächendeckend ist. Wenn man die Richtlinien für integrierte Netzgestaltung gemäß den **Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)** heranzieht, würden die meisten Routen wahrscheinlich in die Kategorie AR II „überregionale Radverkehrsverbindungen“ fallen. (Siehe Tabelle Netzkategorien aus ERA)

Doch die vorherigen Definitionen reichen uns nicht aus, um die Quantität des Netzes zu beschreiben. Das Radnetz Brandenburg wäre auch vergleichbar mit den Landes- und Bundesstraßen im Verhältnis zu den Kreis- und Gemeindestraßen. Allerdings unterscheiden sich die Bedürfnisse des Radverkehrs von denen des motorisierten Individualverkehrs.

Mit unserem Entwurf eines Landesradroutennetzes schlagen wir ein bestimmtes Niveau vor und stellen es hiermit zur Diskussion. Dieses Niveau der interkommunalen Radverbindungen ist aus Nutzersicht der ADFC-Aktiven und Radfahrenden in den jeweiligen Planungsregionen entstanden.

## Unsere Kriterien für das Radnetz Brandenburg:

1. Das Radnetz Brandenburg ist ein Netz von Radrouten, das als **interkommunales Netz** wichtige Orte verbindet und den ländlichen Raum erschließt. Dabei ist es wichtig, ein durchgängiges und fahrradtaugliches Netzwerk für den Alltagsradverkehr zu entwickeln.
2. Mit Radrouten meinen wir alle Strecken, die Radfahrende zurücklegen, um von A nach B zu kommen. Diese müssen „fahrradtauglich“ sein, das heißt **sicher, komfortabel und durchgängig**. Dies muss auch für Routen im Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen und Fußgängern gelten.
3. Radfahrende bevorzugen in der Regel die **kürzesten Wege** und möchten häufig gerne **nicht direkt neben dem Autoverkehr** fahren. Daher suchen wir nach Routen, die Orte über kurze Distanzen verbinden und häufig entlang historischer Wege (z. B. Feld- oder Waldwege) und Bahntrassen verlaufen.

Alle Radrouten sollen überprüft und entsprechend entwickelt werden, um eventuelle Lücken zu schließen. Die Anforderungen an den Radverkehr sind im nächsten Kapitel beschrieben.

Das von uns entwickelte Radnetz ist ein Vorschlag für Diskussionen, der sicherlich noch ergänzt werden muss. Die nötige Qualität der Radrouten zu gewährleisten, stellt zweifellos eine große Herausforderung dar.



Kategorien- gruppe		Kategorie	Bezeichnung	Beschreibung
AR	Außer- halb be- bauter Gebiete	AR II	Überregionale Radver- kehrsverbindung	Verbindung für Alltagsradverkehr auf Entfernungen von mehr als 10 km (z. B. geeignete Verbindungen zwischen Mittel- und Oberzentren, Stadt-Umland-Verbindungen)
		AR III	Regionale Radverkehrs- verbindung	Verbindung von Grundzentren zu Mittelzentren und zwischen Grundzentren
		AR IV	Nahräumige Radverkehrs- verbindung	Verbindung von Gemeinden/Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion zu Grundzentren und Verbindung zwischen Gemeinden/Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion
IR	Innerhalb bebauter Gebiete	IR II	Innergemeindliche Rad- schnellverbindung	Verbindung für Alltagsverkehr auf größeren Entfernungen (z. B. zwischen Hauptzentren, innerörtliche Fortsetzung einer Stadt-Umland-Verbindung)
		IR III	Innergemeindliche Rad- hauptverbindung	In Oberzentren: Verbindung von Stadtteilen zum Hauptzentrum und zwischen Stadtteilzentrum
		IR IV	Innergemeindliche Rad- verkehrsverbindung	Verbindung von Stadtteilzentren zum Hauptzentrum der Mittel- und Grundzentren, Verbindung von Stadtteil-/Ortsteilzentren untereinander sowie zwischen Wohngebieten und allen wichtigen Zielen
		IR V	Innergemeindliche Rad- verkehrsanbindung	Anbindung aller Grundstücke und potenziellen Quellen und Ziele

Netzkatogorien für den Radverkehr nach den RIN (Richtlinien für integrierte Netzgestaltung), Aus ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) 2010, Seite 8



Abbildung 1: Radfahrstreifen, Schloßstraße Berlin

# Anforderungen und Forderungen an die Entwicklung des Radverkehrs

**Die Qualität des Radverkehrs ist der entscheidende Faktor für das Wohlbefinden der Radfahrerinnen und Radfahrer. Um diese Qualität zu bewerten, führt der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) den Fahrradklima-Test durch.**

Die Ergebnisse dieses Tests zeigen, dass Brandenburg im Durchschnitt eine Bewertung von 4,0 erhält. Dies deutet darauf hin, dass der Zustand des Radverkehrs in Brandenburg noch weit von zufriedenstellend entfernt ist. Es ist daher dringend notwendig, Maßnahmen zu ergreifen, um die Situation zu verbessern. Eine gute Infrastruktur mit sicheren Radrouten, gut entwickelte Schnittstellen zum öffentlichen Nahverkehr und ein flächendeckendes Radnetz ohne Lücken sind dabei entscheidende Faktoren.

## I. Sicherheit im Radverkehr

Der Fahrradklima-Test hat in Brandenburg den Aspekt der Sicherheit im Radverkehr mit der Durchschnittsnote 4,0 bewertet. In zahlreichen Gesprächen und Workshops äußerten Radfahrende und Bürgerinnen und Bürger immer wieder die Bedeutung der Sicherheit als wichtigsten Aspekt für den Radverkehr. Die unzureichende Sicherheit wurde als größtes Hemmnis für den Radverkehr identifiziert. Daher ist es sehr wichtig, diesem Thema besondere Aufmerksamkeit zu schenken.

**Ziel** sollte es sein, sicher und entspannt Fahrrad fahren zu können. Dafür muss das Radfahren sowohl objektiv als auch subjektiv so sicher wie möglich sein. Niemand, der Rad fährt, ob 8 oder 88 Jahre alt, sollte Angst haben, mit dem Rad zu fahren.

### Gegenseitige Rücksichtnahme

Grundlegend ist, dass alle Verkehrsbeteiligten, vor allem die stärkeren, Rücksicht auf die schwächeren nehmen. Der motorisierte Verkehr sollte besonders auf den Fahrrad- und Fußverkehr achten. Dabei liegt ein besonderer Fokus auf dem Schutz der Menschen, die Fuß gehen. Der Fahrradklima-Test hat einen Durchschnittswert von 3,6 für das Fahrrad- und Verkehrsklima ermittelt.

Im Folgenden werden wir die Einzelergebnisse des Fahrradklima-Test für Brandenburg an den entsprechenden Stellen aufführen. Eine Zusammenfassung des Tests findet sich im Exkurs „ADFC-Fahrradklima-Test Brandenburg 2022“.

Durch Workshops und Gespräche mit Radfahrenden konnten wir Anforderungen entwickeln, deren Umsetzung wichtig ist, um den Radverkehr sicherer und attraktiver zu gestalten.

Um diese Situation zu verbessern, sind bestimmte Maßnahmen besonders sinnvoll:

- **Achtsamkeit**, gegenseitige Vorsicht und Rücksichtnahme unter allen Verkehrsteilnehmenden sollten entwickelt werden.
- Die Bereitschaft zur **Regel Einhaltung** aller Verkehrsteilnehmenden sollte gefördert werden.
- Die Schaffung von Sicherheit durch **Kommunikation von Regeln** an Problemorten ist eine wichtige Aufgabe.
- Angestrebt werden sollte eine **Publikation neuer Regeln** durch Medien, Polizei und z. B. die Verkehrswacht Potsdam e. V. mit dem Ziel, unklare riskante Situationen zu vermeiden (Kreisverkehr, Radfahrerschutzstreifen, StVO-Novellen-Änderungen).
- Die **Verkehrserziehung** und Erneuerung des Fahrschulwissens sollte verstärkt erfolgen.
- Wichtig ist die Errichtung von **Geschwindigkeits-Mess-Anzeige**-Einrichtungen mit statistischer Erfassung und Auswertung der Messungen. Dabei ermöglicht die Anzahl der überhöhten Messungen die Bewertung zur Notwendigkeit weiterer Maßnahmen.

Gleichzeitig kann den Autofahrenden bewusst gemacht werden, wie hoch die eigene Geschwindigkeit tatsächlich ist.

- **Unfalldaten** sollten ausgewertet werden.

## Innerörtlicher Radverkehr

Damit das Fahrradfahren für mehr Bürgerinnen und Bürger eine attraktive Alternative zum Auto wird, müssen viele innerörtliche Radverkehrsführungen sicherer werden und einen flüssigen Radverkehr ermöglichen.

### 1. Ortsdurchfahrten

Die meisten Ortsdurchfahrten im Land weisen Sicherheitsdefizite auf. Bei Tempo 50 für den Autoverkehr und gleichzeitig engen Straßen kommt es immer wieder zu gefährlichen Situationen. Die in der StVO geforderten 1,5 m Sicherheitsabstand werden von den Autos meist deutlich unterschritten und die Radfahrenden werden häufig gezwungen, nahe den parkenden Autos zu fahren.

- Um diese Gefahren zu vermeiden, sollte die Höchstgeschwindigkeit bei den Ortsdurchfahrten im **Kraft- und Rad-Mischverkehr** prinzipiell auf **30 km/h** reduziert werden. (Fahrradklima-Test, Fahren im Mischverkehr mit Kfz: 4,5)
- Die **Ortseinfahrten** und insbesondere die Querungssituationen am Ortseingang für den außerorts links geführten Radverkehr sind sicher zu gestalten. Eine eindeutige Radverkehrsführung über die Verkehrsinseln am Ortseingang mit Beschilderung und roter Einfärbung der Querungsfurten sowie eine Beschilderung „Radfahrer queren“ sind nötig.
- Bei **gefährlichen Kreuzungen** ist eine eindeutige Radverkehrsführung mit roter Einfärbung der Querung und fahrradgerechter Beschilderung notwendig.



Abbildung 2: Sichere Kreuzung in Frankfurt am Main mit eindeutiger Radverkehrsführung Foto: Sarah Karge

- Insoweit es möglich ist, sollten dort, wo keine getrennten Radwege möglich sind, **Schutzstreifen** oder besser (geschützte) **Radfahrstreifen** eingeführt werden.
- Gleichzeitig sollten Autos in einem sicheren Abstand zu den Schutzstreifen **parken**. Falls dies nicht möglich ist, müssten die Parkplätze versetzt werden.
- Es sollte berücksichtigt werden, dass es sowohl für schnelle Radfahrende als auch für solche, die unsicher oder langsam unterwegs sind, **sichere Führungen** geben muss.
- Für die Autofahrenden sollte **klar erkennbar** sein, wo mit Radverkehr zu rechnen ist.
- So ist die **Visualisierung** des Radverkehrs- und der Radverkehrsführung im Mischverkehr zum Beispiel durch Piktogramm-Ketten und Farbgebung eine gute Möglichkeit für mehr Sicherheit.
- Sinnvoll wäre auch, die Anwendung des Planungsmodells **Gemeinschaftsstraße** (Shared Space), bei dem alle Verkehrsteiligten gleichberechtigt sind, zu prüfen.



Abbildung3: Zweirichtungradwege enden häufig abrupt an Ortseinfahrten, ohne dass es eine Verkehrsführung, insbesondere für den Spurwechsel des linken Radverkehrs, gibt. Eine Folge ist wie hier, dass Radfahrende auf den Gehwegen weiterfahren und sich und andere Verkehrsteilnehmende gefährden. Foto Hartwig Paulsen

## 2. Nebenstraßen

Auch auf den Nebenstraßen ist der Radverkehr planerisch „mitzudenken“. Auf den Nebenstraßen ist die Umsetzung der Verkehrsberuhigung durch Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmenden ansatzweise schon gegeben und daher leichter umzusetzen. Der Autoverkehr ist gering, so dass zu Fuß Gehende sich auf der Fahrbahn bewegen können.

- Die Ausweisung sämtlicher bestehender **Tempo-30-Gebiete** und innerörtlicher Nebenstraßen als flächendeckende verkehrsberuhigte Bereiche für den Mischverkehr inkl. Fußverkehr wäre zu prüfen. Damit wäre die gleichberechtigte Verkehrsteilnahme aller – d. h. Menschen zu Fuß, Fahrradfahrende und Auto- bzw. Motorradfahrende – auf den Nebenstraßen gegeben. Durch diesen Verkehrsansatz wäre ein weiterer Ausbau der Gehwege nicht mehr nötig.

- In der Region gibt es leider eine Reihe von Nebenstraßen bzw. Abschnitte von Nebenstraßen, die von ihrer **Beschaffenheit** her nicht oder nur sehr eingeschränkt für Fahrradfahrende geeignet sind. Ein von Witterungsbedingungen und Jahreszeiten unabhängiger fahrradtauglicher Zustand sollte dort vorrangig angestrebt werden.

## Mischverkehr Kraft- und Radverkehr

An vielen Strecken ist die Trennung von Kraft-, Rad- und Fußverkehr aus räumlichen oder finanziellen Gründen schwierig oder überhaupt nicht möglich. Hier ist klar von der **Gleichberechtigung der Verkehrsarten** auszugehen und dass die jeweils stärkere Verkehrsart auf die schwächere Rücksicht nehmen muss. Dass hier einiges im Argen liegt, macht auch der Fahrradklima-Test deutlich. Dort wird das Fahren im Mischverkehr mit dem Auto mit 4,5 besonders schlecht bewertet. Deshalb haben wir insbesondere folgende Anforderungen an den Mischverkehr:

- Häufig fehlen innerorts eigenständige Radwege. Meist gibt es einen **Mischverkehr** auf den engen historischen Straßen. Häufig fahren Radfahrende aus Angst vor dem Mischverkehr auf den Fußwegen. Dies gefährdet sowohl die Fußgänger\*innen wie die Radfahrenden selbst erheblich. Deshalb wäre die Schaffung von eigenständigen Radwegen und Radfahrstreifen sinnvoll.
- Dort, wo Kraft- und Rad-Mischverkehr nicht zu vermeiden ist, soll dem **Radverkehr Vorrang** eingeräumt werden, zum Beispiel durch Tempo 30, Errichtung von Fahrradstraßen und Visualisierung des Radverkehrs.
- Beim Übergang vom Radweg in den Mischverkehr muss die **sichere Führung** des Radverkehrs durch bauliche und visualisierte Maßnahmen gewährleistet werden.
- Der **sichere Spurwechsel** am Ende von Zweirichtungsradswegen ist durch eine für alle Verkehrsteilnehmenden eindeutige Führung des Radverkehrs zu gewährleisten. Hierfür sind je nach Lage angemessene Beschilderung, Farbgebung, Visualisierung, Querungsiseln und -hilfen sowie Einfädelungsspuren vorzusehen.

- Auf Landstraßen mit Auto-/Rad-Mischverkehr ohne separaten Radfahrstreifen müssen die häufig aufgebauten **Leitplanken** geprüft werden. Diese Leitplanken verhindern



Abbildung 4: Oft enden Radwege und es gibt keine sichere Weiterfahrt für den Radverkehr im städtischen Mischverkehr. Foto: Ingrid Schmeißer

die Möglichkeit des Ausweichens auf den Grünstreifen, zum Beispiel im Falle von engen, brenzligen Gegenverkehr-Situationen.

- Auf Straßen ohne getrennten Radweg muss eine **Visualisierung** des Radverkehrs erfolgen, zum Beispiel durch **Radfahrstreifen**, **Radfahrerschutzstreifen** oder **Piktogrammketten**.



Abbildung 5: Radverkehrsführung im Mischverkehr visualisiert in Berlin. Foto: Sarah Karge

- Zu überdenken ist die Umgestaltung der **Kreisverkehre** gemäß Geschützte Kreisverkehre nach niederländischem Vorbild (siehe Link: <https://bw.adfc.de/artikel/kreisverkehre>). Dabei soll im Kreisverkehr der Rad- und Fußverkehr durch eindeutige und deutliche Darstellung und Sichtbarkeit Vorrang vor dem fließenden Autoverkehr haben.
- Die **Öffnung der Einbahnstraßen** für Radfahr-Gegenverkehr ist möglich, um alltägliche Fahrten mit dem Rad nicht unnötig zu verlängern.

## Schulwege

Obwohl viele Schulwege mit dem Rad bewältigbar wären, werden sie von den Schülerinnen und Schülern nicht mit dem Rad zurückgelegt. Hauptgrund sind die großen **Sicherheitsmängel** auf den Wegen. Häufig fahren die Radfahrenden dann auf dem Bürgersteig, der ihnen vermeintliche Sicherheit gibt. Gerade an den Ein- und Ausfahrten passieren sehr oft Unfälle. Deshalb werden Kinder und Jugendliche viel zu oft von Eltern mit dem Auto zur Schule gefahren und abgeholt.

Dabei wäre auch für die Kinder und Jugendlichen die Bewegung mit dem Rad ein guter, gesunder Ausgleich zum Sitzen im Schulbetrieb.



Abbildung 6: Kinder auf dem Weg zur Schule auf sicherem Radweg in Sevilla. Foto: Manuel Calvo

Sichere Rad-Schulwege sind häufig kürzer als die Autowege und damit auch als die Wege der Schulbuslinien. Fahrten mit dem Rad dauern deshalb meist nicht länger als motorisierte Fahrten zur Schule.

Schulwege zu Fuß oder mit dem Fahrrad sollten einen besonderen Stellenwert in der **Verkehrsplanung** erhalten.

Vom Wohnort bis zum Schultor muss es einen **fahrradtauglichen und sicheren Schulweg** geben.

Eine Umgestaltung der schulumgebenden Straßen ist notwendig:

- Baulich von der Fahrbahn **getrennte Radwege** zum Schutz der Kinder
- Umwidmung der den Schulen anliegenden Straßen als **Schulstraße**, wenn ein eigenständiger Radweg nicht umgesetzt werden kann.<sup>6</sup>
- Einrichtung von **Elternhaltestellen**, die den Radverkehr erleichtern
- **Fahrverbotszone** und mindestens eine **Halteverbotszone** direkt vor der Schule zur Schulzeit bzw. zu den Stoßzeiten
- Einrichtung der **Rad-/Fußgänger-Zone** in der zur Schule führenden Straße
- **Verkehrsberuhigte Zone** und Radverkehrswege bei Schulen (Tempo 10, 20 km/h)
- Prüfung eines **Einbahnstraßen-Konzepts** für Kfz mit beidseitigem Radverkehr-Schutzstreifen
- **Zebrastrreifen** an allen die Schule umgebenden Straßen zur Beruhigung des Verkehrs

- Dauerhafte **Tempomessungen** bzw. **Blitzer** vor den Schulen. Nur kurzzeitige Auswirkung haben die zu Schuljahresbeginn einmaligen Polizei-Maßnahmen. Häufig sind „eilende Eltern“ als Zubringer für den Rest des Jahres unterwegs.
- **Statistische Auswertungen** der Messergebnisse können, bevor Unfälle passieren, für weitere Maßnahmen herangezogen werden.
- **Verkehrserziehende Maßnahmen** vor Schulen durch Polizei und Verkehrswacht Potsdam e. V. oder dergleichen
- **Sicherere Fußgängerüberwege** am gesamten Schulwegenetz von den Wohnvierteln zu den Schulen sollten zum Schutz der Kinder und Jugendlichen und zum Entschleunigen des Verkehrs eingerichtet werden.

## Baustellen

Bei Baustellen und Umleitungen dürfen die **Radfahrenden nicht benachteiligt** werden. So ist zu vermeiden, dass sie absteigen und schieben, lange Umwege fahren oder unsichere Wege benutzen müssen.



Abbildung 7: Bei Baustellen werden Radfahrende oft benachteiligt wie hier in Cottbus Foto: ADFC Cottbus

## Komfort

Der Fahrradklima-Test hat in Brandenburg den Aspekt des Komforts im Radverkehr mit der Durchschnittsnote 4,3 bewertet und damit noch schlechter als den Aspekt der Sicherheit. Gleichzeitig ist der Komfort aber entscheidend für den Umstieg vom Auto aufs Rad. Wer schnell und bequem mit dem Fahrrad im Nahbereich ans Ziel kommt, lässt auch gerne das Auto stehen oder braucht es in Verbindung mit dem öffentlichen

Verkehr gar nicht mehr. Deshalb müssen die Radrouten auch:

- **gute Oberflächen** haben (Fahrradklima-Test: 4,1),
- eine **ausreichende Breite** bzw. Platz für den Radverkehr haben (Fahrradklima-Test: 4,5),
- **keine Hindernisse** wie Drängelgitter oder Bordsteine vorweisen,

- keine systematische **Benachteiligung** an Ampelanlagen vorfinden,
- eine für alle Verkehrsteilnehmende **klare Radverkehrsführung** aufweisen,
- eine **komfortable Infrastruktur** vorfinden, wie Abfalleimer für Radfahrende, Abstützungen bei Ampelanlagen und mehr.



*Abbildung 8: Leider auch bei neu gebauten Radwegen zu finden: Drängelgitter. Der Radfahrende muss entweder absteigen oder kommt gar nicht erst durch. Foto: Jens Möbis*

## II. Infrastruktur für den Radverkehr

### 1. Abstellanlagen und Serviceeinrichtungen

Im ADFC-Fahrradklima-Test wurden Abstellanlagen in Brandenburg mit 3,9 bewertet. Damit ist deutlich, dass es hier ebenfalls Handlungsbedarf gibt:

Abstellanlagen sollten bedarfsgerecht platziert werden und den Standards für Größe und Stabilität entsprechen. Unterstellplätze und E-Bike<sup>7</sup>-Ladestationen sollten an Orten errichtet werden, die für den Radverkehr im Alltag und in der Freizeit wichtig sind.

- Wir brauchen **ausreichende Radabstellanlagen** in den Ortsteilen: an den Einkaufsmöglichkeiten, bei den ÖPNV-Haltestellen, an Bahnhöfen usw.
- Die Abstellanlagen sollten **bequem** sein und ausreichend Platz bieten, auch für Spezialräder. Gute Erfahrungen haben wir mit dem sogenannten Kreuzberger Bügel mit 1,2 m Abstand voneinander gemacht.
- Die Abstellanlagen müssen **diebstahlsicher** sein. Dabei gibt es besonders hohe Anforderungen im ländlichen Raum, wo die Anlagen nicht unter ständiger sozialer Kontrolle sind.

- Wünschenswert wäre, mindestens eine **E-Bike-Ladestation** mit mehreren Steckdosen in jedem Ort zu haben, möglichst zentral und in der Nähe von Gastronomie, Einkaufsmöglichkeiten und Bahnhöfen gelegen.
- Ebenfalls wichtig wäre die Schaffung von **Fahrradstationen**, die Parkplätze, E-Bike-Ladestationen, Reparaturmöglichkeiten bzw. Automaten für Schläuche sowie eine Fahrradausleihe anbieten könnten.
- Wünschenswert wäre die Schaffung von **Unterstell- und Rastmöglichkeiten** für Radfahrende. **Rast- und Orientierungsplätze** für Radfahrende und zu Fuß Gehende sollen in regelmäßigen Abständen eingerichtet werden mit Unterstand, Bank und Tisch, Infotafeln zur Gegend und Karten zum Radverkehr und zu Wanderwegen. Radfahrende und zu Fuß Gehende können rasten, Schutz vor Regen suchen oder sich dort treffen.

## Qualität

- **Abstell- und Serviceanlagen** dürfen nicht von Hindernissen umgeben sein, sie sollen vielmehr frei zugänglich mit dem Fahrrad sein. Eine (Rad-)Barrierefreiheit beim Übergang zu Bus und Bahn soll gewährleistet sein. In der baulichen Ausgestaltung sollen hohe **Auffahrkanten** sowie Treppen ohne Rampen vermieden und **Drängelgitter** abgeschafft werden.
- **Serviceanlagen** beinhalten Angebote für Miet- und Lastenräder, Lademöglichkeiten für E-Bikes, Abstellanlagen auch für E-Bikes, Fahrradgaragen und Fahrradhäuser beim SPNV sowie zentrale Parkhäuser für Fahrräder.
- Zugang und Lage der Abstell- und Serviceanlagen sollen eine klare Lösung bieten, ergänzt um **Wegweisung** und **einheitliche Beschilderung**.
- Die **Beschilderung** soll Bestandteil des Konzeptes für das Radwegenetz sein. Für Hauptadtrouten und Radschnellwege wird eine einheitliche Beschilderung mit Ankündigungsschildern in ausreichender Größe benötigt. Überlandradwege dürfen nicht in Ortschaften ohne Wegweisung enden. Für eine Navigation ist möglicherweise eine

einheitliche Nummerierung ähnlich wie bei Bundesstraßen sinnvoll.



Abbildung 9: Ein schönes Beispiel aus Brandenburg. Das Fahrradparkhaus in Eberswalde. Foto: Stadt Eberswalde

- Radwege müssen **Mindestbreiten** abhängig von der Frequentierung durch Radfahrende erhalten. Wie Autostraßen müssen Radwege regelmäßig gereinigt werden. Auch in die Maßnahmenliste zum Laub- und Winterdienst müssen sie aufgenommen werden.

## 2. Leihmöglichkeiten für Fahr- und Lastenräder

Wie in größeren Städten ist auch auf dem Land – insbesondere in Verbindung mit Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr – ein **günstiges öffentliches Leihradsystem** zu etablieren. Für den Transport von sperrigen Gütern sollten Entleihsysteme für Lastenräder flächendeckend gefördert werden. Für die **Beförderung von Personen** sind entsprechende Spezialräder sinnvoll. So können **Menschen mit Behinderungen** mit auf Ausflüge genommen oder zu Terminen befördert werden.

Bei der Ausweitung von Fahrrad-Verleihsystemen ist darauf zu achten, ein **System im ganzen Land** zu wählen, um es Nutzer\*innen zu erleichtern, Fahrräder an unterschiedlichen Orten auszuleihen und abzugeben. Zum Bekanntmachen neuer Angebote oder neuer Leihstationen sollte es kostengünstige Kennenlern-Aktionen geben. Der Verleih sollte je nach Standort auch **Lastenräder, Pedelecs, E-Bikes** und bedarfsgerechtes Zubehör wie Helme, Schlösser oder Fahrradtaschen umfassen.



### III. Schnittstelle zum öffentlichen Personennahverkehr

In der ländlichen Region sind oftmals die Wege zur Arbeit zu weit, um sie vollständig mit dem Rad zurückzulegen. Hier ist es wichtig, die Schnittstelle zum Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und zum Schienenpersonennahverkehr (SPNV) so attraktiv wie möglich zu gestalten. Universelle Ladestationen, sichere Stellplätze und Leihräder können für eine größere Flexibilität als bisher sorgen. Radfahrende sind unabhängig von Busfahrzeiten und nutzen die letzten Kilometer für körperliche Ertüchtigung. Für Einkäufe oder Kindertransporte sind Lastenfahrräder geeignet. Diese benötigen entsprechende Stellplätze. Die Bildung von Fahrgemeinschaften wird gefördert, wenn für den Rückweg Leihräder zur Verfügung stehen.

#### Abstellanlagen

Radfahrende wünschen sich **sichere und unkompliziert** zu nutzende Abstellmöglichkeiten an Bushaltestellen und in unmittelbarer Nähe von Bahnhöfen und Haltepunkten. Sie sollten sowohl **Ladestationen** für E-Bikes und Pedelecs als auch passende **Stellplätze für Lastenfahrräder** oder Fahrräder mit Anhänger anbieten. An Bahnhöfen mit aktuell oder zukünftig absehbar großer Zahl von Pendler\*innen sollten **Fahrrad-Parkhäuser** oder **Mobilstationen** vorgesehen werden, das heißt überdachte Abstellanlagen, kombiniert mit Ladestationen und diversen **Service-Angeboten**. Diese Services können Carsharing, Leihfahrräder, Möglichkeiten zur Fahrradreparatur, öffentliche Toiletten bis hin zu gastronomischen Angeboten umfassen. Mobilstationen sollten im ganzen Landkreis einheitlich gekennzeichnet werden.

#### Barrierefreier Zugang für alle

Der Übergang oder Zugang zum SPNV sollte für alle Reisenden mit Fahrrad unabhängig von Alter oder Körperkraft einfach zu bewerkstelligen sein. Dies beginnt mit einem sicheren Radweg und **Zugang zum Bahnhofsgebäude**. Außerdem braucht man bessere Möglichkeiten, um **Treppen oder Brücken** zu überwinden, sei es durch Aufzüge, schiefe Ebenen oder Rampen. Schließlich ist eine ausreichende **Breite von Bahnsteigen** wichtig, um das Ein- und Aussteigen aller Fahrgäste

reibungslos zu ermöglichen. Beim Zugang zu Bahnsteigen sollten auch Reisende mit **Anhänger** mitbedacht werden.



Abbildung 10: Leider ist nicht überall ein Zugang zum Bahnhof für Fahrräder möglich. Foto: Birgit Heine

#### Fahrradmitnahme und Tickets

Radfahrende wünschen sich Erleichterungen, um in ÖPNV und SPNV ein Fahrrad mitnehmen zu können. Im Fahrradklima-Test wurde die Fahrradmitnahme im öffentlichen Verkehr Brandenburgs mit 4,6 am schlechtesten bewertet. Damit ist deutlich, dass hier ebenfalls viel zu tun ist:

Bei Bussen in touristischen Regionen ist die Mitnahme zum Beispiel über **spezielle Anhänger** möglich – ein System, das in Regionen ohne Bahnanschluss eine größere Rolle spielen sollte. Im SPNV wünschen sich Radfahrende vor dem Einsteigen bessere Informationen, in welchem Wagen noch ausreichend Platz ist. Eine Art **Füllstandsanzeige am Zug** könnte Konflikte zum Freihalten von Fluchtwegen oder mit anderen Fahrgästen vermeiden. Für **Spezialräder**, z. B. Therapie-Dreiräder, besondere Rahmengrößen o. Ä. sollten Nutzer\*innen klare Informationen finden, welche Räder befördert werden können. Radfahrende wünschen sich ein praktisches Ticket-System zur Mitnahme von Fahrrädern.

## IV. Lückenloses Landesradroutennetz für Brandenburg



Abbildung 11: Plötzliche Unterbrechung einer Fahrradtrasse. Foto: Axel Blomberg

### Orte verbinden – Landschaft genießen

Für den Alltagsradverkehr fehlen ausgebaute Radrouten, die einen komfortablen und zügigen Radverkehr im Land Brandenburg und nach Berlin sowie den Nachbarländern ermöglichen. Dafür ist es nötig, ein lückenloses Landesradroutennetz in Brandenburg zu schaffen. Dieses muss vom Land entwickelt und organisiert werden.

Für den touristischen Verkehr gibt es zwar im Land bereits einige schöne Wege, doch diese sind nicht flächendeckend und weisen für den Erholungszweck lokal erhebliche Lücken auf (insbesondere bezogen auf Komfort und Qualität der Strecken). Es ist keine Erholung, mit dem Rad im märkischen Sand zu „versickern“ oder durch Schlaglöcher und groben Bauschutt zu fahren.

### 1. Ortsverbindungen

„50 Prozent aller heute in Deutschland mit dem Auto zurückgelegten Wege sind unter 5 Kilometer lang, sogar 70 Prozent unter 10 Kilometer. Dies sind hervorragend mit dem Fahrrad zu leistende Entfernungen, insbesondere bei einer verstärkten Nutzung des Pedelecs.“<sup>8</sup>

Diese Kilometer-Angaben des ADFC entsprechen den Entfernungen, die häufig auch in unserer Region anfallen. Im Fahrradklima-Test wurde die Erreichbarkeit von Nachbarorten mit 3,6 bewertet.

Gleichzeitig kann ein gut ausgebautes Netz von Radwegen auch **Entfernungsvorteile** gegenüber dem Auto realisieren. Ein typisches Beispiel: Die Strecke Wilhelmshorst nach Bergholz-Kirche über die Bergholzer Str. beträgt 4,5 km, mit dem Auto über Alt-Langerwisch und Saarmund sind es 9 km.

Diese **interkommunalen Verbindungen** müssen gemeindeübergreifend abgeklärt werden.

Für diese Ortsverbindungen per Rad sollten vorhandene, zum Teil **historische Wege** nutzbar gemacht werden. Diese sind teilweise als schlechte Wald- und Wirtschaftswege oder stillgelegte Bahntrassen vorhanden und deshalb für das Rad meist ungeeignet. Dabei wäre ggf. eine einfache oder teilweise Befestigung schon ein wichtiger Schritt zur Nutzbarmachung dieser Wege. Vielbefahrene Verbindungen sollten dann aber systematisch weiterentwickelt werden.

So liegt etwa das Strandbad Templin gewissermaßen vor der Haustür der Gemeinde Michendorf und von Potsdam-Waldstadt, ist aber nur auf teils

miserablen und schwierigen Wegen mit dem Rad zu erreichen.

Für bestimmte Ortsverbindungen sollten Maßnahmen zur Verhinderung der Nutzung durch den Autoverkehr ergriffen werden.



Abbildung 12: Viele historische Ortsverbindungen sind leider überhaupt nicht fahrradtauglich. Hier: Verbindung Michendorf–Flottstelle/Caputh  
Foto: Hartwig Paulsen

- Alle bestehenden und möglichen Ortsverbindungen sollten überprüft und in Haupt- und Nebenverbindungen und in eine **zeitliche Priorisierung** hinsichtlich der Realisierung unterteilt werden.
- Das Landesradroutennetz sollte mit den kommunalen Radwegenetzen verbunden sein. Die **Netzplanung** sollte mit den Nachbarländern und Berlin abgestimmt werden.
- Alle relevanten Ortsverbindungswege sollten **befestigt** werden. Dabei sollten auch schnelle und einfache sowie **kostengünstige Lösungen**, die einen zügigen Ausbau des Gesamtnetzes fördern, geprüft werden.
- Relevante Radwege sollten für breite Spezialräder (z. B. Lastenräder) bzw. Räder mit Anhängern (z. B. Kinderanhänger) ausgebaut werden. Gerade im Zweirichtungsverkehr müssten vorrangige Hauptradwege mindestens eine **Breite von 3 m** haben, bei gleichzeitiger Nutzung von Fußgänger\*innen **3,5 m Breite**. Sie sollten als Radvorrangrouten (RVR) ausgebaut werden.
- Radwege müssen gut sichtbare, auch in der Dunkelheit erkennbare **Markierungen** erhalten.
- Die **Wartung und Reinigung** von allen relevanten Radwegen und anderen Radverkehrsführungen sollte gewährleistet werden. Laub-, Schnee- und Schadensbeseitigung sollten zügig durchgeführt werden. (Fahrradklima-Test, Reinigung und Winterdienst von Radwegen: 4,0 bzw. 4,1)
- An markanten Plätzen im Land sollten **Rast- und Orientierungsplätze** für Radfahrende eingerichtet werden mit Unterstand, Bank und Tisch, Infotafeln zur Region und Karte zum Radverkehr. Schutzhütten als Unterstand und Rastplätze sollten ebenfalls eingeplant werden.
- Die Radrouten sollten ausgeschildert sein. Im Fahrradklima-Test wurde die Wegweisung für Radfahrende mit 3,5 bewertet. **Wegweisungen** durch Info- oder Knotenpunkte sollten analog und digital entwickelt werden. Die Verbindungen sollten dazu einladen, die Ortsteile und Landschaften der Gemeinde kennenzulernen und zu nutzen. Ggf. kann man auch die Qualität der Wege deutlich machen. Dabei könnte die Qualität der Strecken gekennzeichnet werden mit „grün“= voll fahrradtauglich“, „gelb“= eingeschränkt fahrradtauglich“ und „rot“= noch nicht fahrradtauglich, aber mit Einschränkungen befahrbar“.
- Förderprogramme für **Autostraßen unabhängige Radwege** (Koalitionsvertrag der Landesregierung) sollten genutzt werden.
- Zu sanierende und **neue Straßenbauvorhaben** müssen immer zusammen mit dem Radverkehr geplant werden.
- Hilfreich sind eine verstärkte Förderung der **Doppelnutzung** und ein entsprechender Ausbau von **Wirtschaftswegen** zur Mitnutzung von Fahrrädern.
- Auch geeignete **Brandschutzstreifen** können für den Fahrradverkehr nutzbar sein.
- Um die Entwicklung des Radverkehrs besser zu beurteilen, ist eine **verstärkte Messung des Radverkehrs** erforderlich. Entsprechende dauerhafte Zählstellen sind an geeigneten Orten einzurichten.



Abbildung 13: Knotenpunktsystem: Eine Möglichkeit für die Ausschilderung der Radrouten wäre ggf. auch das Knotenpunktsystem. Foto: Tino Freißler

## 2. Erholung, Landschaft und Radverkehr

Die Ausgestaltung des Radroutennetzes sollte auch den Ansprüchen der erholungssuchenden Radfahrenden Rechnung tragen.

Hierbei sollten insbesondere die folgenden Punkte zusätzlich beachtet werden:

- Erweiterung des Radroutennetzes um Strecken, die zur Erholung und zum Genießen der Landschaft einladen (**Erholungswege**).
- **Sichere Befestigung** aller Radwege.
- Es sollte auf eine deutliche **Trennung von Reit- und Radwegen** geachtet werden.
- Bei der Gestaltung des Radnetzes sollte auf einen achtsamen und respektvollen Umgang mit der **Natur** geachtet werden. Sensible Naturräume sollten geschützt werden. Eine Versiegelung von Landschaftsräumen sollte vermieden werden.
- **Erholungswege** sollten möglichst nicht mit dem Autoverkehr gekoppelt sein.
- Die **Ortsverbundenheit**, das Geschichtsverständnis und der Naturschutz sollten durch das Radnetz gefördert werden.
- Bei der Gestaltung des Radnetzes sollte auf die Vernetzung mit den **Fernradwegen** (R1, F1 ...) geachtet werden.
- Bereits gut ausgebaute **touristische Weeginfrastruktur** sollte im Alltagsradnetz

mitberücksichtigt werden, sofern damit keine Streckenverlängerung von über 10 Prozent und keine gegenseitige deutliche Nutzungseinschränkung zwischen Alltag und Tourismus zu erwarten sind.

- Die touristischen Möglichkeiten sollten weiterentwickelt werden, z. B. weitere Bett+Bike-Unterkünfte, Tagesangebote für den Radverkehr, z. B. in Kooperation mit den Nachbarkommunen und dem Tourismusverband.

## 3. Eigenes Netz

Fahrradwege sind nicht nur eine sinnvolle Ergänzung zu bestehenden Verkehrsverbindungen für den Autoverkehr, sondern bilden ebenso eine eigenständige Alternative für viele Zwecke. Ein eigenes Radroutennetz ist eine zusätzliche Bereicherung durch gute Luft und ansprechende Landschaft und hat häufig einen praktischen Nutzen durch Abkürzungen. Umwelt- und Gesundheitsaspekte rechtfertigen eine Aufwertung des Radverkehrs durch den Auf- und Ausbau eines **unabhängigen Verkehrsnetzes**.

Umgekehrt bedeuten die fehlende Knautschzone der Radfahrenden und **Geschwindigkeitsunterschiede** zwischen Kraft- und Radverkehr ein Sicherheitsrisiko und machen eine Trennung von Auto- und Radverkehr meist notwendig. Dabei erschließt sich das größte Potenzial durch die Reaktivierung vorhandener Wege.

Ein Radroutennetz soll verbinden: Es muss durchgängig sein und genügend Rastplätze bieten. Sichere und wettergeschützte Abstell- und Serviceplätze gehören dazu (s. o.). Übergänge an Kreuzungen und Ortseingängen bieten Orientierung und Sicherheit. Für alle Verkehrsteilnehmenden sollen klare Regelungen gelten und ausgewiesen werden, so auch für Roller u. Ä. sowie Reiter\*innen.

# Vorschlag für ein Radnetz Brandenburg

**Als Radaktive sind wir der Meinung, dass nur ein vom Autoverkehr unabhängiges Angebot das wirkliche Potenzial des Fahrrads nutzen lässt. Eine wichtige Voraussetzung dafür ist ein eigenständiges Radroutennetz mit Verbindungsstrecken, die Radfahrende schnell und sicher an ihr Ziel bringen.**

Deshalb haben wir uns die Aufgabe gestellt, ein alltagstaugliches und lückenloses Landesradroutennetz für Land Brandenburg zu entwerfen. Für die Entwicklung und die Definition von Standards wurde von fünf Nutzergruppen ausgegangen: Schulkinder, Pendler\*innen, Alltags- und Freizeitverkehr sowie ältere Radfahrende. Wichtige Anforderungen an die Routen sind aus unserer Sicht: Sicherheit, Komfort und zügige Umsetzbarkeit.

Bei der Entwicklung der Radnetzes Brandenburg ist die Berücksichtigung der vorhandenen Radverkehrskonzepte der Landkreise, der kreisfreien Städte und der Kommunen wichtig. Dies konnten wir in unserem Vorschlag nur begrenzt vornehmen. Hier ist sicherlich weiterer Abstimmungsbedarf vorhanden.

Auch ist die Optimierung des Radnetzes in Bezug auf lokale, soziale, gewerbliche und verkehrliche Infrastruktur (Schulen, Kitas, Gesundheitseinrichtungen, Gewerbegebiete, Bahnhöfe etc.) weiter zu durchdenken.

Der folgende Vorschlag zur Bezeichnung der Landesradrouten hat das Ziel, die jeweiligen Routen eindeutig identifizierbar zu machen. Dabei soll bereits aus der Routenbezeichnung ungefähr ersichtlich sein, wo die Route verläuft.

Bei der Benennung der Routen des Landesradnetzes wurden drei Kategorien verwendet: Ringe, Strahlen und Querverbindungen. Es sind insgesamt 4 bis 5 Ringe um Berlin denkbar, die von 1 bis 5 benannt werden. Die Strahlen werden im Uhrzeigersinn von Norden aus ab der Nummer 11

um Berlin herum benannt. Insgesamt gibt es 24 Strahlen (Nummerierung von 11 bis 34).

Es gibt auch eine Reihe von Querverbindungen. Wir schlagen vor, diese im Uhrzeigersinn nach den Strahlen zu benennen. Jede Querverbindung wird nach dem Strahl benannt, von dem sie im Uhrzeigersinn ausgeht, und erhält eine zusätzliche Ziffer. Die Zählweise beginnt außen, von den Außengrenzen Brandenburgs aus. Die erste Querverbindung von Norden des Strahls 11 heißt dementsprechend 111, die zweite 112 usw. Die Querverbindungen behalten ihre Bezeichnung, auch wenn sie andere Strahlen kreuzen.

Verbindungen, die von Ringen ausgehen, sollten trotzdem nach den Strahlen benannt werden, entweder nach einem naheliegenden Strahl oder gegebenenfalls auch entgegen dem Uhrzeigersinn. Falls dies nicht eindeutig ist, wird eine naheliegende Option gewählt.

Auf der Online-Karte kann die vorgeschlagene Routenbezeichnung nachvollzogen werden, indem man mit der Maus die jeweilige Route anklickt.

Die roten Routen stellen die Ringe dar, die blauen Routen sind die Strahlen und die grünen Routen bilden die Querverbindungen.

Karte:

Vorschlag eines Landesradroutennetz Brandenburg

**Rote Routen = Ringe**

**Blaue Routen = Strahlen**

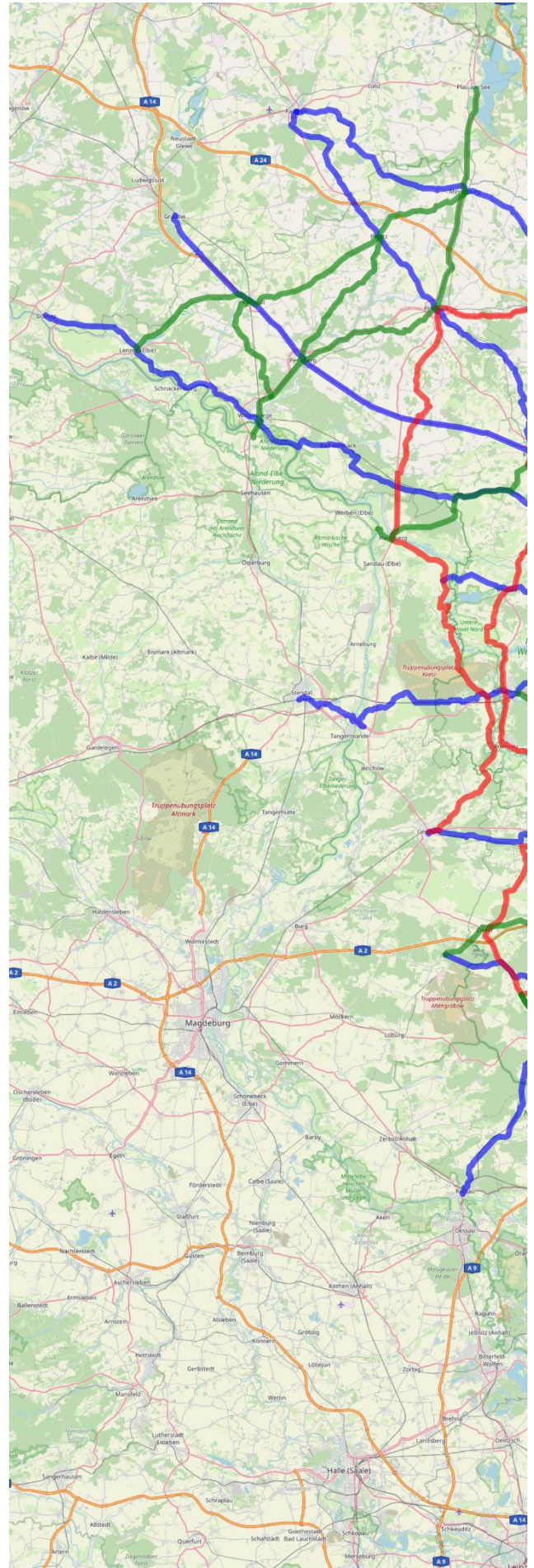
**Grüne Routen =  
Querverbindungen**

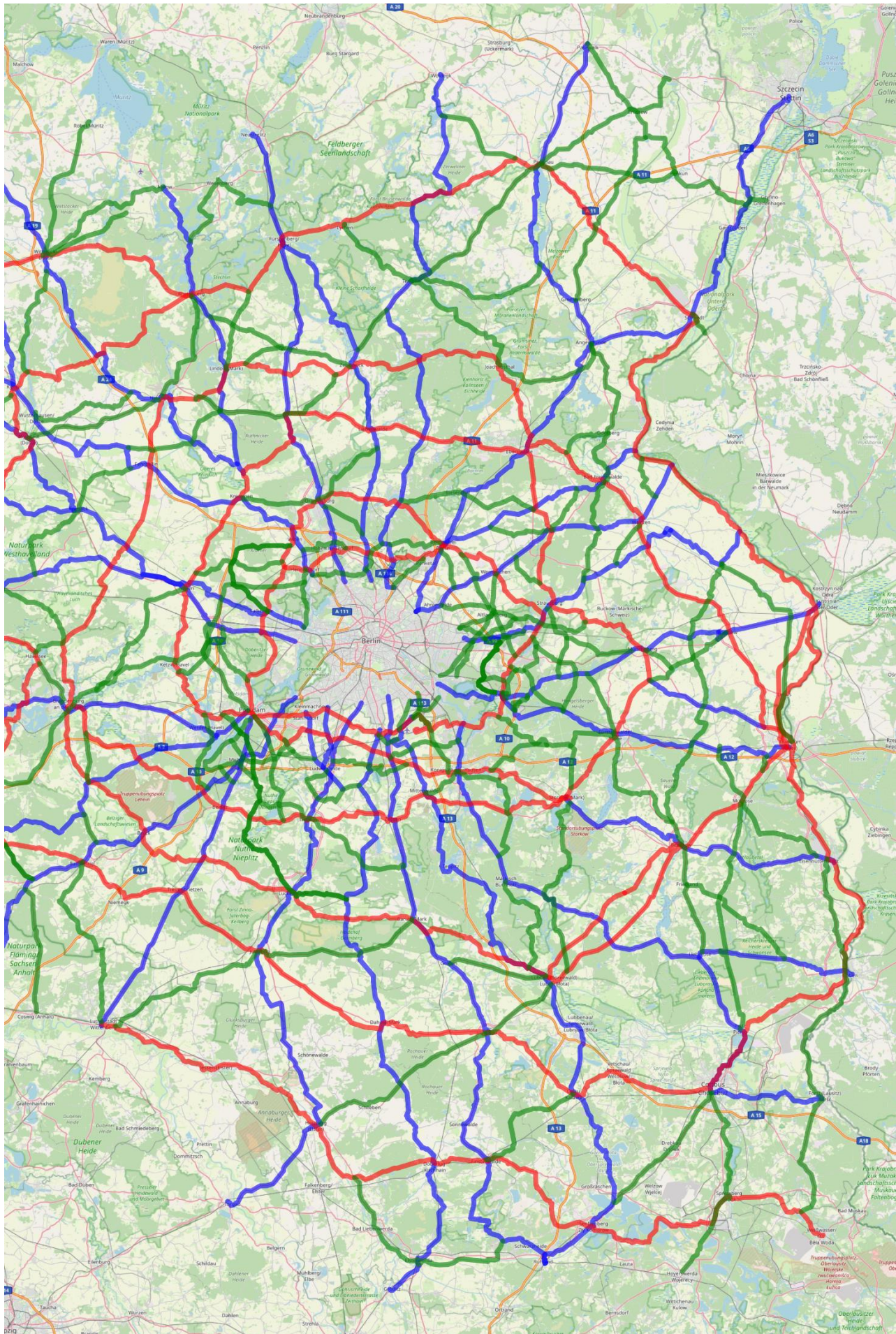
Gesamtlänge des Radnetzes: **7086 km**

Stand. 3.1.2024

**Link zur Karte:**

[https://umap.openstreetmap.de/de/map/radnetz\\_brandenburg\\_41106](https://umap.openstreetmap.de/de/map/radnetz_brandenburg_41106)





## V. Forderungen an das Land

### Unterstützungsangebote zur Weiterentwicklung des Rad- und Fußverkehrs

Auf kommunaler Ebene besteht oft ein Mangel an Know-how bezüglich der zeitgemäßen Gestaltung von Nahmobilität (Rad- und Fußverkehr). Daher sollten den Behörden und der politisch interessierten Bevölkerung Beratungen und Hilfestellungen im vorplanerischen Bereich unbürokratisch angeboten werden.

Dieses Angebot sollte für die 413 Gemeinden, 14 Landkreise und 4 kreisfreien Städte bereitgestellt werden. Insbesondere Gemeinden mit wenig fachlichem Know-how sollten von dieser Unterstützung profitieren.

Ein effektives und bürokratiearmes **Kompetenzzentrum für Rad- und Fußverkehr** könnte diese Unterstützung organisieren und somit die Planungsprozesse beschleunigen und kostengünstiger gestalten.

Ein solches Kompetenzzentrum für Rad- und Fußverkehr ist ein Vorschlag der Volksinitiative Verkehrswende Brandenburg jetzt! Es soll ein integriertes Beratungs-, Vernetzungs- und Informationsangebot bereitstellen, um die Entwicklung des Rad- und Fußverkehrs zu beschleunigen und die Umsetzung der Radverkehrsstrategie voranzutreiben. Folgende Aufgaben sollen dabei berücksichtigt werden:

- Unterstützung und Beratung der Kommunen bei Planungs- und Umsetzungsfragen
- Erstellung von Musterlösungen für den Rad- und Fußverkehr
- Hilfestellung bei der Antragstellung von Fördermitteln durch die Kommunen
- Zusammenarbeit mit Organisationen, Verbänden sowie Wissenschaft, Forschung und Lehre
- Beratung von Organisationen und Unternehmen bei der Umsetzung eines nachhaltigen betrieblichen Mobilitätsmanagements und bei der Zertifizierung als fahrradfreundlicher Arbeitgeber

- Bündelung und ergänzende Organisation zur Sicherstellung von Weiterbildungsangeboten zum Rad- und Fußverkehr
- Förderung des Umstiegs auf das Fahrrad
- Organisation der Schnittstellen im Bereich Radverkehr nach Berlin und den anderen Nachbarbundesländern

Der Entwurf des Mobilitätsgesetzes sieht zwar in §12 „Unterstützungsangebote zur Weiterentwicklung des Rad- und Fußverkehrs“ vor, lässt jedoch offen, wie dies erreicht werden soll. Daher fordern wir die Errichtung des Kompetenzzentrums.

Für die personelle Ausstattung des Kompetenzzentrums schlagen wir 18 fachliche Referent\*innen und 3 Assistenzkräfte vor. Jede\*r Referent\*in könnte sich um einen Kreis bzw. eine kreisfreie Stadt kümmern. Der Sitz des Kompetenzzentrums sollte zentral in Brandenburg liegen, um einen guten Austausch mit den Ministerien, dem Landesbetrieb Straßenwesen, den Verbänden und dem Radverkehrsprofessor an der TH Wildau zu ermöglichen.

### Gleichberechtigung der Verkehrsarten

Motorisierter Verkehr, ÖPNV, Fahrradverkehr und Fußgängerverkehr sollten als gleichberechtigt betrachtet werden. Das bedeutet, dass der stärkere Verkehrsteilnehmer die Sicherheitsbedürfnisse des schwächeren Verkehrsteilnehmers berücksichtigen und sich entsprechend anpassen muss. Das Qualitätsniveau der Verkehrsinfrastruktur für alle Verkehrsteilnehmer\*innen sollte gleichberechtigt sein, insbesondere in Bezug auf Sicherheit, Geschwindigkeit und Komfort. Es besteht ein deutlicher Unterschied zwischen motorisiertem Verkehr und Fahrrad- sowie Fußverkehr in Bezug auf diese Aspekte, der ausgeglichen werden muss. Nur wenn die Standards für Fahrrad- und Fußverkehr erhöht werden, kann die Gleichberechtigung und vor allem die nötige Verkehrswende erreicht werden.

Im Koalitionsvertrag der Landesregierung wird angestrebt, dass 20 Millionen Euro pro Jahr in die Radwegeinfrastruktur investiert werden. Jedoch ist ein flächendeckendes und für den



Alltagsverkehr geeignetes Radwegenetz deutlich kosten-aufwendiger. Dies ist eine Bewährungsprobe für die angestrebte Verkehrswende. Mit 20 Millionen Euro könnten gerade einmal 80 km getrennte Radwege (ohne Ingenieurbauwerke wie z. B. Brücken) gebaut werden. Der hier vorgeschlagene Plan für ein **Landesradroutennetz** hat insgesamt eine Länge von über **7.000 km**. Zum Vergleich: Die Gesamtlänge der Autobahnen, Bundesstraßen und Landstraßen in Brandenburg beträgt 9.195 km.<sup>9</sup>

Wenn man alle kommunalen Radrouten einbezieht, müssten insgesamt über 40.000 km<sup>10</sup> entwickelt werden. Davon müsste ein Großteil

neu gebaut und der andere Teil sicherer gestaltet werden. Mit dieser Förderquote würde das Land mindestens 250 Jahre brauchen, um das Ziel zu erreichen. Deshalb fordern wir, dass der Radverkehr auch finanziell auf allen Ebenen (Bund, Land

und Kommune) dem motorisierten Verkehr gleichgestellt wird.

Der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur auf ein gleichberechtigtes Niveau sollte nicht länger als 15 Jahre dauern. Wir fordern deshalb ein Budget von insgesamt **200 Millionen Euro Investitionen pro Jahr für den Radverkehr in Brandenburg**, das wären auf 15 Jahre verteilt 3 Mrd. Euro. Dies entspräche dem Neubau von 12.000 km Radwegen. Die Investitionen beziehen sich allerdings auf alle Aspekte der Infrastruktur des Radverkehrs, also Radverkehrsführung, Beschilderung, Abstellanlagen, Instandsetzung usw. Auch nach der Investition von 3 Mrd. Euro bleibt folglich noch einiges zu tun.

Zum Vergleich: Der Flughafen Berlin-Brandenburg hat 5,9 Mrd. Euro<sup>11</sup> gekostet.

## Wie weiter?

**Die Anforderungen und der Netzvorschlag sind das Ergebnis der Gespräche unter den Radaktiven bis Dezember 2023. Diesen Stand stellen wir zur Diskussion. Es gibt selbstverständlich noch eine Reihe von offenen Fragen und Lücken.**

Natürlich suchen wir den Austausch mit dem Land und den Kommunen sowie der Bevölkerung. Deshalb betrachten wir dieses Anforderungspapier und den Entwurf eines Landesradroutennetzes als noch nicht abgeschlossen. Wir werden beides stetig weiterentwickeln und mit Beispielen und Exkursen ergänzen:

**Link zu unserer Themenwebsite:**

<https://brandenburg.adfc.de/radnetz-brandenburg>

**Link zur Karte:**

[https://umap.openstreetmap.de/de/map/radnetz\\_brandenburg\\_41106](https://umap.openstreetmap.de/de/map/radnetz_brandenburg_41106)

Hinweise und Anmerkungen zum Radnetz Brandenburg bitten wir an folgende E-Mail-Adresse zu senden:

radnetz@brandenburg.adfc.de

Unter dieser E-Mail-Adresse kann der unregelmäßige Newsletter zum Radnetz Brandenburg angemeldet werden.

# Gemeinsam für die Verkehrswende

Der ADFC Brandenburg e.V. ist ein Landesverband des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC). Gemeinsam mit unseren 3.800 Mitgliedern und 24 Orts- und Regionalgruppen setzen wir uns für ein fahrradfreundliches Brandenburg ein. (Stand: 01/2024)

Als Lobbyverband für den Radverkehr wirken wir in die Brandenburger Politik, Öffentlichkeit und Gesellschaft. Wir heben dabei das Potenzial des Fahrrads für die Verkehrswende hervor und setzen uns für die Gleichstellung des Radverkehrs ein. Wir finden, dass jeder Mensch in Brandenburg überall sicher Radfahren können sollte.

Wir sind nur so stark wie unsere Mitglieder und unser Unterstützerkreis. Wir finanzieren unsere Arbeit fast ausschließlich durch Mitgliedsbeiträge und Spenden.

## ADFC-Mitglied werden

Die ADFC-Mitgliedschaft kostet 66 €/Jahr für Einzelpersonen, 78 €/Jahr für Familien/Haushalte. Profitieren Sie dazu von vielen Mitgliedervorteilen wie der Pannenhilfe.

### Hier geht's zum Mitgliedsantrag:

<https://www.adfc.de/mitgliedschaft/mitglied-werden>

## Spenden

Der ADFC Brandenburg macht sich für Verkehrspolitik, Verkehrssicherheit, Fahrradtourismus,

Verkehrspädagogik, Verbraucherschutz und die ehrenamtliche Arbeit vor Ort stark. Wenn Sie diese Arbeit mit einer Spende unterstützen wollen, helfen Sie, dass der ADFC sich noch besser engagieren kann!

**Spendenkonto:** ADFC Brandenburg e.V.,

**IBAN:** DE33 1009 0000 1800 4760 00

**PayPal:** landesverband@brandenburg.adfc.de

## Fördermitglied werden

ADFC-Fördermitglieder stärken die lokale und regionale Arbeit der ADFC-Gliederungen. Sie sind Dienstleister, Händler, Unternehmen und Verwaltungen, die sich mit den Zielen des ADFC identifizieren und die Arbeit für bessere Radverkehrsinfrastruktur vor Ort finanziell und ideell unterstützen.

Weitere Infos hier:

<https://www.adfc.de/mitgliedschaft/foerdermitglied-werden>

## Ehrenamtlich engagieren

Möglichkeiten zum Mitmachen gibt es beim ADFC Brandenburg viele. Beteilige dich an Demos und Aktionen vor Ort, engagiere dich verkehrspolitisch und führe Gespräche mit Politik und Verwaltung oder lasse dich als ADFC-TourGuide ausbilden.

Melde dich am besten beim Team der Landesgeschäftsstelle:

[landesverband@brandenburg.adfc.de](mailto:landesverband@brandenburg.adfc.de)

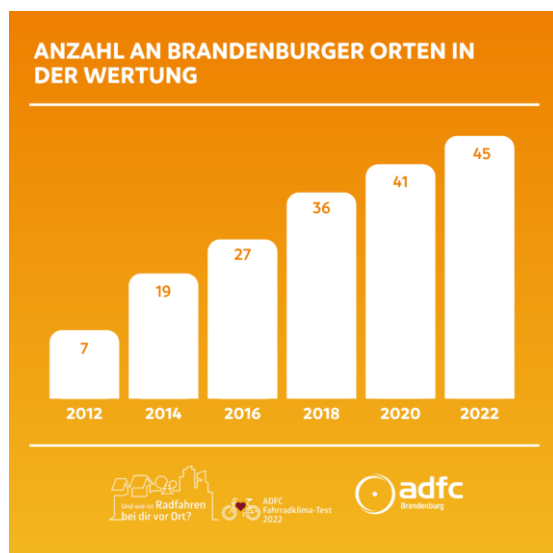


# Exkurs: ADFC-Fahrradklima-Test Brandenburg 2022

**Der ADFC-Fahrradklima-Test ist eine der größten Befragungen zum Radfahrklima weltweit und fand 2022 zum zehnten Mal statt. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur fördert den ADFC-Fahrradklima-Test aus Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans.**

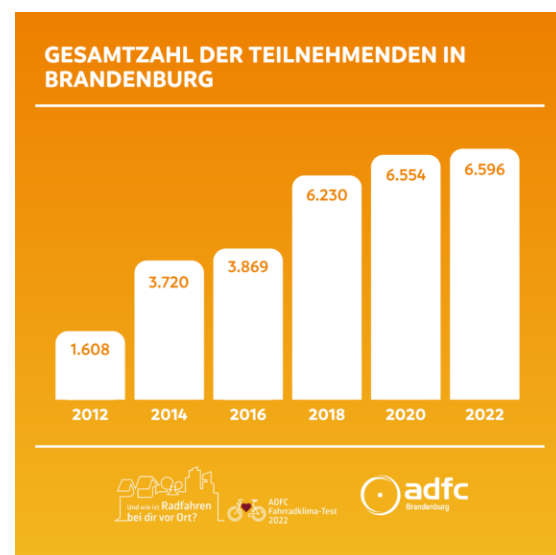
Per Fragebogen konnten Teilnehmende von September bis November 2022 erneut beurteilen, ob beispielsweise Radwege im Winter geräumt werden oder ob sie sich sicher fühlen, wenn sie mit dem Fahrrad unterwegs sind. Die Ergebnisse geben Verkehrsplaner\*innen und politisch Verantwortlichen lebensnahe Rückmeldungen zum Erfolg ihrer Radverkehrsförderung und nützliche Hinweise für Verbesserungen.

Mit 45 Kommunen mit über 50 Teilnehmenden und 6.596 Antworten gab es beim ADFC-Fahrradklima-Test 2022 einen neuen Teilnahmerecord in Brandenburg. Die Bewertung dagegen stagniert wie in anderen Bundesländern auf einem niedrigen Niveau. Das Land schnitt mit Note 4 erneut schlecht ab.



Von den Brandenburger Kommunen erreicht Bad Wilsnack mit 2,72 einzig eine Bewertung von besser als befriedigend. Nur drei Kommunen konnten ihre Bewertung verbessern (Neuruppin, Königs Wusterhausen und Michendorf), in allen anderen Kommunen stagniert das Fahrradklima auf

schlechtem Niveau: Von den 45 Kommunen, die es in die Auswertung geschafft haben, wurden mit 23 mehr als die Hälfte mit der Note ausreichend oder schlechter bewertet.



Besondere Kritikpunkte waren auch in diesem Jahr wieder die Verkehrssicherheit (Durchschnitt 4,1) und der Komfort (Durchschnitt 4,3).

Ein etwas besseres Bild ergab die Sonderbefragung zum ländlichen Raum. Insbesondere die Fragen zur eigenen Mobilität von Kindern und Jugendlichen schnitt mit 3,4 relativ gut ab. Für diese Gruppe ist das Fahrrad im ländlichen Raum oft die einzige Möglichkeit, eigenständige Mobilität zu leben. An vielen Stellen fehlen Radwege gänzlich: Nur an 15 Prozent der Brandenburger Landesstraßen gibt es straßenbegleitende Radwege. Dabei zeigen die Zahlen: Die Menschen fühlen sich im Mischverkehr unsicher (Note 4,4).

Ortsname	Anzahl Interviews	Rang auf Landesebene	Rang auf Bundesebene	Gesamtbewertung	F1 Spaß oder Stress	F2 Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer	F3 Radfahren durch Alt und Jung	F4 Werbung für das Radfahren	F5 Medienberichte	F6 Fahrradförderung in jüngster Zeit	F7 Falschparkerkontrolle auf Radwegen	F8 Reinigung der Radwege	F9 Ampelschaltungen für Radfahrer/innen	F10 Winterdienst auf Radwegen	F11 Sicherheitsgefühl
<b>Orte 100.000 - 200.000 Einwohner</b>															
Potsdam	1.025	1/1	8/40	3,78	3,4	3,5	2,5	4,0	4,0	4,1	4,6	3,8	4,5	3,9	4,1
<b>Orte 50.000 - 100.000 Einwohner</b>															
Cottbus	474	1/3	60/113	4,08	3,5	3,8	2,4	4,4	4,1	4,5	4,5	4,1	4,5	4,5	4,1
Frankfurt/ Oder	104	2/3	84/113	4,24	4,0	4,2	3,8	4,8	4,1	4,7	4,6	4,5	4,8	4,8	4,4
Brandenburg/ Havel	150	3/3	95/113	4,34	4,0	4,1	2,9	5,0	4,6	4,7	4,7	4,2	4,6	4,2	4,5
<b>Orte 20.000 - 50.000 Einwohner</b>															
Schwedt/Oder	82	1/20	4/447	3,06	2,3	2,7	2,1	3,7	3,5	3,3	3,3	3,1	3,0	3,7	2,8
Hennigsdorf	72	2/20	34/447	3,46	3,1	3,4	2,5	3,9	3,8	3,7	3,1	3,5	3,6	3,9	3,6
Senftenberg/Zly Komorow	53	3/20	41/447	3,49	2,7	3,1	2,3	4,0	3,7	3,6	4,1	3,8	4,0	3,8	3,2
Oranienburg	134	4/20	62/447	3,58	3,0	3,5	2,7	3,8	3,9	3,5	4,0	4,0	4,1	4,2	3,8
Kleinmachnow	64	5/20	74/447	3,64	3,1	3,4	3,1	4,0	3,8	4,2	3,8	3,7	4,2	3,7	3,6
Neuruppin	117	6/20	79/447	3,66	3,1	3,5	2,6	4,1	4,1	3,9	4,0	3,7	3,6	3,9	3,8
Ludwigsfelde	115	7/20	83/447	3,67	3,2	3,2	2,5	3,7	3,4	4,0	3,5	3,3	3,8	3,1	3,5
Panketal	79	8/20	92/447	3,69	3,1	3,3	2,6	4,4	3,9	4,1	4,2	3,5	4,1	3,9	3,6
Luckenwalde	92	9/20	95/447	3,70	3,5	3,8	2,4	4,0	3,9	3,6	4,3	3,5	3,3	3,5	4,1
Strausberg	117	10/20	189/447	3,91	3,7	3,8	2,5	4,4	3,9	4,4	4,2	4,0	4,3	3,8	3,8
Hohen Neuendorf	114	11/20	220/447	3,99	3,3	3,6	2,9	4,3	4,1	4,3	4,5	4,3	4,4	4,4	4,0
Blankenfelde-Mahlow	77	12/20	227/447	4,00	3,3	3,8	2,8	3,9	3,5	4,5	4,3	3,9	4,1	3,9	3,9
Königs Wusterhausen	67	13/20	230/447	4,00	3,5	3,6	3,0	4,5	4,1	4,5	4,2	4,0	4,0	4,0	3,9
Eberswalde	262	14/20	250/447	4,05	3,7	3,9	3,3	4,2	4,1	4,1	4,6	4,1	4,3	4,5	4,2
Eisenhüttenstadt	56	15/20	259/447	4,06	3,7	3,5	2,7	5,4	4,7	5,0	3,9	4,2	3,6	4,2	4,3
Bernau bei Berlin	75	16/20	279/447	4,11	3,5	3,8	3,1	4,5	4,0	4,1	4,4	4,1	4,4	4,2	4,2
Teltow	110	17/20	290/447	4,14	3,5	3,8	3,1	4,5	4,1	4,4	4,7	4,5	4,6	4,3	4,2
Falkensee	209	18/20	307/447	4,16	3,8	3,9	2,7	4,5	4,0	4,3	4,6	4,4	4,7	4,5	4,5
Rathenow	107	19/20	348/447	4,24	4,1	4,2	2,5	4,4	4,4	4,7	4,4	4,1	4,1	4,1	4,8
Werder (Havel)	108	20/20	427/447	4,49	4,5	4,5	3,5	5,2	4,6	4,6	5,0	4,3	4,8	4,4	5,0
<b>Orte &lt; 20.000 Einwohner</b>															
Bad Wilsnack	69	1/21	5/474	2,72	2,1	2,6	2,2	3,2	3,0	3,1	3,6	3,4	3,3	3,3	2,8
Wittenberge	88	2/21	13/474	3,09	2,5	2,8	2,3	3,3	3,1	3,9	3,4	3,2	3,5	3,5	3,0
Brück	51	3/21	56/474	3,47	2,8	3,1	2,5	4,4	3,6	4,1	3,9	3,1	3,2	3,4	3,1
Eichwalde	66	4/21	67/474	3,52	2,9	3,0	2,2	4,0	3,7	3,5	3,6	3,5	3,6	3,6	3,2
Beelitz	67	5/21	123/474	3,68	3,3	3,5	2,7	4,6	4,2	4,0	4,0	3,5	3,9	3,8	3,8
Schwielowsee	87	6/21	143/474	3,74	3,0	3,4	2,8	4,0	3,4	3,7	4,6	3,8	4,3	4,1	3,8
Michendorf	124	7/21	201/474	3,85	3,5	3,7	2,9	3,9	3,6	3,7	4,0	4,1	4,2	3,9	4,2
Rangsdorf	53	8/21	267/474	3,97	3,2	3,3	3,2	4,6	3,7	4,7	3,8	4,1	4,3	4,2	3,7
Bad Belzig	70	9/21	270/474	3,98	3,5	3,7	3,0	5,1	4,2	4,4	3,8	3,8	4,3	3,9	4,1
Angermünde	82	10/21	271/474	3,98	3,3	3,8	3,3	3,5	3,6	4,3	4,2	4,1	4,1	4,0	4,4
Wildau	60	11/21	280/474	4,01	3,4	3,3	2,8	4,9	4,2	4,6	4,0	3,9	4,2	4,2	3,8
Ahrensfelde	63	12/21	282/474	4,02	3,6	3,5	3,0	4,6	4,1	4,3	4,2	4,1	4,2	3,9	4,1
Stahnsdorf	58	13/21	285/474	4,02	3,5	4,1	3,0	4,9	4,3	4,1	4,9	3,9	4,7	4,1	4,2
Schöneiche bei Berlin	53	14/21	287/474	4,03	3,4	3,3	3,2	4,2	4,1	4,5	4,5	4,3	4,6	4,2	3,7
Templin	114	15/21	309/474	4,07	3,7	4,1	2,4	4,5	4,1	4,6	4,1	4,0	4,0	4,3	4,8
Birkenwerder	65	16/21	318/474	4,09	3,3	3,3	3,4	4,1	3,9	4,6	5,0	4,6	4,2	4,6	4,1
Mittenwalde	82	17/21	346/474	4,15	3,7	3,6	3,2	4,8	3,9	5,1	4,3	4,3	4,7	4,7	4,4
Fredersdorf-Vogelsdorf	51	18/21	353/474	4,16	4,1	3,9	2,5	4,8	4,6	4,5	4,4	4,3	4,3	4,3	4,3
Zeuthen	75	19/21	362/474	4,18	3,9	3,7	2,6	4,5	4,0	4,7	4,3	4,1	4,7	4,1	4,2
Brieselang	59	20/21	430/474	4,42	3,8	3,9	2,7	5,6	4,7	5,5	5,2	4,8	4,7	4,5	4,5
Planebruch	66	21/21	459/474	4,56	5,3	5,0	2,4	4,1	3,8	5,7	3,7	4,7	4,3	3,6	5,8
Anzahl Teilnehmende in der Wertung	5.366														
Anzahl Teilnehmende aller Orte	6.596			4	3,4	3,7	2,8	4,4	4	4,3	4,3	4	4,3	4,1	4,1

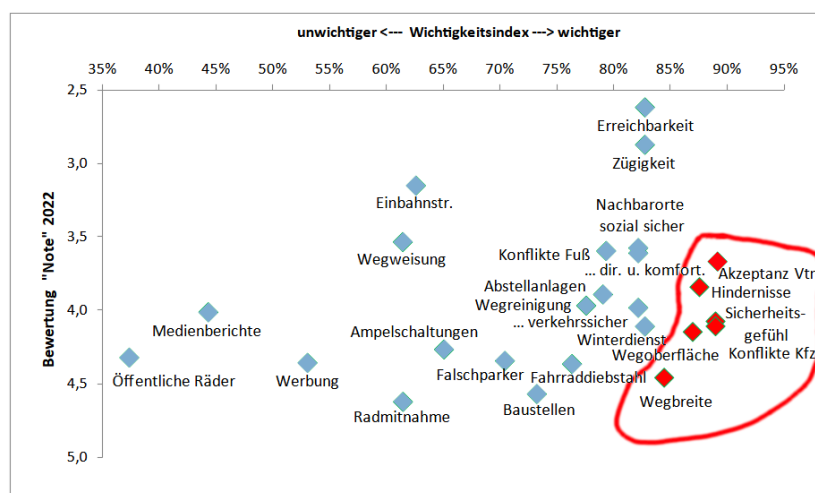
Tabelle Ergebnisliste ADFC Fahrradklimatest 2022 Brandenburg

F12 Konflikte mit Fußgängern	F13 Konflikte mit Kfz	F14 Hindernisse auf Radwegen	F15 Fahrraddiebstat	F16 Fahren auf Radwegen und Radf.-streifen	F17 Fahren im Mischverkehr mit Kfz	F18 Breite der Wege für Radfahrer/innen	F19 Oberfläche der Wege für Radfahrer/innen	F20 Abstellanlagen	F21 Führung an Baustellen	F22 Fahrradmitnahme im Öffentlichen Verkehr	F23 Erreichbarkeit Stadtzentrum	F24 zügiges Radfahren	F25 geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung	F26 Wegweisung für Radfahrer	F27 Öffentliche Fahrräder	Teilnehmer (TN) pro 10.000 Einw. (EW)	Vergleich zum Jahr 2020	Z1 Erreichbarkeit von Nachbarorten	Z2 Verkehrssicherheit der Wege zu Nachbarorten	Z3 Soziale Sicherheit der Wege zu Nachbarorten	Z4 Bike&Ride Qualität am Bahnhof	Z5 eigenst. Radmobilität von Kindern u. Jugendlichen
3,8	4,4	4,0	5,0	4,4	4,4	4,7	3,9	3,8	4,4	4,5	2,3	2,6	2,7	3,3	2,5	56	o	3,12	3,59	3,42	3,85	3,36
4,1	4,2	4,1	5,2	4,3	4,5	4,6	4,6	4,1	5,0	4,7	2,8	3,0	2,9	3,3	5,0	48	o	3,58	3,86	3,93	3,76	3,59
3,9	4,2	4,1	5,1	4,5	4,3	4,8	4,6	4,1	4,9	4,9	2,8	3,1	3,2	4,3	3,1	18	o	3,37	3,55	3,44	4,49	4,17
4,2	4,4	4,4	4,7	4,5	4,9	4,8	4,6	4,3	5,0	4,8	3,6	3,5	3,3	4,0	5,2	21	o	3,77	3,98	3,84	3,30	3,76
2,7	3,1	2,7	4,1	2,6	3,5	3,1	3,0	3,1	3,5	3,7	1,8	2,0	3,1	2,9	4,3	24	o	3,10	3,50	3,32	2,82	2,53
3,7	3,8	3,3	4,5	3,8	3,9	4,1	3,5	3,3	4,2	4,0	2,1	2,4	2,1	2,5	4,9	27	o	2,88	3,03	3,11	3,77	2,87
3,6	3,8	3,2	4,7	3,6	4,0	3,9	3,8	3,9	4,3	4,7	1,9	2,0	2,1	2,8	4,2	23		2,66	2,94	3,43	4,26	2,77
3,6	4,0	3,8	4,4	4,0	4,4	4,4	3,8	3,3	4,3	4,5	2,1	2,4	2,0	2,8	3,4	29	o	3,23	3,70	3,50	2,31	2,79
3,4	4,0	3,3	3,9	4,0	4,0	4,4	4,1	3,4	4,5	4,9	2,0	2,3	2,8	4,2	2,7	32	o	2,74	3,45	3,18	4,52	2,68
3,5	4,0	3,8	3,6	3,8	4,0	4,1	4,0	3,7	4,2	4,5	2,5	2,7	2,5	3,4	4,4	38	+	3,28	3,75	3,35	4,23	3,26
3,3	3,7	3,3	4,7	3,8	4,5	4,0	4,0	3,9	4,3	4,7	2,1	2,5	3,6	4,3	5,5	42	o	3,67	4,01	3,56	4,71	3,28
3,6	3,6	3,6	4,7	4,0	4,4	4,3	3,7	3,4	4,2	4,4	2,1	2,4	2,5	3,0	5,5	38	o	3,05	3,60	3,35	3,03	2,44
3,4	4,1	3,6	4,6	3,9	4,3	4,2	3,8	3,7	4,5	4,6	2,2	2,4	2,8	3,7	4,9	45	o	3,12	3,45	3,38	3,14	3,16
3,8	4,0	3,8	4,3	4,2	4,5	4,5	4,6	4,0	4,5	3,9	3,2	3,3	2,3	3,7	4,5	43	o	3,82	4,19	3,71	3,25	3,26
3,6	4,0	4,1	4,7	4,3	4,6	5,0	4,4	3,8	4,7	4,2	2,3	2,7	3,7	3,3	4,6	43	o	3,24	3,65	3,16	3,29	2,93
3,3	4,0	4,1	4,7	4,2	4,8	4,6	4,5	4,1	4,4	4,5	2,5	2,9	4,5	3,6	5,5	27		3,83	4,29	3,67	3,84	3,31
3,4	4,2	3,9	4,9	4,2	4,5	4,6	4,0	4,0	4,7	4,5	2,8	3,1	3,5	3,7	5,0	18	+	3,73	4,06	3,53	4,33	3,84
3,8	4,4	4,3	4,5	4,3	4,3	4,7	4,4	3,6	4,8	4,9	2,5	2,9	3,3	3,6	4,5	64	-	3,83	4,31	3,86	2,19	3,69
3,3	4,0	4,1	4,9	4,1	4,4	4,0	4,8	3,9	4,4	4,9	2,2	2,3	4,4	3,8	5,1	24		3,50	3,81	4,16	4,81	3,16
4,0	4,2	4,1	4,6	4,2	4,5	4,6	4,2	3,9	4,7	5,0	3,3	3,4	4,1	3,5	4,7	18	o	3,78	4,01	3,58	2,89	3,48
3,5	4,3	4,1	4,2	4,4	4,5	4,8	4,4	4,0	4,9	5,0	2,8	2,9	2,8	4,3	5,2	40	o	3,63	4,14	3,53	3,93	3,45
3,9	4,5	4,0	4,9	4,5	4,8	4,8	4,5	3,8	4,7	4,8	2,7	3,1	3,3	3,7	5,1	47	o	4,16	4,64	4,04	3,31	3,32
4,0	4,7	4,4	5,0	4,7	4,8	5,0	4,7	3,8	5,1	4,6	2,7	3,1	4,5	3,5	4,8	44		3,44	3,96	3,85	3,93	3,78
4,3	4,8	4,4	4,3	5,0	5,1	5,3	4,5	4,3	5,1	4,8	3,6	3,4	4,2	4,1	4,3	40	o	3,78	4,16	3,70	3,88	4,24
2,2	2,6	2,5	2,4	2,5	3,1	2,5	2,7	2,9	3,1	3,6	1,5	2,0	3,0	2,0	1,9	272	o	2,69	3,13	2,88	2,51	2,46
3,1	3,3	3,2	3,3	3,1	3,7	3,6	3,5	3,3	3,8	4,0	1,9	2,0	2,6	2,6	2,4	53	-	3,02	3,32	3,24	2,88	2,62
3,1	3,3	3,2	4,0	3,2	3,5	3,8	3,1	4,0	4,3	4,6	1,7	2,0	4,0	2,8	5,5	125		3,22	4,17	3,79	3,88	3,31
3,2	3,5	3,5	4,7	3,5	3,8	4,3	4,2	4,0	4,4	4,3	2,0	2,3	2,7	3,1	5,2	102		3,11	3,40	2,41	4,10	2,43
3,5	3,9	3,5	3,1	3,8	4,2	4,0	3,6	3,6	4,3	4,7	2,8	2,9	3,3	3,6	3,4	52		3,12	3,53	3,46	3,65	3,24
3,5	4,1	4,0	2,9	4,1	4,5	4,5	3,9	3,7	4,4	5,1	2,7	2,7	3,3	3,6	3,1	80	-	2,80	3,23	2,90	3,50	3,35
3,3	4,2	3,6	3,5	4,4	4,5	4,6	3,8	3,9	4,5	4,9	2,5	2,7	4,3	4,1	3,6	91	++	3,46	3,81	3,12	3,77	3,46
3,4	3,8	3,8	4,4	4,2	4,4	4,7	4,1	4,0	4,3	4,6	2,1	2,6	4,6	3,6	5,7	46		4,33	4,40	4,04	3,52	3,15
3,5	4,0	3,2	4,7	4,2	4,4	4,3	4,0	3,8	4,3	4,9	3,0	3,1	4,1	3,9	4,2	63	o	3,24	3,79	3,39	3,46	3,77
3,4	4,0	3,7	3,4	4,4	4,8	4,4	4,0	4,1	4,8	4,6	3,2	3,4	4,6	3,7	4,4	60		4,54	4,95	3,62	3,84	4,56
3,7	4,2	3,9	4,7	4,1	4,7	4,6	4,1	4,0	4,7	4,1	2,5	2,9	3,9	3,9	5,4	55	-	3,72	3,96	3,81	3,73	3,19
3,6	4,1	3,7	4,3	4,2	4,9	4,4	3,7	4,0	4,5	4,7	3,1	3,6	3,4	3,4	5,3	45	o	4,21	4,49	4,22	3,46	4,59
3,4	4,3	3,5	3,5	3,8	4,5	4,2	3,9	4,0	4,7	4,9	2,3	2,5	3,6	4,5	5,2	36	o	2,84	3,43	3,31	4,73	2,98
3,3	3,9	4,2	4,3	4,4	4,4	4,7	4,9	4,0	4,9	3,8	2,5	2,9	3,6	4,6	4,4	41	-	3,58	3,71	3,22	4,04	3,44
4,2	4,5	3,8	3,4	4,6	4,8	4,6	3,9	4,3	4,8	4,9	3,4	3,2	3,9	3,5	3,7	73	-	3,98	4,34	3,75	4,53	3,62
3,8	3,9	4,5	4,4	4,5	4,7	5,2	4,5	4,0	4,6	4,1	2,4	2,7	4,0	3,4	5,1	80	--	3,43	3,57	2,94	2,66	2,85
3,3	4,1	3,4	3,2	3,7	4,7	3,8	3,7	4,5	4,6	5,0	3,3	3,6	4,5	3,8	5,6	86	o	4,47	4,84	3,76	4,73	4,21
3,7	4,3	3,7	5,4	4,1	5,0	4,6	4,2	4,1	4,7	4,4	3,1	3,1	2,8	4,0	5,5	35		4,59	4,78	3,64	4,13	3,50
3,6	4,0	4,4	5,1	4,6	4,6	5,1	4,8	4,6	4,8	4,0	3,0	3,1	3,3	4,1	5,4	66	o	4,05	4,14	3,25	4,66	3,69
3,7	4,2	4,2	5,1	4,8	4,6	4,9	5,1	4,3	4,9	4,7	2,4	3,1	3,4	4,1	5,9	46	-	5,07	5,33	4,73	4,93	3,81
2,7	4,9	4,4	2,5	5,7	5,6	5,6	5,1	4,4	5,3	5,1	3,9	4,4	4,0	5,2	5,9	645		5,35	5,94	5,02	4,41	5,87
3,6	4,1	3,8	4,4	4,1	4,4	4,5	4,1	3,9	4,6	4,6	2,6	2,9	3,1	3,5	4,3			3,6	4	3,6	3,8	3,4

Es ist sinnvoll, die Bewertung im Verhältnis zu der von den Teilnehmern skalierten Wichtigkeit<sup>12</sup> zu betrachten. Dadurch wird der eigentliche Handlungsbedarf besser sichtbar, der sich in den jeweiligen Kategorien verbirgt. Deshalb haben wir diese in der folgenden Tabelle aufgelistet:

Frage	Wichtigkeit	Bewertung
Akzeptanz von Radfahrer*innen als Verkehrsteilnehmenden	89,1 %	3,7
Sicherheitsgefühl der Radfahrer*innen	89,0 %	4,1
Konfliktfreiheit zwischen Radverkehr und Autoverkehr	89,0 %	4,1
Hindernisfreiheit auf Radwegen	87,5 %	3,8
Oberflächenqualität der Wege für Radfahrer*innen	87,0 %	4,1
Breite der Wege für Radfahrer*innen	84,4 %	4,5
Zügige und direkte Erreichbarkeit von Zielen	82,7 %	2,9
Winterdienst auf Radwegen	82,7 %	4,1
Radverkehrsverbindungen in Nachbarorte	82,1 %	3,6
Konfliktfreiheit zwischen Radverkehr und Fußverkehr	79,3 %	3,6
Abstellmöglichkeiten für Fahrräder	79,0 %	3,9
Reinigung der Radwege	77,5 %	4,0
Fahrraddiebstahl	76,3 %	4,4
Führung des Radverkehrs an Baustellen	73,2 %	4,6
Überwachung von Falschparkern	70,4 %	4,3
Abstimmung der Ampelschaltungen auf Radfahrer*innen	65,0 %	4,3
Freigabe von Einbahnstraßen für Radfahrer*innen	62,5 %	3,1
Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln	61,4 %	4,6
Wegweisung	61,4 %	3,5
Aktionen und Kampagnen zum Radfahren	53,0 %	4,4
Medienberichterstattung	44,3 %	4,0
Öffentliche Leihfahrräder / Fahrradverleih	37,3 %	4,3

Den Wichtigkeitsindex haben wir in dem folgenden Diagramm ins Verhältnis zur Note gesetzt:



Der rot eingekreiste Bereich zeigt, wo es den größten Handlungsdruck gibt:

- Sicherheitsgefühl
- Konflikte mit Kfz
- Akzeptanz der Radfahrenden als Verkehrsbeteiligte
- Hindernisse auf Radwegen und Radfahrstreifen
- Wegeoberfläche und
- Wegbreite

#### Handlungsdruck aus Wichtigkeit und Bewertung

Auf den beiden vorherigen Seiten listen wir die Einzelergebnisse in Brandenburg bezogen auf die 45 ausgewerteten Kommunen auf.

# Exkurs: Potenziale des Radverkehrs oder warum es sich lohnt, 200 Millionen Euro im Jahr für den Radverkehr zu investieren

**Wir fordern eine jährliche Investition von 200 Millionen Euro für die Entwicklung des Radverkehrs. Einige mögen denken, das ist übertrieben. Das Ziel, den Radverkehr in Brandenburg innerhalb von 15 Jahren auf ein gutes Niveau zu bringen, mag vielleicht akzeptabel sein, aber 200 Millionen Euro?**

Zunächst sei erwähnt, dass die Gesamtkosten für die Mobilität in Brandenburg, einschließlich Straßen-, Bahn- und Flugverkehr sowie Unterstützung des öffentlichen Verkehrs Milliarden betragen und dass 200 Millionen nur ein kleiner Bruchteil davon sind. Aber diese Investitionen von 200 Millionen jährlich rechnen sich richtig.

## CO<sub>2</sub>-Einsparung durch das Fahrrad

Wie viel CO<sub>2</sub> durch das Fahrrad eingespart werden kann, zeigt die nach diesem Exkurs folgende Modellrechnung. Der Radverkehr kann gemäß dieser Modellrechnung etwa 15 Prozent der gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs reduzieren.

In dieser Beispielrechnung gehen wir davon aus, dass bundesweit zusätzlich pro Tag und Einwohner 2,3 km mehr Rad gefahren wird. Damit würden wir ungefähr das Niveau des Radverkehrs der Niederlande erreichen.<sup>13</sup> Wenn Deutschland das Niveau erreichen würde, würden etwa 17.725.000 t CO<sub>2</sub> pro Jahr eingespart werden können.

Der CO<sub>2</sub>-Preis beträgt ab 2024 45 Euro pro Tonne, ab 2025 55 Euro pro Tonne und 2026 soll er sogar bei 65 Euro pro Tonne liegen. Der tatsächliche ökologische Schaden pro Tonne CO<sub>2</sub> ist jedoch deutlich höher. Das Umweltbundesamt geht von einem deutlich höheren Wert aus: „Das Umweltbundesamt (UBA) empfiehlt auf Grundlage der Methodenkonvention für im Jahr 2022 emittierte Treibhausgase einen Kostensatz von 237 Euro 2022 pro Tonne

Kohlendioxid (t CO<sub>2</sub>) zu verwenden (1 % Zeitpräferenzrate).“<sup>14</sup>

Basierend auf dem Kostensatz des UBA ergibt sich folgende Rechnung: 237 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> \* 17.725.000 t CO<sub>2</sub> = 4.200 Mio. Euro. Entsprechend der Einwohnerzahl könnte damit Brandenburg rund 130 Mio. Euro pro Jahr sparen.

In den 130 Mio. Euro sind noch nicht die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen durch den geringeren Verbrauch an Ressourcen bei der Produktion und Wartung der Verkehrsmittel sowie der Infrastruktur enthalten, die durch den Umstieg auf das Fahrrad ermöglicht werden.

## Senkung der Gesundheitskosten

„Bewegungsmangel unterstützt in Verbindung mit ungesunder Ernährung die Entwicklung verschiedener Zivilisationskrankheiten“, so steht es auf der Internetseite des UBA.<sup>15</sup> Weiter wird berichtet, dass „vermeintliche Nachteile, die gegen das Radfahren sprechen, wie das höhere Unfallrisiko oder die starke Exposition gegenüber feinstaub- und schadstoffbelasteter Luft, von den Vorteilen für die Gesundheit durch die zusätzliche Bewegung um ein Vielfaches übertroffen werden.“ Weiter heißt es dort: „Die volkswirtschaftlichen Gewinne, die aus den Gesundheitsvorteilen durch das Radfahren resultieren, sind immens, lassen sich aber schwer in Zahlen fassen. Im Rahmen des Paneuropäischen Programms für Umwelt, Gesundheit und Verkehr (THE PEP) der UNECE und der Weltgesundheitsorganisation WHO wurde die

Entwicklung eines entsprechenden Berechnungsinstruments entwickelt. Mit Hilfe des sogenannten HEAT-Rechners lässt sich der volkswirtschaftliche Nutzen der Fuß- und Radverkehrsförderung auf Grundlage der entsprechend sinkenden Mortalität angeben. Die durch den Rechner ermittelten Einsparungen betragen bis zu einem Euro je zusätzlichem Radkilometer.“

In der folgenden Modellrechnung gehen wir davon aus, dass die Zunahme des Radverkehrs pro Jahr realistisch bei 70.901.250.000 km liegt (dies entspricht 2,3 km pro Einwohner und Tag). Damit ergäben sich weitere Einsparungen von 71 Mrd. Euro durch die Förderung des Radverkehrs. Bezogen auf die Einwohnerzahl Brandenburgs wären das rund 2.200 Mio. Euro.

Dies mag viel erscheinen, doch man muss es im Verhältnis zu den gesamten Gesundheitskosten sehen. Diese betragen in der Bundesrepublik im Jahr 2022 474 Mrd. Euro (5.699 Euro pro Einwohner oder 13,2 % des BIP).<sup>16</sup>

Wissenschaftlich ist erwiesen, dass durch mehr Bewegung und eine bessere Ernährung ein Großteil der Gesundheitskosten eingespart werden könnte. Es wäre natürlich zu prüfen, ob es unrealistisch ist, 15 Prozent der gesamten Gesundheitskosten durch eine Erhöhung des Radverkehrsanteils von 11 auf 31,65 Prozent<sup>17</sup> zu reduzieren. Wir glauben, dass dies keine unrealistische Annahme ist und die Größenordnung stimmt.

Somit stehen den jährlichen Investitionen von 200 Mio. Euro vermutlich volkswirtschaftliche Einsparungen von insgesamt 2.330 Mio. Euro gegenüber. Das ist das Elffache!

Natürlich kann man über die genauen Zahlen diskutieren, aber dass sich die Investitionen in den Radverkehr um ein Vielfaches rechnen, steht außer Frage.



# Exkurs: Modellrechnung Weniger CO<sub>2</sub> durchs Fahrrad

Die folgende Modellrechnung veranschaulicht die Möglichkeit der CO<sub>2</sub>-Einsparung. Dabei wird davon ausgegangen, dass die Hälfte der Autofahrten im Nahbereich durch das Fahrrad ersetzt werden würde.

Für Brandenburg würde das bedeuten, dass der Radverkehrsanteil im Modal Split von 2017 11 Prozent auf 31,65 Prozent gesteigert würde. Damit hätten wir dann in etwa das Niveau des Radverkehrs der Niederlande heute.<sup>18</sup>

**Wie viel Kraftstoff kann man durch den Umstieg vom Auto aufs Fahrrad sparen?**



HARTWIG

**Wenn jede zweite Autofahrt im Bereich der Nahmobilität (bis 10 km) mit dem Fahrrad durchgeführt würde, ...**

50 % weniger



HARTWIG

... könnten

**15,1 %**

**der gesamten Kraftstoffe eingespart werden.\***



HARTWIG

**Dies entspricht einer Einsparung von 17.725.000 t CO<sub>2</sub>.**



HARTWIG

**Im Vergleich:**

- Das **9-€-Ticket** soll 1.800.000 t CO<sub>2</sub> eingespart haben<sup>4</sup>. Auf ein gesamtes Jahr bezogen wären das 7.200.000 t CO<sub>2</sub>. 
- Ein Jahr **Tempolimit von 130 km/h** würde 1.900.000 t CO<sub>2</sub> einsparen. 
- Bei **Tempolimit von 100 km/h** wären es sogar 5.400.000 t CO<sub>2</sub>.<sup>5</sup> 

HARTWIG

In Deutschland werden im Verkehrssektor insgesamt 124.000.000 t CO<sub>2</sub> emittiert.<sup>6</sup> Die Reduktion des PKW-Verkehrs im Bereich der Nahmobilität entspräche einer

**Einsparung von 14,3 %** 

**der gesamten Verkehrsemissionen**

HARTWIG



Dies wäre eine **Einsparung von 2,0 %** der Gesamtemissionen.

Die Gesamtemissionen in Deutschland haben 2017 886.000.000 t CO<sub>2</sub> betragen.<sup>7</sup>



HARTWIG



**Wie berechnet sich das?** 1v2

- 111.000.000 Wege wurden 2017 täglich mit dem Auto gefahren.<sup>1</sup>
- Dabei waren 70 % der Wege mit dem Auto nicht länger als 10 km = 77.700.000 Wege.<sup>2</sup>
- Angenommen, diese Wege hätten durchschnittlich eine Länge von 5 km, würde dies insgesamt 388.500.000 km pro Tag ergeben.
- Der normale Durchschnittsverbrauch liegt bei 7 l. Da aber ein kalter Motor deutlich mehr verbraucht als ein warmer, gehe ich von 10 l Verbrauch pro 100 km aus.

HARTWIG



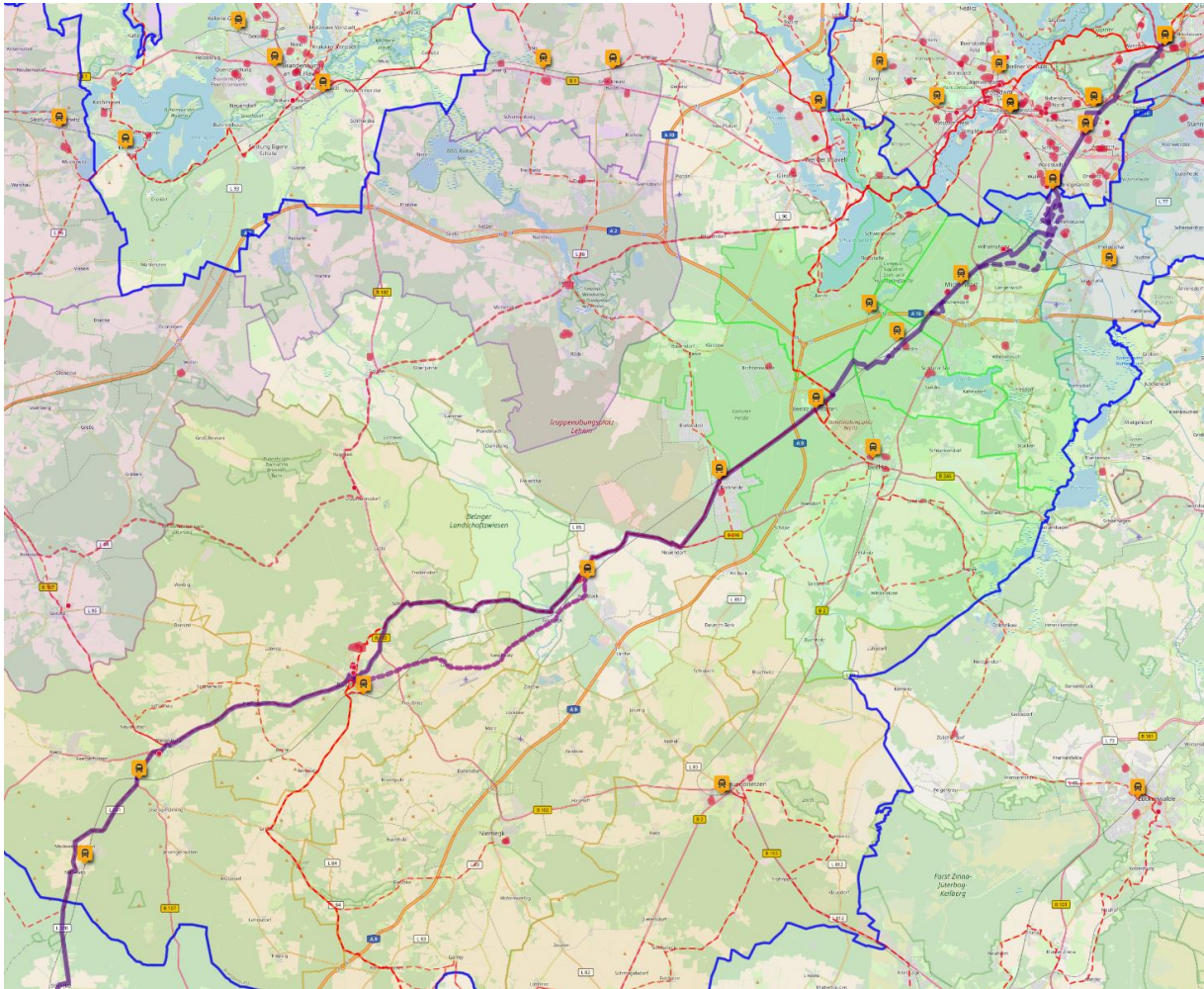
**Wie berechnet sich das?** 2v2

- 388.500.000 km\*10 l/100 km= 38.850.000 l Gesamtverbrauch pro Tag im Bereich der Nahmobilität (bis 10 km).
- Wenn wir es schaffen, den Anteil der PKW-Fahrten im Bereich der Nahmobilität auf die Hälfte zu reduzieren, würden wir 19.425.000 l pro Tag einsparen.
- Auf das Jahr gerechnet wären dies eine Einsparung von 7.090.125.000 l Kraftstoff.
- Bei einem Gesamtverbrauch von 46.903.000.000 l<sup>3</sup> 2017 ergibt sich eine Einsparung von 15,12 %.

HARTWIG

# Beispiel: Gestaltung einer Radroute

Gestaltung einer Radroute bedeutet nicht, dass man diese komplett neu bauen oder einrichten muss. Es geht darum, die Routen zu analysieren und schrittweise zu optimieren. Dies möchten wir am Beispiel der von uns vorgeschlagenen Route 27 erläutern.



*Vorschlag der Radroute 27 entlang der Eisenbahnlinie von Wannsee nach Dessau*

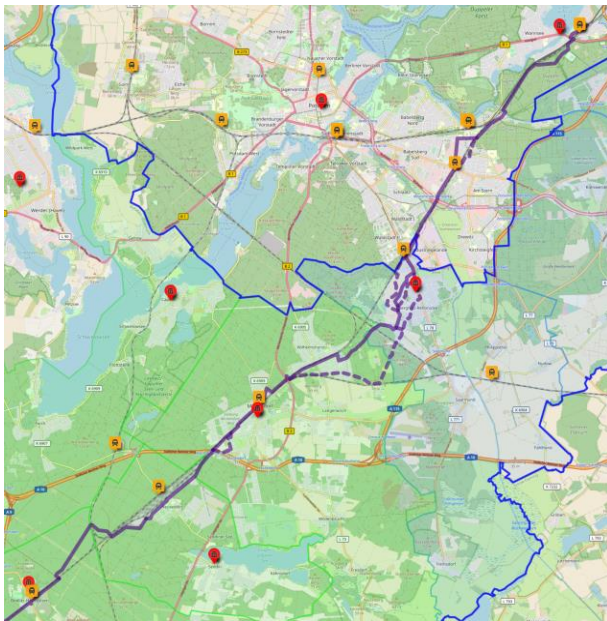
Die vorgeschlagene Route 27 verläuft entlang der Eisenbahnlinie von Wannsee nach Dessau. Der Regionalexpress RE7 ist damit auch der Nummergeber der Route 27. (Siehe auch Karte 5)

Die Route 27 kann über weite Strecken auf bestehenden touristischen Radrouten, dem Flämingradweg, der „Historische Stadtkerne“-Route 4 und der R1/Eurovelo 7 geführt werden. Dies gilt von Medewitz bis nach Beelitz-Heilstätten. Der Streckenverlauf dieser rund 50 km muss nur für den Alltagsradverkehr optimiert werden und steht de facto bereits zur Verfügung.

Die Streckenabschnitte von Beelitz-Heilstätten bis nach Neuseddin sind als Forstwege bereits im fahrradtauglichen Zustand vorhanden. Von Neuseddin nach Michendorf bis zur Autobahnbrücke ist der Weg auf einer Länge von 2 km mit Einschränkungen befahrbar und könnte mit kleinen Verbesserungen fahrradfreundlich werden. In Michendorf bedarf es zwischen der Autobahnbrücke und der Flottsteller Straße auf einer Länge von 1,1 km des Neubaus eines Radweges. Bis zum Ausbau wäre die Route über einen größeren Umweg möglich. Von der Flottsteller Straße bis zur Fahrradbrücke über die B2 ist die Route befahrbar, danach bis zur Kreisstraße 6905 mit

Einschränkungen. Die Route in Wilhelmshorst ist fahrradtauglich. Zwischen Wilhelmshorst und Rehbrücke ist die Strecke zurzeit auf einer Länge von 1,7 km nicht gut zu befahren. Hier bedarf es Maßnahmen, um die Sandwege zu befestigen.

Auf dem rund 300 m langen Abschnitt der Ravensberger Straße in Rehbrücke gibt es holpriges Kopfsteinpflaster, dieser Teil wäre deutlich zu verbessern. Die Streckenführung in Rehbrücke selbst ist ggf. noch zu optimieren, aber in der vorgeschlagenen Führung bereits fahrradtauglich. Die vorgeschlagene Führung kann aber zu Konflikten mit Spaziergänger\*innen führen.



#### *Die Teilstrecke Beelitz-Heilstätten nach Berlin-Wannsee ist neu zu planen*

Als Zwischenlösung bietet sich auch die Führung um Wilhelmshorst an. Die gestrichelte Linie entlang der Straßen „An der Umgehungsbahn“, „An der Trift“, „Bergholzer Straße“ und „Schlüterstraße“ ist bis auf die Bergholzer Straße bereits fahrradtauglich. Bei der Bergholzer Straße handelt es sich gleichzeitig um die wichtige Ortsverbindung Bergholz – Langerwisch – Michendorf, die aus unserer Sicht eine besonders hohe Priorität hat. Mit dieser Führung könnte die Route zeitnah ausgeschildert werden.

Ab dem Bahnhof Potsdam-Rehbrücke bis zur Drewitzer Straße ist die Ladestraße gut mit dem Rad zu befahren. Zwischen Drewitzer Straße und der Nuthe gibt es auf der Länge von 800 m einen Pfad, der als Radweg ausgebaut werden sollte. Von der Nuthe bis zum S-Bahnhof Potsdam Medienstadt

gibt es Radwege. Diese sollten aber in südlicher Richtung bei der Wetzlarer Straße optimiert werden.

Die weitere Führung geht über die August-Bebel-Straße bis zur Stahnsdorfer Straße. Hier ist in nördlicher Richtung die Radverkehrsführung sicherer zu gestalten. Ab der Stahnsdorfer Straße dürfte die Führung der diskutierten Führung der Radschnellverbindung nach Wannsee entsprechen. Eine Alternative zur August-Bebel-Straße wäre die Führung über die Wrangelstraße (gestrichelte Linie), die aber über ca. 600 m Länge Kopfsteinpflaster hat. Die weitere Führung sollte sich dann entsprechend der gerade in Planung befindlichen Route der Radschnellverbindung Potsdam-Wannsee vollziehen.

Die von uns skizzierte weitere Führung der Route nach Wannsee ist fahrradtauglich und kann bereits vor der Umsetzung der Radschnellverbindung umgesetzt und ausgeschildert werden.

Zusammenfassend kann man sagen, dass die ca. 80 km lange Route bis auf rund 6 km bereits jetzt als mit dem Rad befahrbar betrachtet werden kann. Der Großteil der Strecke kann mit wenigen Investitionen für den Alltagsradverkehr optimiert werden. Für die insgesamt 6 km langen Abschnitte, die noch besser entwickelt werden müssen, wäre eine genauere Planung notwendig. Durch vorübergehende Umwege wäre die Route bereits kurzfristig umsetzbar.

Als erster Schritt sollten der Kreis Potsdam-Mittelmark, die Stadt Potsdam und die an der Route liegenden Kommunen die Route in ihre jeweilige Radverkehrsplanung und ggf. in die Flächennutzungspläne mit aufnehmen. Gleichzeitig sollte die Route ausgewiesen werden, und die schwierigen Abschnitte sollten fahrradtauglich gemacht werden. Als zweiter Schritt sollten ein Plan zur Entwicklung der Route aufgesetzt, erarbeitet und die nötigen Finanzmittel/Förderungen beantragt werden.

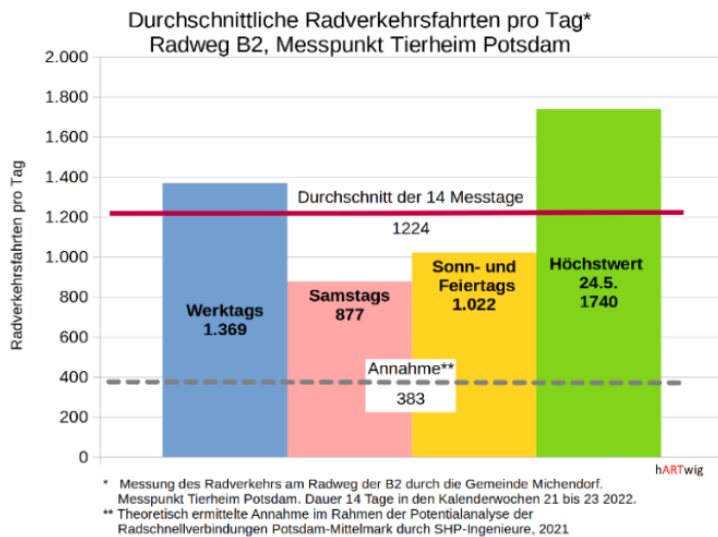
Wir stellen uns folglich einen schrittweisen Ausbau der Route vor. Am Ende sollte die gesamte Route die Qualität einer Radvorrangroute haben. Starten kann man sofort mit den fahrradtauglichen Abschnitten, ggf. mit Umwegen. Dies ermöglicht es, Erfahrungen zu sammeln und die Bürger\*innen in die schrittweise Entwicklung der

Route mit einzubeziehen, und vor allem ermöglicht es kurzfristig eine Nutzung der Route.

Entfernungen PM 7 Medewitz - Berlin-Wannsee																		
vorhandene	Fläming-		histor. SK															
Radwege	radweg	Route 4	im wesentlichen entlang der R1										muss neu geplant werden					
Orte	Medewitz	Wiesenburg Bahnhof	Wiesenburg	Klein Glien	Bad Belzig	Schwanebeck	Baitz	Gömigk	Brück	Neuendorf	Borkheide	Beelitz-Heilstätten	Neu-Seddin	Michendorf	Wilhelmshorst	Potsdam-Rehbrücke	Potsdam-Medienstadt	Berlin-Wannsee
Medewitz	0,0	6,1	8,5	13,4	18,6	23,8	28,4	31,5	34,3	39,9	43,9	49,6	55,9	60,3	63,7	69,4	72,7	79,4
Wiesenburg Bahnhof	6,1	0,0	2,4	7,3	12,5	17,7	22,3	25,4	28,2	33,8	37,8	43,5	49,8	54,2	57,6	63,3	66,6	73,3
Wiesenburg	8,5	2,4	0,0	4,9	10,1	15,3	19,9	23,0	25,8	31,4	35,4	41,1	47,4	51,8	55,2	60,9	64,2	70,9
Klein Glien	13,4	7,3	4,9	0,0	5,2	10,4	15,0	18,1	20,9	26,5	30,5	36,2	42,5	46,9	50,3	56,0	59,3	66,0
Bad Belzig	18,6	12,5	10,1	5,2	0,0	5,2	9,8	12,9	15,7	21,3	25,3	31,0	37,3	41,7	45,1	50,8	54,1	60,8
Schwanebeck	23,8	17,7	15,3	10,4	5,2	0,0	4,6	7,7	10,5	16,1	20,1	25,8	32,1	36,5	39,9	45,6	48,9	55,6
Baitz	28,4	22,3	19,9	15,0	9,8	4,6	0,0	3,1	5,9	11,5	15,5	21,2	27,5	31,9	35,3	41,0	44,3	51,0
Gömigk	31,5	25,4	23,0	18,1	12,9	7,7	3,1	0,0	2,8	8,4	12,4	18,1	24,4	28,8	32,2	37,9	41,2	47,9
Brück	34,3	28,2	25,8	20,9	15,7	10,5	5,9	2,8	0,0	5,6	9,6	15,3	21,6	26,0	29,4	35,1	38,4	45,1
Neuendorf	39,9	33,8	31,4	26,5	21,3	16,1	11,5	8,4	5,6	0,0	4,0	9,7	16,0	20,4	23,8	29,5	32,8	39,5
Borkheide	43,9	37,8	35,4	30,5	25,3	20,1	15,5	12,4	9,6	4,0	0,0	5,7	12,0	16,4	19,8	25,5	28,8	35,5
Beelitz-Heilstätten	49,6	43,5	41,1	36,2	31,0	25,8	21,2	18,1	15,3	9,7	5,7	0,0	6,3	10,7	14,1	19,8	23,1	29,8
Neu-Seddin	55,9	49,8	47,4	42,5	37,3	32,1	27,5	24,4	21,6	16,0	12,0	6,3	0,0	4,4	7,8	13,5	16,8	23,5
Michendorf	60,3	54,2	51,8	46,9	41,7	36,5	31,9	28,8	26,0	20,4	16,4	10,7	4,4	0,0	3,4	9,1	12,4	19,1
Wilhelmshorst	63,7	57,6	55,2	50,3	45,1	39,9	35,3	32,2	29,4	23,8	19,8	14,1	7,8	3,4	0,0	5,7	9,0	15,7
Postdam-Rehbrücke	69,4	63,3	60,9	56,0	50,8	45,6	41,0	37,9	35,1	29,5	25,5	19,8	13,5	9,1	5,7	0,0	3,3	10,0
Potsdam-Medienstadt	72,7	66,6	64,2	59,3	54,1	48,9	44,3	41,2	38,4	32,8	28,8	23,1	16,8	12,4	9,0	3,3	0,0	6,7
Berlin-Wannsee	79,4	73,3	70,9	66,0	60,8	55,6	51,0	47,9	45,1	39,5	35,5	29,8	23,5	19,1	15,7	10,0	6,7	0,0

# Beispiel: Radverkehrszählung an der B2

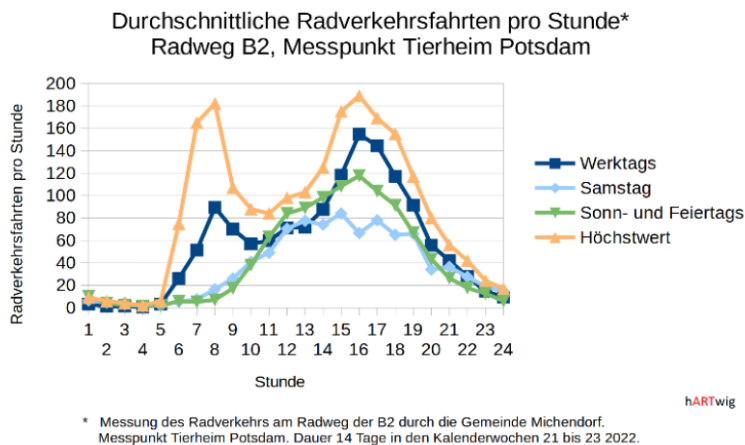
Die Gemeinde Michendorf hat 2022 in den Kalenderwochen 21 bis 23 an 14 Tagen eine Radverkehrszählung an der B2 in der Höhe des Tierheims Potsdam durchgeführt.



Im Rahmen der Radverkehrszählung wurden werktags 1.369 Radverkehrsfahrten (RV) gezählt. Das ist fast das Vierfache von dem, was laut der Machbarkeitsstudie zu den Radschnellverbindungen in Potsdam bisher theoretisch angenommen wurde (383 RV pro Tag). Auch zeigt der Verlauf der RV über den Tag und die Woche, dass es sich um eine Pendler\*innen-Strecke handelt, deren Spitzenlast bei über 180 RV-Fahrten pro Stunde liegt. Der Höchstwert pro Tag lag bei 1.740 RV.

Diese Verkehrszählung zeigt, dass der Radverkehr häufig bereits erheblich höher ist als von den Planer\*innen angenommen. Um die Entwicklung des Radverkehrs besser beurteilen zu können, ist eine verstärkte Messung des Radverkehrs erforderlich. Entsprechende dauerhafte Zählstellen sind an geeigneten Orten einzurichten.

## Durchschnittliche Radverkehrsfahrten pro Tag, Radweg B2



## Radverkehrsfahrten pro Stunde, Radweg B2

Weitere Beispiele werden wir laufend einstellen: <https://brandenburg.adfc.de/radnetz-brandenburg>

# Fußnoten

**1** Es gibt zwar kaum Messungen des Alltagsradverkehrs in Brandenburg, doch die vorliegenden Messungen zeigen, dass der Radverkehr deutlich höher liegt als bisher angenommen. Durch Corona und die Möglichkeit, das E-Bike zu nutzen, hat der Radverkehr spürbar zugenommen, und zwar überall in Brandenburg. Der Radverkehrsanteil dürfte deshalb von 11 % im Jahr 2017 bereits deutlich gestiegen sein. Leider wird dies nicht gemessen. Wir fordern deshalb Messstationen im ganzen Land. Die Messstationen der neuen Generation sind mittlerweile zu einem Bruchteil der Kosten von früher verfügbar. Siehe hierzu das Pilotprojekt der TH Brandenburg mit der Gemeinde Michendorf zum Aufbau eines LoRaWAN-Netztes und der Entwicklung eines **Klima-Dashboards**.

**1b** 2017 wurden von den zurückgelegten Wegen in Brandenburg (Modal Split) 59 % mit Motorisiertem Individualverkehr, 11 % mit Öffentlichen Verkehr, 11 % mit Fahrrad und 20 % zu Fuß zurückgelegt. Eine Steigerung des Umweltverbundes im Modal Split (Fahrrad, ÖPNV und zu Fuß) wird nur mit einer erheblichen Steigerung des Fahrradverkehrs möglich sein. Beispiel hierfür wären die Niederlande, die einen Anteil des Fahrrades von 25 % der zurückgelegten Wege haben.

**1c** Nach einer Studie des Umweltbundesamtes belaufen sich die Kosten für die Umwelt wie Herstellung, Wartung und Entsorgung, Energiebereitstellung (Kraftstoffe & Strom), Bau & Unterhalt der nötigen Infrastruktur sowie Flächenverbrauch pro Kilometer beim PKW bei 5,66 Cent, beim Nahlinienbus 2,75 Cent, beim Pedelec 0,58 Cent und beim Fahrrad bei 0,36 Cent. (Stand 2017, Quelle: rbb24).

**2** 2017 wurden von den in Brandenburg zurückgelegten Wegen (Modal Split) 59 % mit motorisiertem Individualverkehr, 11 % mit öffentlichem Verkehr, 11 % mit Fahrrad und 20 % zu Fuß zurückgelegt. Eine Steigerung des Umweltverbundes im Modal Split (Fahrrad, ÖPNV und zu Fuß) wird nur mit einer erheblichen Steigerung des Fahrradverkehrs möglich sein. Beispiel hierfür wären die Niederlande, die einen Anteil des Fahrrads von 25 % der zurückgelegten Wege haben.

**3** Nach einer Studie des Umweltbundesamts belaufen sich die Kosten für die Umwelt wie Herstellung, Wartung und Entsorgung,

Energiebereitstellung (Kraftstoffe und Strom), Bau und Unterhalt der nötigen Infrastruktur sowie Flächenverbrauch pro Kilometer beim PKW auf 5,66 Cent, beim Nahlinienbus sind es 2,75 Cent, beim Pedelec 0,58 Cent und beim Fahrrad 0,36 Cent. (Stand 2017, Quelle: rbb24).

**4** Von Schneidemesser, Dirk: <https://idw-online.de/de/news773068>

**5** <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/nachhaltige-mobilitaet/radverkehr#gtgt-schnell>

**6** Vgl. <https://www.zu-fuss-zur-schule.de/mitmädchen/politischer-werden/schulstrassen>

**7** Der Begriff „E-Bikes“ wird hier als Sammelbegriff für Pedelecs, S-Pedelecs und E-Bikes verwendet.

**8** ADFC: So geht Verkehrswende, Seite 2

**9** Längenstatistik der Straßen des überörtlichen Verkehrs, Stand: 1. Januar 2021, [https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/StB/laengenstatistik-2021.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/StB/laengenstatistik-2021.pdf?__blob=publicationFile)

**10** Grobe Schätzung auf der Grundlage des Mobilitätskonzepts Michendorf. Die Gemeinde Michendorf hat ein Radverkehrszielnetz von 104,1 km. Im ganzen Land Brandenburg gibt es 413 Gemeinden. Abgerundet: 100 km mal 400 ergibt ca. 40.000 km.

**11** <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/245914/umfrage/kosten-des-flughafens-berlin-brandenburg/>

**12** Die Wichtigkeit der in den Bewertungsfragen des FKT erfragten Themen wird in einer vierstufigen Skala zwischen wichtig und unwichtig abgefragt (nur in der Online-Befragung). Die Antworten wurden zu einem Wichtigkeitsindex zwischen 0 und 100 % transformiert Zur Auswertung verwendet werden alle Teilnahmen – aus Teilnahmorten sowie aus Orten ohne ausreichende Mindestteilnahmezahlen.

**13** Die Wichtigkeit der in den Bewertungsfragen des FKT erfragten Themen wird in einer vierstufigen Skala zwischen wichtig und unwichtig

abgefragt (nur in der Online-Befragung). Die Antworten wurden zu einem Wichtigkeitsindex zwischen 0 und 100 % transformiert. Zur Auswertung verwendet werden alle Teilnahmen – aus Teilnahmeorten sowie aus Orten ohne ausreichende Mindestteilnahmezahlen.

**14** Quelle: <https://www.umweltbundesamt.de/daten/umwelt-wirtschaft/gesellschaftliche-kosten-von-umweltbelastungen#klimakosten-von-treibhausgas-emissionen>


**15** Quelle: Radverkehr | Umweltbundesamt: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/nachhaltige-mobilitaet/radverkehr#gtgt-schnell>

**16** Quelle: [https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Gesundheit/Gesundheitsausgaben/\\_inhalt.html](https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Gesundheit/Gesundheitsausgaben/_inhalt.html)

**17** Die folgende Modellrechnung basiert auf der Annahme, dass die Hälfte der Autofahrten im Nahbereich bis 10 km mit dem Fahrrad zurückgelegt wird. Im Jahr 2017 betrug der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in Brandenburg am Gesamtverkehrsaufkommen 59 %. Davon entfielen 70 % auf Fahrten im Nahbereich. Eine Steigerung des Radverkehrsanteils im Modal Split um die Hälfte dieser Fahrten würde eine Erhöhung um 20,65 % bedeuten ( $59 \% * 35 \%$ ).

**18** Zum Vergleich: Die Niederlande hatten 2015 einen Radverkehrsanteil im Modal Split von 27 %. Dieser dürfte sicherlich seitdem ebenfalls aufgrund der Corona-Pandemie und der Energiekrise kräftig gestiegen sein, so dass wir davon ausgehen können, dass der Modal Split in den Niederlanden heute über 30 % liegt.

**19**



### Quellen:

1. BMVI, Kurzreport, Mobilität in Deutschland, 2017, Seite 13
2. ADFC, So geht Verkehrswende, 2018, Seite 2
3. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.), Verkehr in Zahlen 2021/2022, S. 309, Zahl für 2017
4. <https://www.vdv.de/bilanz-9-euro-ticket.aspx>
5. <https://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/tempolimit-auf-autobahnen-mindert-co2-emissionen>
6. [https://www.destatis.de/Europa/DE/Thema/Umwelt-Energie/CO2\\_Sektoren.html](https://www.destatis.de/Europa/DE/Thema/Umwelt-Energie/CO2_Sektoren.html), Zahl für 2017
7. [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/384/bilder/dateien/8\\_tab\\_thg-emikat\\_2022.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/384/bilder/dateien/8_tab_thg-emikat_2022.pdf), Zahl für 2017

★ Auf der Basis von 2017

hARTwig



Text: Hartwig Paulsen (Chefredaktion),  
Magdalena Westkemper, Rosalie Ristau

Layout: Sebastian Kalle

Verantwortlich für den Inhalt:

**Stefan Overkamp - Vorsitzender ADFC Brandenburg**

**ADFC Brandenburg e.V.**

Gutenbergstraße 76 / 14467 Potsdam

Telefon: 03 31 / 280 05 95

Mail: [landesverband@brandenburg.adfc.de](mailto:landesverband@brandenburg.adfc.de)

[www.brandenburg.adfc.de/radnetz-brandenburg](http://www.brandenburg.adfc.de/radnetz-brandenburg)



**Website**

[www.brandenburg.adfc.de](http://www.brandenburg.adfc.de)



**Instagram**

[www.instagram.com/adfcbrandenburg](http://www.instagram.com/adfcbrandenburg)



**Facebook**

[www.facebook.com/adfcbrb](http://www.facebook.com/adfcbrb)



**Twitter / X**

[www.twitter.com/adfcbrb](http://www.twitter.com/adfcbrb)