

Landesradverkehrskonferenz des Landes Brandenburg 07.09.2023

Gerald Lehmann Präsident des Brandenburgischen Radsportverbandes e.V. (BRV)
Bürgermeister der Stadt Luckau (parteilos)

BRV 70 Vereine ca. 2.000 Mitglieder (Rennrad, MTB, RTF etc.)



Sicherheit für Radfahrer

Gemeinsame Nutzung mit Fußgängern

Freizeit- und Leistungssport

Vermeidung von Konflikten mit Autofahrern

Tourismusförderung

Berücksichtigung der regionalen Bedürfnisse

Kommunikation und Beteiligung

Erhaltung der Natur und Umwelt

„Es ist egal, ob du einen Sprint einlegst, um dir die Goldmedaille bei den olympischen Spielen zu sichern, ob es um das Ortsschild oder die letzten Meter zum Café geht. Wenn du dich nie den Schmerzen gestellt hast, wirst du den Kern des Radsports verpassen.“ – *Scott Martin*

„Wenn du niedergeschlagen bist, wenn dir die Tage immer dunkler vorkommen, wenn dir die Arbeit nur noch monoton erscheint, wenn es dir fast sinnlos erscheint, überhaupt noch zu hoffen, dann setz dich einfach aufs Fahrrad, um die Straße herunterzujagen, ohne Gedanken an irgendetwas außer deinem wilden Ritt.“ – *Sir Arthur Conan Doyle*

Radsport steht in Brandenburg auch für Leistungssport und Vereinsport

Radsport steht in Brandenburg auch für generationenübergreifenden Freizeitsport

RTF, Jeder-Mann-Rennen

Lehrertrainer – Sichtung, Begleitung, Aufbau zum Leistungssport

Olympiastützpunkt Talentschmiede in Frankfurt Oder bzw. Cottbus

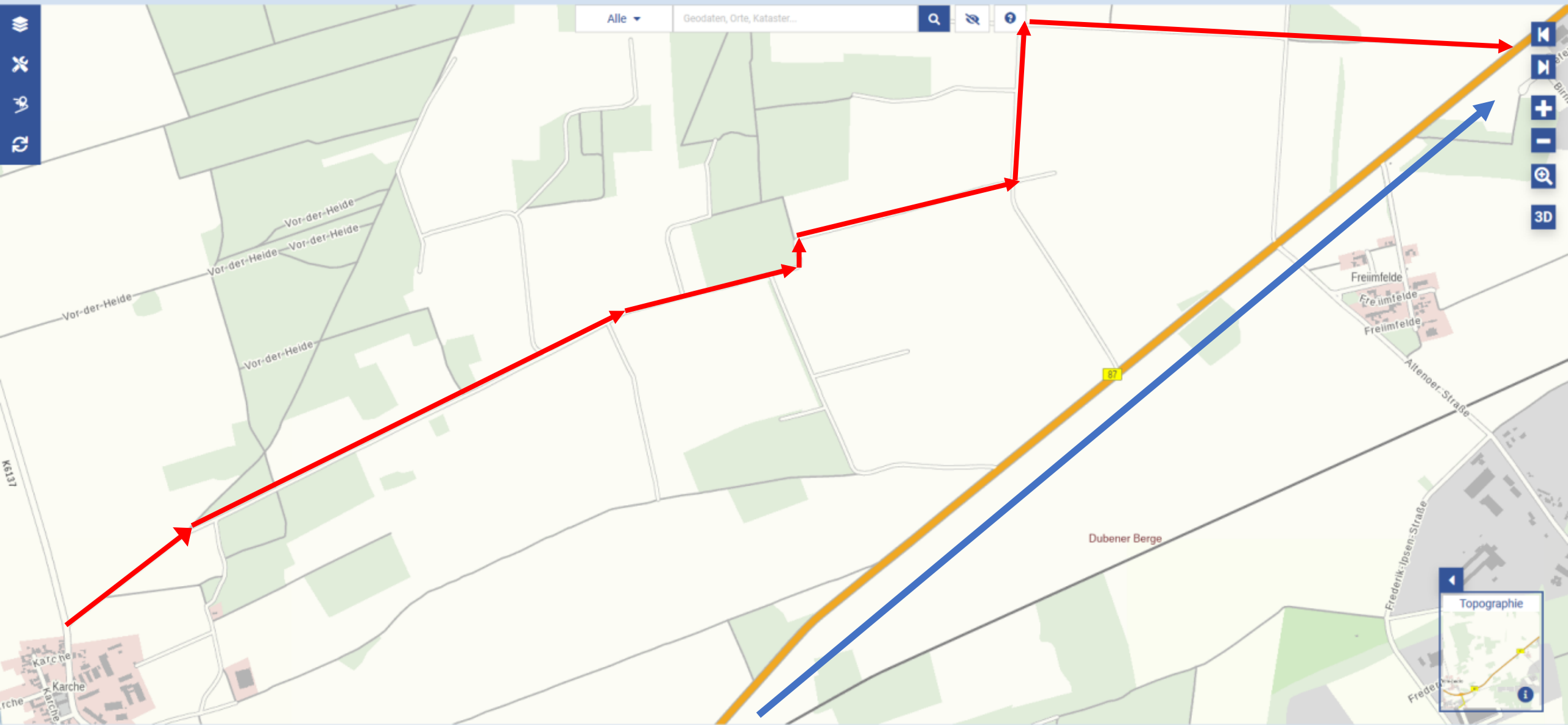
Zunehmendes Konfliktpotential

- BRV wir wollen Radsport betreiben (Tempo und Gruppen)
- BRV wir wollen Radrennen organisieren
- Jeder-Mann-Rennen (Wirtschaft +Tourismus) (Spreewaldmarathon, Oderrundfahrt)
- Gewinn für die Gesellschaft
- Zunehmender Tourismus (Wirtschaftsfaktor)
- Genuss- und Gesundheitsradler – lebensverlängernde Maßnahme
- Radsport wird zunehmend verdrängt (Auflagen durch Behörden, Umsetzung verkehrsrechtlicher Anordnungen haben erdrosselnde Wirkung
- Interessenausgleich ist zunehmend nicht mehr leistbar
- Ich – und mein Auto



Berücksichtigung der regionalen Bedürfnisse: Die Radwegeplanung sollte die spezifischen Bedürfnisse und Gegebenheiten jeder Region in Brandenburg berücksichtigen. Ein Ansatz, der in einer städtischen Umgebung funktioniert, mag auf dem Land anders aussehen.

- In der Flur vorhandene Feld- und Wirtschaftswege nutzen
- - erspart Zeit und Kosten
- - weniger Konfliktpotential
- - Mitnahmeeffekt beim Ausbau von regenerativen Energien (Radwege durch Windparks)



Kommunikation und Beteiligung: Um Konflikte zu vermeiden, ist eine offene Kommunikation mit allen beteiligten Parteien entscheidend. Anwohner, Pendler, Radfahrer und andere Stakeholder sollten in den Planungsprozess einbezogen werden, um Akzeptanz und Verständnis zu fördern.



GKV-Bündnis für
GESUNDHEIT

Vom kooperativen Vorgehen zur kommunalen Bewegungsförderung

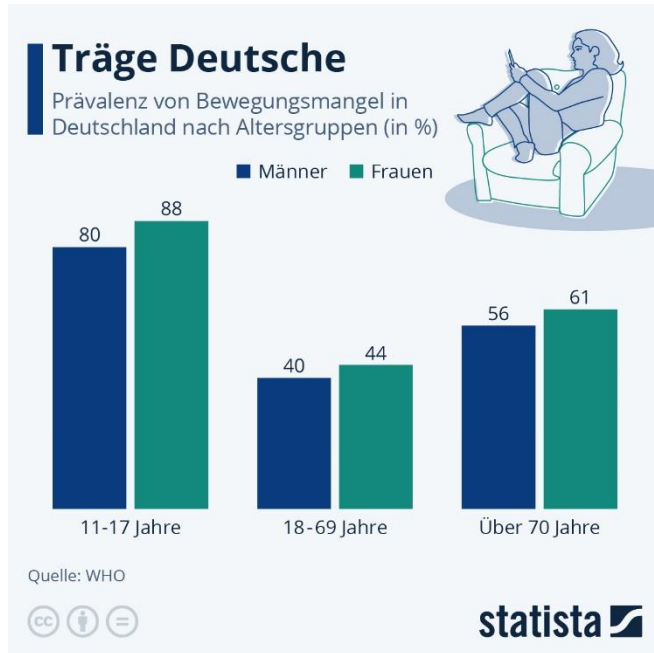
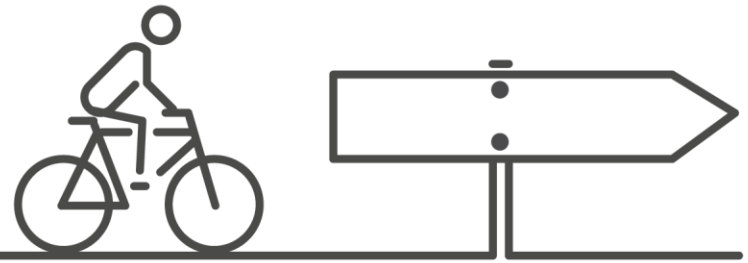
Landesradverkehrskonferenz Brandenburg am 07. September 2023
Fachforum 2b: Radeln aus Freude und für die Gesundheit

Ulrike Beyer, Programmbüro des GKV-Bündnisses für Gesundheit in Brandenburg

Gefördert mit Mitteln der gesetzlichen Krankenkassen nach § 20a SGB V.



Bewegungsempfehlungen für Erwachsene



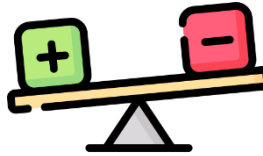
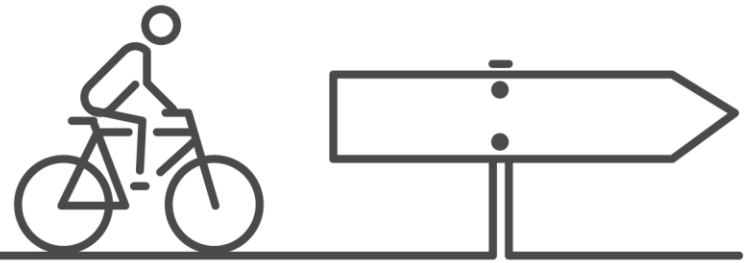
Kurz gefasst:

Laut WHO-Empfehlung sollten sich Erwachsene mindestens **zweieinhalb Stunden pro Woche** ausdauerorientiert bewegen

- *Zügiges Zufußgehen*
- *Radfahren*
- *Training*

Zusätzlich an mindestens zwei Tagen pro Woche muskelkräftigende Aktivitäten

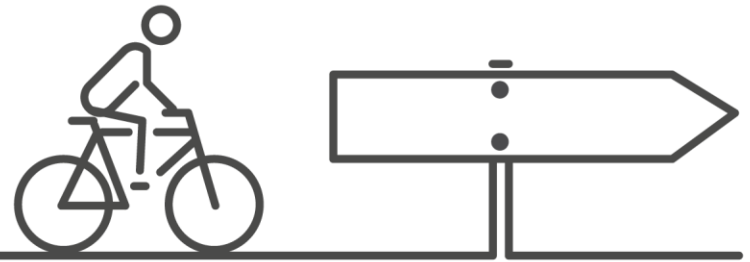
Gesundheitlicher Nutzen von Bewegung für Erwachsene



- Mentale und kognitive Gesundheit
- Schlaf

- Gesamtmortalität sowie im Besonderen kardiovaskuläre Mortalität
- Risiken wie Hypertonie, Tumorerkrankungen, Typ-2 Diabetes

Nationale Empfehlungen für Bewegungsförderung am Beispiel der Gesamtbevölkerung



Maßnahmen, die sich an die Gesamtbevölkerung richten ...

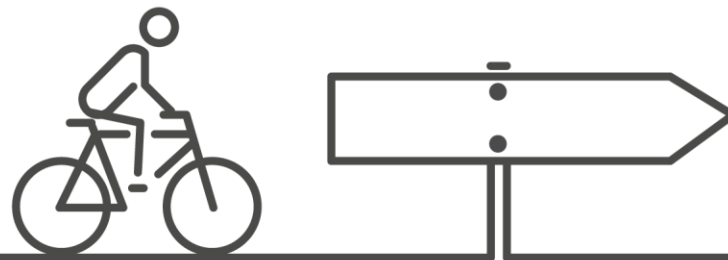
- Reduzieren das Risiko der Stigmatisierung einzelner Personen
- **ABER** erreichen oft diejenigen, die sozioökonomisch bessergestellt sind

Gemeindebezogene

Mehrkomponentenansätze: sollten aus mehreren wirksamen Komponenten bestehen, z. B.

- Verbesserung der Infrastruktur
- Schaffung von Bewegungsangeboten

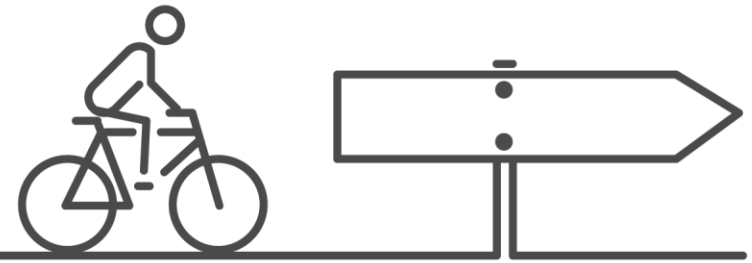
Von den Nationalen Empfehlungen über KOMBINE zu VERBUND



kooperatives
Vorgehen



Ressourcen nutzen: Gesundheitsbezogene Lebensqualität fördern



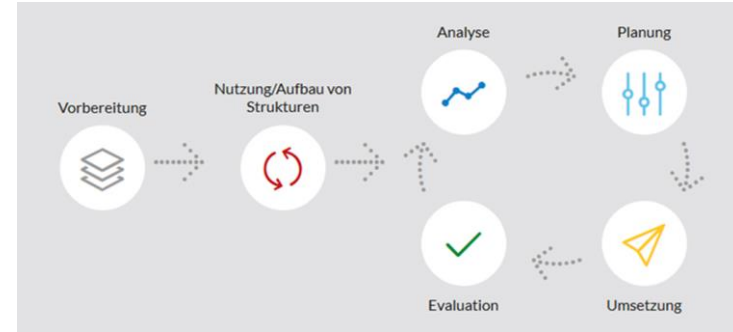
Kommunen in
Bewegung



Modellstandort in Brandenburg:
Landkreis Havelland

www.kommunen-in-bewegung.de

Der Gesundheitsförderungsprozess wird im **Leitfaden Prävention des GKV-Spitzenverbandes** beschrieben.



Vielen Dank für Ihr Interesse



GKV-Bündnis für
GESUNDHEIT

Ulrike Beyer

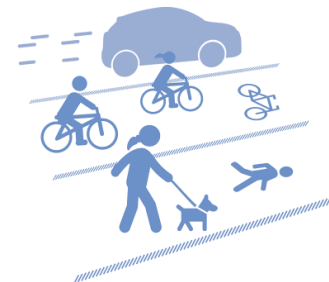
Programmbüro des GKV-Bündnisses für Gesundheit in Brandenburg

c/o AOK Nordost – Die Gesundheitskasse

Potsdamer Str. 20 • 14513 Teltow • Tel.: 0800 265080-31949

E-Mail: [ulrike.beyer\[at\]nordost.aok.de](mailto:ulrike.beyer[at]nordost.aok.de)

Internet: www.gkv-buendnis.de/programmhuero-BB



www.kommunen-in-bewegung.de

A person wearing a black helmet and a dark jacket is riding a bicycle on a city street. They have a large white backpack on their back. The background shows modern buildings and a clear sky.

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Landesradkonferenz Brandenburg 2023 - Fachforum 2b
„Radeln aus Freude und für die Gesundheit – Ein
Gewinn für Mensch und Wirtschaft“

07.09.2023 – Hille Bekic, Architektin und Co-Geschäftsführerin

Was ist betriebliches Mobilitätsmanagement?

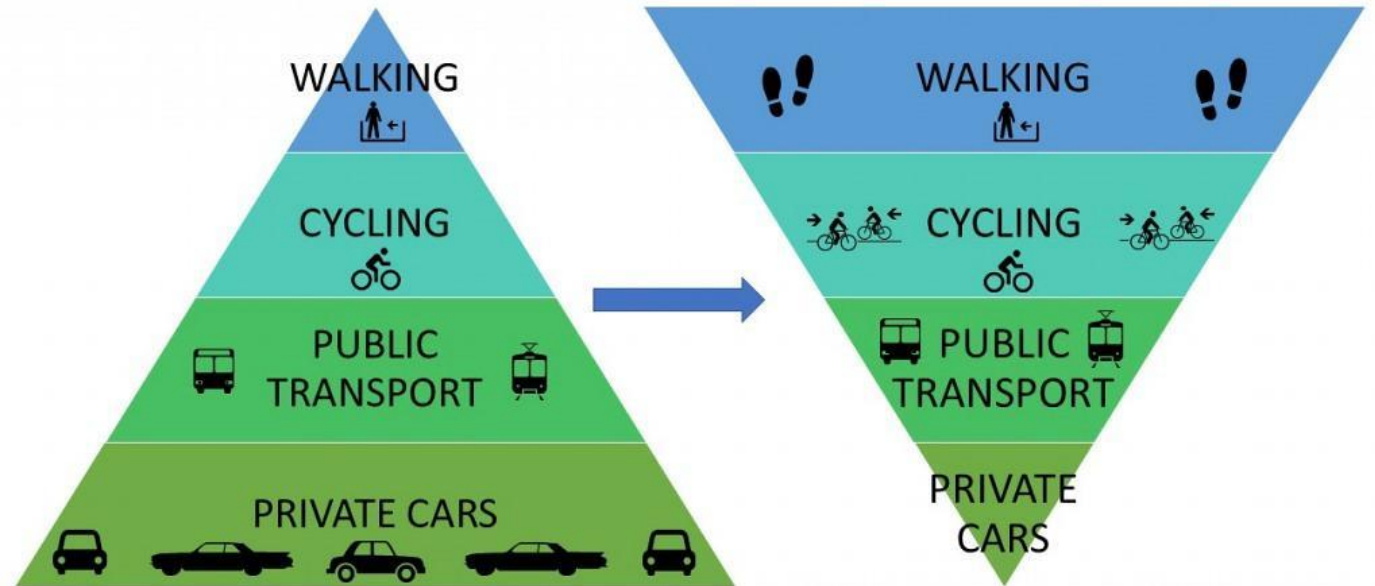
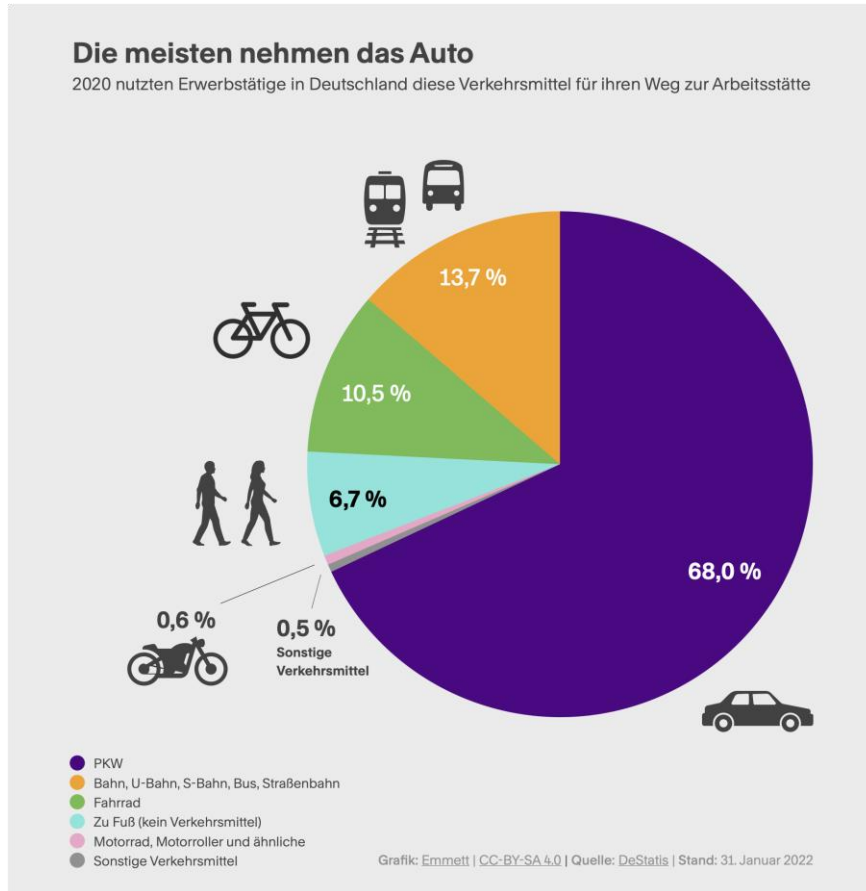


Pendelverkehr (Datenstand 2022)

Berlin > Brandenburg: 213.000 Personen
Brandenburg > Berlin: 391.000 Personen

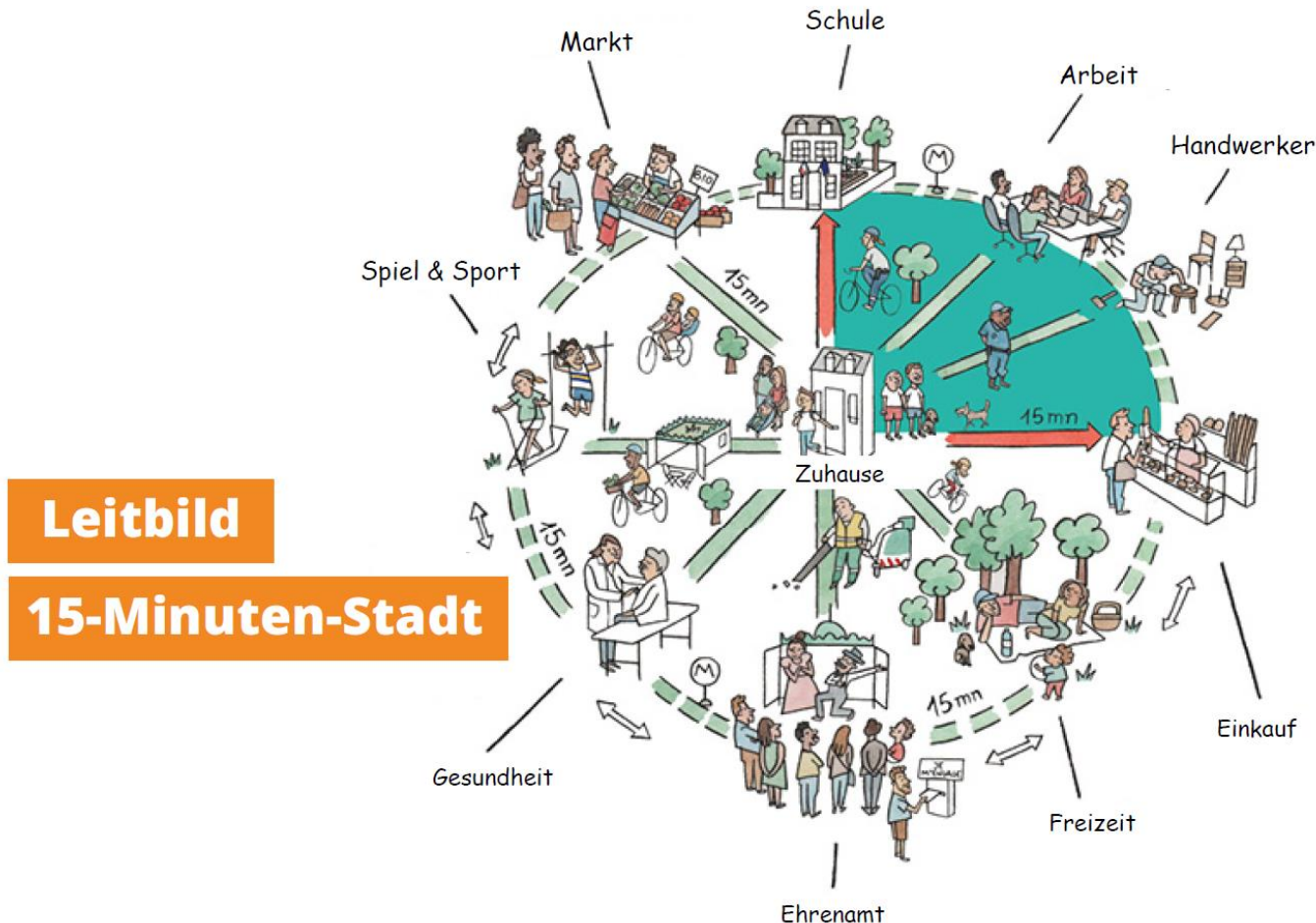
Herausforderung (1)

Kurze Wege im Alltag und zur Arbeit



Lösung (1)

Kurze Wege im Alltag und zur Arbeit

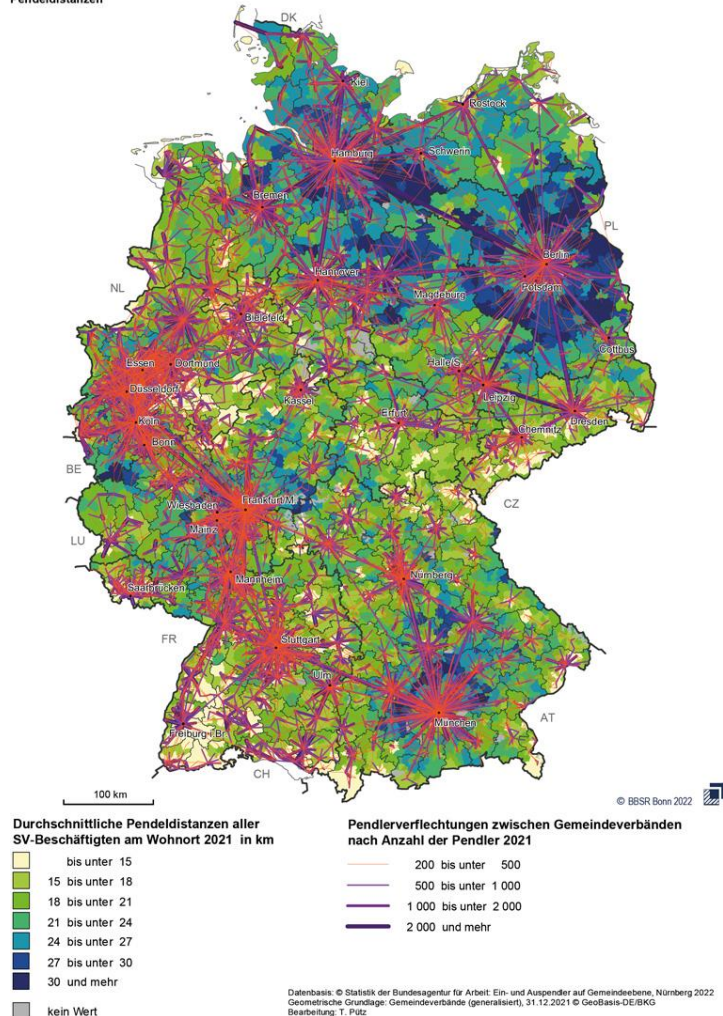


- Jeder 2. motorisierte Transport kann aufs Rad verlagert werden.
- Standortmanagement, Siedlungsentwicklung, Innenentwicklung
- Kommunen und Unternehmen: Gemeinsam konzipieren, planen, bauen!

Herausforderung (2)

Fachkräftemangel und Mitarbeitendenzufriedenheit

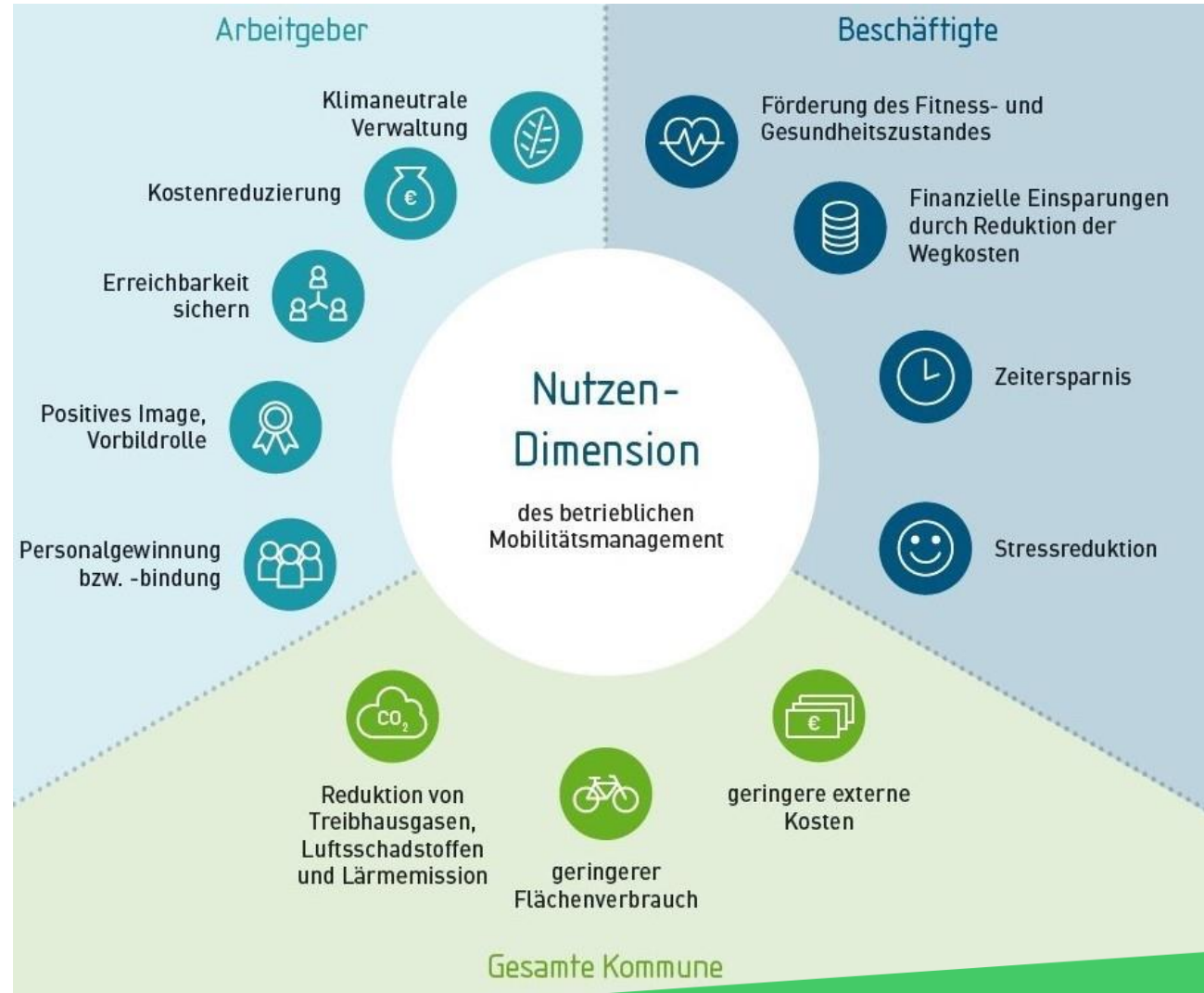
Pendeldistanzen



Merkmale	Insgesamt	Selbstständige	Arbeitnehmerinnen/ Arbeitnehmer
Entfernung			
unter 5 km	26,6	36,7	25,8
5 bis unter 10 km	21,8	15,4	22,3
10 km bis unter 25 km	29,1	15,7	30,2
25 bis unter 50 km	14,1	5,9	14,8
50 km und mehr	5,0	3,2	5,1
Gleiches Grundstück	1,4	13,1	0,5
Wechselnde Arbeitsstätte	2,0	10,0	1,4

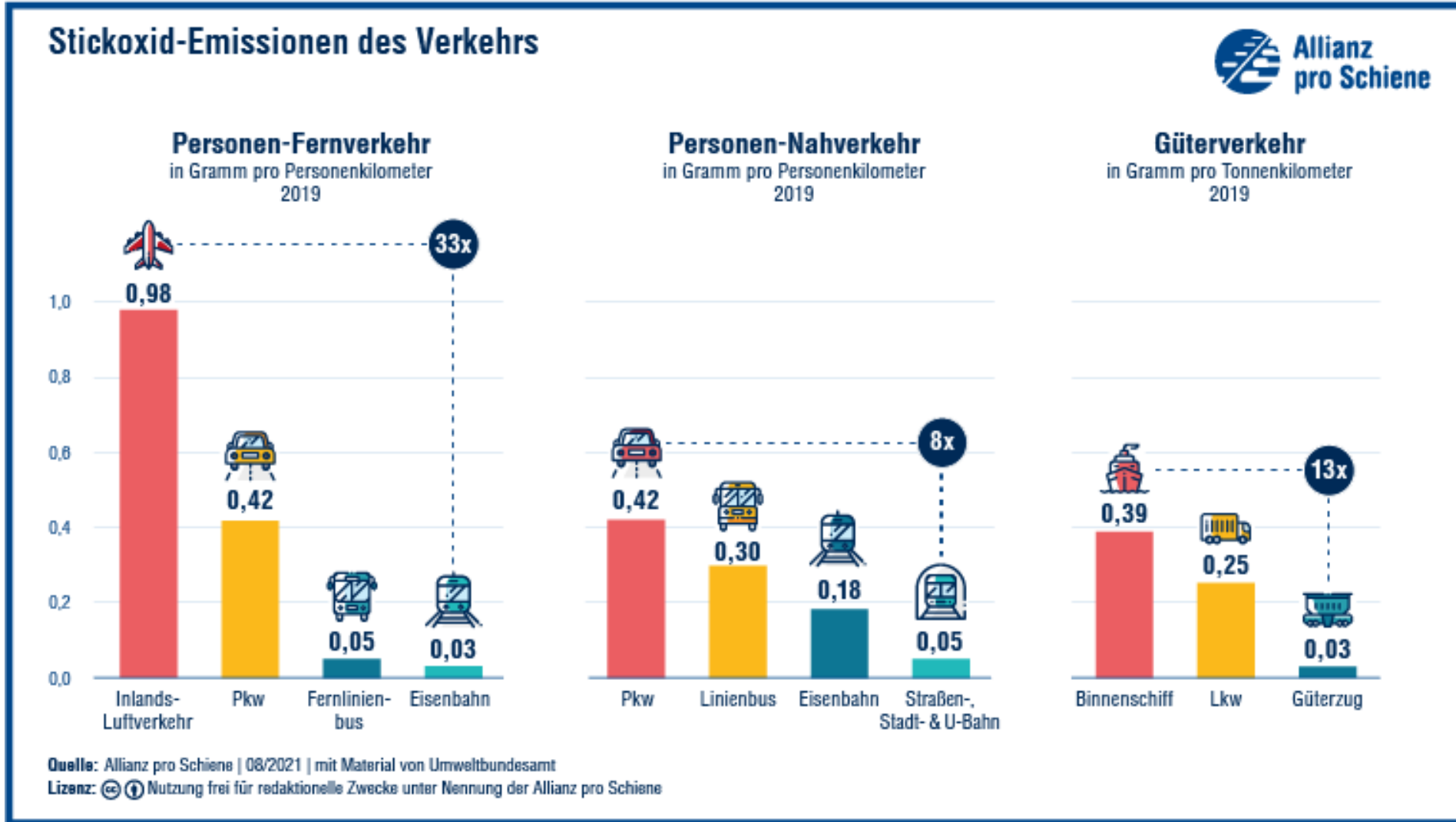
Lösung (2)

Fachkräftemangel und Mitarbeitendenzufriedenheit



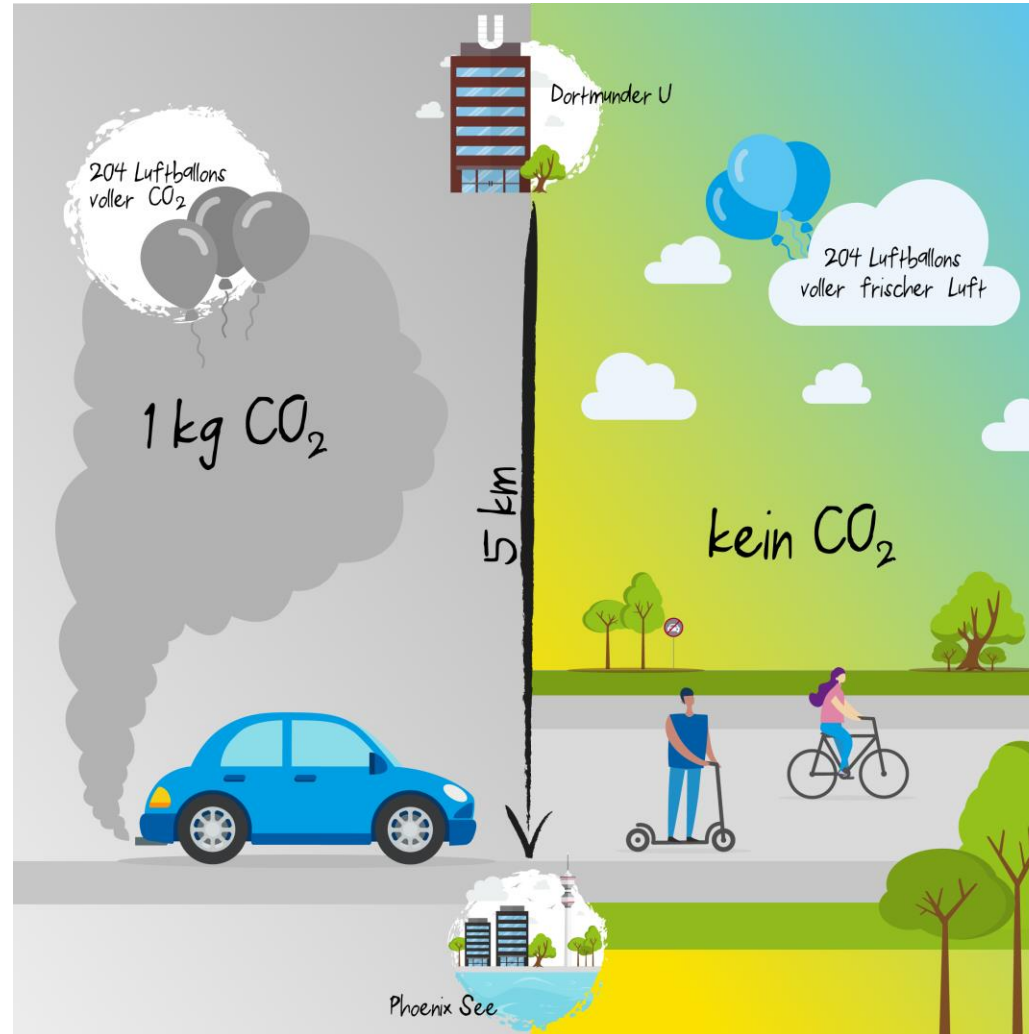
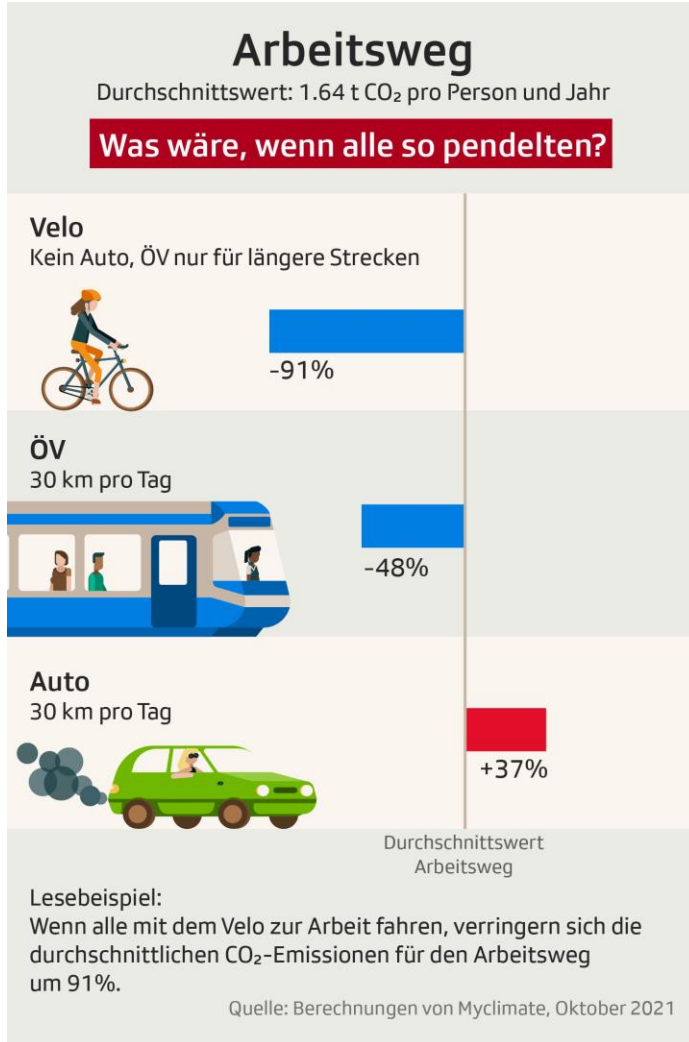
Herausforderung (3)

CO2-Neutralität in Produktion und Kund*innenströmen



Lösung (3)

CO₂-Neutralität in Produktion und Kund*innenströmen



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Hille Bekic

Velokonzept GmbH
Straßburger Straße 55, 10405 Berlin

bekic@velokonzept.de

+49 30 3116514 30

www.velokonzept.de

Wirtschaftsfaktor Fahrrad(fahren)

Landesradverkehrskonferenz Brandenburg
7. September 2023

Katharina Hinse

ZIV Zweirad-Industrie-Verband e.V.

116 Mitglieder = 90% der Fahrrad- und E-Bike-Produktion in Deutschland

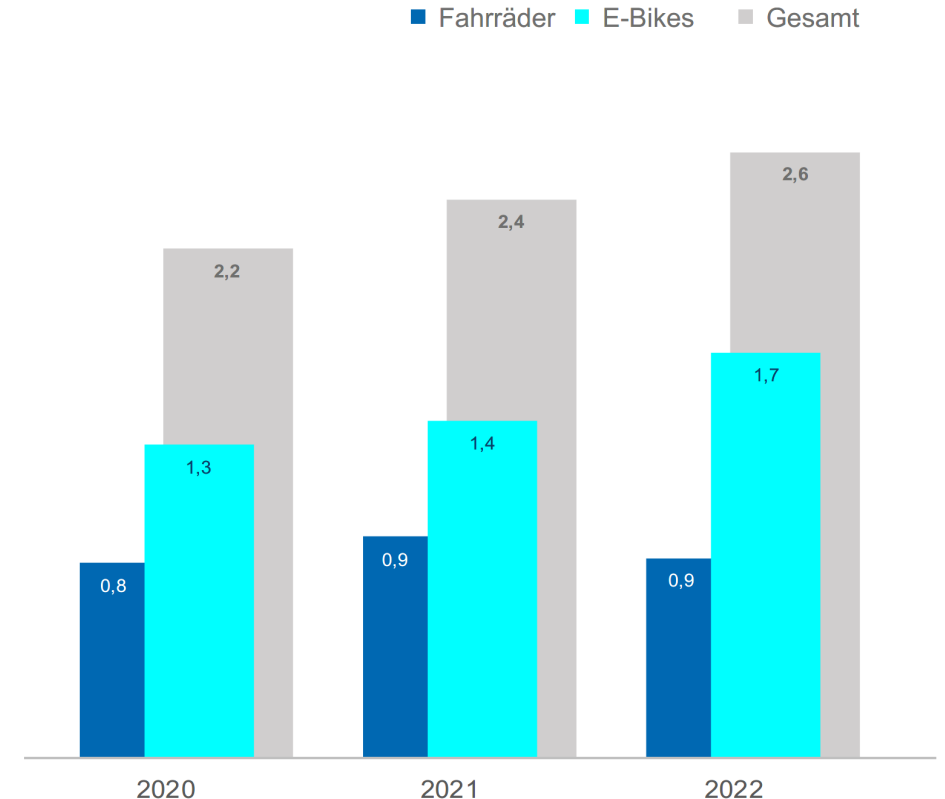


Fahrradfahren macht Spaß und ist gesund

Was hat die Wirtschaft davon?

- Rekordumsätze mit Fahrrädern und E-Bikes: 7,36 Mrd. € in 2022 (plus 12%)
- Weit über 300.000 Beschäftigte in der Fahrradbranche, Tendenz steigend
- Enormes Steigerungspotential bei Umsatz und Beschäftigung
- Branche mit Zukunft: steigendes Interesse und Investitionen

Neben klima-, umwelt-, gesundheits- und verkehrspolitischen Aspekten hat das Fahrradfahren auch eine große wirtschaftspolitische Bedeutung.



Wirtschaftsfaktor Fahrradtourismus

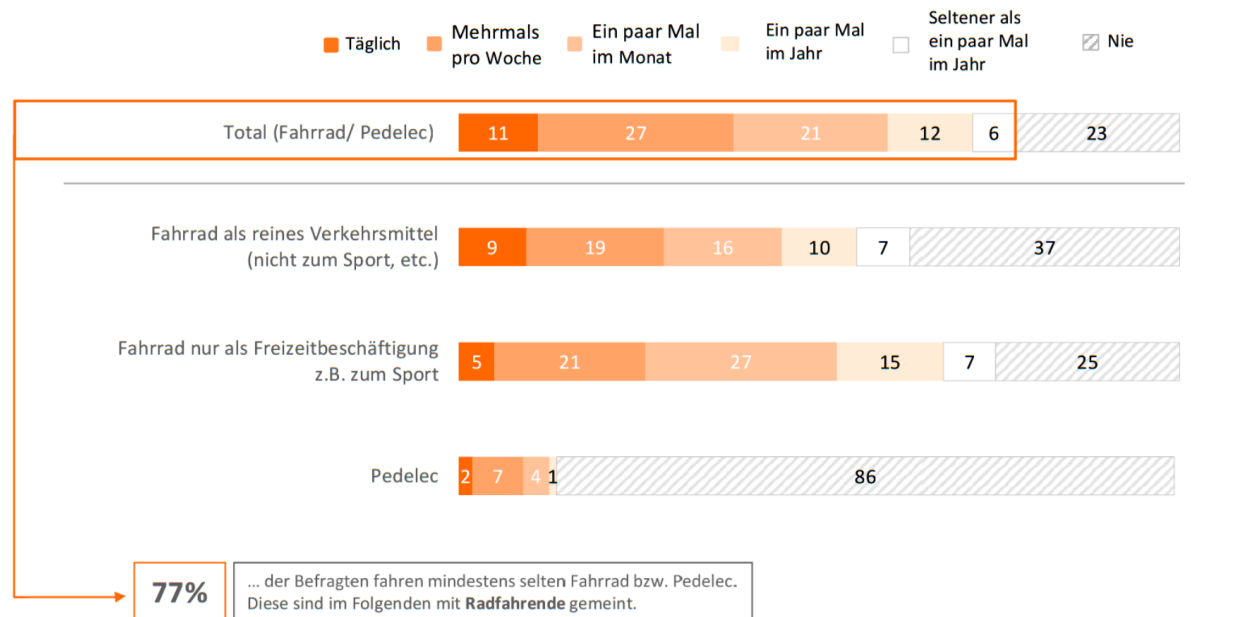
- Radtourismus als wichtiger (regionaler) Wirtschaftsfaktor
- Fahrrad wird häufiger in der Freizeit als im Alltag genutzt
- Nach Wandern/Spazieren die beliebteste aktive Freizeitbeschäftigung
- Radtouristische Infrastruktur als Standortfaktor für Unternehmen

Synergien zwischen Freizeit- und Alltagsradverkehr müssen geschaffen bzw. gestärkt werden.

sinus:

Art der Fahrrad-Nutzung

Fahrrad/Pedelec als Verkehrsmittel und Freizeitbeschäftigung



Angaben in Prozent

N= 3.107; alle Befragte

27

Weitere wirtschaftliche Faktoren

Gesundheit und Gesellschaft

Gesundheit

- Regelmäßiges Fahrradfahren:
 - senkt das Risiko von Herz-Kreislauferkrankungen
 - reduziert Übergewicht
 - erhöht die Lebenserwartung
 - verbessert körperliches und seelisches Wohlbefinden
- Folgen:
 - Weniger Krankheitstage
 - Einsparungen bei Gesundheitskosten

Gesellschaft

- Geringe persönliche Nutzungskosten des Fahrrades, v.a. gegenüber dem PKW
- Kaum externe Kosten (Umweltkosten, Unfall- und Staukosten)
- Geringere Infrastrukturkosten im Vergleich zum Auto
- Fahrradfahren spart gesamtgesellschaftliche Kosten (-30 Cent/km vs. +20/km Cent beim Auto)

Das Fahrrad(fahren) als Wirtschaftsfaktor braucht...

- Produkte:
 - Entwicklungen E-Bike, Kompakträder, Lastenräder, Anhänger, ...
- Infrastruktur:
 - Radwege, Radfernwege, Abstellanlagen, Ladeinfrastruktur,...
 - Beschilderung
 - Rechtsrahmen
 - Transportmöglichkeiten
 - Service und Wartung
 - ...
- mehr „Alltagsfahrradfahrer“
 - Verankerung des Radfahrens im „lebensweltlichen Setting“ aller Bevölkerungsgruppen von Klein an, z.B. Laufräder in Kitas, Radfahrförderung an Schulen etc.
- Geeignete Fachkräfte für Produktion und Service

Keine andere Bewegungsform lässt sich so gut in den Alltag integrieren wie das Fahrradfahren und bietet dabei noch wirtschaftliche Vorteile in vielen Bereichen!

Vielen Dank!

Katharina Hinse

Leiterin Wirtschafts- und Industriepolitik

ZIV Zweirad-Industrie-Verband e.V.

Reinhardtstraße 7

10117 Berlin

Tel: +49 30 439 735 769

hinse@ziv-zweirad.de