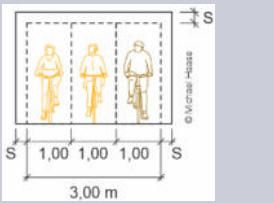
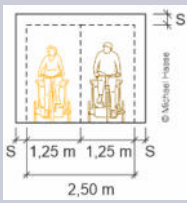
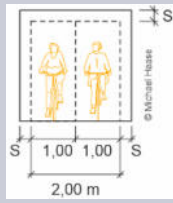
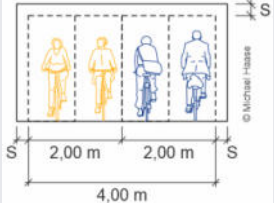
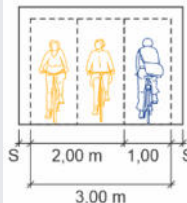
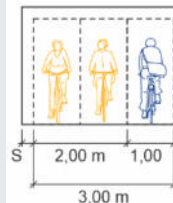


# Sichere Infrastrukturen – die Weiterentwicklung des FGSV-Regelwerks zum Radverkehr

Brandenburger Landesradverkehrskonferenz in Wildau  
am 07.09.2023

Dipl.-Ing. Michael Haase

## H RSV und künftige ERA: Drei Ausbaustandards (hier: Breite)

	RSV (Radschnellverbindung)	RVOR (Radvorrangroute)	BASIS (Basisstandard der ERA)
Überholen oder Nebeneinanderfahren bei Einrichtungs-führung	 <p>3,00 m</p>	 <p>2,50 m</p>	 <p>2,00 m</p>
Begegnen bei Zweirichtungs-führung	 <p>4,00 m</p>	 <p>3,00 m</p>	 <p>3,00 m</p>

## E-Klima: Regelmaße der Führungsformen

- Regelmaße der ERA 2010 sind als Mindestwerte für den Basisstandard anzusehen (Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten zumeist breiter)
  - ≡ Radfahrstreifen neu 2,25 m (inkl. Breitstrich), Bestand 1,85 m
  - ≡ Schutzstreifen 1,50 m
  - ≡ Einrichtungsradweg 2,00 m
  - ≡ Kapazitätsbemessung bei den hochrangigen Netzverbindungen (einfach anwendbare Verfahren der Potentialanalyse fehlen noch)



Brandenburger Landesradverkehrskonferenz Wildau  
04.08.2023 2:OST Verkehrsplanung Michael Haase

3

## E-Klima: Engstellen

- Radverkehrsführungen nach ERA-Standard priorisieren und bei Bedarf Einschränkungen für den Kraftfahrzeugverkehr umsetzen
  - ≡ Herausnahme ruhender Verkehr
  - ≡ Umwandlung von Kfz-Fahrstreifen
  - ≡ Richtungswechselbetrieb
  - ≡ Netzfunktion Kfz-Verkehr ändern (z.B. Einrichtungsführung)



Brandenburger Landesradverkehrskonferenz Wildau  
04.08.2023 2:OST Verkehrsplanung Michael Haase

4

## Sicherheitstrennstreifen

- ERA 2010 und RAST 2006 lassen Schutzstreifen mit 1,50 m Breite direkt neben Parkstreifen zu, dies war schon immer falsch und sollte keinesfalls angewendet werden
- VwV-StVO zu § 2 Absatz 4 Satz 2: „zusätzlicher Sicherheitsraum zum ruhenden Verkehr“ seit 2021 gefordert bei Radfahrstreifen und Schutzstreifen
- E Klima: „Sicherheitstrennstreifen mit einer Breite von min. 0,75 m zu allen Arten der Radverkehrsführung“ vorsehen (Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Fahrradstraßen, ggf. weiterer Mischverkehr) → ebenso ERA-Fortschreibung

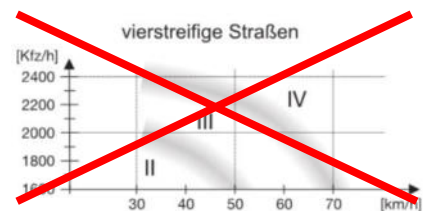


Brandenburger Landesradverkehrskonferenz Wildau  
04.08.2023 2:OST Verkehrsplanung Michael Haase

5

## Vierstreifige Hauptverkehrsstraßen

- Wahl der Führungsform Radverkehr: Bild 8 der ERA 2010 enthält logische Widersprüche und soll daher nicht mehr angewendet werden
- zuerst prüfen (sofern noch keine anspruchsgerechte RVA vorhanden): Werden 2 Fahrstreifen pro Richtung für Kfz gebraucht?
  - ≡ nein: (unter ca. 22.000 Kfz/Tag)
    - Fahrstreifenumwandlung zu
      - Radfahrstreifen / Radweg mit Trennelementen auf der Fahrbahn
      - einseitiger Fahrradstraße (z.B. bei begrüntem Mittelstreifen)
  - ja: Führung auf Radwegen oder Radfahrstreifen

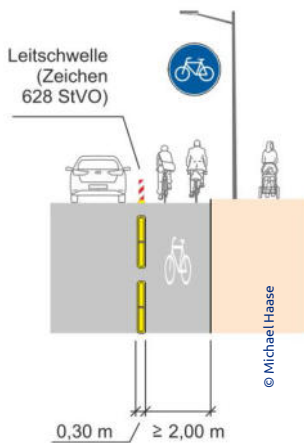


Brandenburger Landesradverkehrskonferenz Wildau  
04.08.2023 2:OST Verkehrsplanung Michael Haase

6

## Schnell umsetzbare Maßnahmen: Ummarkierungen von Fahrstreifen

Trennelemente als vorübergehend gültige Markierung



Trennelemente zwischen Längsmarkierungen



Brandenburger Landesradverkehrskonferenz Wildau  
04.08.2023 2:OST Verkehrsplanung Michael Haase

7

## Fortschreibung ERA - Ausblick

- getrennte Signalisierung Radverkehr geradeaus – Kfz abbiegend wird voraussichtlich Standardfall
- Wahl der Führungsform differenzierter
- Fahrradstraßen als wichtige Netzelemente: Vereinheitlichung der Gestaltungsgrundlagen
- neue Forschungsergebnisse zu Fuß und Rad auf gemeinsamen selbständigen Wegen: Tendenz Trennung (abhängig von Nutzungsansprüchen)
- deutlich mehr Aussagen zu Radtourismus, Radverkehr im ländlichen Raum, in Ortsdurchfahrten und auf ländlichen Wegen
- Korrektur Umlaufsperrn ...

Brandenburger Landesradverkehrskonferenz Wildau  
04.08.2023 2:OST Verkehrsplanung Michael Haase

8

# Vielen Dank

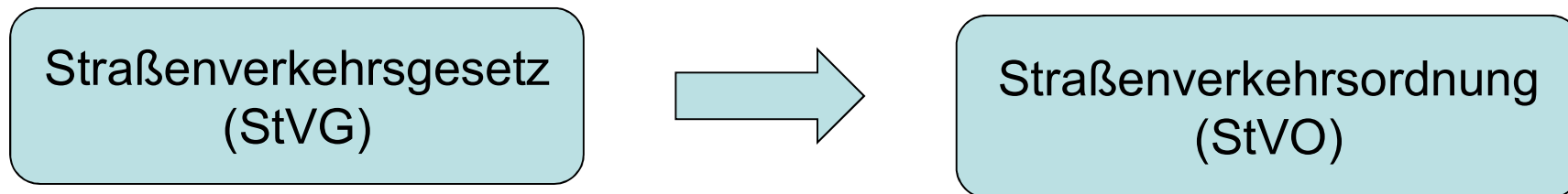
fürs Zuhören und Lesen

- für Rückfragen:  
2:OST Verkehrsplanung Michael Haase  
Bergmannstraße 40, 01309 Dresden  
[www.2ost.de](http://www.2ost.de) [michael.haase@2ost.de](mailto:michael.haase@2ost.de)  
+49 351 3127 4073

## Themenübersicht

- Änderungen des § 6 Straßenverkehrsgesetz nach dem aktuellen Entwurf der Bundesregierung
- Geplante Umsetzung in der StVO (auszugsweise)
- Verbindendes Element: die Verkehrssicherheit

## Systematik im Straßenverkehrsrecht



- Änderungen § 6 Straßenverkehrsgesetz erforderlich für Öffnung neuer Ziele
- StVG ist die Ermächtigungsnorm für die Regelung von Verordnungen im Bereich Straßenverkehr, z.B. der StVO
- StVO enthält konkrete Regelungen und Anordnungsbefugnisse für die Straßenverkehrsbehörden

# Wandel im Straßenverkehrsrecht

## Voraussetzung für den Erlass von Verordnungen nach § 6 Abs.1 StVG

Bisher:

Erforderlichkeit zur Abwehr von Gefahren für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf öffentlichen Straßen

**Neu:** daneben 3 zusätzliche mögliche Ziele § 6 Absatz 4a StVG-E

Verbesserung des  
Umweltschutzes  
(Klimaschutz)

Schutz der  
Gesundheit

Unterstützung der  
städtebaulichen  
Entwicklung



# Wandel im Straßenverkehrsrecht

## Vier gleichberechtigte, selbständig verfolgbare Ziele beim Erlass einer Bundesverordnung

Gefahren f.  
Sicherheit und  
Leichtigkeit  
des Verkehrs

Verbesserung  
Umwelt-  
/Klimaschutz

Schutz der  
Gesundheit

Unterstützung  
städtebaulicher  
Entwicklung

Bedeutung für das bisherige Ziel „Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs“?  
Verhältnismäßigkeitsgrundsatz bindet den Verordnungsgeber (Bund) und die Vollzugsbehörden gleichermaßen: „...die ...erlassenen Rechtsverordnungen und auf ihnen beruhenden Anordnungen **müssen die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigen**“ (vgl. Begründung des StVG-E)

**Stand des Verfahrens:** Beteiligung der Länder läuft – nächster Schritt: Beratung im Verkehrsausschuss vorauss. im September

## Umsetzung und Konkretisierung in der StVO

Einige Ansatzpunkte des BMDV für die Novellierung

### Bereitstellung angemessener Flächen für den Rad- und Fußverkehr-

Freistellung von den Voraussetzungen des § 45 Abs. 9 (AO nur dort, wo aufgrund bes. Umstände zwingend erforderlich)

Mehr Flexibilität beim  
Bewohnerparken –  
künftig auch  
Prognoseentscheidung  
im städtebaulich-  
verkehrsplanerischen  
Konzept möglich

Erweiterung des Katalogs  
der besonders  
schutzwürdigen  
Einrichtungen für die  
Anordnung von Tempo  
30-Strecken (z.B.  
Spielplätze, FGÜ)

Sonderspuren zur  
Erprobung  
verkehrssichernder oder  
verkehrsregelnder  
Maßnahmen hinsichtlich  
unterschiedlicher  
Mobilitätsformen (befristet  
bis 31.12.2029)

Weitere Konkretisierungen sind erforderlich, ggf. über Ergänzung der Verwaltungsvorschriften zur StVO.

**Stand des Verfahrens:** StVO-E Länderanhörung steht noch aus, vorauss. Herbst 2023

# Wandel im Straßenverkehrsrecht – Verkehrssicherheit

- Brandenburg hat als eins der ersten Bundesländer ein Verkehrssicherheitsprogramm aufgelegt
- Fortschreibung des aktuellen VSP (bis 2024) hat unter breiter Beteiligung von Akteuren der Verkehrssicherheitsarbeit im November 2022 begonnen
- Unfalldatenanalyse für den Zeitraum 2014 bis 2022 wird erarbeitet und soll Verbesserungspotenziale identifizieren und geeignete Maßnahmen hervorbringen
- Programm muss in Gesamtkontext zu den verschiedenen Strategien des Landes gebracht werden
- Ziel: Kabinettsbeschluss zum VSP BB 2034 im ersten Halbjahr 2024



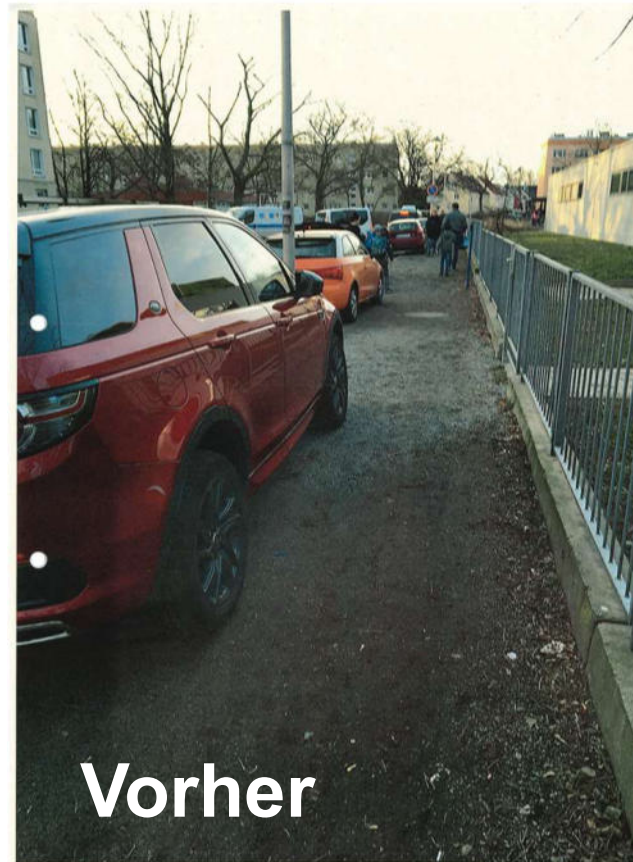
# Wandel im Straßenverkehrsrecht – Verkehrssicherheit

## Förderung diverser Projekte und Maßnahmen auch Infrastrukturmaßnahmen- Straße wie die Schul- und Spielwegsicherung

### Förderprogramm Schul- und Spielwegesicherung

- 2022: 600.000 Euro
- 2023: 800.000 Euro

(Foto: Maßnahme zum Schulweg  
zur Astrid-Lindgren-Grundschule in Cottbus)



# Wandel im Straßenverkehrsrecht – Verkehrssicherheit

- Fokus liegt nicht nur auf Infrastruktur
- Projekte für alle Zielgruppen insbesondere über Landesverkehrswacht und Kreisverkehrswachten sowie Forum und Netzwerk Verkehrssicherheit (dazu mehr von Herrn Kunze)
- Programm selbst ändert noch nichts - maßgeblich ist Verhaltensänderung, darauf zielen Angebote und Infomaterialien in allen Altersgruppen ab  
Bsp.: In 2022 wurden in Brandenburg 51,9 % der Verkehrsunfälle mit Radfahrenden (2.014) von diesen selbst verursacht.
- **Fazit:** Der Rahmen kann so gut wie nur möglich sein, ohne Übernahme von Verantwortung für sich und andere, ohne gegenseitige Rücksichtnahme wird die „vision zero“ lediglich eine Vision bleiben.



**Vielen Dank!**





Landesradverkehrs-  
konferenz 2023

„Gemeinsam für  
mehr und sicheren  
Radverkehr“

Wildau

07.09.2023



# Forum und Netzwerk Verkehrssicherheit des Landes Brandenburg

Fachforum 2a  
Mehr Sicherheit im Radverkehr – Fehlerverzeihende  
Infrastrukturen und  
Mobilitätsbildung für ein faires Miteinander

**Institut für angewandte Familien-,  
Kindheits- und Jugendforschung an  
der Universität Potsdam**

Staffelder Dorfstraße 19  
16766 Kremmen

**Thiemo Kunze – Projektkoordinator**

Tel.: +49 (0) 33055 - 239125

E-Mail: [thiemo.kunze@ifk-potsdam.de](mailto:thiemo.kunze@ifk-potsdam.de)

Internet:

# Forum und Netzwerk Verkehrssicherheit



- Das „Forum Verkehrssicherheit“ ist ein freiwilliger Zusammenschluss von staatlichen und nichtstaatlichen Institutionen, Verbänden und Vereinen zur Förderung des fachlichen Austauschs und Unterstützung des MIL bei Fragen der Verkehrssicherheit.
- In den drei Lenkungsgruppen „Mensch & Umfeld“, „Technik“ und „Verkehrswege“ werden aktuelle Instrumente zur Steigerung der Verkehrssicherheit analysiert und bewertet sowie Empfehlungen erarbeitet.
- Aktuelle Arbeitsschwerpunkte des „Forums“ sind z. B. das Verkehrssicherheitsprogramm (2034) und die Digitalisierung der Arbeit des Forums.



**Thiemo Kunze**  
Projektkoordinator



- Das „Netzwerk Verkehrssicherheit“ fördert den kontinuierlichen Informationsaustausch und die Zusammenarbeit zwischen den Akteurinnen und Akteuren der Verkehrssicherheitsarbeit im Land Brandenburg.
- Das „Netzwerk“ kooperiert u. a. mit Bildungseinrichtungen, Initiativen, Verbänden, Vereinen, Verwaltungen und der Polizei. Hierfür werden Informationsmaterialien entwickelt und bereitgestellt sowie Pilotprojekte umgesetzt und Aktionen begleitet.



**Sebastian Zemlin**



**Erik Schubert**



**Hendrik Albert**



**Julia Godemann**

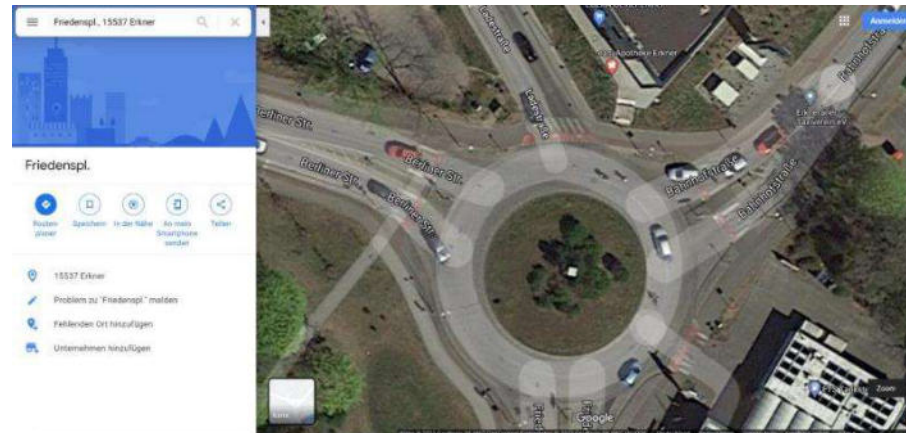




# Projekte des Forums (1)

## Kreisverkehre

- **Projekt „Verkehrssicherheit von Kreisverkehren“**
  - An einem Kreisverkehr in Erkner wurden Empfehlungen zur baulichen Gestaltung erarbeitet, um die Verkehrssicherheit von Radfahrerinnen und Radfahrern sowie Fußgängerinnen und Fußgängern zu erhöhen.
  - An Knotenpunkten sollte die Verkehrssicherheit insbesondere für ungeschützte Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern sichergestellt werden.



Weitere Informationen:  
<https://unfallanalyse.pro/kreisverkehre/>



# Projekte des Forums (2)

## Handlungsempfehlungen

- **Handlungsempfehlung „Technische Anforderungen zur Nutzung eines Cargobikes“**
  - Lastenräder werden immer größer und schwerer (500 kg und mehr Zuladung sind möglich).
  - Das „Forum“ empfiehlt die Standardisierung technischer Vorgaben durch den Gesetz- und Verordnungsgeber, vor allem bei gewerblicher Nutzung im innerstädtischen und suburbanen Raum (z. B., DIN 79010, technischen Abnahmen, Verpflichtende Einweisung durch den Händler).
- **Handlungsempfehlung „Verbesserung der Sicherheit von Radfahrenden“**
  - Die Sichtbarkeit ist ein wichtiger Bestandteil zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer.
  - Das „Forum“ empfiehlt verschiedene verkehrspädagogische und öffentlichkeitswirksame Maßnahmen (Informationsmaterial bei Händlern, Wanderausstellung, Ergänzung der „Landesweiten Tage des Sichtbarkeit“) und die Berücksichtigung weiterer „Verkehrsmittel“ als Zielgruppe (z. B. Laufräder, Kinderwagen).



<https://logistra.de/galerien/fotostrecke-vowag-cargo-l-lastenrad-als-kleintransporter-177107.html>



<https://www.ghost-bikes.com/de-de/powerkid-12/?attrMarketingColor=Blue>

# Gemeinsames Projekt von Forum und Netzwerk „Rad-Schul-Wege Birkenwerder“ (2020)

- Zur Erweiterung des Projekts „Kleiner Adler für sichere Schulwege“ wurde in Birkenwerder das „Rad-Schul-Wege Birkenwerder“-Projekt durchgeführt.
- Gemeinsam mit dem ADFC Birkenwerder, der Gemeindeverwaltung und der Regine-Hildebrandt Gesamtschule Birkenwerder wurden die Schulwege per Fahrrad und zu Fuß auf ihre Verkehrssicherheit und Attraktivität hin untersucht.
- Das Ergebnis ist eine aussagekräftige Einschätzung zur Verkehrssicherheit der Schulwege der Kinder mit Vorschlägen zur Verbesserung der Verkehrssituation (z. B. gekennzeichnete Straßenübergänge, zusätzliche Haltelinien für Kraftfahrzeuge, punktuelle Fahrbahnerneuerungen, Verbreiterung von Fußwegen, Wunsch nach einem Schulbus vom Bahnhof Birkenwerder).



# Projekte des Netzwerks

- **„Mit Helm – aber sicher!“**
  - Gemeinsam mit der Unfallkasse Brandenburg und der Kinderneurologie-Hilfe Berlin/Brandenburg wird das Projekt an weiterführenden Schulen in Brandenburg durchgeführt. Durch spannende, interaktive und altersgerechte Angebote sollen Jugendliche motiviert werden, sich mit dem Thema „Helmtragen“ auseinanderzusetzen.
- **Fahrrad-Ferien-Camp 2023**
  - In diesem Pilotprojekt soll die Verkehrssicherheit von jugendlichen Radfahrerinnen und Radfahrern zu erhöht werden.

**Fahrrad-Ferien-Camp**  
am 25.10.23, von 10 bis 15 Uhr, an der BMX-Bahn Cottbus

Altersgruppe 10 bis 17 Jahre



• Hindernisparcour, BMX-Fahren, Wettrennen, Zeitfahren, Pauschbrillenparcours, Fahrradsimulator, Fahrradwerkstatt und -codierung  
• Seh-, Hör- und Reaktionstests, Demonstration Wirksamkeit Fahrradhelm, Instand für die sichere Verkehrsteilnahme, Reflektoren und Dunkelunnel, Verkehrsquiz, u. v. m.

Meldet Euch an unter [info@netzwerk-verkehrssicherheit.de](mailto:info@netzwerk-verkehrssicherheit.de), Teilnahme ist kostenlos!

# Forum und Netzwerk Verkehrssicherheit

## Verkehrssicherheitsarbeit

- Die Arbeit von Forum und Netzwerk hat die „Vision Zero“ (keine Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr) als Grundlage. Hierfür wird die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer adressiert, auch der Radfahrerinnen und Radfahrer.
- Das Netzwerk unterstützt Akteurinnen und Akteure vor Ort bei der Umsetzung von Maßnahmen zur Verkehrssicherheit.
- Eine Herausforderung sind die unterschiedlichen Gefahren und Bedarfe der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer im ländlichen und im urbanen Raum des Landes Brandenburg.
- Perspektivwechsel ist eine einfache Möglichkeit für alle, die Verkehrssicherheit zu erhöhen (z. B. „Laura-Test“ des BMDV für die Infrastrukturplanung).







# RADFAHREN



**LANDESRAD-  
VERKEHRSKONFERENZ  
07.09.2023  
TH WILDAU**



**STADT HERZBERG  
(ELSTER)  
BÜRGERMEISTER  
KARSTEN EULE-PRÜTZ**

# Unsere Vision!

Die Vereinbarkeit ...

- konzeptioneller & strategischer Ausrichtungen (INSEK, Klimaschutzkonzept, Mobilitätskonzept)
- mit offener Bürgerbeteiligung (Mobilitätsrat, analoge & digitale Bürgerbeteiligungsprozesse)
- mit digitalen & KI-unterstützten Lösungen (BBNavi & digitale Leitsysteme) und
- mit erfolgreichen Modellen & Machbarkeitsstudien der Mobilitäts-Vorbilder!

**„TANDEM ALS UNSER MODEM –  
GEMEINSAM IN DIE ZUKUNFT RADELN!“**





Gründung & Erfahrungen eines losbasierten & projektbezogenen Bürgerrats



## Zukunft wird von allen gemacht!

Herzberg's STADTMACHER entwickeln Leitziele für die Mobilitätswende der Stadt



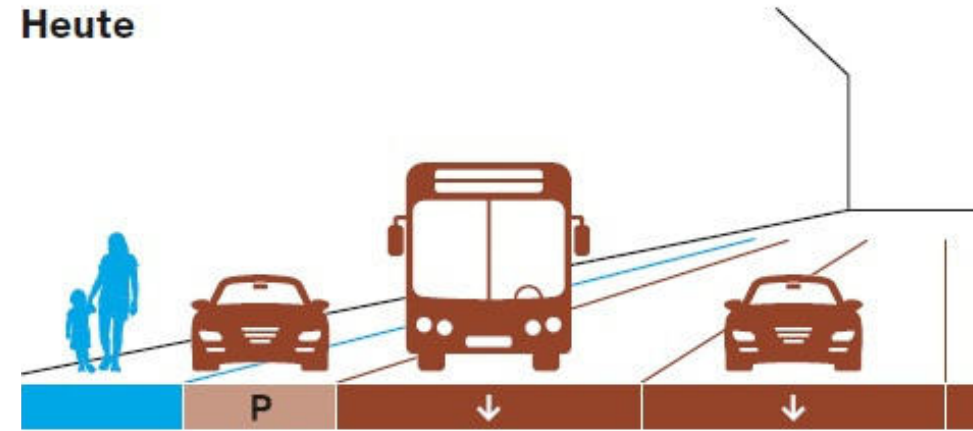
### "VORPHASE 0"

Ein losbasierter Mobilitätsrat greift vor der Phase 0 und berücksichtigt zu allererst die Bedarfe & Wünsche der Bürger\*innen. So werden Leitziele und Empfehlungen entwickelt und in Konzepte für die Umsetzung eingepflegt.

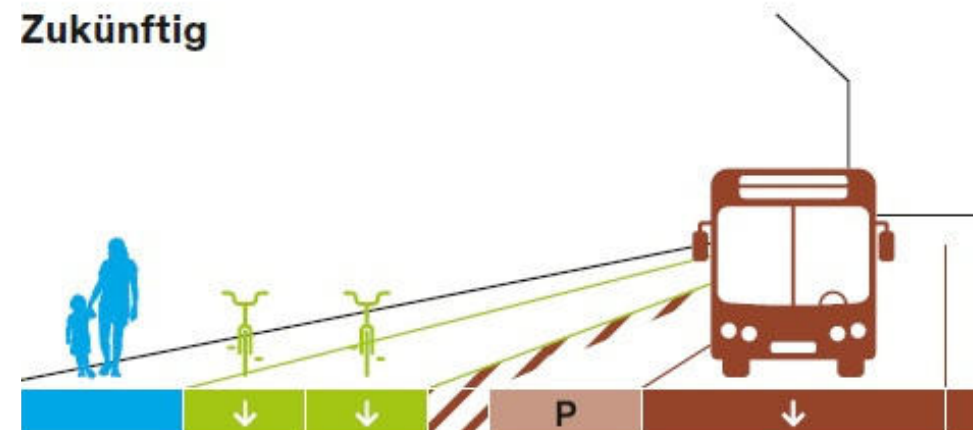
## MEHR FAHRRÄDER, WENIGER EMISSIONEN

Der Corso Buenos Aires in Mailand heute und in Zukunft

Heute



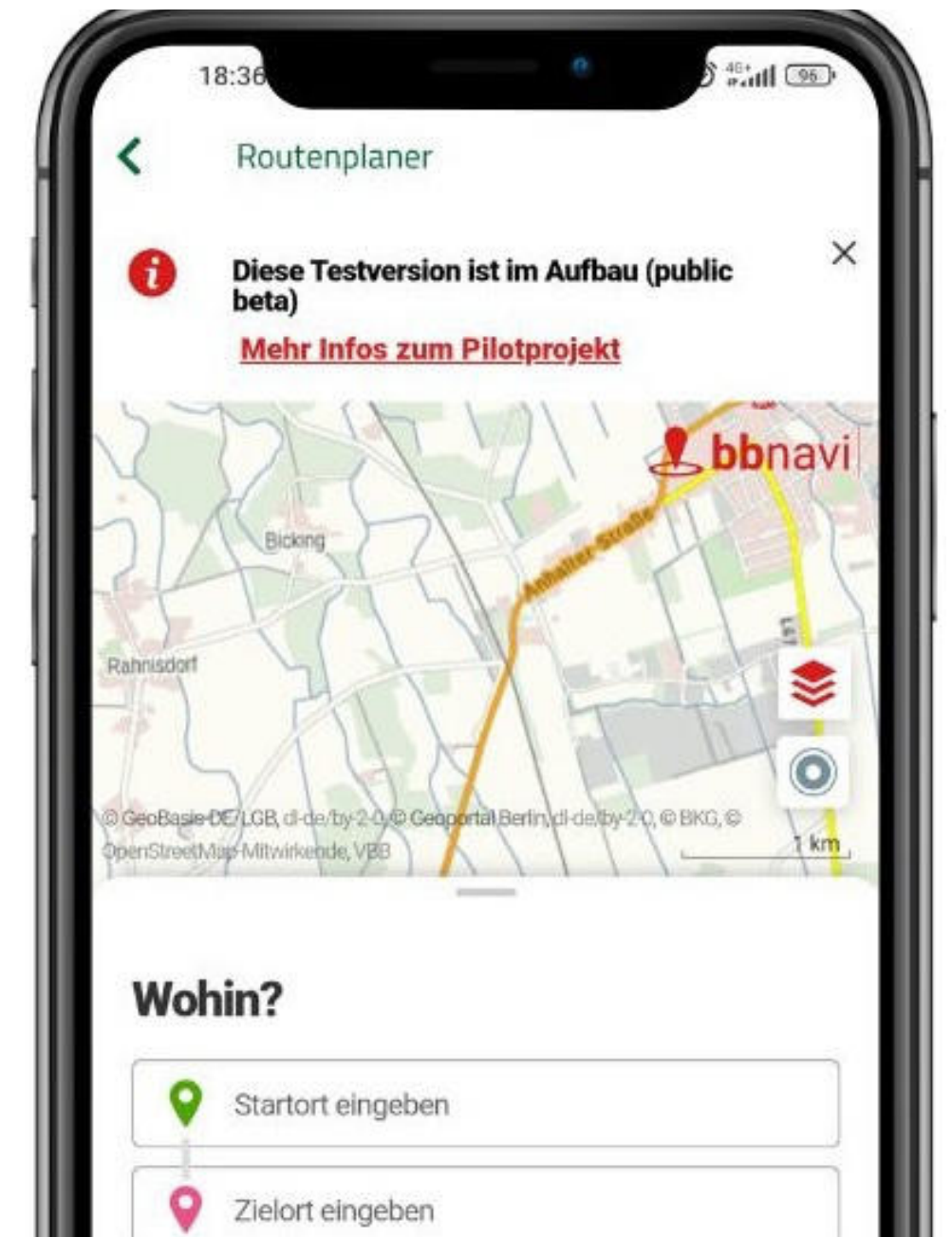
Zukünftig



Quelle: Abitare 2020

### "PROTOTYPEN"

„Identifizierung“ mit "Vordenker-Modellen", um die eigenen Bedarfe & Möglichkeiten zu hinterfragen & zu eruieren. Ein Leitziel fokussieren und mit kleinen Zielmaßnahmen untersetzen und so selbst als Vorreiter seiner Stadt fungieren.



### "MULTI- & INTERMODAL"

Eine Mobilitätsplattform, die gleichzeitig individuelle und offene Daten erfasst. Ein Schaufenster für Kommunen, Verkehrsplaner und Open-Data-Communities. Sie dient zudem für Bürger\*innen & Verwaltung als "Testmobil" und Datengrundlage.





- P R A G M A T I S C H , N A C H H A L T I G , F A C E T T E N - U N D E R L E B N I S R E I C H -  
M A N M U S S N I C H T Z U D E N M Ä C H T I G E N G E H Ö R E N , U M E T W A S Z U  
B E W E G E N .







Fahrradsternfahrten von den Ortsteilen zum Stadtkern



Ausstellung im Haus der Brandenburgisch-Preußischen Geschichte



Testen & Radeln - Fahrräder als neue Statussymbole



Inspirationsreisen zur Sensibilisierung der Verwaltung



geloste Stadtmacher\*innen entwickeln Leitziele für eine fahrradfreundliche Stadt



Beteiligung aller Generationen, um Bedarf & Nachhaltigkeit zu fokussieren



fahrradbetriebenes Open-Air-Kino mit gemeinsamer Zielsetzung - Unterhaltung & Bewegung

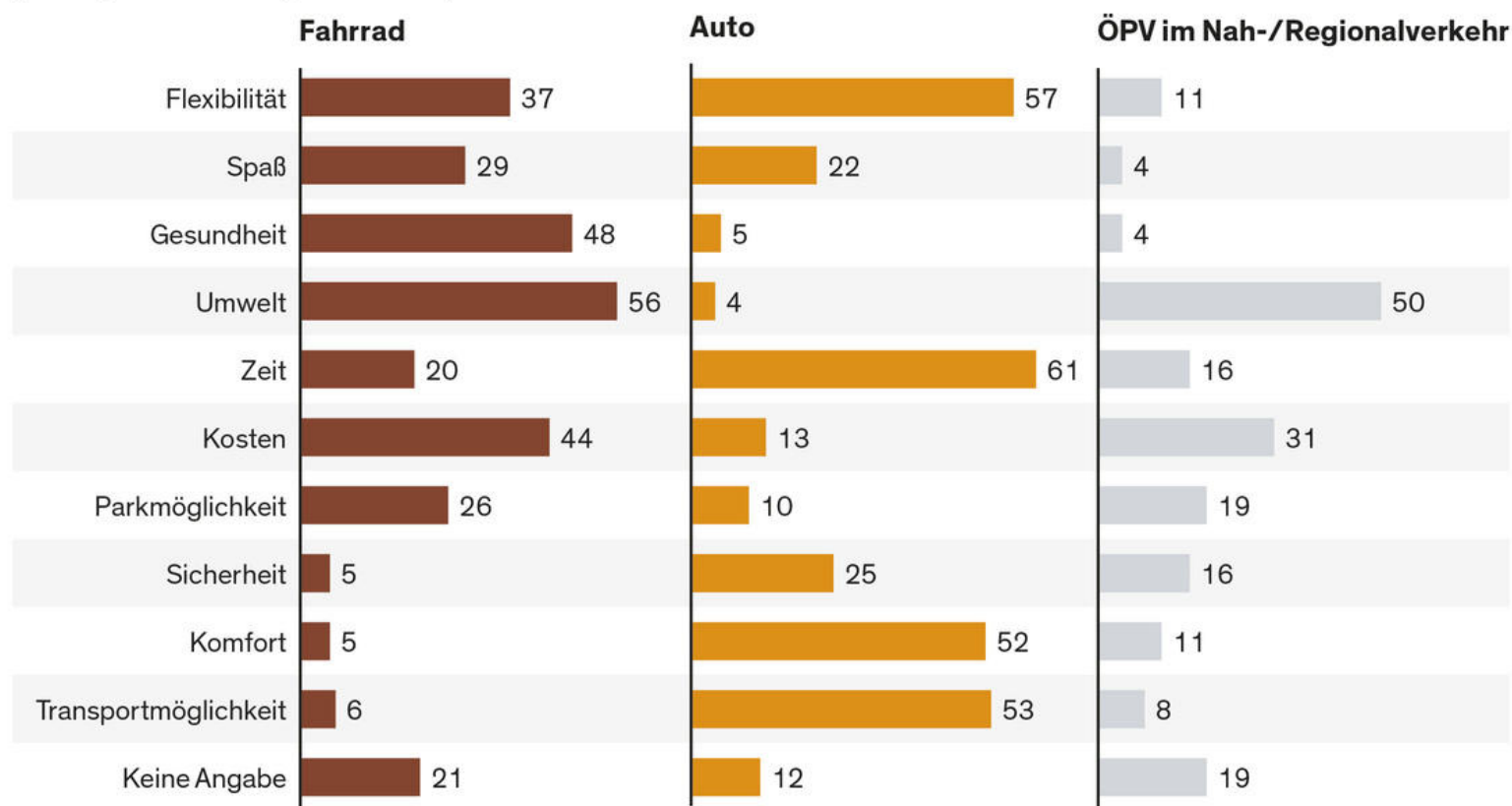


Erprobung & Etablierung "Tag der Innenstadtbelebung" mehr Raum zu Fuß und per Rad



### FAHRRAD PUNKTET MIT SPASS, GESUNDHEIT UND UMWELTFREUNDLICHKEIT

Gründe von Menschen in Deutschland für die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel (2019, Zustimmung in Prozent)



Quellen: SINUS, BMVI

Basis: 3.053 Befragte zwischen 14 und 69 Jahren

Der Umwelt- und Gesundheitsaspekt sind Trends, die weiter zunehmen werden. Für viele unserer Bürger\*innen sind dies Argumente, um aufs Fahrrad zu steigen. Im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln verspricht das Fahrrad vor allem eines: Jede Menge Spaß! Darauf sollten wir aufbauen und Aktionen damit verknüpfen, um noch weitere davon zu begeistern! Viele Angebote wie E-Bike-Kauf & -Verleih, Fahrradleasing in der Verwaltung, Aktionen rund ums Fahrrad sind nur einige von weiteren vielen Möglichkeiten.

### SICHERHEIT UND FAHRKOMFORT ENTSCHIEDEND

Gründe von Menschen in Deutschland, nach denen sie sich für oder gegen das Fahrradfahren im Alltag entscheiden (2019, Zustimmung in Prozent)



Quelle: BMVI

Basis: 2.410 Befragte

Die Entwicklung der Infrastruktur trägt entscheidend dazu bei, ob sich Fahrradfahren in der Stadt und aus bzw. in den Dörfern etabliert - persönliche Motive, wie Kosten- und Zeitersparnis oder die Nachhaltigkeit spielen hiermit im Einklang! Für das Gelingen eines nachhaltigen und nahtlosen Mobilitätssystems wird die letzte Meile immer mehr zum kritischen Nadelöhr, sowohl für private als auch für Geschäftszwecke. Bedarf an Last Mile Concepts: drei- und vierrädrige Produkte, elektrisch unterstützt, mit variablen Lade- und Transportkapazitäten & Wetterschutz

**VISION ZERO: EINE MOBILITÄT OHNE UNFÄLLE UND VERKEHRSTOTE.  
IST AUTONOMES FAHREN DIE LÖSUNG?**

# Gemeinsam Impulse setzen

Erfahrungen teilen, Hinweise und Anregungen als Chance nutzen, Lösungen konzipieren und gemeinsam eine "starke Stimme" nach außen vertreten. Um fahrradfreundliche Maßnahmen umsetzen und Verkehrssicherheitslücken schließen zu können, Bedarf es vereinfachten Verwaltungsstrukturen, einer gemeinsamen Vision und einer unterstützenden Kultur.

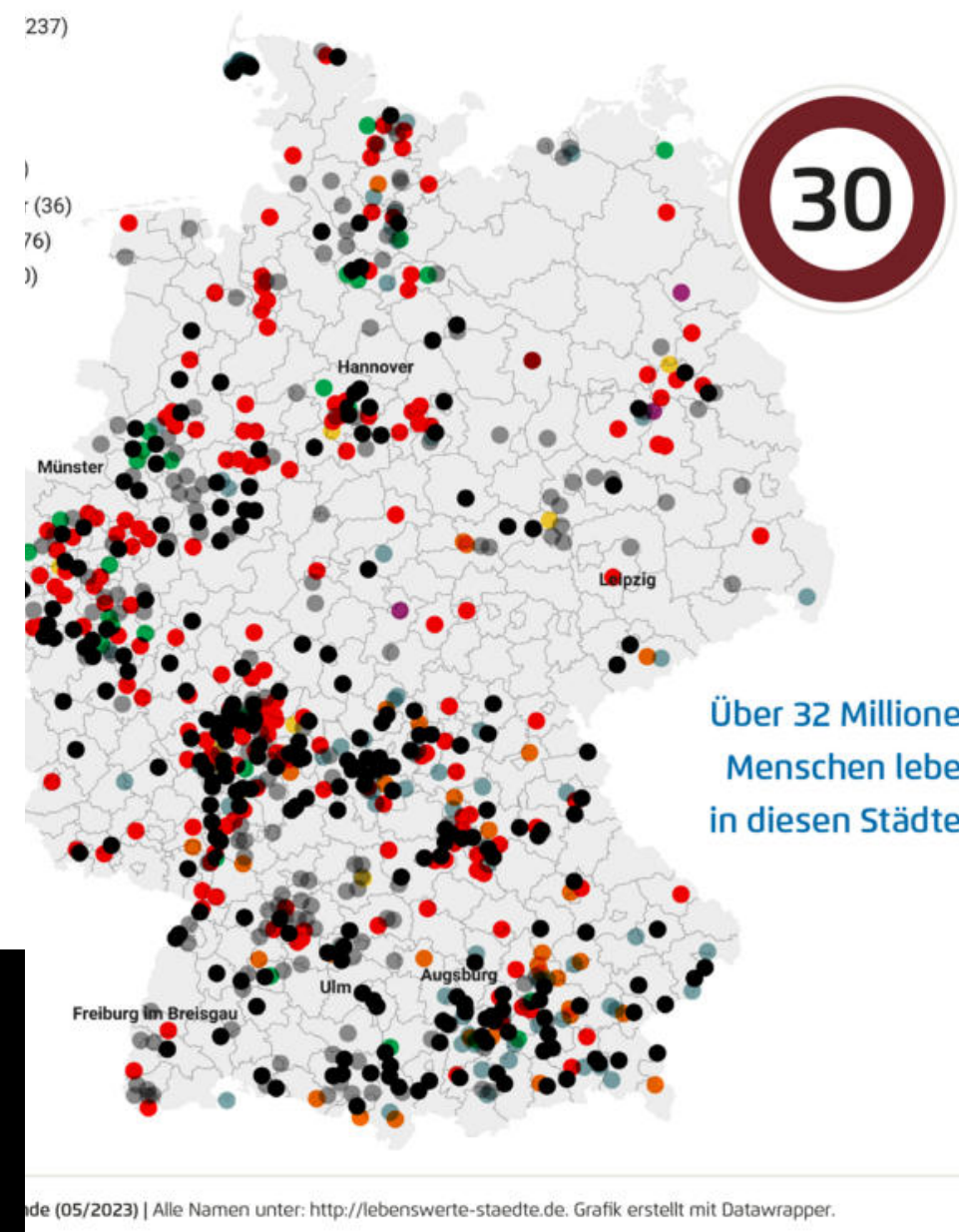
Herzberg (Elster) möchte als 1. Kommune im LKEE eine sog. Impulsfunktion einnehmen, um eine interkommunale Zusammenarbeit zu forcieren.



33 MITGLIEDSKOMMUNEN IN DER ARBEITSGEMEINSCHAFT FÜR FAHRRADFREUNDLICHE KOMMUNEN IN BRANDENBURG (KARTENAUSSCHNITT)

## 742 Kommunen wollen Tempo 30

742 Gemeinden (sowie Landkreise Stendal, Gotha, Osterholz, Hochtaunuskreis und Tübingen), die sich bis 19.05.2023 der kommunalen Initiative "Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten" angeschlossen haben.



742 KOMMUNEN (DEUTSCHLANDWEIT) IM BÜNDNIS DER INITIATIVE "LEBENSWERTE STÄDTE DURCH ANGEMESSENE GESCHWINDIGKEITEN" (KARTENAUSSCHNITT)





# MISSION MULTITASKING: FEMOBILITY

Die Zeiten ändern sich:  
Frauen werden zunehmend zu Gestalterinnen  
einer ganzheitlichen Mobilität, die auf Integration, Nachhaltigkeit  
und einen echten öffentlichen Raum setzt. Diversität ist dabei  
die Voraussetzung für die Entwicklung von zukunftsfähigen  
Produkten und Diensten, die wirklichen Nutzen versprechen –  
für alle.



ICH FREUE MICH AUF IHRE FRAGEN!

Vielen lieben  
Danke

Fachbereichsleiterin 1.0 – Zentrale Steuerung & Services sowie Familie & Bildung & stellvertretende Bürgermeisterin,  
Digitalisierungsbeauftragte und Smart-City-Managerin – CDIO,  
Beauftragte in der Arbeitsgemeinschaft für fahrradfreundliche Kommunen (AGFK BB), Mitglied im Landesbeirat für Familienpolitik und im Ausschuss für Bildung, Jugend, Kultur und Sport des Städte- und Gemeindebundes Brandenburg

**KUNTZE@STADT-HERZBERG.DE**  
**03535 482210 | 01737851173**

**WWW.HERZBERG-ELSTER.DE**



STADT HERZBERG (ELSTER)

STEPHANIE KUNTZE