



Ministerium für Infrastruktur  
und Landesplanung



# **Radverkehrsstrategie 2030 des Landes Brandenburg**



**Guido Beermann**  
Minister für Infrastruktur und Landesplanung  
des Landes Brandenburg

Brandenburg ist ein Land, das wie geschaffen ist für das klimafreundliche Verkehrsmittel Fahrrad: Überwiegend flach, mit einer schönen Landschaft und viel Natur gesegnet, dazu Städte und Kommunen, in denen das Fahrrad schon heute seinen festen Stellenwert hat.

Die Vorteile des Fahrrads liegen auf der Hand. Dieses Verkehrsmittel bringt uns nicht nur zügig und unkompliziert von A nach B, sondern hält uns gleichzeitig fit und schont unser Klima. Die Mobilitätswende findet auch auf dem Fahrrad statt. Deshalb werden wir den Radverkehr in Brandenburg in den nächsten Jahren weiter stärken. Damit leisten wir einen wichtigen Beitrag, um den Klimaplan des Landes Brandenburg zu erreichen. Gerne möchten wir Sie für das Fahrrad begeistern und Sie über unsere gemeinsame Vision für mehr und sicheren Radverkehr informieren.

Unsere neue Radverkehrsstrategie 2030 zeigt auf, was uns motiviert und wie sich Brandenburg weiter zum Fahrradland entwickeln kann. Dabei betrachten wir verschiedenste Handlungsfelder. Sie zeigen, wie vielfältig das Thema Radverkehr ist und wo die Schnittstellen zu anderen Politikfeldern liegen. Und sie berücksichtigen die unterschiedlichen Voraussetzungen in ländlichen und urbanen Gebieten unseres Landes.

Vorgestellt werden konkrete Maßnahmen, um die ambitionierten Ziele der Radverkehrsstrategie zu erreichen. Mit einem „Radnetz Brandenburg“ wollen wir durchgängige und komfortable Verbindungen schaffen. Dem Thema Verkehrssicherheit kommt bei allen Planungen eine besondere Bedeutung zu. Auch unsere Kinder und Seniorinnen und Senioren sollen sich sicher fühlen. Weitere wichtige Rollen in Brandenburgs Radverkehrsstrategie spielen die Verknüpfung des Fahrrads mit anderen Verkehrsmitteln, der Fahrradtourismus und eine vermehrte Nutzung von Fahrrädern im Liefer- und Lastenverkehr.

Dabei setzen wir auf eine enge Zusammenarbeit mit den Kommunen und den vielen weiteren Radverkehrsakteuren, die uns bereits bei der Erstellung dieser Strategie begleitet haben und die selbst Maßnahmen ergreifen, um das Fahrrad voranzubringen. Sie werden uns auch weiterhin wichtige Impulse geben, wenn es darum geht, die Radverkehrsstrategie umzusetzen. Vernetzung und Austausch sind und bleiben eines der wichtigsten Rezepte für den gemeinsamen Erfolg. Eine weitere zentrale Voraussetzung, um Infrastrukturen wie Radwege und Abstellanlagen planen, bauen und unterhalten zu können sind zudem geeignete Strukturen in den Verwaltungen, ebenso wie ausreichende finanzielle Mittel und praxistaugliche Förderinstrumente.

Um beim Ausbau des Radverkehrs voranzukommen, sind eine umfassende digitale Datenbasis sowie eine vernetzt aufgestellte Forschung zum Thema Fahrrad notwendig. Bei der Entwicklung der Fahrräder selbst steht die Zeit nicht still. Deswegen muss auch die zunehmende Elektrifizierung des Fahrrads berücksichtigt werden.

Die Radverkehrsstrategie greift diese Herausforderungen auf und zeigt konkrete Lösungsansätze, die es nun weiter in der Praxis und in der Fläche zu realisieren gilt. Wir laden Sie dazu ein, diesen Weg mit uns gemeinsam zu gehen und für den Radverkehr aktiv zu werden.

Mit der Radverkehrsstrategie 2030 haben wir eine gute Basis geschaffen, um den Radverkehr in Brandenburg richtig ins Rollen zu bringen.

**Guido Beermann**

Minister für Infrastruktur und Landesplanung  
des Landes Brandenburg



# Inhalt



|    |                                                                             |    |
|----|-----------------------------------------------------------------------------|----|
| 1. | <b>Einleitung</b>                                                           | 4  |
| 2. | <b>Zielbild: Gemeinsame Vision für mehr und sicheren Radverkehr</b>         | 6  |
| 3. | <b>Grundsätze zur Stärkung des Radverkehrs</b>                              | 10 |
| 4. | <b>Handlungsfelder und Fokusthemen</b>                                      | 14 |
| H1 | Strukturen schaffen für den Radverkehr im Land Brandenburg                  | 16 |
| H2 | Lückenlos unterwegs im Land Brandenburg                                     | 22 |
| H3 | Sicher unterwegs im Land Brandenburg                                        | 28 |
| H4 | Vernetzt unterwegs mit Fahrrad und öffentlichem Verkehr im Land Brandenburg | 30 |
| H5 | Radverkehr schafft Mehrwert im Land Brandenburg                             | 36 |
| H6 | Radfahren im Land Brandenburg begeistert alle                               | 42 |
| H7 | Radverkehr im Land Brandenburg ist „up to date“                             | 48 |
| F1 | Radfahren auf dem Land und in der Stadt                                     | 52 |
| F2 | Radfahren mit Rückenwind im Land Brandenburg                                | 56 |
| 5. | <b>Umsetzungsprozess und Evaluierung der Radverkehrsstrategie</b>           | 58 |
| 6. | <b>Glossar</b>                                                              | 60 |
| 7. | <b>Anhang: Maßnahmenkatalog</b>                                             | 64 |
| 8. | <b>Quellenverzeichnis</b>                                                   | 82 |

# 1 | Einleitung

Der Radverkehr bietet Lösungen für eine Reihe aktueller gesellschaftlicher Herausforderungen. Er verursacht kaum Emissionen und kann einen großen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele leisten. Er ermöglicht vielen Menschen eine eigenständige und kostengünstige Mobilität und erweitert deren Aktionsradius. Gerade in den ländlichen Regionen ist er als wichtiges Element der Daseinsvorsorge unverzichtbar. Der geringe Platzbedarf des Radverkehrs entlastet insbesondere die urbanen Räume und sorgt für lebenswertere Städte. Als aktive Fortbewegungsart trägt er außerdem zur Gesundheitsförderung der Bevölkerung bei.

Die Weiterentwicklung des Radverkehrs ist daher schon lange ein wichtiger Bestandteil der brandenburgischen Landespolitik. Damit dieser jedoch seine oben dargestellten Potenziale voll ausschöpfen und einen zentralen Beitrag zur Gestaltung der Mobilitätswende sowie zur Erreichung der Klimaneutralität leisten kann, soll der Radverkehr im Zuge der strategischen Neuausrichtung umfassender als bisher gedacht werden. Die neue Radverkehrsstrategie bildet die strategische und konzeptionelle Grundlage zur Weiterentwicklung und Stärkung des Radverkehrs bis zum Jahr 2030. Sie steht für ein erforderliches Umdenken im Land Brandenburg, um das ambitionierte Ziel der Landesregierung aus dem 2019 geschlossenen Koalitionsvertrag<sup>1</sup> zu erreichen: So soll der Anteil der Wege, die mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes – also dem öffentlichen Personennahverkehr, zu Fuß oder mit dem Fahrrad – zurückgelegt werden, von 40 auf 60 Prozent im Jahr 2030 gesteigert werden. Der Landtagsbeschluss „Den Radverkehr weiter ins Rollen bringen“ aus dem Jahr 2020<sup>2</sup> verdeutlicht die wichtige Rolle, die das Fahrrad dabei spielt, den Sprung auf den Zielwert zu schaffen.

Die Voraussetzungen dafür, das Land Brandenburg weiter zum Fahrradland auszubauen, sind gut. Eine flache Topografie, kompakte Siedlungsstrukturen in den urban geprägten Räumen sowie ein bereits heute gut aufgestellter Radtourismus bilden ebenso eine solide Basis wie die starken Achsen im öffentlichen Personennahverkehr, die die Kombination von Fahrrad und Bahn sowie Bus vor allem in den ländlichen Regionen begünstigen.

Der Weg zum Fahrradland Brandenburg führt mit der Radverkehrsstrategie über eine Vielzahl konkreter Maßnahmen in den folgenden sieben Handlungsfeldern:

- H1: Strukturen schaffen für den Radverkehr im Land Brandenburg
- H2: Lückenlos unterwegs im Land Brandenburg
- H3: Sicher unterwegs im Land Brandenburg
- H4: Vernetzt unterwegs mit Fahrrad und öffentlichem Verkehr im Land Brandenburg
- H5: Radverkehr schafft Mehrwert im Land Brandenburg
- H6: Radfahren im Land Brandenburg begeistert alle
- H7: Radverkehr im Land Brandenburg ist „up to date“

und zwei Fokusthemen:

- F1: Radfahren auf dem Land und in der Stadt
- F2: Radfahren mit Rückenwind im Land Brandenburg.

Die Radverkehrsstrategie ermutigt also dazu, den Radverkehr neu und in seiner Gesamtheit zu denken.

# **Zielbild: Gemeinsame Vision für mehr und 2 sicheren Radverkehr**



Im Fahrradland Brandenburg fahren die Menschen mit Freude Fahrrad. Auf einer gut gebauten, selbsterklärenden und fehlerverzeihenden Infrastruktur kommen sie schnell voran und fühlen sich sicher und wohl. Egal, ob sie in den Städten oder auf dem Land, im Alltag, in der Freizeit oder im Urlaub unterwegs sind. Auch für Menschen, die zuvor das Fahrrad wenig genutzt haben, ist dies nun selbstverständlich. Für Kinder und Jugendliche ist es ganz normal, für den Weg zur Schule, zu Freizeitaktivitäten oder zur nächsten Haltestelle des öffentlichen Verkehrs aufs Rad zu steigen. Die neue Vielfalt im Radverkehr zeigt sich auch in den vielen verschiedenen Fahrradtypen, mit denen die Menschen unterwegs sind.

Das Land, die Kommunen und weitere Beteiligte arbeiten gemeinsam daran, den Radverkehr im ganzen Land gemeinschaftlich zu stärken. Verantwortliche aus Politik, Verwaltung und der Wirtschaft gehen mit gutem Beispiel voran. Sie fahren selbst mit dem Rad und haben das Fahrrad bei ihren Entscheidungen im Blick. Der neue Stellenwert des Fahrrads wird auch dadurch deutlich, dass dort, wo es erforderlich ist, Platz für eine gute Radverkehrsinfrastruktur geschaffen wird

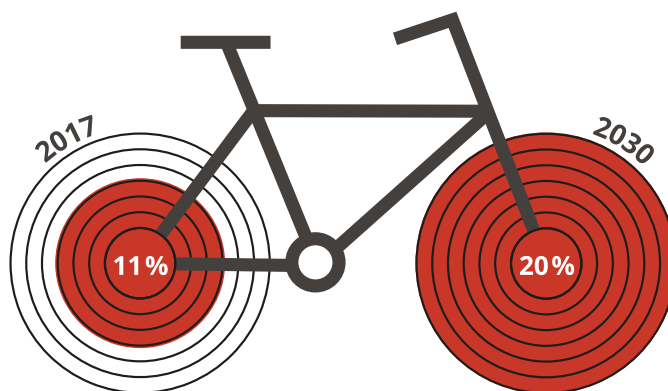
– auch wenn dadurch Pkw-Stellplätze oder Fahrspuren wegfallen.

Damit diese Vision des Fahrradlands Brandenburg Realität wird, werden mit der Radverkehrsstrategie die folgenden drei Ziele verfolgt.

### **Mehr Radverkehr im Land Brandenburg**

Entsprechend der letzten Erhebung „Mobilität in Deutschland“ aus dem Jahr 2017 legen die Menschen im Land Brandenburg 11 Prozent ihrer Wege mit dem Fahrrad zurück<sup>3</sup>. Durch die in der Strategie formulierten Maßnahmen soll dieser Anteil deutlich steigen. Potenziale zur Steigerung des Radverkehrsanteils, insbesondere durch die Verlagerung von Pkw-Fahrten, bestehen in allen Regionen und Raumtypen – trotz unterschiedlicher lokaler Ausgangsbedingungen und Voraussetzungen zur Weiterentwicklung des Radverkehrs<sup>4</sup>.

***Im Jahr 2030 legen die Menschen im Land Brandenburg 20 Prozent ihrer Wege mit dem Fahrrad zurück und verlagern dabei vor allem Wege, die sie zuvor mit dem Pkw zurückgelegt haben. Der Radverkehrsanteil steigt in allen Alters- und Bevölkerungsgruppen.***



## 2. Zielbild: Gemeinsame Vision für mehr und sicheren Radverkehr

### Sicherer Radverkehr im Land Brandenburg

Eine sichere Infrastruktur sowie ein gutes Miteinander im Straßenverkehr mit Verkehrsteilnehmenden, die die Regeln kennen und sich an sie halten, sind elementar für einen sicheren Radverkehr. Das Land Brandenburg strebt nach dem Ziel der Vision Zero, um künftig schwerverletzte oder getötete Personen im Straßenverkehr zu verhindern.

Dadurch können sich die Menschen auf Brandenburgs Straßen sicher fortbewegen und werden so häufiger das Fahrrad nutzen.

**Das Leitbild Vision Zero ist Ziel im Land Brandenburg. Die Zahl der schwerverletzten und getöteten Radfahrenden ist trotz steigender Fahrradnutzung stetig rückläufig.**

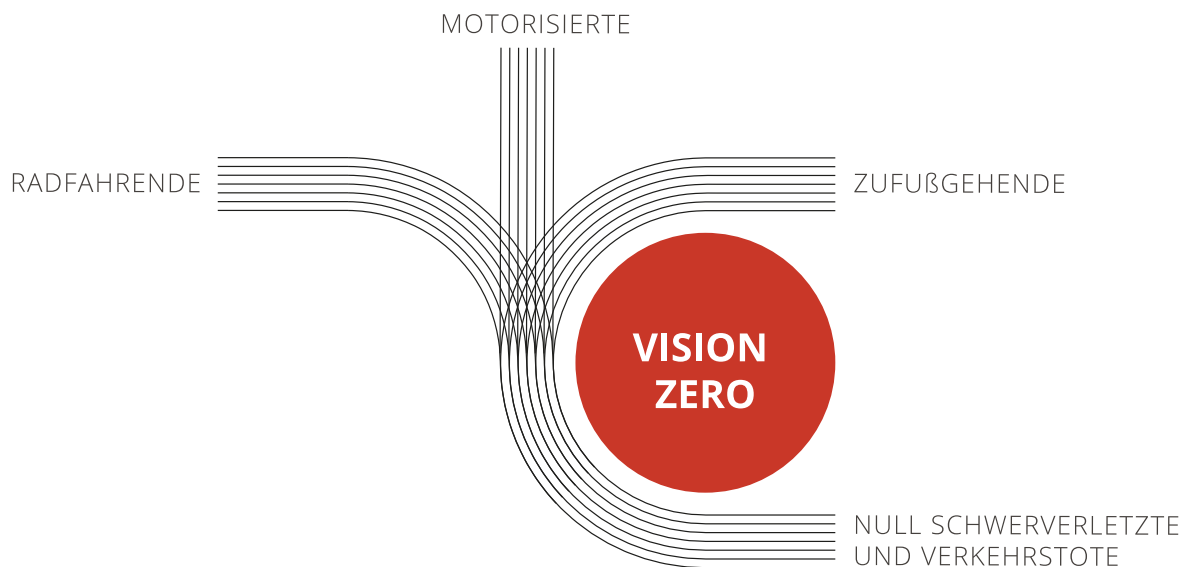


Foto: Cultura Creative–stock.adobe.com

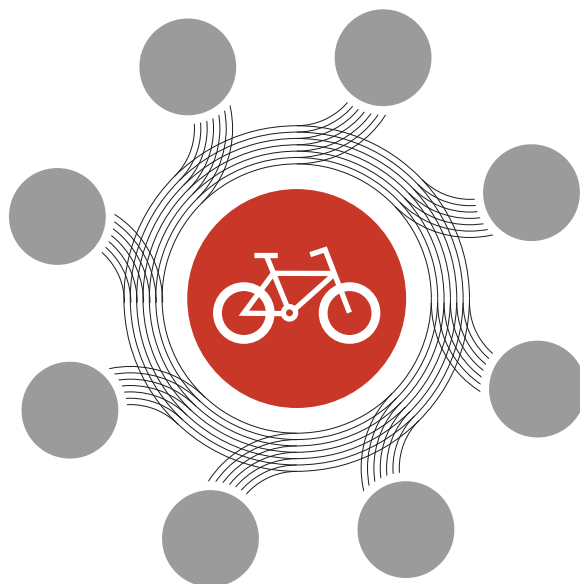


Foto: pikselstock-stock.adobe.com

### **Gemeinsam für den Radverkehr im Land Brandenburg**

Damit die Potenziale des Radverkehrs flächendeckend im Land Brandenburg ausgeschöpft werden können, bringen ihn Land, Kommunen und weitere Beteiligte gemeinsam voran. Auch die Bevölkerung auf dem Land und in den Städten steht hinter dem Ziel, das Fahrradland Brandenburg Realität werden zu lassen.

***Der Radverkehr wird im ganzen Land und insbesondere in den Kommunen vor Ort als Gemeinschaftsaufgabe mit breitem politischem und gesellschaftlichem Konsens weiterentwickelt.***



# **3 Grundsätze zur Stärkung des Radverkehrs**





Vor dem Hintergrund der übergeordneten Klima- und Umweltziele hat sich das Land Brandenburg ehrgeizige Ziele zur Stärkung des Umweltverbundes gesteckt und richtet seine Mobilitätspolitik entsprechend neu aus. Ein Mobilitätsgesetz stellt zukünftig die grundlegenden Weichen für eine klimaschonende Mobilität, die Mensch und Umwelt stärker in den Mittelpunkt rückt. Die neue Mobilitätsstrategie des Landes<sup>5</sup> definiert über alle Verkehrsträger hinweg Maßnahmen für den Personen- und Güterverkehr, mit denen die Mobilitätswende und ein Modal-Split-Anteil des Umweltverbundes von 60 Prozent erreicht werden sollen. Der zukünftige Klimaplan des Landes Brandenburg formuliert das Ziel der Klimaneutralität bis zum Jahr 2045. Um dieses Ziel zu erreichen, muss auch der Verkehrssektor einen großen Beitrag leisten. Dabei spielt das Fahrrad als weitgehend klimaneutrales Verkehrsmittel eine wichtige Rolle. Auch im Rahmen der Umweltpolitik hat

das Fahrrad mit Blick auf die Aspekte Luftreinhaltung und Lärminderung Relevanz. Die Radverkehrsstrategie bettet sich als sektorale Strategie in diesen neuen Gesamtrahmen ein und berücksichtigt die Schnittstellen zu verschiedenen Politikfeldern. Sie steht ebenso wie Mobilitätsgesetz und Mobilitätsstrategie für einen Paradigmenwechsel der Mobilitätspolitik im Land. Auch der 2021 veröffentlichte Nationale Radverkehrsplan 3.0 des Bundes<sup>6</sup> bildet einen wichtigen Orientierungsrahmen für die Radverkehrsstrategie des Landes Brandenburg.

### **Ansätze der Radverkehrsstrategie**

Die Radverkehrsstrategie versteht die Weiterentwicklung des Radverkehrs als Gemeinschaftsaufgabe und adressiert alle relevanten Beteiligten. Sie beinhaltet neben Aufgaben, die in der direkten Verantwortung verschiedener Landesressorts liegen, auch Maßnahmen anderer im Radverkehr Aktiver – insbe-

## **BETEILIGUNGSPROZESS DER STRATEGIE**



### 3. Grundsätze zur Stärkung des Radverkehrs

sondere der Kommunen. Denn entscheidend für das Erreichen der formulierten Ziele ist der gemeinsame Wille, den Radverkehr im Land Brandenburg zusammen mit anderen Mitwirkenden voranzubringen. Die Radverkehrsstrategie ist für die Kommunen und weiteren Beteiligten nicht verpflichtend, vielmehr ist sie eine Einladung an alle, sich aktiv an der Umsetzung der Maßnahmen zu beteiligen. In diesem Sinne wurde sie bereits in einem umfangreichen Beteiligungs- und Dialogverfahren erarbeitet. Unter Federführung des Landes haben die Kommunen daran ebenso mitgewirkt wie verschiedene Interessensvertretungen und Verbände.

In der Radverkehrsstrategie ist das Jahr 2030 mit Blick auf das Modal-Split-Ziel als Umsetzungshorizont definiert. Sie formuliert aber mit ihren umfangreichen Maßnahmen auch eine darüberhinausgehende Perspektive.

Eine umfassende Weiterentwicklung des Radverkehrs beinhaltet weit mehr als den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur. Die für das Land Brandenburg identifizierten sieben Handlungsfelder schließen daher auch das

Schaffen eines strukturellen Rahmens, die Verknüpfung des Fahrrads mit anderen Verkehrsträgern sowie Aspekte der Verkehrssicherheit ein und reichen bis hin zu Fahrradwirtschaft, Kommunikation, Mobilitätsbildung und Digitalisierung. Die Radverkehrsstrategie ermutigt dazu, den Radverkehr neu und in seiner Gesamtheit zu denken.

Mit der Radverkehrsstrategie soll das Fahrrad als selbstverständliches Verkehrsmittel im Bewusstsein der Bevölkerung, der politischen Entscheidungstragenden sowie den Verwaltungsmitarbeitenden aller Ebenen verankert werden. So entsteht eine neue Fahrradkultur im Land Brandenburg.

Als sektorale Strategie fokussiert die Radverkehrsstrategie mit ihren Maßnahmen und Zielen auf die Weiterentwicklung des Radverkehrs. Dies ist jedoch immer im Kontext einer gesamthaften Stärkung aller Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu sehen.

Zur Umsetzung der Radverkehrsstrategie werden vorhandene Strukturen und Ressourcen möglichst gewinnbringend und effizient genutzt sowie regelmäßig an die Erfordernisse zum Erreichen der Ziele angepasst.

Die Umsetzung der in der Radverkehrsstrategie beschriebenen Maßnahmen stehen unter dem Vorbehalt, dass Bund, Land und Kommunen ausreichende finanzielle sowie personelle Ressourcen zur Verfügung stellen. Damit Strukturen und Prozesse ganzheitlich unterstützt und Maßnahmen zeitnah umgesetzt werden können, haben Haushaltsgesetzgeber und Landesregierung im Rahmen der Aufstellung der Landeshaushalte eine besondere Verantwortung. Das Land versteht sich als Partner der Kommunen und unterstützt diese zielgerichtet mit Beratungsangeboten, Koordinierungstreffen, Leitfäden, Best-Practice-Sammlungen und Fördermitteln.



Foto: DGislason-pixabay



Foto: ARochau-stock.adobe.com

Mit der Umsetzung der Radverkehrsstrategie soll der Radverkehr in allen Teilen des Landes weiterentwickelt werden. Zum einen bestehen dafür in ländlichen Regionen und Städten differenzierte Ausgangssituationen und Voraussetzungen. Zum anderen hat der Weitere Metropolenraum andere Randbedingungen als das eng mit Berlin verflochtene Berliner Umland. Die Radverkehrsstrategie formuliert geeignete Handlungsansätze, die in den verschiedenen Raumtypen und Regionen eine unterschiedliche Relevanz haben.

Die Rahmenbedingungen zur Umsetzung der Radverkehrsstrategie werden zügig geschaffen. Bereits laufende Prozesse werden

zunächst fortgeführt, berücksichtigen die Grundsätze der neuen Strategie und gehen dann in den neu geschaffenen Prozessen auf.

Während der Laufzeit der Radverkehrsstrategie werden sich Rahmenbedingungen ändern, neue Dienstleistungen etablieren und Technologien weiterentwickeln. Im Sinne eines „lernenden Systems“ gilt es, die Trends zu beobachten und die Ziele und Maßnahmen der Strategie regelmäßig vor diesem Hintergrund zu bewerten sowie bei Bedarf anzupassen.



# Handlungsfelder 4 und Fokusthemen





Um die Ziele zur Stärkung des Radverkehrs zu erreichen, wurden für das Land Brandenburg sieben Handlungsfelder und zwei Fokusthemen identifiziert.

Denn mehr und sicherer Radverkehr erfordert

- geeignete strukturelle Rahmenbedingungen in Politik und Verwaltung, einen modernen Rechtsrahmen sowie eine angemessene personelle und finanzielle Ausstattung;
- eine durchgehend geplante und umgesetzte Radverkehrsinfrastruktur, die zur Nutzung des Fahrrads einlädt;
- eine stets umfassende Berücksichtigung der Verkehrssicherheit mit besonderem Augenmerk auf schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende;
- eine Vernetzung des Fahrrads mit anderen Verkehrsmitteln, insbesondere mit dem öffentlichen Verkehr;
- einen florierenden Radtourismus und eine starke Fahrradwirtschaft sowie geeignete Bedingungen für eine vermehrte gewerbliche Fahrradnutzung;
- eine zielgerichtete Kommunikation zu allen Themen rund um das Rad sowie eine Mobilitätsbildung, die die Menschen in allen Lebensphasen zur Fahrradnutzung motiviert;
- eine umfassende digitale Datenbasis sowie digitale Dienste, gut ausgebildete Fachkräfte in der Verwaltung, in Planungsbüros und in der Fahrradwirtschaft sowie eine vernetzt aufgestellte Forschung zum Thema Fahrrad.

In allen Handlungsfeldern

- spielen die unterschiedlichen Rahmenbedingungen in ländlichen und städtischen Räumen eine Rolle und bedürfen einer besonderen Beachtung;
- eröffnet die zunehmende Elektrifizierung der Fahrräder viele Möglichkeiten und große Potenziale, stellt die Beteiligten aber gleichermaßen auch vor neue Herausforderungen.

Die Handlungsfelder gliedern sich jeweils in mehrere Unterthemen. Für jedes Unterthema sind in den folgenden Texten Unterziele sowie Kernmaßnahmen formuliert. Die Kernmaßnahmen haben einen besonderen Stellenwert innerhalb der Strategie. Ihre Umsetzung leistet einen maßgeblichen Beitrag für das Erreichen der Hauptziele der Radverkehrsstrategie oder stellt eine wichtige Basis für die Umsetzung weiterer Maßnahmen dar.

Eine vollständige Maßnahmentabelle im Anhang enthält neben den Kernmaßnahmen auch ergänzende Maßnahmen. Eine gesamthafte Umsetzung aller Maßnahmen trägt dazu bei, die Ziele zu erreichen.



Foto: StockSnap-pixabay

# Strukturen schaffen für den Radverkehr im Land Brandenburg

Ein starker Radverkehr im Land Brandenburg braucht übergeordnet einen verlässlichen und wirkungsvollen politischen Rahmen, entschlossenes Handeln bei einer Vielzahl an Akteuren aus Politik, Wirtschaft und Zivilgesellschaft sowie geeignete Strukturen in vielen verschiedenen Bereichen. Ein modernisierter rechtlicher Rahmen für den Radverkehr sowie eine auskömmliche Ausstattung des Landes und der Kommunen mit finanziellen und personellen Ressourcen schaffen die Voraussetzung zur Umsetzung der Strategie. Geeignete Verwaltungs- und Vernetzungsstrukturen sowie Möglichkeiten der Partizipation sorgen für die erforderliche Effizienz und eine breite gesellschaftliche Akzeptanz. Um fahrradfreundliche Siedlungsstrukturen zu schaffen, bedarf es einer engen Verzahnung der Radverkehrsplanung mit der großräumigen Siedlungsentwicklung auf der regionalen bzw. gesamtstädtischen Ebene sowie der kleinräumigen Flächenverteilung im Quartier.

**Ein modernisierter rechtlicher Rahmen ermöglicht eine aktive Mobilitätswende und so auch die konsequente Weiterentwicklung des Radverkehrs im Land Brandenburg.**

Ein Rechtsrahmen, in dem die Aspekte Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutz sowie das Leitbild Vision Zero verankert sind, bildet die Basis für eine umfassende Stärkung des Radverkehrs. Mit seinem zukünftigen Mobilitätsgesetz geht das Land Brandenburg einen großen Schritt in diese Richtung. Es sichert damit den Vorrang des Umweltverbundes und formuliert auch wichtige Leitplanken zur Stärkung des Radverkehrs. Damit bildet es gemeinsam mit der Radverkehrsstrategie die Basis für die Weiterentwicklung des Fahrradlandes Brandenburg. Daneben hat das Land durch eine Modernisierung seines Straßenrechts weitere Gestaltungsmöglichkeiten. Wichtige rechtliche Grundlagen des Radverkehrs liegen mit dem Straßenverkehrsrecht

in der Verantwortung des Bundes. Maßnahmen zu dessen Modernisierung sind im Nationalen Radverkehrsplan 3.0 formuliert. Das Land Brandenburg unterstützt entsprechende Aktivitäten des Bundes. Schließlich profitieren insbesondere die Kommunen im Land von einem modernisierten rechtlichen Rahmen, indem sie größtmögliche und rechtssichere Handlungsspielräume erhalten. Bereits heute haben sie die Möglichkeit, den Radverkehr durch kommunale Satzungen zu stärken.

## **Das wollen wir erreichen!**

Ein moderner Rechts- und Ordnungsrahmen im Land Brandenburg hat die Ziele Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutz fest verankert. Dies unterstützt die Entwicklung einer fahrradfreundlichen Mobilitätskultur.

Die Zuständigkeit für Radschnellverbindungen in der Baulast des Landes ist in das Brandenburgische Straßengesetz aufgenommen.

## **Das sind unsere wichtigsten Maßnahmen!**

Das Land überprüft den relevanten Rechtsrahmen zum Radverkehr regelmäßig auf Aktualität und Konsistenz und schafft dadurch Rechtssicherheit.

Das Land Brandenburg unterstützt grundsätzlich auf Bundes- und Landesebene die Verbesserung radverkehrsfreundlicher rechtlicher Rahmenbedingungen.

Das Land und die Kommunen unterstützen grundsätzlich Initiativen zur Anpassung des Rechtsrahmens, um radverkehrsfreundliche Rahmenbedingungen zu schaffen.

Radschnellverbindungen des Landes werden in das Brandenburgische Straßengesetz aufgenommen und in Baulast des Landes umgesetzt. Die Bestimmung dieser Verbindungen nimmt das für Verkehr zuständige Ministerium im Einvernehmen mit den jeweils

als Träger der Straßenbaulast betroffenen Landkreisen, kreisfreien Städte und Gemeinden vor.

**Ausreichende finanzielle Mittel und praxistaugliche Förderinstrumente sind entscheidend für die Umsetzung aller Handlungsfelder der Radverkehrsstrategie.**

Zur Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen stehen sowohl Landes- als auch Bundes- und EU-Mittel sowie Mittel der Kommunen zur Verfügung. Der Nationale Radverkehrsplan 3.0 benennt über die Finanzierungsquellen des Bundes, der Länder und der Kommunen einen Orientierungswert von 30 Euro pro Person und Jahr für Investitionen in den Radverkehr. Auch im Land Brandenburg soll mindestens dieser Betrag zur Verfügung stehen. Für eine effiziente und flächenhafte Umsetzung der Maßnahmen der Radverkehrsstrategie ist es erforderlich, dass die Fördermittel für alle Kommunen möglichst einfach zugänglich und die Programme praxisnah ausgestaltet sind. Gerade, weil Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Radverkehrs keine kommunalen Pflichtaufgaben sind, werden die Kommunen von Bund und Land dabei unterstützt, diese umzusetzen. Die breit angelegte Radverkehrsstrategie spiegelt auch das große Spektrum der Förderbereiche im Radverkehr wider: So wird beispielsweise über Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur sowie über Mobilitätsbildungs- und Kommunikationsmaßnahmen direkt die verstärkte Fahrradnutzung angeregt. Durch das Schaffen von Personalstellen für Beratung, Finanzierung und Umsetzung, das Bündeln und Ergänzen von Weiterbildungen der Fachkräfte und das Unterstützen von Forschungsprojekten wird eine wirkungsvolle Umsetzung der Maßnahmen gewährleistet.

**Das wollen wir erreichen!**

Angestrebt ist, dass aus Mitteln des Bundes, des Landes sowie der Kommunen für die Umsetzung von Maßnahmen des Landes sowie die Förderung kommunaler Maßnahmen mindestens 30 Euro pro Person und Jahr zur Verfügung stehen.

Land und Kommunen stellen im Rahmen ihrer haushaltsrechtlichen Möglichkeiten finanzielle und personelle Ressourcen für die Umsetzung der Radverkehrsstrategie bereit.

Die landeseigenen Förderprogramme für den Radverkehr sind so praxisnah und niedrigschwellig ausgestaltet, dass die Mittel zeitnah und umfänglich abgerufen werden können.

**Das sind unsere wichtigsten Maßnahmen!**

Auf der Landesebene werden für die Umsetzung der Maßnahmen der Radverkehrsstrategie nach Maßgabe der Beschlüsse des Landtags entsprechende Mittel in den künftigen Landeshaushalten eingeplant. Die jeweiligen Budgets für den Radverkehr werden für dieses Politikfeld gesondert ausgewiesen. Die Landesregierung berichtet im zuständigen Fachausschuss.

Für eine gute Planbarkeit des Mitteleinsatzes setzt sich das Land beim Bund für eine Verstärkung und Aufstockung der Bundesmittel ein und strebt selbst auch eine Aufstockung an. Dadurch bekennt sich das Land zu seiner eigenen finanzpolitischen Verantwortung für die Weiterentwicklung des Radverkehrs.

Das Land gestaltet seine Förderprogramme und Richtlinien zum Radverkehr praxistauglich. Die Ressorts stimmen ihre Förderprogramme inhaltlich aufeinander und nach Möglichkeit mit den Förderprogrammen der angrenzenden Bundesländer ab.

Das Land setzt sich auf der Bundesebene für eine Vereinfachung der Förderstrukturen ein.

# H1 | Strukturen schaffen für den Radverkehr im Land Brandenburg

Dies betrifft unter anderem die Bündelung verschiedener Förderprogramme sowie die Verlängerung ihrer Vorlaufzeiten und Laufzeiten.

Die Kommunen und sonstigen im Radverkehr Aktiven nutzen die von Land und Bund zur Verfügung gestellten Fördermittel und rufen diese ab. Sie nutzen die Bandbreite der Fördermöglichkeiten aus.

**Starke und personell gut ausgestattete Verwaltungen bilden die Basis zur Umsetzung der Maßnahmen in allen Handlungsfeldern der Radverkehrsstrategie. Geeignete Vernetzungsstrukturen ermöglichen ein koordiniertes und effizientes Handeln vieler Beteiligter.**

In den vergangenen Jahren wurden im Verkehrsressort des Landes im Bereich der Radverkehrsbeauftragten zwei Personalstellen eingerichtet. Weitere Stellen wurden im nachgeordneten Bereich geschaffen. Auch in einigen Kommunen gibt es entsprechend verantwortliche Personen. Als Vernetzungsorganisationen sind insbesondere die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen

Brandenburg sowie die Kompetenzstelle Bahnhof und die Vernetzungsstelle Bike+Ride beim Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg hervorzuheben. Die ambitionierten Ziele und die breit angelegten Handlungsfelder der Radverkehrsstrategie verdeutlichen jedoch, dass für deren erfolgreiche Umsetzung die vorhandenen Kräfte gebündelt und Strukturen sowie personelle Ressourcen fortwährend geprüft und weiterentwickelt werden müssen. Sowohl die Landesverwaltung als auch die kommunalen Verwaltungen übernehmen für das Gelingen der Radverkehrsstrategie Schlüsselrollen, insbesondere die Landkreise und kreisfreien Städte. Dafür brauchen sie neben festen Ansprechpersonen auf allen Ebenen auch geeignete interne Verwaltungsorganisationen. Um den Radverkehr als Gemeinschaftsaufgabe zu etablieren, benötigt das Land Brandenburg zudem gute Vernetzungs- und Partizipationsstrukturen. Zum Beispiel, um die Zusammenarbeit von Land und Kommunen zu verbessern, aber auch, um Verbände und die Zivilgesellschaft einzubinden sowie mit der Wirtschaft, Forschung und anderen Partnern zu kooperieren.

## **Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen Brandenburg (AGFK BB)<sup>7</sup>**

Die Mitgliedskommunen der AGFK BB haben das Ziel, durch ihre Zusammenarbeit sowohl den Alltagsradverkehr als auch den touristischen Radverkehr im Land Brandenburg zu stärken. Die AGFK BB dient als landesweit zentraler Ansprechpartner für die Städte, Gemeinden und Landkreise im Land Brandenburg und leistet fachliche Unterstützung bei der Planung und Umsetzung von Radverkehrsprojekten. Sie befördert den Erfahrungsaustausch zu aktuellen Fragestellungen des Radverkehrs zwischen den Mitgliedskommunen sowie mit Netzwerken auf europäischer, nationaler und regionaler Ebene. Die Geschäftsstelle der AGFK BB organisiert zudem gemeinsame Initiativen und Kampagnen, insbesondere zur Sicherheit des Radverkehrs. Sie steuert die Teilnahme an Aktionen (zum Beispiel STADTRADELN) und organisiert Radverkehrsseminare. Eine koordinierte Öffentlichkeitsarbeit und das gemeinsame Auftreten verstärken die Wahrnehmung des Landes Brandenburg als fahrradfreundliche Region. Das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung unterstützt die AGFK BB fachlich und finanziell.



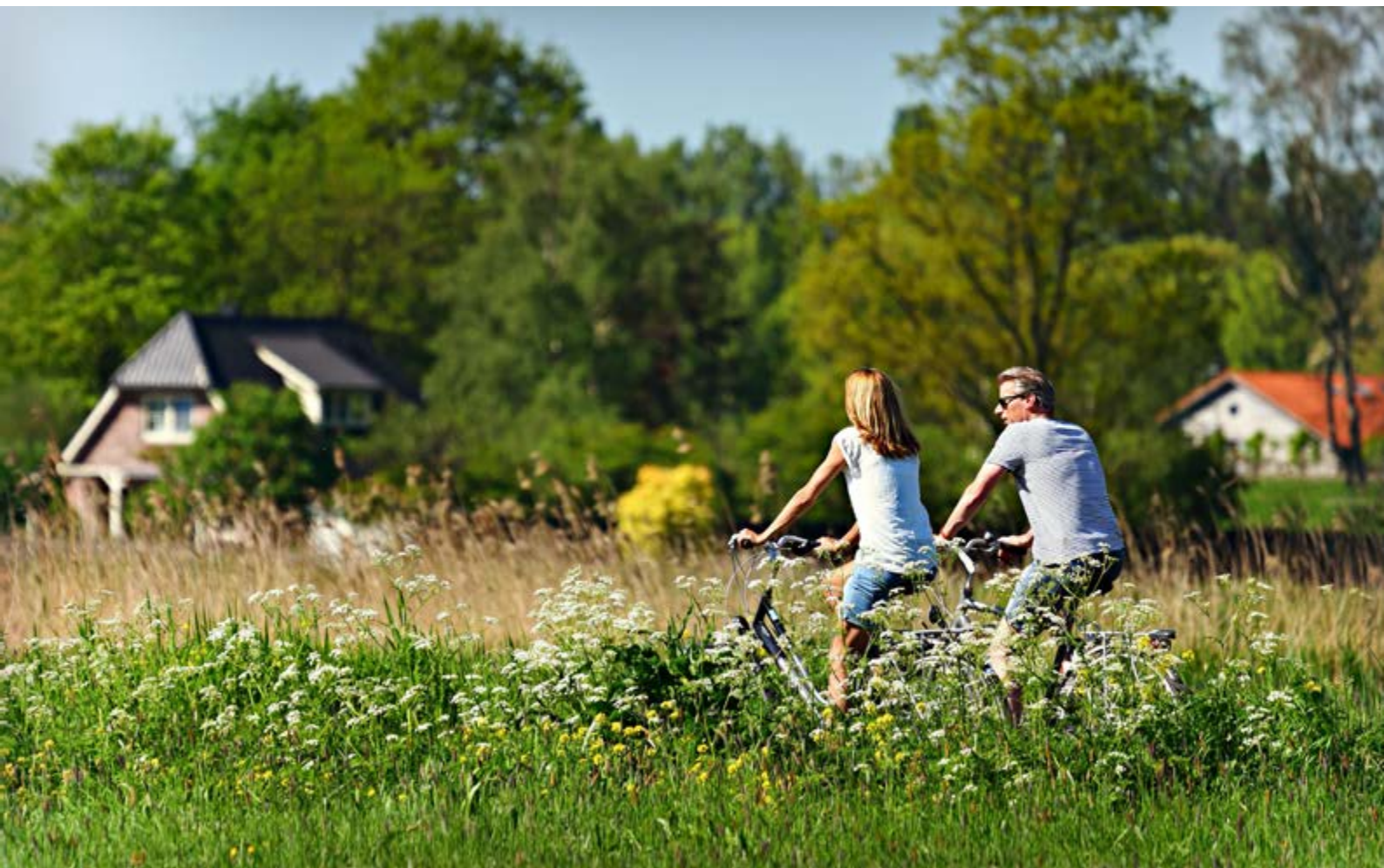


Foto: pixabay

### **Das wollen wir erreichen!**

Beim Land und in allen Landkreisen und kreisfreien Städten gibt es feste Ansprechpersonen für den Radverkehr sowie ausreichende personelle Ressourcen. Es finden sowohl regelmäßige Koordinierungstreffen der Landkreise und kreisfreien Städte mit dem Land als auch ein regelmäßiger Austausch mit den jeweiligen kreisangehörigen Städten und Gemeinden statt.

Alle Landkreise und kreisfreien Städte sind Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen Brandenburg.

Es gibt ein landesweites Begleitgremium zur Umsetzung der Radverkehrsstrategie. Dieses wird erstmals im Jahr 2023 einberufen.

Ein Beratungs-, Vernetzungs- und Informationsangebot unterstützt die Kommunen und sonstigen an der Umsetzung der Radverkehrsstrategie Beteiligten bei der Stärkung des Radverkehrs vor Ort.

### **Das sind unsere wichtigsten Maßnahmen!**

Der Radverkehr wird auf allen Verwaltungsebenen zur Querschnittsaufgabe. Für die Umsetzung der Radverkehrsstrategie schaffen Land und Kommunen geeignete Ver-

# H1 | Strukturen schaffen für den Radverkehr im Land Brandenburg

waltungsstrukturen und benennen feste Ansprechpersonen. Sie prüfen regelmäßig die vorhandenen Strukturen sowie die erforderlichen personellen Ressourcen und entwickeln diese bedarfsgerecht weiter.

Die nachgeordneten Behörden des für Verkehr zuständigen Ressorts (derzeit Landesbetrieb Straßenwesen und Landesamt für Bauen und Verkehr) erfüllen bei der angestrebten ambitionierten Weiterentwicklung des Radverkehrs neue Aufgaben. Durch eine ausreichende Personalausstattung für die Information und Beratung der Zuwendungsempfangenden sowie der konkreten Umsetzung der Förderprogramme tragen diese zur Umsetzung der Radverkehrsstrategie bei.

Die Landkreise und kreisfreien Städte bauen ihre Koordinierungsfunktion in der regionalen Radverkehrspolitik und -planung aus. Durch einen regelmäßigen Austausch aktivieren, koordinieren und beraten die Landkreise die kreisangehörigen Städte und Gemeinden bei der Weiterentwicklung sowohl des Alltagsradverkehrs als auch des touristischen Radverkehrs. Für kleinere Gemeinden können sie beispielsweise Serviceaufgaben bei der Planung und Durchführung von Maßnahmen übernehmen.

Das Land koordiniert und unterstützt den regelmäßigen Austausch und die Vernetzung mit den Landkreisen und kreisfreien Städten. Es werden regelmäßig Koordinierungstreffen auch mit den angrenzenden Bundesländern durchgeführt.

Die Umsetzung der Radverkehrsstrategie wird durch einen breit aufgestellten Radverkehrsbeirat aktiv begleitet. Dieser kommt regelmäßig und anlassbezogen zusammen, berät über die strategische Ausrichtung der Handlungsschwerpunkte, begleitet die Konzeption des „Radnetz Brandenburg“ und den Evaluationsprozess.

Das Land schafft geeignete Strukturen, um durch ein Beratungs-, Vernetzungs- und Informationsangebot die Entwicklung des Radverkehrs zu beschleunigen und die Umsetzung der Radverkehrsstrategie zu forcieren.

Zur Unterstützung der Kommunen fördert das für Verkehr zuständige Ressort die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen Brandenburg. Die Vernetzungsstelle B+R beim Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg übernimmt weiterhin die Vernetzungs-, Koordinierungs- und Beratungsaufgaben im Bereich Bike+Ride.

## **Beispielhafte Ansätze für ein umfassendes Beratungs-, Vernetzungs- und Informationsangebot:**

- ... Unterstützung und Beratung der Kommunen bei Planungs- und Umsetzungsfragen sowie bei der Beantragung von Fördermitteln,
- ... Erstellung von Musterlösungen für den Radverkehr,
- ... 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,
- ... Öffentlichkeitsarbeit.

**Um den Radverkehr im Land und bei den Kommunen als Querschnittsthema zu verankern, bedarf es einer verstärkten Berücksichtigung in den Instrumenten der Fachplanungen und in der Raumordnung.**

Von besonderer Bedeutung ist eine integrierte Betrachtung mit der Siedlungsentwicklung. Denn der Radverkehr hat seine Stärken auf kürzeren und mittleren Distanzen in kompakten,utzungsgemischten Siedlungsstrukturen. In Kombination mit einer neuen Aufteilung des öffentlichen Raums und einer attraktiven Gestaltung der Straßenräume leistet ein hoher Radverkehrsanteil einen wesentlichen Beitrag für eine hohe Aufenthaltsqualität in den Innenstädten. Eine an den Achsen des öffentlichen Nahverkehrs orientierte Siedlungsentwicklung bietet wiederum gute Voraussetzungen für die kombinierte Nutzung von Fahrrad und Bahn oder Bus. In den peripheren Räumen spielt insbesondere die integrierte Planung von (Nah-)Versorgung und Mobilität eine zentrale Rolle für die Stärkung des Radverkehrs.

**Das wollen wir erreichen!**

Die integrierte kommunale Stadtentwicklungspolitik berücksichtigt den Radverkehr – konsequent und selbstverständlich – von der strategischen Entwicklungsplanung bis hin zur detaillierten Straßenraumplanung.

Alle Landkreise und kreisfreien Städte haben qualifizierte Radverkehrskonzepte oder Mobilitätskonzepte mit umfassender Berücksichtigung des Radverkehrs verabschiedet.

Die Kommunen gestalten ihr Mobilitätsangebot, ihren Straßenraum und ihre öffentlichen Flächen bedarfsgerecht. Sie verfolgen die Entwicklungsziele Nachhaltigkeit, Resilienz, Klima- und Umweltschutz, Sozialverträglichkeit, Sicherheit sowie Aufenthaltsqualität.

**Das sind unsere wichtigsten Maßnahmen!**

Das Land stärkt den Radverkehr im Rahmen der strategischen Ausrichtung seiner Mobilitätspolitik und -planung. Die Verkehrssicherheit findet dabei stets Berücksichtigung.

Die sichere, selbstbestimmte, sozial-, umwelt- sowie klimaverträgliche Mobilität aller Einwohnerinnen und Einwohner ist bei allen Programmen und Plänen des Landes auf dem Gebiet der Raumordnung zu berücksichtigen. Da bei der Planung von Standorten für Ansiedlungen, wie zum Beispiel größeren Wohngebieten, Industrieansiedlungen oder großflächigen Einzelhandelsvorhaben die Erschließung durch Verkehrsmittel des Umweltverbundes und die Möglichkeiten zur Integration in das Linienetz des ÖPNV zu berücksichtigen sind, kann auch der Radverkehr als ein Verkehrsmittel des Umweltverbundes einen Beitrag leisten. Die Planung und Umsetzung kompakter, utzungsgemischter Siedlungsstrukturen kann durch den Radverkehr unterstützt werden.

Die Kommunen erstellen Mobilitäts- oder Radverkehrskonzepte, bei denen die Aspekte Siedlungsentwicklung und Mobilität integriert betrachtet werden. Das Land unterstützt die Kommunen bei der Finanzierung durch eine Förderung. Städte und Gemeinden steuern die fahrradfreundliche Entwicklung über die Bauleitplanung und berücksichtigen eine gute Erreichbarkeit mit dem Fahrrad bei der Neuausweisung von Gewerbeflächen und der Ansiedlung großer Unternehmen sowie Behörden. In ihren Lärmaktions- und Luftreinhalteplänen nutzen sie die Potenziale des Radverkehrs.

Auf der Ebene der Quartiersplanung schaffen die Städte und Gemeinden gute Rahmenbedingungen für den Radverkehr, in dem sie den Verkehrsraum neu verteilen, das Kfz-Parken bei Bedarf regulieren und öffentliche Räume attraktiv gestalten.



## H2 Lückenlos unterwegs im Land Brandenburg

Durchgehende Radverkehrsverbindungen sind die Voraussetzung dafür, dass mehr Menschen häufiger, sicher und mit Freude im Land Brandenburg mit dem Fahrrad unterwegs sind. Das baulastträgerübergreifende „Radnetz Brandenburg“ verbindet künftig über eine große Bandbreite an Infrastrukturen die wichtigsten Ziele im Land und stellt die Anbindung an die benachbarten Länder sicher. Während auch weiterhin Radverkehrsverbindungen realisiert und die Bedarfslisten regelmäßig aktualisiert sowie kontinuierlich umgesetzt werden, bildet die parallele und abgestimmte Konzeption eines Zielnetzes die Basis für die zukünftige Priorisierung des schrittweisen Ausbaus mit entsprechenden Standards. Dabei gilt es, die unterschiedlichen Anforderungen der verschiedenen Nutzungsgruppen an die Radverkehrsinfrastruktur zu berücksichtigen, insbesondere hinsichtlich des Sicherheitsempfindens der Radfahrenden und der erforderlichen Breiten, zum Beispiel für Spezialräder. Ein guter Erhaltungszustand der Radverkehrsanlagen sowie ein geeignetes Baustellenmanagement ermöglichen dauerhaft ein sicheres und komfortables Radfahren. Ergänzend unterstützen eine verständliche Wegweisung und Beschilderung sowie Markierungen die Radfahrenden dabei, sich gut zurechtzufinden. Eine integriert geplante Radverkehrsinfrastruktur umfasst auch ausreichende und qualitativ hochwertige Fahrradabstellanlagen an allen wichtigen Zielen und den Wohnorten. Bei deren Ausgestaltung ist es entscheidend, die sich dynamisch entwickelnde Vielfalt an unterschiedlichen Fahrradtypen zu berücksichtigen.

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

Für die Konzeption des „Radnetz Brandenburg“ kann auf eine Reihe bestehender Planungen und Infrastrukturen aufgesetzt werden: touristische Rad(fern)routen – inklusive der Teilstre-

cken des Radnetz Deutschland, Bundes- und Landesstraßen begleitende Radwege, Radnetzplanungen von Landkreisen, Städten und Gemeinden sowie auf dieser Basis umgesetzte Radverkehrsinfrastrukturen.

Für die Weiterentwicklung der bestehenden Planungen und Infrastrukturen zum baulastträgerübergreifenden „Radnetz Brandenburg“ mit durchgehenden, hochwertigen Radverkehrsverbindungen ist es zunächst erforderlich, die Netzplanung entlang der bestehenden Quellen und Ziele im Land zu orientieren, darauf aufbauend Ausbaustandards für die Radverkehrsinfrastruktur zu entwickeln sowie die bestehenden Planungen und Infrastrukturen zu integrieren. Konzeption und Umsetzung des „Radnetz Brandenburg“ erfordern einen gemeinsamen Prozess des Landes und der Kommunen.

### **Das wollen wir erreichen!**

Die Konzeption für das „Radnetz Brandenburg“ wird schnellstmöglich gestartet und in 2024 fertiggestellt und veröffentlicht.

### **Das sind unsere wichtigsten Maßnahmen!**

Das Land konzipiert gemeinsam mit den Kommunen ein baulastträgerübergreifendes „Radnetz Brandenburg“. Dieses hat die Schaffung durchgehender, komfortabel befahrbarer Radverkehrsverbindungen im Fokus. Touristische und Alltagsradverkehrsinfrastruktur werden gemeinsam und aufeinander abgestimmt entwickelt, entsprechende Synergien werden genutzt.

Als Basis für das „Radnetz Brandenburg“ wird ein Zielzustand definiert. Dieser orientiert sich an der Erreichbarkeit wichtiger Ziele, wie Ober- und Mittelzentren sowie weiterer Grundfunktionaler Schwerpunkte, Bahnhöfen und kommunalen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Schulen und Versorgungsstandorten sowie touristischen Destinationen. Die Anschlusspunkte an die Radnetze der benachbarten Bundesländer und





Foto: SusaZoom–stock.adobe.com

des Nachbarlandes Polen werden berücksichtigt. Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten werden in die Konzeption des „Radnetz Brandenburg“ einbezogen.

Für das „Radnetz Brandenburg“ werden Entwurfs- und Ausbaustandards entsprechend der aktuellen Regelwerke, der Entwurfsprinzipien des Nationalen Radverkehrsplans 3.0 sowie der Begleitbroschüre „Einladende Radverkehrsnetze“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr<sup>8</sup> entwickelt und umgesetzt. Die Bedürfnisse unterschiedlicher Nutzungsgruppen und Fahrradtypen werden berücksichtigt. Aktuelle Erkenntnisse der Unfallforschung und die Anforderungen der so-

zialen Sicherheit werden einbezogen. Konfliktpunkte werden bereits im Rahmen der Netzkonzeption reduziert.

Die Konzeption des „Radnetz Brandenburg“ sowie Kriterien der Bedarfs- und Angebotsplanung sind Grundlagen für die Priorisierung und Ausgestaltung von Infrastrukturmaßnahmen, sowohl bei Erhaltungs- als auch bei Neubaumaßnahmen. Die Konzeption bezieht alle bestehenden Infrastrukturen und Wegeverbindungen ein, zum Beispiel straßenbegleitende und selbständige Radwege, Wirtschaftswege, touristische Radrouten, innerörtliche Straßen und Radwege. So weit wie möglich wird auf die vorhandene Infrastruktur zurückgegriffen.

## H2 Lückenlos unterwegs im Land Brandenburg

**Die Ausgestaltung der Radverkehrsinfrastrukturen orientiert sich an aktuellen Entwurfs- und Ausbaustandards – die Fortbewegung mit dem Fahrrad ist auf allen Wegen des „Radnetz Brandenburg“ einfach und sicher möglich.**

Die Umsetzung des „Radnetz Brandenburg“ bedeutet, dass verschiedene Infrastrukturlösungen nahtlos ineinandergreifen und so ein Netz aus durchgängigen Radverkehrsverbindungen entsteht und in dauerhaft gutem Erhaltungszustand vorgehalten wird. Bislang gibt es zwar vielerorts Radverkehrsanlagen oder von Radfahrenden befahrbare Wege. Durchgehende Radverkehrsverbindungen mit einheitlichen Ausbaustandards und einer flächendeckenden Wegweisung stellen jedoch sowohl regional als auch innerhalb der Städte und Gemeinden noch die Ausnahme

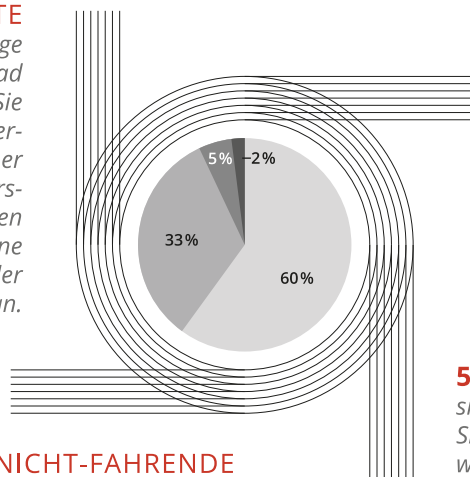
dar. Eine Flächenumverteilung zugunsten des Umweltverbundes schafft Potenziale für den Bau hochwertiger Radverkehrsinfrastrukturen. Diese können im Land Brandenburg noch besser ausgeschöpft werden.

Vorrangig sollen künftig separate, also vom Kfz-Verkehr getrennte, Radverkehrsführungen zum Einsatz kommen. Aber auch die Führung im Mischverkehr kann bei gering belasteten Straßen mit niedrigen Geschwindigkeiten und Schwerlastanteilen Teil des „Radnetz Brandenburg“ sein, ebenso die Führung über Wirtschaftswege. Künftig kommt einer Neuaufteilung der Verkehrsflächen sowie einer sicheren Knotenpunktgestaltung eine zentrale Rolle zu, damit eine Radverkehrsinfrastruktur entsteht, auf denen alle Radfahrenden sicher unterwegs sind. Eine intuitive Radwegweisung hilft allen dabei, ihren Weg zu finden –

### NUTZUNGSGRUPPEN UND IHRE BEDÜRFNISSE

**60% INTERESSIERTE**  
*sind offen für eine regelmäßige Fahrradnutzung, nutzen das Fahrrad im Alltag allerdings eher selten. Sie haben ein besonders hohes Sicherheitsempfinden und es bedarf einer sicheren, stressarmen Radverkehrsinfrastruktur sowie einer zusätzlichen Motivation von außen für eine Verhaltensänderung. Ihr gehört der Großteil der Erwachsenen an.*

**33% NICHT-FAHRENDE**  
*sind Menschen, die aus unterschiedlichen Gründen nicht mit dem Rad fahren wollen oder können. Diese Gruppe lässt sich nur schwer zum Radfahren aktivieren, das Auto ist für sie oft die einzige Mobilitätsoption.*



**2% FURCHTLOSE**  
*sind überwiegend junge Männer, die das Fahrrad (fast) täglich nutzen, sich im Verkehr grundsätzlich sicher fühlen und schnell vorankommen wollen. Sie ziehen tendenziell Mischverkehr einer gemeinsamen Führung mit dem Fußverkehr vor.*

**5% GEWOHNHEITSFAHRENDE**  
*sind Menschen aus allen Altersgruppen. Sie nutzen das Fahrrad auf vielen Alltagswegen, ihr Sicherheitsbedürfnis ist aber durchaus hoch. Vor allem in komplexen Verkehrssituationen bevorzugen sie getrennte Infrastrukturen und Sicherheitsabstände zum Kraftfahrzeugverkehr.*

Die Gruppe der Interessierten birgt das höchste Potential für eine Stärkung des Radverkehrs. Bei entsprechender Ausgestaltung der Radverkehrsinfrastruktur ist auf sie deshalb das größte Augenmerk zu legen.

Quelle: Verkürzte Darstellung der vier Radfahr-Zielgruppen und deren unterschiedliche Anforderungen an die Radinfrastruktur aus dem Handbuch „Radverkehr in der Kommune“ (2020)<sup>9</sup>.

unabhängig davon, ob sie im Alltag oder im Urlaub im Land Brandenburg Rad fahren.

### **Das wollen wir erreichen!**

Das „Radnetz Brandenburg“ wird konsequent entsprechend der definierten Qualitätsstandards bis spätestens 2045 umgesetzt. Knotenpunkte sind für alle Verkehrsteilnehmenden intuitiv verständlich und selbsterklärend gestaltet. So kommen Radfahrende in der Stadt und auf dem Land auf durchgängigen Radverkehrsverbindungen sicher und komfortabel zu ihren Zielen.

Der Anteil der mit Radwegen ausgestatteten Bundes-, Landes- und Kreisstraßen ist signifikant gewachsen.

Für die Umsetzung der aus dem „Radnetz Brandenburg“ abgeleiteten Infrastrukturmaßnahmen definiert das Land für den in seiner Baulast befindlichen Anteil Ausbau-Ziele für den Zeitraum bis 2030.

Ein angemessenes Unterhaltungs- und Instandhaltungsmanagement sorgt für eine ganzjährige Befahrbarkeit der wichtigen Alltagsverbindungen des „Radnetz Brandenburg“.

Die Orientierung im „Radnetz Brandenburg“ wird durch eine intuitive, verständliche und zielorientierte Radwegweisung nach dem aktuellen Standard gewährleistet.

### **Das sind unsere wichtigsten Maßnahmen!**

Die Herstellung der Radverkehrsanlagen in der Baulast des Landes erfolgt nach dem aktuellen Stand der Technik. Das Land empfiehlt den Kommunen, bei der Herstellung von Radverkehrsanlagen analog zu verfahren. So finden auch die besonderen Herausforderungen, die sich aus der veränderten Nachfrage, der vermehrten Nutzung von Pedelecs sowie aus der größeren Vielfalt an Nutzungsgruppen und Fahrradtypen ergeben, Berücksichtigung.

Durch die Neuverteilung des fließenden und ruhenden Verkehrs sowie die Nutzung weiterer Möglichkeiten im Rahmen der lokalen Gegebenheiten werden Flächen für den Radverkehr geschaffen. Damit wird ermöglicht, innerorts stadtverträgliche Konzepte umzusetzen sowie hochwertige und ausreichend breite Radverkehrsinfrastruktur zu bauen. Auch an schmalen Ortsdurchfahrten ländlicher Gemeinden wird der Radverkehr berücksichtigt.

Ein wesentlicher und elementarer Bestandteil für die Herstellung eines zusammenhängenden Radverkehrsnetzes bilden Querschnittsmöglichkeiten und Knotenpunkte. Die Baulastträger setzen Lösungen unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit der schutzbedürftigen Verkehrsteilnehmenden um.

Das Land führt für Radwege in seiner Baulast nach Möglichkeit alle vier Jahre eine Zustandserfassung und Bewertung durch. Auf dieser Grundlage erarbeitet das Land eine Erhaltungskonzeption für Radwege in seiner Baulast und leitet daraus kurz- und mittelfristige Erhaltungsmaßnahmen ab.

Das Land empfiehlt den Kommunen, bei der Zustandserfassung und Bewertung der Radverkehrsinfrastruktur analog zu verfahren und die von Land und Bund zur Verfügung gestellten Fördermittel auch für Erhaltungsmaßnahmen zu nutzen.

Über Winterdienst-Räumpläne und weitere betriebliche Maßnahmen sorgen die Baulastträger dafür, dass die wichtigen Alltagsverbindungen des „Radnetz Brandenburg“ ganzjährig nutzbar sind.

Das Land aktualisiert die „Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr im Land Brandenburg“.

Die Baulastträger ergänzen das Wegenetz durch eine selbsterklärende Radwegweisung.

## H2 Lückenlos unterwegs im Land Brandenburg

**Egal ob City-Bike, Pedelec oder Lastenfahrrad – für die verschiedensten Fahrradtypen stehen die entsprechenden Abstellanlagen an allen wichtigen Zielen zur Verfügung.**

Ausreichende, sichere und gut zugängliche Abstellmöglichkeiten an den Wohnorten und den Zielen der Radfahrenden sind elementarer Bestandteil durchgehender Radverkehrsverbindungen und damit des „Radnetz Brandenburg“. Ihr Vorhandensein trägt auch dazu bei, die Fahrradnutzung zu erhöhen. Und das insbesondere, weil die eingesetzten Fahrräder immer hochwertiger und hochpreisiger werden. Beim Ausbau der Fahrradabstellanlagen müssen sowohl die steigende Nachfrage als auch die Anforderungen, die sich aus der neuen Vielfalt der Fahrradtypen ergeben, berücksichtigt werden.

### **Das wollen wir erreichen!**

Ein Großteil der kreisfreien und kreisangehörigen Städte verfügt über Fahrradabstellkonzepte.

In den zentralen Ortslagen, an öffentlichen Gebäuden sowie an größeren Wohnanlagen und sonstigen bedeutenden privaten Einrich-

tungen sind gut zugängliche und hochwertige Abstellmöglichkeiten für unterschiedliche Fahrradtypen vorhanden.

### **Das sind unsere wichtigsten Maßnahmen!**

Die Städte und Gemeinden binden Fahrradstellplatzkonzepte in ihre Mobilitäts- und Stadtentwicklungskonzepte ein, um Bedarfe systematisch zu erfassen und Angebote strategisch zu planen.

Die Städte und Gemeinden schaffen vermehrt Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum. Hierfür werden bei Bedarf auch bestehende Flächen umgenutzt, auch zu Lasten des Kfz-Verkehrs. Das begleiten sie mit dem erforderlichen Parkraummanagement für den Kfz-Verkehr und Konzepten für den Lade- und Lieferverkehr.

Bei jedem Neubau – bei dem ein Zu- oder Abgangsverkehr mit Fahrrädern zu erwarten ist – werden gut zugängliche Fahrradabstellmöglichkeiten geschaffen. Die Städte und Gemeinden regeln den konkreten Stellplatzbedarf und die Stellplatzqualitäten in den örtlichen Bauvorschriften. Ein Leitfaden des Landes zum Thema Stellplatzsatzung dient künftig als Grundlage für die kommunale Umsetzung.

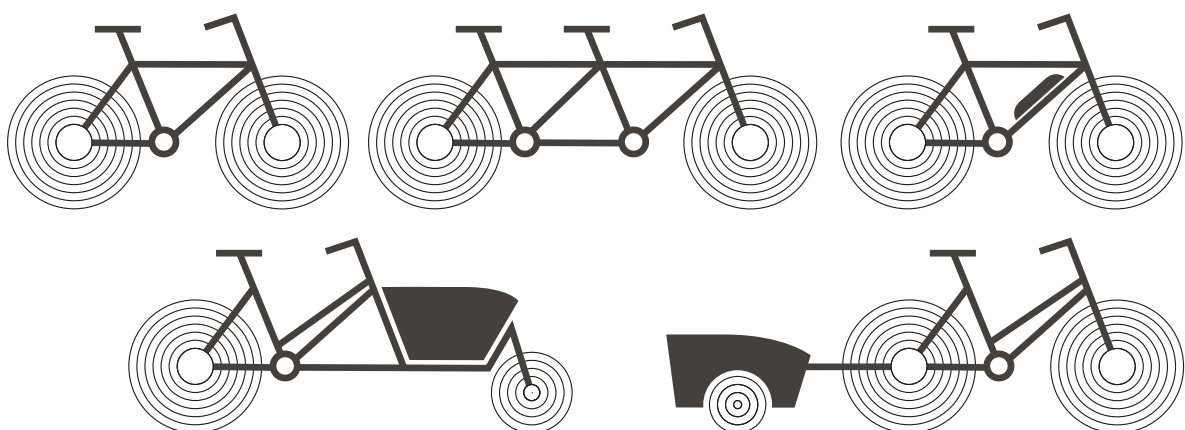






Foto: stephaniealbert-pixabay

### Einladende Fahrradabstellanlagen

- ... sind in der Nähe der Ziele und barrierefrei zugänglich,
- ... verhindern ein Umfallen des Fahrrads,
- ... ermöglichen zum Schutz vor Diebstahl das Anschließen des Fahrradrahmens,
- ... verfügen überall dort über eine Überdachung, wo Fahrräder über längere Zeit abgestellt werden,
- ... sind ausreichend dimensioniert und berücksichtigen die Anforderungen von Spezialrädern,
- ... sind gut gereinigt und unterhalten,
- ... fügen sich in das Stadtbild ein,
- ... berücksichtigen die Aspekte der sozialen Sicherheit durch eine gut einsehbare Positionierung sowie eine Beleuchtung.

An Standorten mit hohem Diebstahlrisiko, zum Beispiel an Bahnhöfen, schaffen Sammel-schließanlagen oder Fahrradboxen gesicherte Abstellmöglichkeiten.

## H3 Sicher unterwegs im Land Brandenburg

Unfälle mit getöteten oder verletzten Personen reduzieren und das Sicherheitsempfinden der Verkehrsteilnehmenden erhöhen, sind zentrale Bausteine der Verkehrspolitik im Land Brandenburg. Mit der neuen Radverkehrsstrategie wird das Leitbild Vision Zero – also die Vermeidung jeglicher getöteten und schwerverletzten Personen – konsequent verfolgt. Trotz zunehmendem und vielfältigerem Radverkehr, auch mit mehr unerfahrenen Radfahrenden auf den Straßen und Radwegen sowie neuen Herausforderungen durch die zunehmende Elektrifizierung im Radverkehr, ist es das Ziel, dass sich die Anzahl der Unfälle mit Beteiligung von Radfahrenden verringert. Neben einer hochwertigen und fehlerverzeihenden Radverkehrsinfrastruktur tragen ein respektvolles Miteinander im Straßenverkehr, eine breit angelegte Mobilitätsbildung, eine Verkehrssicherheitsarbeit, die den Menschen in den Mittelpunkt stellt, sowie eine moderne Fahrzeugtechnik zu einer sicheren Fortbewegung mit dem Fahrrad im Land Brandenburg bei.

**Sicherheit und Unversehrtheit von ungeschützten Verkehrsteilnehmenden haben bei allen Maßnahmen der Radverkehrsentwicklung eine hohe Priorität. Durch das vermehrte Berücksichtigen des subjektiven Sicherheitsempfindens der Radfahrenden, werden neue Nutzungsgruppen für das Radfahren gewonnen.**

Es ist weiterhin wichtig, einen verstärkten Fokus auf die Verkehrssicherheit von schutzbedürftigen Verkehrsteilnehmenden im Land Brandenburg zu legen. Denn pro Jahr sterben immer noch etwa 20 Radfahrende auf Brandenburgs Straßen. Die Zahl der Schwerverletzten steigt seit 2010 stetig an und war nur zuletzt im Corona-Jahr 2021 rückläufig<sup>10</sup>. Die meisten Unfälle passieren innerorts, Unfälle außerhalb von geschlossenen Ortschaften haben aber zu großen Teilen schwerwiegendere Folgen.

Politik, Verwaltung, Schulen, Polizei und auch die Verkehrsteilnehmenden selbst tragen gemeinsam die Verantwortung dafür, dass das Leitbild Vision Zero Realität wird und sich auch alle Radfahrenden auf Brandenburgs Straßen sicher und wohl fühlen.

### **Das wollen wir erreichen!**

Das Leitbild Vision Zero im Radverkehr wird konsequent verfolgt. Die Zahl der verunglückten Radfahrenden nimmt stetig ab.

Die Verkehrssicherheit Radfahrender findet bei der strategischen Ausrichtung der Mobilitätspolitik des Landes Berücksichtigung.

### **Das sind unsere wichtigsten Maßnahmen!**

Die Baulastträger setzen bauliche und organisatorische Maßnahmen unter Berücksichtigung des Ziels der Verkehrssicherheit um. Sie berücksichtigen

#### **Mögliche Themen für Verkehrssicherheitskampagnen**

- ... Aufklärung zu den Auswirkungen von Regelverstößen (z.B. Handybenutzung, Radwegbenutzung in Gegenrichtung),
- ... Aufklärung zum Überholabstand und entsprechende Trainings mit Kfz-Fahrenden,
- ... Rücksichtnahme im Straßenverkehr,
- ... Informationen und praktische Übungen zum Sichtkontakt, zum Beispiel beim

- Abbiegen oder an Knotenpunkten,
- ... Informationen zu verkehrssicheren Fahrrädern, Beleuchtung, Helmnutzung,
- ... Aufklärung über Gefahren und Risiken im Straßenverkehr,
- ... Fahrsicherheitstrainings (auch mit Pedelecs).





Foto: planet\_fox-pixabay

sichtigen die Entwurfsprinzipien der selbsterklärenden und fehlerverzeihenden Radverkehrsinfrastruktur gemäß Nationalem Radverkehrsplan 3.0 und legen einen besonderen Fokus auf die Knotenpunkte. Die Radverkehrsinfrastrukturen planen sie anhand der Bedürfnisse der schutzbedürftigen Verkehrsteilnehmenden. Anforderungen an die Radverkehrsinfrastrukturen hören bei den Mindestmaßen der geltenden Regelwerke nicht auf, die Förderung ebenfalls nicht.

Die Umsetzung des jeweils gültigen Verkehrssicherheitsprogramms bildet die Grundlage der Verkehrssicherheitsarbeit. Das Land verankert die Radverkehrssicherheit bei der Aktualisierung

des Verkehrssicherheitsprogramms. Die im Unfallbericht ermittelten Bedarfe, Erkenntnisse aus der Unfallforschung sowie die Zielsetzung Vision Zero werden entsprechend berücksichtigt.

Neben Land und Kommunen setzen auch die Verbände und andere im Radverkehr Aktive Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit der Radfahrenden um und leisten damit einen Beitrag, um das Leitziel Vision Zero zu erreichen. Sie führen zum Beispiel vermehrt Kampagnen, Aktionen und Projekte durch, die ein verkehrssicheres Verhalten der Verkehrsteilnehmenden aller Alters- und Gesellschaftsgruppen zum Ziel haben.

## H4 Vernetzt unterwegs mit Fahrrad und öffentlichem Verkehr im Land Brandenburg

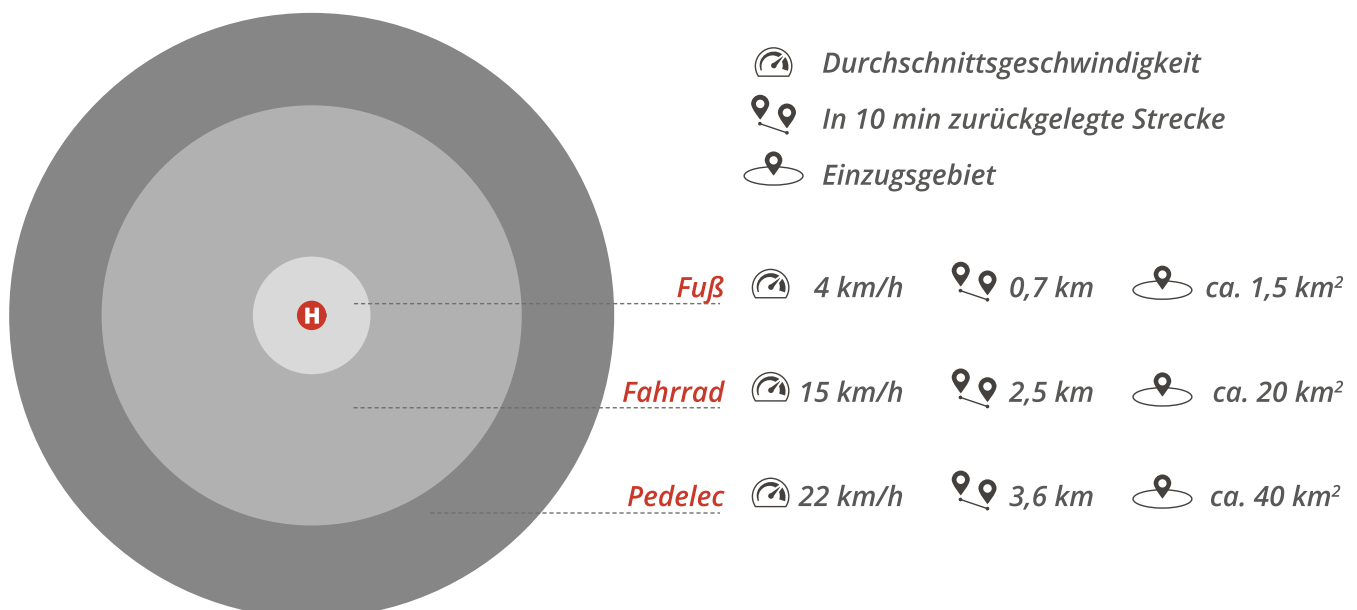
Im Flächenland Brandenburg sind viele Wege zu weit, um sie nur mit dem Fahrrad zurückzulegen, vor allem in den ländlichen Regionen. In Kombination mit Bussen und Bahnen kann jedoch der Aktionsradius des Fahrrads deutlich gesteigert werden. Der öffentliche Nahverkehr profitiert von vergrößerten Einzugsbereichen der Bahnhöfe und Haltestellen. Mit der zunehmenden Nutzung von Pedelecs werden auch weit entfernte Siedlungsgebiete erreicht.

Insbesondere der Bau sicherer Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen und Haltestellen des kommunalen öffentlichen Verkehrs ist ein zentraler Baustein auf dem Weg zu einer vernetzten Mobilität, den das Land Brandenburg bereits erfolgreich begonnen hat. Wichtig ist auch die Vernetzung der Verkehrsmittel durch öffentliche Fahrradverleihsysteme und Mobilitätsstationen. Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme in den Verkehrsmitteln des öffentlichen Verkehrs ergänzen diese Angebote. Unabdingbar ist immer eine gute Einbindung der Verknüpfungsstellen in die Radverkehrsnetze.

**Sichere Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen und kommunalen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs bilden die Basis, um auch größere Ströme von Pendelnden auf intermodale Rad- und Bahnfahrten zu verlagern.**

An den Bahnhöfen im Land Brandenburg standen im Jahr 2019 schätzungsweise 16.000 qualitativ optimale Fahrradabstellplätze zur Verfügung sowie weitere 12.000 mit Verbesserungspotenzial. Rund neun Prozent der einsteigenden Fahrgäste waren B+R-Nutzende. Die Studie „Bike+Ride / Park+Ride im Land Brandenburg“ aus dem Jahr 2020<sup>11</sup> beziffert auf der Basis dieser Zahlen sowie von Bevölkerungs- und Fahrgastprognosen einen Bedarf von mindestens 21.500 zusätzlichen Stellplätzen für Fahrräder an Bahnhöfen. Da aber weite Teile des Landes Brandenburg nicht über einen Bahnhof in Fahrradentfernung verfügen, ist es auch besonders wichtig, die kommunalen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs mit hochwertigen Fahrradabstellmöglichkeiten auszustatten.

### HALTESTELLENEINZUGSBEREICHE



Quelle: Eigene Darstellung





Foto: Michael O' Ryan

Die neben der „Kompetenzstelle Bahnhof“ beim Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg angesiedelte „Vernetzungsstelle B+R“ berät Kommunen bei allen Fragen rund um den Bau von Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen und befasst sich zudem mit übergeordneten strategischen Fragen. Eine Fortführung der Vernetzungsstelle sowie Ausweitung ihres Aufgabenspektrums ist elementar für einen strukturierten Ausbau von Bike+Ride-Anlagen im Land Brandenburg.

#### **Das wollen wir erreichen!**

Durch Verbesserungen der Rahmenbedingungen bei allen Prozessbeteiligten in den Bereichen Planung, Finanzierung, Flächenbereitstellung und Umsetzung ist der Bestand

an Fahrradabstellplätzen an Bahnhöfen und sonstigen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs deutlich gestiegen.

20 Prozent der an den Bahnhöfen in Brandenburg Ein- und Aussteigenden nutzen die Fahrradabstellanlagen an den Bahnhöfen.

Mit dem Ausbau von Fahrradabstellmöglichkeiten an Bushaltestellen wird die Erschließung mit dem öffentlichen Verkehr insbesondere in kleineren Gemeinden und im ländlichen Raum verbessert. Perspektivisch wird eine Basisausstattung aller kommunaler Haltestellen des öffentlichen Verkehrs der Kategorien C1 und C2 des Verkehrsverbundes Berlin Brandenburg<sup>12</sup> mit Abstellmöglichkeiten angestrebt.

## H4 Vernetzt unterwegs mit Fahrrad und öffentlichem Verkehr im Land Brandenburg

### Das sind unsere wichtigsten Maßnahmen!

Die Städte und Gemeinden weiten das Angebot an hochwertigen Fahrradabstellplätzen an Bahnhöfen stark aus (siehe Infobox „Einladende Fahrradabstellanlagen“). Als Orientierung dienen die in der Studie „Bike+Ride/Park+Ride im Land Brandenburg“ bezifferten Bedarfszahlen. Die Vernetzungsstelle Bike+Ride beim Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg koordiniert in Abstimmung mit dem Land den strategischen Ausbauprozess und priorisiert die Vorhaben entsprechend ihrer verkehrlichen Bedeutung.

Die Vernetzungsstelle Bike+Ride beim Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg wird über die durch den Bund geförderte Projektlaufzeit hinaus fortgeführt.

Die Kommunen ermitteln den Ausbaubedarf für Bike+Ride-Anlagen an kommunalen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und realisieren diese entsprechend. Dabei berücksichtigen sie Erkenntnisse aus Modellvorhaben. Die Vernetzungsstelle Bike+Ride beim Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg berät die Kommunen dabei. Das Land strebt eine Ausweitung der Fördermöglichkeiten an.

**Die Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln ist für alle Nutzenden wichtig, die ihr eigenes Fahrrad sowohl im Zu-**

**als auch im Nachlauf zur Fahrt mit dem öffentlichen Verkehr benötigen. Auch für touristische und Freizeitradfahrten kommt häufig das eigene Fahrrad zum Einsatz.**

Im Land Brandenburg ist die Fahrradmitnahme in den Regionalzügen und in den S-Bahnen möglich. Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg startete 2016 auf ausgewählten Relationen im Bahnverkehr das Projekt „Rad im Regio“<sup>13</sup>. Dieses umfasst ein Bündel an Maßnahmen in den Zügen, auf Bahnhöfen und in der elektronischen Fahrgastinformation, um die Fahrradmitnahme einfacher zu gestalten. Die Maßnahmen sind mittlerweile integraler Bestandteil bei der Neuausschreibung der Verkehrsverträge im Regionalverkehr. Die Fortführung und Ausweitung des Projekts auf weitere Linien ist ein zentraler Ansatz zur Verknüpfung der Verkehrsmittel.

In Bussen ist die Fahrradmitnahme aus Platzgründen nur auf ausgewählten Linien möglich. Die Ausweitung der Mitnahmemöglichkeiten eröffnet insbesondere den Menschen in den ländlichen Regionen neue Mobilitätschancen jenseits des eigenen Pkw.

### Das wollen wir erreichen!

Die Fahrradmitnahme im Schienenpersonen-nahverkehr wird bei der Ausschreibung neuer Verkehrsverträge weiterhin berücksichtigt.

#### Zentrale Aufgaben der Vernetzungsstelle B+R beim Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg

... Beratung der Kommunen beim Bau von B+R-Anlagen (Finanzierung, Standorte, Flächenklärung, bauliche Ausführung, Zugangssicherung, Kommunikation mit der Deutschen Bahn),  
... Koordinierung des fachlichen Austauschs der wichtigen Akteure (z.B. Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen Brandenburg, Deutsche Bahn, Land),

... Entwicklung von weiteren Strategien und Maßnahmen, die es den Kommunen erleichtern sollen, neue B+R-Maßnahmen schneller umzusetzen (z.B. ein modulares Baukastensystem für Fahrradabstellanlagen und ein einheitliches Buchungs- und Zugangssystem).



Foto: lorenzophotoprojects-stock.adobe.com



## H4 Vernetzt unterwegs mit Fahrrad und öffentlichem Verkehr im Land Brandenburg

Es stehen vermehrt Mitnahmemöglichkeiten im Busverkehr, insbesondere in ländlichen und touristischen Regionen, zur Verfügung.

### **Das sind unsere wichtigsten Maßnahmen!**

Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg führt in Zusammenarbeit mit den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen des Schienenpersonennahverkehrs das Vorhaben „Rad im Regio“ fort und weitet es nach Möglichkeit auf geeignete Linien aus. Entsprechende Vorgaben zur Fahrradmitnahme werden bei der Vergabe von Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr berücksichtigt. Die Tarif- und Beförderungsbedingungen für die Fahrradmitnahme in Schienenfahrzeugen werden attraktiv und transparent gestaltet.

Das Land fördert insbesondere in ländlichen Räumen Möglichkeiten zum Fahrradtransport an bzw. in Bussen. Es weitet die Förderprogramme im Hinblick auf die Beschaffung von Fahrradanhängern, -gepäckträgern oder Systemen zum Fahrradtransport im Fahrzeug aus. Um die Fahrradmitnahme im Linienbusbetrieb zu optimieren, werden bestehende Pilotprojekte analysiert und bei Bedarf neue Projekte auf Linien mit touristischer Bedeutung und/oder erhöhtem Nachfragepotenzial durchgeführt. Die Beförderungsbedingungen des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg werden möglichst entsprechend angepasst.

**Integriert geplante Fahrradverleihsysteme, der Ausbau von Bahnhöfen und Haltestellen zu Mobilitätsstationen sowie die Einbindung der Verknüpfungspunkte in das „Radnetz Brandenburg“ bzw. die kommunalen Radverkehrsnetze ermöglichen, dass die Menschen die gesamte Wegekette reibungslos und schnell abwickeln können.**

Ein in die kommunale Mobilitätsplanung sowie in das Tarifsystem des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg integriertes Fahr-

radverleihsystem bietet die Chance, die etablierten Mobilitätsangebote zu ergänzen und die intermodalen Wegeketten der Nutzenden zu vervollständigen. Ein Pilotprojekt soll zeigen, wie ein entsprechendes System in den verschiedenen Raumtypen des Landes funktionieren kann. Bei der Konzeption sind die Erkenntnisse aus Modellvorhaben im Verbundraum zu berücksichtigen. Der Ausbau von Bahnhöfen und Haltestellen zu Mobilitätsstationen, an denen verschiedene Mobilitätsangebote, inklusive neuer Sharing-Dienste sowie Nahversorgungsangebote gebündelt werden, ist ein wichtiger Baustein auf dem Weg zur Mobilitätswende. Durch die nahtlose Verknüpfung von Verkehrsmitteln kann sich eine intermodale Mobilität als Alternative zum privaten Pkw etablieren. Intermodale Mobilität gelingt nur dann, wenn die Bahnhöfe, Haltestellen und Mobilitätsstationen in die Radverkehrsnetze integriert und damit sicher und komfortabel von den Nutzenden zu erreichen sind.

### **Das wollen wir erreichen!**

Mindestens 30 Bahnhöfe und kommunale Haltestellen des öffentlichen Verkehrs werden zu Mobilitätsstationen mit Angeboten zur intermodalen Verknüpfung (zum Beispiel Leihfahrräder) ausgebaut. Digitale Medien erleichtern den Zugang.

Die Bahnhöfe und wichtigen kommunalen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind in das „Radnetz Brandenburg“ integriert.

### **Das sind unsere wichtigsten Maßnahmen!**

Das Land und der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg entwickeln in Zusammenarbeit mit den Kommunen ein Pilotprojekt für ein in das Tarifsystem des Verkehrsverbunds integriertes Fahrrad- und/oder Pedelec-Verleihsystem. Dies ermöglicht es den Fahrgästen, die „letzte Meile“ zum Zielort mit dem Fahrrad zurückzulegen.





Foto: Norbert Schmidt, APPM GmbH

Die Landkreise und kreisfreien Städte erarbeiten Bedarfsanalysen für den Ausbau von Mobilitätsstationen in ihrer Zuständigkeit. Die Erkenntnisse aus Modellvorhaben werden berücksichtigt, zum Beispiel die des Projekts „Mobilstationen Potsdam-Mittelmark“.

Die Städte und Gemeinden bauen auf Basis der Bedarfsanalyse ausgewählte Bahnhöfe sowie kommunale Haltestellen des öffentlichen Verkehrs zu Mobilitätsstationen aus. Fahrradabstellanlagen sowie Fahrradverleih- und Sharing-Angebote sind zentrale Bestandteile der Mobilitätsstationen. Das Land fördert den Ausbau.

Die Kommunen binden die Bahnhöfe und bedeutenden kommunalen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs in ihre Radverkehrsnetze und die Radwegweisung ein. Sie gewährleisten so eine sichere und direkte Erreichbarkeit der Verknüpfungspunkte.

Die Aufgabenträger und der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg entwickeln integrierte Mobilitätsdienstleistungen, wie Buchung und Zugang über digitale Zugangsmedien. Dies unterstützt eine flexible Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes.

## H5 Radverkehr schafft Mehrwert im Land Brandenburg

Neben einer durchgängigen und sicheren Radverkehrsinfrastruktur, der Integration des Fahrrads in Mobilitätsketten und einer umfassenden Mobilitätsbildung trägt auch die Fahrradwirtschaft – bestehend aus Industrie, Handel und Dienstleistungen – maßgeblich dazu bei, dass das Fahrradland Brandenburg weiter vorangebracht wird. Insbesondere dem Radtourismus kommt dabei eine entscheidende Rolle zu. Er stärkt die Wirtschaftskraft ländlicher Regionen und trägt dazu bei, dass das Fahrrad auch im Alltag häufiger genutzt wird. Innovative Lastenräder und Anhängerlösungen in Kombination mit zukunftsweisenden Logistikkonzepten eröffnen neue Chancen zur klima- und stadtverträglichen Abwicklung des urbanen Wirtschaftsverkehrs.

**Ein koordinierter Ausbau attraktiver Radverkehrsinfrastrukturen, geeignete touristische Angebote und Marketingaktivitäten stärken den Radtourismus im gesamten Land Brandenburg. Davon profitieren vor allem ländliche und strukturschwache Regionen.**

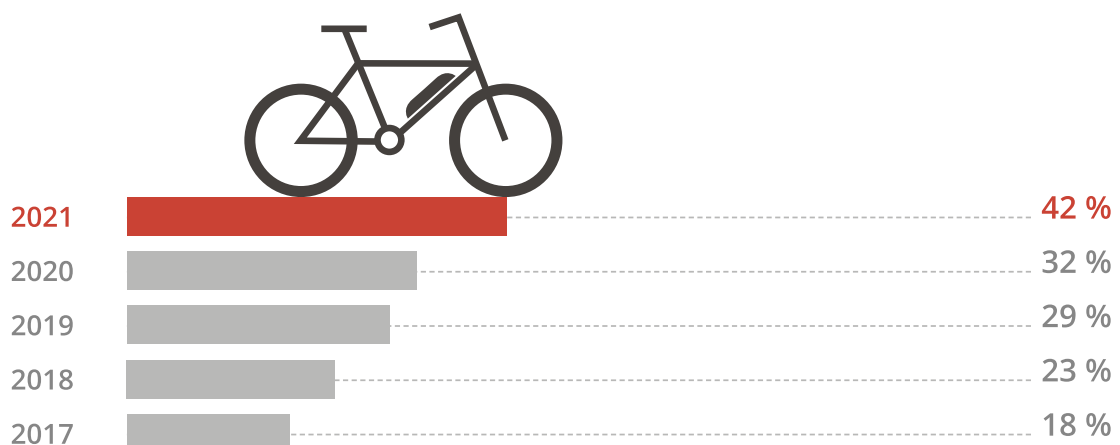
Das Land Brandenburg hat für Menschen, die in der Freizeit oder im Urlaub gerne Rad fahren,

mit seinen abwechslungsreichen Landschaften, seiner weitgehend flachen Topografie sowie seinem ausgedehnten touristischen Radroutennetz viel zu bieten. Das Radroutennetz umfasst mehr als 11.600 Kilometer mit 29 Radfernwegen und über 30 regionalen Routen. Vier Routen des Radnetz Deutschland durchqueren das Land. Entsprechend hoch ist die Bedeutung des Radtourismus für die brandenburgische Wirtschaft und die Kommunen. Durch die zunehmende Verbreitung von Pedelecs wird touristisches und Freizeitradfahren attraktiver. Davon profitiert auch das Land Brandenburg. Die Weiterentwicklung der touristischen Radverkehrsinfrastruktur sowie attraktive radtouristische Angebote stärken seine radtouristische Bedeutung. Entscheidend dafür ist, dass Land und Kommunen sowie weitere im Radtourismus Aktive koordiniert handeln und sie die Synergien, die sich aus dem Ausbau des Alltagsradverkehrs ergeben, gewinnbringend nutzen.

### Das wollen wir erreichen!

Den Radreisenden stehen eine gut ausgebauten Infrastruktur mit flächendeckender Wegweisung und attraktive radtouristische Dienstleistungen zur Verfügung.

### ENTWICKLUNG DER PEDELEC-NUTZUNG IM RADTOURISMUS



Quelle: ADFC 2022<sup>14</sup>



Foto: Thomas-pixabay

Die touristischen Belange sind bei der Konzeption und beim Ausbau des „Radnetz Brandenburg“ berücksichtigt.

Entlang von touristischen Radrouten sind Begrünungsmaßnahmen, beispielsweise Alleen und Baumreihen, ein wichtiges Instrument zur Klimaanpassung und ermöglichen ein angenehmes Fahrerlebnis.

**Das sind unsere wichtigsten Maßnahmen!**

Die Baulastträger stimmen sich bei der Weiterentwicklung des touristischen Radrouten-netzes mit den Tourismusorganisationen und

den Verwaltungen der Großschutzgebiete ab. Die Aktivitäten werden bei der Entwicklung und Umsetzung des „Radnetz Brandenburg“ eingebracht.

Das Land strebt an, die Modernisierung erforderlicher touristischer Radwegeinfrastruktur weiterhin zu fördern. Diese umfasst die Errichtung, den Ausbau und die Wegweisung.

Brandenburg ist zugleich das Land für Rad-fahrende und für prächtige Alleen und Baum-reihen. Entlang touristischer Radrouten werden möglichst Begrünungsmaßnahmen umgesetzt.



## H5 Radverkehr schafft Mehrwert im Land Brandenburg

Die Tourismusorganisationen verstärken ihre Aktivitäten, um das Land Brandenburg als Destination für Radtourismus weiterhin gegenüber anderen Bundesländern hervorzuheben und seine Attraktivität noch zu steigern. Sie entwickeln und vermarkten neue zielgruppenspezifische radtouristische Angebote, Services und Events. Mit weiteren im Radverkehr und Radtourismus Aktiven kooperieren sie.

Radtouristische Marketingaktivitäten werden Teil der Kommunikations- und Informationsstrategie zum Radverkehr.

**Das Land Brandenburg profitiert von der in Deutschland dynamisch wachsenden Fahrradwirtschaft und erhält dadurch Impulse zur Stärkung des Radverkehrs.**



Foto: aquar-stock.adobe.com

Auch wenn es nur vereinzelt Fahrrad- oder Fahrradzubehörhersteller im Land Brandenburg gibt, so profitieren Radfahrende doch vor allem davon, dass Fahrradeinzelhandel und -werkstätten sowie Fahrradverleiher weit verbreitet und auch in kleineren Städten und Gemeinden anzutreffen sind. Die Maßnahmen der Radverkehrsstrategie stützen auch die heimische Fahrradwirtschaft. Denn durch die steigende Anzahl an Radfahrenden und die größere Vielfalt bei den Nutzungsgruppen steigt die Nachfrage nach Fahrrädern und innovativen Produkten sowie neuen Dienstleistungen rund um das Fahrrad. Gleichmaßen schafft die Fahrradwirtschaft mit ihren attraktiven Angeboten auch Anreize für eine vermehrte Fahrradnutzung im Land. Die größte Herausforderung für die Fahrradbranche ist in den kommenden Jahren der Fachkräfte- und Nachwuchsmangel. Diesem muss durch geeignete Maßnahmen entgegengewirkt werden, um die Potenziale der „Wachstums- und Innovationsbranche Fahrrad“ für das Land Brandenburg erschließen zu können.

### **Das wollen wir erreichen!**

Das Land Brandenburg ist ein zukunftsfähiger Fahrradstandort. Radfahrenden steht ein umfassendes und innovatives Angebot an Waren und Dienstleistungen zur Verfügung.

### **Das sind unsere wichtigsten Maßnahmen!**

Zur Weiterentwicklung einer innovativen Fahrradwirtschaft im Land Brandenburg bewirbt die Wirtschaftsförderung Land Brandenburg GmbH den „Fahrradstandort Brandenburg“. Die Wirtschaftsförderinstitutionen im Land beraten interessierte Unternehmen bei der Ansiedlung sowie der Beantragung von Forschungs- und Fördermitteln.

Die in der Fahrradwirtschaft Aktiven vernetzen sich, identifizieren Synergien und leisten ihren Beitrag zur Umsetzung der Radverkehrsstrategie.





Foto: industrieblick-stock.adobe.com

Das Land und die Kommunen beteiligen sich an der im Nationalen Radverkehrsplan 3.0 adressierten bundesweiten Aus- und Weiterbildungsinitiative für fahrradbezogene Berufe. Damit wird dem Fachkräftemangel frühzeitig entgegengewirkt. Die brandenburgische Fahrradwirtschaft schafft verstärkt Praktikumsangebote und führt Kampagnen durch, um als attraktive Arbeitgebende wahrgenommen zu werden.

**Die gewerbliche Nutzung von Fahrrädern ermöglicht einen stadtverträglichen und klimaschonenden Lasten- und Lieferver-**

**kehr. Davon profitieren insbesondere die Mittel- und Oberzentren im Land.**

Etwa ein Drittel aller städtischen Kfz-Fahrten sind dem Wirtschaftsverkehr zuzurechnen. Deren konventionelle Abwicklung mit motorisierten Kraftfahrzeugen verschärft vielerorts die Verkehrsprobleme und die damit verbundenen Folgen für Mensch und Umwelt. Laut einer Studie des Bundesverkehrsministeriums aus dem Jahr 2016<sup>15</sup> lassen sich in Kernstädten bis zu 23 Prozent des urbanen Wirtschaftsverkehrs mit Cargo-Bikes und Anhängern abwickeln und auch in ländlichen Regionen

## H5 Radverkehr schafft Mehrwert im Land Brandenburg

bestehen Verlagerungspotenziale. Mit der Covid-19-Pandemie hat der Online-Handel und damit auch der Versand kleiner Sendungen zugenommen. Die veränderten Logistikmuster und die fortschreitende Entwicklung neuer Lastenrad- und Anhängertypen bieten weitere Chancen für die Nutzung des Fahrrads im Wirtschaftsverkehr. Mit der „Richtlinie zur Förderung von Lastenfahrrädern“ unterstützt das Land Brandenburg bereits deren Nutzung. Für einen wirtschaftlich rentablen gewerblichen Einsatz von Fahrrädern bedarf es aber auch geeigneter Logistikkonzepte, wie zum Beispiel Mikro-Depots in den Kernstädten sowie einer gut ausgebauten Infrastruktur. Letztere sorgt für ein schnelles Vorankommen und reduziert Konfliktsituationen mit schutzbedürftigen Verkehrsteilnehmenden.

### Das wollen wir erreichen!

In Städten finden Lastenräder und Fahrräder mit Anhängern eine große Verbreitung. Kurier-, Express und Paketdienste binden diese verstärkt in ihre Lieferketten ein.



Foto: alemana1978–pixabay



Foto: nextbike-by-tier–pexels

### Gewerblicher Einsatz von Lastenrädern und die Vorteile

Lastenfahrräder, mit oder ohne E-Motor, können insbesondere in städtischen Gebieten den klassischen Kleintransporter ersetzen. Dafür kommen viele Branchen und Anwendungsbereiche in Frage:

- Logistik-Unternehmen, Kurier-, Express- und Paketdienstleistungsunternehmen (KEP-Branche),
- Einzelhandel (zum Beispiel Super-, Elektro-, oder Baumärkte, Blumenhändler),
- Dienstleister, die mobiles Equipment für ihre Tätigkeit benötigen, wie Handwerks- oder Garten- und Landschaftsbaubetriebe, IT-Dienstleistungsunternehmen und mobile Pflegedienste,
- Stadtreinigung, z.B. zur Leerung von Mülleimern in öffentlichen Parks.

Die Vorteile für Unternehmen liegen u.a. in

- einer verbesserten betrieblichen Umweltbilanz,
- einer kostengünstigeren Anschaffung und Unterhaltung,
- der Stauvermeidung,
- der wegfallenden Parkplatzsuche und
- einer Verbesserung des Images.





Foto: Mickis Fotowellt-stock.adobe.com

### **Das sind unsere wichtigsten Maßnahmen!**

Das Land evaluiert das bestehende Förderprogramm für den Kauf von Lastenrädern und stellt weiterhin attraktive Fördermöglichkeiten zur Verfügung. Es unterstützt so unter anderem den Aufbau von Flottenlösungen und den Einsatz von Lastenrädern im Liefer- und Wirtschaftsverkehr in ländlichen Regionen.

Die Städte und Gemeinden schaffen geeignete Rahmenbedingungen für die verstärkte Nutzung von Lastenrädern im Wirtschaftsverkehr. Beispielsweise gestalten sie ihn über

Zufahrtsprivilegien für Fahrradlieferdienste in Fußgängerzonen stadtvorfähiger.

Zur Förderung der Fahrradnutzung im Wirtschaftsverkehr erleichtern die Städte und Gemeinden die Einrichtung von Logistikflächen im öffentlichen Raum, die durch mehrere Logistikdienstleister nutzbar sind, wie zum Beispiel Mikrohub. Sie berücksichtigen deren Bedarf frühzeitig in den Flächennutzungs- und integrierten Stadtentwicklungsplänen und passen bei Bedarf ihre Satzungen an.

Eine lebendige brandenburgische Fahrradkultur entsteht dann, wenn das Fahrrad in allen Alters- und Gesellschaftsgruppen sowohl auf Alltagswegen als auch in der Freizeit gerne genutzt wird. Mit einer guten und sicheren Infrastruktur sowie einer ergänzenden zielgruppengerechten und koordinierten Öffentlichkeitsarbeit werden auch Menschen aktiviert, die das Fahrrad bisher wenig nutzen. Eine umfassende Mobilitätsbildung sorgt dafür, dass das Radfahren von klein auf zur Normalität wird. Dabei werden nicht nur die Technik des Radfahrens und regelkonformes Verhalten im Straßenverkehr, sondern auch die damit verbundenen Vorteile vermittelt. Über Maßnahmen des betrieblichen und behördlichen Mobilitätsmanagements werden Beschäftigte gezielt und kosteneffizient an das Radfahren herangeführt. Schülerinnen und Schüler benötigen vor allem sichere Schulwege und ein fahrradfreundliches Schulgelände, damit sie das Fahrrad im Alltag nutzen.

**Eine zielgerichtete und koordinierte Öffentlichkeitsarbeit verankert das Radfahren als attraktive, gesunde, kostengünstige und umweltfreundliche Fortbewegungsart in den Köpfen der Bevölkerung.**

Eine Reihe von im Radverkehr Aktiven führt bereits heute thematisch vielfältige öffentlichkeitswirksame Aktivitäten im Land Brandenburg durch, wie beispielsweise die zahlreichen STADTRADELN-Aktionen in den Kommunen. Auf dem Weg zu einer lebendigen Fahrradkultur im Fahrradland Brandenburg gilt es nun, diese Aktivitäten auszuweiten und thematisch zu ergänzen sowie sie zu koordinieren und besser bekannt zu machen. Auch das Lernen von anderen spielt eine wichtige Rolle: Insbesondere das „Erfahren“ vorbildhafter Radverkehrslösungen anderer Regionen unterstützt Verantwortliche in Politik und Verwaltung bei ihren Entscheidungen.

### **Das wollen wir erreichen!**

In ganz Brandenburg hat sich eine fahrradfreundliche Mobilitätskultur entwickelt. Diese ist auch durch Vorsicht und Rücksicht aller Verkehrsteilnehmenden untereinander geprägt.

Die in der lokalen Politik, Verwaltung, Wirtschaft und den Verbänden Aktiven haben ein Bewusstsein für die Bedeutung von Öffentlichkeitsarbeit für die Weiterentwicklung des Radverkehrs.

Ein webbasiertes Informationsportal des Landes bündelt alle relevanten Informationen zum Radverkehr. Dieses wird von im Radverkehr Aktiven sowie von sonstigen interessierten Personen rege genutzt.

### **Das sind unsere wichtigsten Maßnahmen!**

Das Land entwickelt gemeinsam mit den Kommunen und weiteren Aktiven eine übergeordnete Kommunikations- und Informationsstrategie, um eine lebendige Fahrradkultur im Land Brandenburg zu schaffen. Eine koordinierte Öffentlichkeitsarbeit verankert das Radfahren als attraktive, gesunde, kostengünstige und umweltfreundliche Fortbewegungsart in den Köpfen der Bevölkerung. Die Kommunikations- und Informationsstrategie baut auf den Aktivitäten des Bundes auf. Sie beinhaltet auch die Themen Verkehrssicherheit, Elektromobilität, Gesundheitsförderung und Tourismus und bezieht die dafür Verantwortlichen mit ein.

Das Land bündelt auf einem webbasierten Portal Informationen zum Radverkehr, bereitet diese zielgruppenspezifisch auf und entwickelt sie kontinuierlich weiter. Es macht darüber öffentlichkeitswirksame Aktivitäten im Land Brandenburg bekannt und stellt fachliche Informationen für alle im Radverkehr Aktiven bereit, wie bestehende Förderprogramme und aktuelle Regelwerke. Es verstärkt die Social-Media-Präsenz, um eine möglichst große Reichweite zu erzielen und den Dialog mit den Menschen zu intensivieren.





Foto: Monkey Business–stock.adobe.com

Das Land motiviert und unterstützt Kommunen und öffentliche Einrichtungen dabei, an bundes- oder landesweiten Kampagnen und Aktionen zur Weiterentwicklung des Radverkehrs mitzuwirken sowie eigene lokale Aktionen und Projekte umzusetzen. Es unterstützt auch andere im Radverkehr Aktive, Motivations- und Informationskampagnen für eine vermehrte Fahrradnutzung zu erarbeiten und durchzuführen.

Politik und Verwaltung im Land und in den Kommunen gehen mit gutem Beispiel voran. Persönlichkeiten aus Politik und Verwaltung fahren regelmäßig mit dem Fahrrad. Die

Verwaltungen beteiligen sich an öffentlichkeitswirksamen Aktionen wie dem STADTRADELN. Land und Kommunen setzen an ihren Behördenstandorten beispielgebende Pilotprojekte um.

**Eine umfassende Mobilitätsbildung sorgt dafür, dass alle Menschen das Fahrrad im Alltag und in der Freizeit sicher und mit Freude nutzen – egal welcher Alters- oder Bevölkerungsgruppe sie angehören.**

Vorschulkinder sind selten allein unterwegs. Sie in den Kindertagesstätten und Vorschulen an das Radfahren heranzuführen sowie auf

## H6 Radfahren im Land Brandenburg begeistert alle

den Straßenverkehr vorzubereiten, ist jedoch elementar, damit das Fahrrad auch in späteren Lebensphasen Teil der alltäglichen Mobilität wird. Dafür stehen im Land Brandenburg bisher Angebote externer Partner sowie Leitfäden zur Verfügung. Gemäß dem gültigen Rahmenlehrplan sind in den Schulen fachübergreifend in allen Jahrgangsstufen unter anderem die Themenbereiche Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung, Nachhaltige Entwicklung/Lernen in globalen Zusammenhängen und Gesundheitsförderung zu berücksichtigen. Besonders wichtig ist die Radfahrausbildung in den Jugendverkehrsschulen. Diese schließen 95 Prozent der Kinder der vierten Klassen erfolgreich ab. (Rad-)Schulwegepläne sind ein bewährtes Instrument, um die Schulwege möglichst sicher zu gestalten und die Kinder, Jugendlichen sowie Eltern für die verbleibenden Gefahren zu sensibilisieren. Eine Weiterentwicklung der Aktivitäten des Landes trägt wesentlich dazu bei, die Verkehrssicherheit in den Kommunen zu erhöhen.

Radverkehrstrainings für ältere Menschen bilden bisher den Schwerpunkt bei der Mobilitätsbildung für Erwachsene. Angebote, die darüber hinausgehen und beispielsweise auf ein verändertes Mobilitätsverhalten von

Familien oder Berufstätigen abzielen, gibt es nur vereinzelt. Die bestehenden Ansätze in der Mobilitätsbildung für alle Zielgruppen weiter auszubauen und so in allen Alters- und Gesellschaftsgruppen ein verantwortungsbewusstes Mobilitätsverhalten zu befördern, ist ein wichtiger Schritt auf dem Weg zum Fahrradland Brandenburg.

### **Das wollen wir erreichen!**

Mobilitätsbildung sorgt in allen Altersstufen für die Befähigung zur sicheren und routinierten Nutzung des Fahrrades in Alltag und Freizeit.

### **Das sind unsere wichtigsten Maßnahmen!**

Das Land wirkt darauf hin, dass das Thema altersgerechte Mobilitätsbildung in der Kindertagesbetreuung Brandenburg aufgegriffen wird, um bei Kindern von klein auf Interesse am Radfahren zu wecken.

Seit Einführung des Rahmenlehrplanes 2017/2018 ist Verkehrs- und Mobilitätserziehung in allen Schulstufen sowohl im Unterricht als auch in sonstigen Veranstaltungen zu berücksichtigen. Das Land berät hierzu regelmäßig mit den Schulräten und entwickelt die Verkehrs- und Mobilitätserziehung auf Basis der gewonnenen Erkenntnisse weiter. Die Bewerbung der schulischen Fahrrad(aus)bildung wird aktiv vom Land unterstützt.

Kommunen sowie weitere im Radverkehr Aktive realisieren altersgerechte und niederschwellige Radfahrtrainings für Erwachsene. Zielgruppen für diese sind vor allem ältere Menschen und Radfahrende, die das Rad neu entdecken oder wiedereinsteigen. Das Land unterstützt diese Aktivitäten.

**Fahrradfreundliche Angebote in Unternehmen, Behörden, Hochschulen und Schulen motivieren Beschäftigte, Studierende sowie Schülerinnen und Schüler dazu, das Rad häufiger zu nutzen.**



Foto: Dusan-stock.adobe.com





Foto: ambrozio-stock.adobe.com

Die Vorteile von fahrradfördernden Maßnahmen in Unternehmen, Behörden, Hochschulen und Schulen sind vielfältig. Es profitieren Beschäftigte und Besuchende, Studierende, Schülerinnen und Schüler, die Institutionen selbst sowie auch Umwelt und Gesellschaft, zum Beispiel durch eine gesündere Belegschaft oder geringeren Flächenverbrauch durch Pkw-Stellplätze. Es gibt zahlreiche Maßnahmen, mit denen diese Wirkungen erzielt werden können. Damit die Potenziale ausgeschöpft werden, bedarf es landesweiter Initiativen der Beteiligten und der Unterstützung des Landes. Anreize können zum Beispiel über die Prämierung zum „Fahrradfreundlichen Betrieb“ oder zur

„Fahrradfreundlichen Schule“ geschaffen werden. Bestehende Angebote gilt es auszuweiten und zu bewerben, damit sie verstärkt von den brandenburgischen Unternehmen, Behörden, Hochschulen und Schulen genutzt werden.

#### **Das wollen wir erreichen!**

Die Zahl der Betriebe, Verwaltungen und öffentlichen Einrichtungen mit Konzepten zum (fahrradfreundlichen) betrieblichen und behördlichen Mobilitätsmanagement ist deutlich gestiegen.

Viele Schulen verfügen über aktuelle Schulwegepläne mit Berücksichtigung des Radverkehrs.



## H6 Radfahren im Land Brandenburg begeistert alle

### Das sind unsere wichtigsten Maßnahmen!

Behörden und Unternehmen der öffentlichen Hand gehen mit gutem Beispiel voran und führen ein behördliches Mobilitätsmanagement zur Stärkung des Umweltverbunds mit besonderem Fokus auf eine vermehrte Fahrradnutzung ein.

Unternehmen, öffentliche Einrichtungen und Hochschulen befördern insgesamt eine klima- und umweltfreundliche Mobilität an ihren Standorten und das Fahrradpendeln in der Belegschaft im Rahmen eines betrieblichen Mobilitätsmanagements und Gesundheitsprogramms. Das Land prüft die Einführung eines Förderprogramms zum betrieblichen Mobilitätsmanagement. Es etabliert einen Wettbewerb „Fahrradfreundlicher Betrieb“ und unterstützt weitere Beteiligte dabei, das Fahrradpendeln zu unterstützen (zum Beispiel Bonusprogramme von Krankenkassen). Die Kommunen motivieren Unternehmen dazu, ein fahrradfreundliches betriebliches Mobilitätsmanagement einzuführen. Sie koordinieren unternehmensübergreifende Aktivitäten und stellen Informationen zur Verfügung. Weitere Beteiligte, wie die Industrie- und Handelskammern (IHK), der Allge-

### Beispielhafte Maßnahmen des Mobilitätsmanagements zur Steigerung der Nutzung des Fahrrads

- ... Überdachte und sichere Abstellanlagen nahe den Eingängen,
- ... Mobilitätsinformationen zum Radfahren,
- ... Werkzeuge und Reparaturservices,
- ... Duschen und Umkleiden,
- ... Vergünstigte Fahrräder für Beschäftigte, Dienstradleasingangebote und Diensträder,
- ... Betriebsausflüge mit dem Fahrrad.

meine Deutsche Fahrradclub (ADFC) oder der Verkehrsclub Deutschland (VCD) unterstützen sie dabei.

Das Land Brandenburg bringt das Radfahren als wichtige Form der Mobilität für Kinder und Jugendliche voran. Es entwickelt ein Konzept mit Maßnahmen zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens von Schulkindern hin zur selbstständigen Mobilität sowie zur Umsetzung einer sicheren Infrastruktur auf Schulwegen.

Die Schulträger erarbeiten gemeinsam mit Schulen, Eltern- und Schülerschaftsvertretungen Schulwegepläne, die den Radverkehr berücksichtigen und kommunizieren diese.

Das Land stellt geeignete Tools und Leitfäden sowie Best-Practice-Ansätze für Schulwegepläne zur Verfügung.



Foto: Norbert Schmidt, APPM GmbH



Foto: Alex Ishchenko – stock.adobe.com



## H7 Radverkehr im Land Brandenburg ist „up to date“

Die Chancen von Digitalisierung und Innovationen werden im Land Brandenburg künftig gewinnbringend für die Weiterentwicklung des Radverkehrs genutzt. Eine umfassende digitale Datenbasis ermöglicht es, die Radverkehrsinfrastruktur entsprechend der Bedürfnisse der Nutzenden zu planen. Anbietende digitaler Dienste greifen auf sie zurück, um neue fahrradbezogene Anwendungen zu entwickeln. Auch die Radfahrenden selbst profitieren, indem zum Beispiel von ihnen direkt gemeldete Mängel an der Radverkehrsinfrastruktur schneller behoben werden. Die brandenburgischen Hochschulen forschen für den „Radverkehr von morgen“ und entwickeln gemeinsam mit dem Land, den Kommunen und Unternehmen innovative Ideen. Die fachliche Aus- und Weiterbildung sowie der Wissensaustausch der im Radverkehr Aktiven tragen dazu bei, dass ausreichend personelle Ressourcen zur Umsetzung der Radverkehrsstrategie zur Verfügung stehen.

Zudem sorgen sie dafür, dass die Radverkehrsplanung, die Infrastruktur sowie die im Land Brandenburg angebotenen Produkte und Dienstleistungen „up to date“ sind und von den Radfahrenden mit Freude genutzt werden.

**Eine integrierte Infrastrukturplanung und innovative Dienste für Radfahrende erfordern eine aktuelle und abgestimmte digitale sowie frei zugängliche Datenbasis.**

Mit der „Zukunftsstrategie Digitales Brandenburg“<sup>16</sup>, dem „Digitalprogramm des Landes Brandenburg 2025“<sup>17</sup> sowie der „Digitalen Agenda“ des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung<sup>18</sup> betont die Landesregierung die Chancen einer digitalisierten, intelligenten und vernetzten Mobilität. Auch für eine qualifizierte Radverkehrsplanung, die Verknüpfung von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln sowie eine Stärkung

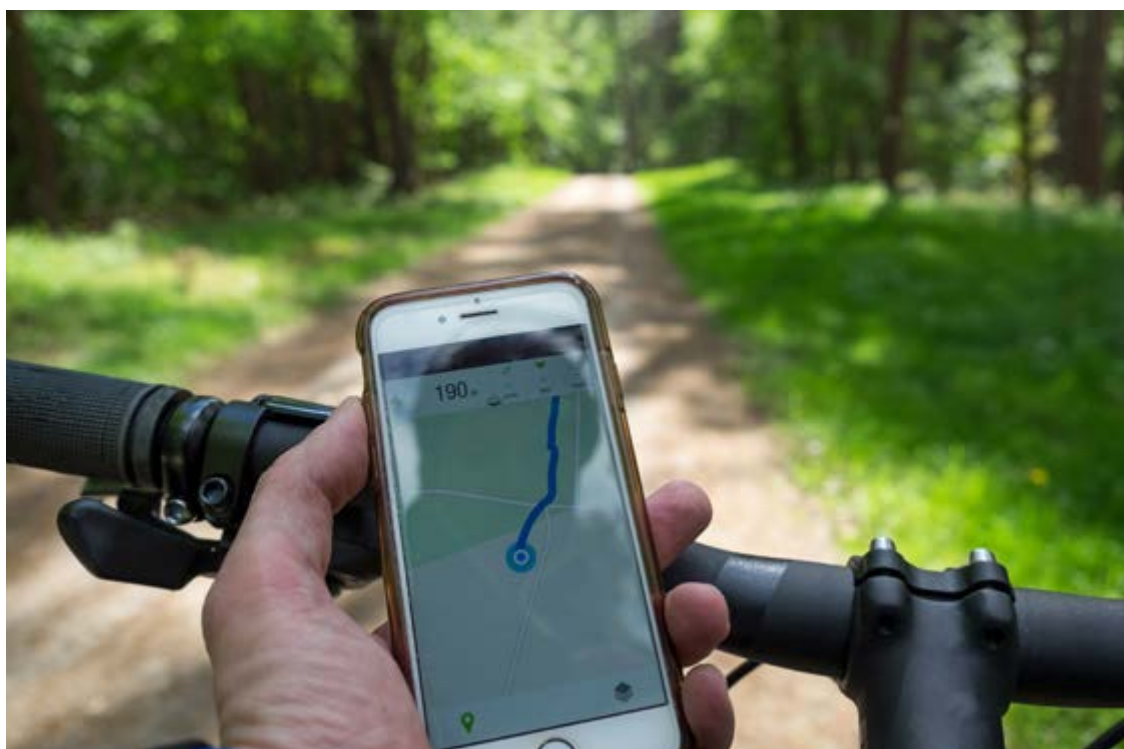


Foto: Rossano Cotardo–pixabay



des Radtourismus birgt die Digitalisierung große Potenziale. Um diese ausschöpfen zu können, sind alle Baulastträger und die weiteren im Radverkehr Aktiven gefordert, radverkehrsrelevante Daten systematisch zu erfassen, aufzubereiten und zu pflegen. Schlussendlich unterstützen die Daten die Umsetzung aller Handlungsfelder der Radverkehrsstrategie.

### **Das wollen wir erreichen!**

Es steht eine flächendeckende, baulastträgerübergreifende, umfassende, laufend aktualisierte digitale Datenbasis für die Radverkehrsplanung zur Verfügung.

### **Das sind unsere wichtigsten Maßnahmen!**

Das Land initiiert die Errichtung und organisiert den Betrieb einer zentralen Datenplattform, in der baulastträgerübergreifende Daten zur Radverkehrsinfrastruktur bereitgestellt werden. Die Datenerfassung, -aktua-

lisierung, -bereitstellung und -nutzung erfolgt dezentral durch unterschiedliche Beteiligte entsprechend ihrer Zuständigkeiten (zum Beispiel Land, Kommunen, Tourismusverbände, Privatwirtschaft). Beim Aufbau des Systems werden landesweite, länderübergreifende und bundesweite Aktivitäten zur Digitalisierung des Radverkehrs, die Anforderungen der Delegierten Verordnung (EU 2017/1926) und die digitalpolitischen Leitlinien des Digitalprogramms 2025 des Landes Brandenburg berücksichtigt. Zur Weiterentwicklung der Datenplattform wird eine Zusammenarbeit mit den Hochschulen und privaten Datenanbietenden angestrebt. Die Datenplattform wird der Allgemeinheit zugänglich gemacht (open data).

Das Land verknüpft das zur Kommunikation und zum Wissenstransfer dienende webbasierte Informationsportal mit der Datenplattform und macht die Daten damit einer breiten Öffentlichkeit zugänglich.

### **Basisinhalte und Erweiterungsoptionen der zentralen, baulastträgerübergreifenden Datenplattform**

Als Basisinformationen werden baulastträgerübergreifende Informationen zu Art, Umfang und Zustand der touristischen und Alltagsradverkehrsinfrastruktur über die Datenplattform erfasst und bereitgestellt. Ergänzend soll die Erfassung bzw. Integration weiterer Informationen erfolgen. Denkbar sind:

... Anzahl und Art von Fahrradabstellmöglichkeiten insbesondere an Bahnhöfen, kommunalen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und öffentlichen Einrichtungen,

... Angaben zur Wegweisung,  
... Radtouristische Destinationen und touristische Radrouten,  
... Unfalldaten sowie sonstige verkehrssicherheitsrelevante Informationen,  
... Radverkehrsnachfrage: Querschnittsbelastungen, Routen, Modal-Split,  
... Tagesaktuelle/Echtzeit-Informationen zum Beispiel für Routingdienste (Sperrungen, Umleitungen),  
... Standorte und Echtzeitinformationen von Fahrradverleihsystemen,  
... Crowdsourcing-Informationen zum Beispiel zur Mängelmeldung.

## H7 Radverkehr im Land Brandenburg ist „up to date“

**Durch neue Mobilitätstrends und technische Weiterentwicklungen entstehen neue Chancen und Potenziale für den Radverkehr im Land Brandenburg. Die vermehrte Durchführung von fahrrad- und radverkehrsbezogenen Forschungs- und Modellvorhaben sowie eine Koordinierung der Aktivitäten ermöglicht es, diese gewinnbringend zu nutzen.**

Die Hochschulen des Landes – darunter die Stiftungsprofessur Radverkehr der Technischen Hochschule Wildau – leisten bereits heute mit ihren Forschungsvorhaben und Lehraktivitäten einen Beitrag zur innovativen Weiterentwicklung des Radverkehrs im Land Brandenburg. Auch die Kommunen beteiligen sich bereits vereinzelt an Modellvorhaben und gewährleisten so, dass praxisorientierte Ergebnisse erzielt werden. Im Rahmen der Umsetzung der Radverkehrsstrategie werden die Aktivitäten für eine innovative Weiterentwicklung des Radverkehrs im Land Brandenburg verstärkt und koordiniert.

### **Das wollen wir erreichen!**

Das Land Brandenburg hat sich zu einem innovativen Fahrradstandort weiterentwickelt. Die radverkehrsbezogene Forschung an den

Hochschulen im Land ist ausgeweitet und wird auch mit den Forschungsaktivitäten in Berlin koordiniert.

### **Das sind unsere wichtigsten Maßnahmen!**

Das Land und die Kommunen ermöglichen die Umsetzung von innovativen Ideen und Forschungs- und Modellprojekten. Sie sind offen für neue Ideen, Prozesse sowie Anwendungsbeispiele, tauschen die Erkenntnisse aus und verstetigen erfolgreiche Lösungsansätze.

Das Land strebt an, eine Hochschule als Koordinatorin fahrradbezogener Forschung in Brandenburg zu ertüchtigen. Ziel ist es, die fachlich breit aufgestellte Forschung an den brandenburgischen Hochschulen untereinander und mit der des Landes Berlin zu vernetzen und so die Potenziale einer inter- und transdisziplinären, fahrradbezogenen Forschung auszuschöpfen.

### **Die ambitionierte Weiterentwicklung des Radverkehrs im Land Brandenburg erfordert gut ausgebildete Planende und Fachkräfte in großer Anzahl.**

Der Masterstudiengang „Radverkehr in intermodalen Verkehrsnetzen“ an der Fahrradprofessur der Hochschule Wildau bietet die Chance, die von Seiten des Landes, der Kommunen sowie der Planungsbüros in großer Anzahl nachgefragten Radverkehrsplanenden gezielt auszubilden. Auch die übrigen Hochschulen des Landes werden ermutigt, die Möglichkeiten einer stärkeren Verankerung des Radverkehrs in den relevanten Studiengängen zu prüfen. Zudem bedarf es einer Ausweitung der Aktivitäten der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen Brandenburg sowie bundesweiter Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten für Planende und Fachkräfte, um die personellen Ressourcen zur Umsetzung der Radverkehrsstrategie zu schaffen und den Radverkehr flächendeckend weiterzuentwickeln.



Foto: auremar-stock.adobe.com



Foto: Philipp Böhme, Qimby

### **Das wollen wir erreichen!**

Zum Aufbau des Fachkräftenachwuchses und zur Qualifizierung der Fachkräfte im Bereich Radverkehr gibt es ein breites Angebot an Informationen sowie Aus- und Weiterbildungen.

Das Fachpersonal im Bereich Radverkehrsplanung ist durch Nutzung der fachspezifischen Informationen und Weiterbildungsangebote gut aufgestellt, um die neuen Herausforderungen im Radverkehr zu bewältigen.

### **Das sind unsere wichtigsten Maßnahmen!**

Die Hochschulen des Landes werden motiviert, sich in Forschung und Lehre mit radverkehrsspezifischen Inhalten zu beschäftigen.

Die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen Brandenburg entwickelt ihr Beratungs- und Weiterbildungsangebot für Kommunen kontinuierlich und bedarfsgerecht weiter und stimmt sich dazu mit dem Land ab.

Das Land bündelt Informationen zu Weiter- und Fortbildungsangeboten auf ihrem webbasierten Portal, weist die Kommunen darauf hin und motiviert sie dazu, diese Angebote zu nutzen.



## F1 Radfahren auf dem Land und in der Stadt

### Radfahren auf dem Land

Das Land Brandenburg ist sowohl im Weiteren Metropolenraum als auch in Teilen des Berliner Umlands geprägt durch seine ländlichen Regionen. Die Ausgangssituation zur Weiterentwicklung des Radverkehrs ist hier eine andere als in den urban geprägten Räumen des Landes.

#### Positiv ist hervorzuheben, dass

... insbesondere in den Klein- und Mittelstädten ländlich geprägter Regionen aufgrund der kompakten Siedlungsstrukturen bereits heute beste Rahmenbedingungen für den Radverkehr bestehen. Dies zeigt sich auch im dort bereits heute hohen Radverkehrsanteil. Auf den Straßen in ländlichen Regionen sind insgesamt weniger Kraftfahrzeuge unterwegs als in Städten. Das macht das Radfahren angenehmer. Ein vielerorts dichtes Netz aus Wirtschaftswegen bildet eine gute infrastrukturelle Basis für überörtliche Wegebeziehungen. Nicht zuletzt führt die zunehmende Verbreitung von Pedelecs dazu, dass die Menschen in ländlichen Regionen auch weite Alltagswege problemlos bewältigen.

#### Die Weiterentwicklung des Radverkehrs in ländlichen Regionen ist wichtig, weil

... ein starker Radverkehr neue Chancen für die Entwicklung der ländlichen Regionen eröffnet. Er leistet einen wichtigen Beitrag zur Daseinsvorsorge. Das Fahrrad ermöglicht Personen ohne Zugang zu einem Auto eine eigenständige Mobilität. Dies ist besonders wichtig, da es oft ein nur ausgedünntes Bus- und Bahnangebot gibt. Wenn das Fahrrad mit Bus oder Bahn in Wegekettensystemen verknüpft wird, profitieren die Nutzenden durch mehr und bessere Mobilitätsoptionen und der öffentliche Nahverkehr von vergrößerten Einzugsbereichen seiner Haltestellen und mehr Fahrgästen. Der Radtourismus ist vor allem in strukturschwachen Regionen ein nicht zu vernachlässigender Wirtschaftsfaktor. Seine Förderung wirkt positiv auf die Wirtschaftskraft und die Standortattraktivität.

#### Zur Stärkung des Radverkehrs in ländlichen Regionen braucht es angepasste Instrumente und Ansätze, denn

... die Menschen legen zwischen Wohnort und Arbeitsplatz, Schulplatz oder (Nah-) Versorgungsangeboten oft längere, über die Reichweite von Fahrrad- oder Pedelecfahrten hinausgehende Wege zurück. In den kommenden Jahren sinkt die Bevölkerungsdichte und die Dichte an Versorgungseinrichtungen voraussichtlich weiter und die Bewohnerschaft wird im Durchschnitt älter. Radfahrende müssen für ihre oft ortsgrenzenüberschreitenden Wege häufig Außerortsstraßen ohne separate Radverkehrsanlagen mit vergleichsweise schnell fahrenden Kraftfahrzeugen nutzen. Hier gilt es, durch geeignete Infrastrukturen oder Wegeführungen sowohl die Gefahr schwerer Unfälle zu reduzieren als auch das subjektive Sicherheitsempfinden der Radfahrenden zu erhöhen. Knappe personelle und finanzielle Ressourcen erschweren schließlich die Planung und Umsetzung geeigneter Maßnahmen.

Die Radverkehrsstrategie enthält eine Reihe von Handlungsschwerpunkten, die dazu beitragen, dass künftig immer mehr Menschen in den ländlichen Räumen das Fahrrad mit Freude nutzen. Zum Beispiel

- werden Kommunen durch den Aufbau geeigneter Informations-, Vernetzungs- und Koordinierungsstrukturen sowie von personellen Kapazitäten an strategischen Stellen unterstützt und entlastet.
- werden die Förderprogramme an Bedarf und Möglichkeiten kleinerer Gemeinden angepasst.
- werden die Zentralen Orte und weitere Grundfunktionale Schwerpunkte in das „Radnetz Brandenburg“ eingebunden, wodurch ein wichtiger Beitrag zur Sicherung der Daseinsvorsorge geleistet wird.



Foto: stock.adobe.com

- werden Wirtschaftswege ebenso in das „Radnetz Brandenburg“ eingebunden, wie sonstige Außerorts- und Innerortsverbindungen, sodass Radfahrende diese auf vielen Alltags-, Freizeit- und Urlaubsfahrten mit Freude nutzen können.
- werden künftig die Anforderungen von Pedelecs beim Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur berücksichtigt, sodass Radfahrende auch weitere Wege problemlos und schnell zurücklegen können.
- wird die kombinierte Nutzung von Fahrrad und öffentlichem Verkehr gestärkt: Durch

den Bau von Fahrradabstellmöglichkeiten nicht nur an Bahnhöfen, sondern auch an Bushaltestellen, Verbesserungen des Fahrradtransports in Bussen und durch ein Pilotprojekt für ein in das Tarifsystem des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg integriertes Fahrradverleihsystem.

## F1 Radfahren auf dem Land und in der Stadt

### Radfahren in der Stadt

Viele größere und kleinere Städte erleben in den letzten Jahren einen Fahrradboom. Dort wird der Radverkehr vielfältiger und bunter: Unterschiedliche Fahrradtypen kommen zu verschiedenen privaten und gewerblichen Zwecken vermehrt zum Einsatz. Das Fahrrad ist für viele Menschen zum Statussymbol geworden. In den Städten des Landes Brandenburg können die bestehenden Potenziale noch stärker genutzt werden.

#### Positiv ist hervorzuheben, dass

... in den Städten mit kompakten, nutzungsgemischten Siedlungsstrukturen und kurzen Wegen gute Voraussetzungen für eine vermehrte private und gewerbliche Fahrradnutzung bestehen. Die vergleichsweise hohe Bevölkerungsdichte ermöglicht neue wirtschaftliche Geschäftsmodelle rund um das Rad, zum Beispiel Sharing-Systeme für konventionelle Fahrräder, Pedelecs sowie Lastenräder.

#### Die Weiterentwicklung des Radverkehrs in den Städten ist wichtig, weil

... mehr Radverkehr eine Entlastung vom motorisierten Verkehr bedeutet. Die Menschen profitieren von einer steigenden Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum sowie von einer reduzierten Belastung mit Luftschadstoffen und Lärm. Die Städte werden also sicherer, lebenswerter und lebendiger. Zudem kann ein hoher Radverkehrsanteil einen Beitrag dazu leisten, die Funktionsfähigkeit hoch belasteter städtischer Verkehrssysteme zu verbessern.

#### Zur Stärkung des Radverkehrs in den Städten braucht es angepasste Instrumente und Ansätze, denn

... die großen Nutzungskonkurrenzen um knappe Flächen erschweren den Ausbau einer attraktiven Radverkehrsinfrastruktur. Eine Flächenumverteilung zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes erfordert vor allem eine offene Kommunikation

und frühzeitig ansetzende Partizipationsprozesse. Die Potenziale des Fahrrads werden aufgrund teils hoher Kfz-Dichten und hoher Kfz-Geschwindigkeiten vor allem im Hauptstraßennetz und der damit verbundenen Unfall- und Gesundheitsrisiken noch nicht voll ausgeschöpft.

Die Radverkehrsstrategie enthält eine Reihe von Handlungsschwerpunkten, die dazu beitragen, den Radverkehr in den Städten zu stärken.

Zum Beispiel werden die Städte ermutigt,

- die Flächen neu zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes aufzuteilen, um Platz für eine attraktive Radverkehrsinfrastruktur auf der Strecke und für Fahrradabstellplätze zu schaffen sowie die Aufenthaltsqualität auf den Straßen und Plätzen zu erhöhen.
- neue Radverkehrsinfrastrukturen selbsterklärend und fehlerverzeihend zu bauen sowie die Vielfalt an Nutzenden und Fahrradtypen zu berücksichtigen.
- die Verkehrssicherheit zu erhöhen, indem sie insbesondere Knotenpunkte entsprechend der Entwurfsprinzipien des Nationalen Radverkehrsplans 3.0 umgestalten.
- vermehrt die Einrichtung streckenbezogener Temporeduzierung zu beantragen.
- geeignete Rahmenbedingungen für die verstärkte Nutzung von Lastenrädern im Wirtschaftsverkehr zu schaffen, zum Beispiel durch die Einrichtung von Logistikflächen im öffentlichen Raum.
- Runde Tische oder ähnliche Vernetzungsgremien einzurichten, um den Radverkehr gemeinsam mit verschiedensten Beteiligten und der Zivilgesellschaft weiterzuentwickeln sowie Partizipationsprozesse zu etablieren, mit denen das Konfliktrisiko bei großen Nutzungskonkurrenzen reduziert wird.





Foto: Sebastian Arning/EyeEm – stock.adobe.com

## F2 Radfahren mit Rückenwind im Land Brandenburg

Die Nutzung von Pedelecs nimmt deutschlandweit und auch im Land Brandenburg immer mehr zu. Mit der Umsetzung der Radverkehrsstrategie werden die entstehenden Potenziale ausgeschöpft und die neuen Herausforderungen bewältigt.

Vergleichsweise müheloses Vorankommen bei gleichzeitig höherer Durchschnittsgeschwindigkeit kennzeichnen die Vorteile des elektrifizierten Radfahrens gegenüber der Nutzung konventioneller Fahrräder. Im meist flachen, aber in weiten Teilen dünn besiedelten Land Brandenburg entfalten Pedelecs vor allem dadurch große Potenziale, dass die Nutzenden damit auch große Strecken zurücklegen können. Insbesondere Pendelnde profitieren von den neuen Möglichkeiten. Zudem können neue Nutzungsgruppen für das Radfahren gewonnen werden: Beispielsweise ältere Menschen, aber auch Personengruppen, für die das konventionelle Fahrrad zu anstrengend oder zu unkomfortabel ist. Schließlich erweitert die Elektrifizierung auch den Einsatzbereich des Fahrrads. Mit der wachsenden Vielfalt an elektrisch unterstützten Lasten-

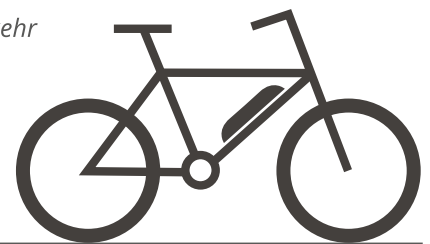
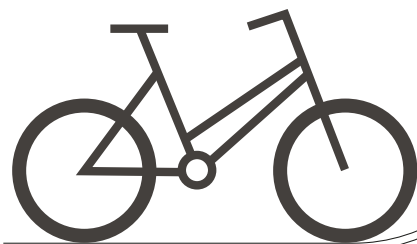
rädern können sowohl im Privat- als auch im Wirtschaftsverkehr mehr und größere Lasten transportiert werden. Personen, die das Fahrrad zu touristischen oder Freizeit Zwecken nutzen, erschließen sich dadurch neue Routen und Räume. Als Zubringerverkehrsmittel zu Bus oder Bahn erweitern Pedelecs den Aktionsradius der Nutzenden enorm. Der öffentliche Nahverkehr profitiert davon, dass die Einzugsbereiche der Haltestellen größer werden und dadurch mehr Fahrgäste gewonnen werden können. Es lässt sich also festhalten, dass Pedelecs genau dort Alternativen bieten, wo konventionelle Fahrräder an ihre Grenzen stoßen. Dies schafft ganz neue Verlagerungspotenziale vom Pkw- zum Radverkehr. Auch die heimische Fahrradwirtschaft profitiert von hohen Pedelec-Absatzzahlen.

Die Herausforderungen der Elektrifizierung liegen insbesondere in den hohen Anforderungen an die Radverkehrsinfrastruktur. Höhere Geschwindigkeiten bzw. eine größere Bandbreite der Geschwindigkeitsniveaus sowie neue Fahrradtypen mit größeren Abmessungen erfordern hochwertige, selbsterklärende

### POTENZIALE UND HERAUSFORDERUNGEN DER ELEKTRIFIZIERUNG IM RADVERKEHR

#### POTENZIALE

- höhere Durchschnittsgeschwindigkeit
- größere Reisedistanz
- Reduktion der Distanz-/Steigungsempfindlichkeit
- Erschließung neuer Nutzungsgruppen
- Transport von Lasten-/Wirtschaftsverkehr
- Entwicklung der Fahrradwirtschaft



#### HERAUSFORDERUNGEN

- steigende Anforderungen an die Infrastruktur
- zunehmende Konflikte/Unfälle (Verkehrssicherheit)
- höhere Anschaffungskosten, höheres Diebstahlrisiko

Quelle: Eigene Darstellung





Foto: autofocus67–stock.adobe.com

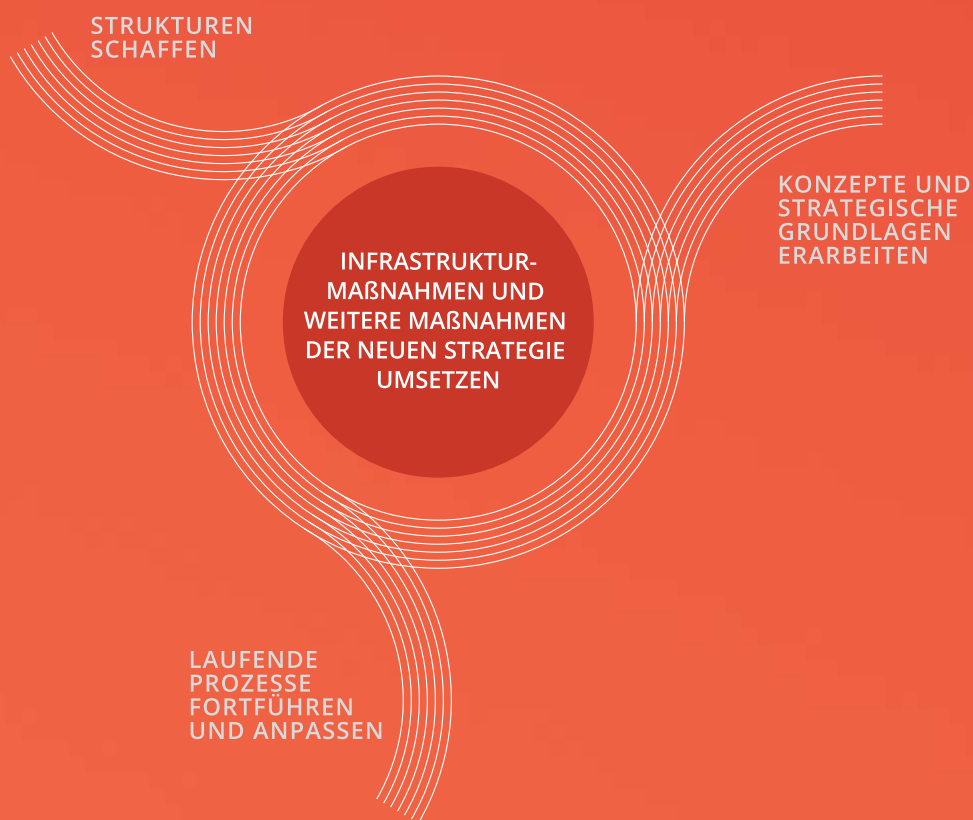
und fehlerverzeihende Radverkehrsanlagen mit Überholmöglichkeiten, ebenen Oberflächen, großen Kurvenradien und einer getrennten Führung vom Fußverkehr. Zudem kommen hochwertige, teure Fahrräder nur dann zum Einsatz, wenn sowohl an den Wohnstandorten als auch an den Zielen Möglichkeiten zum sicheren Abstellen bzw. Einschließen der Fahrräder bestehen – auch für Spezialfahrräder. Bei der Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr spielt der barrierefreie Zugang zu den Bahnhöfen und Haltestellen aufgrund des hohen Eigengewichts von Pedelecs eine entscheidende Rolle, insbesondere bei der Fahrradmitnahme. Hohe Geschwindigkeiten und unerfahrene neue Nutzungsgruppen stellen

neue Anforderungen an die Verkehrssicherheitsarbeit sowie an spezifische Trainings- und Kommunikationsmaßnahmen. Auch andere Verkehrsteilnehmende, die noch wenig Erfahrungen mit der Wahrnehmung der höheren Fahrradgeschwindigkeiten haben, müssen in die Betrachtungen einbezogen werden.

Die Elektrifizierung des Radverkehrs verläuft dynamisch. Es ist erforderlich, die Trends zu beobachten, um die entstehenden Potenziale auszuschöpfen und die Herausforderungen zu erkennen. Bei der Umsetzung der Radverkehrsstrategie muss flexibel auf neue Erkenntnisse und Entwicklungen reagiert werden.



# Umsetzungsprozess und Evaluierung der 5 Radverkehrsstrategie



Mit der Umsetzung der Maßnahmen und dem Erreichen der Unterziele der Radverkehrsstrategie 2030 des Landes Brandenburg sollen insgesamt die drei Ziele

- mehr Radverkehr,
- sicherer Radverkehr und
- gemeinsam für den Radverkehr

realisiert werden. Wichtig ist es, dass die Weiterentwicklung des Radverkehrs als Gemeinschaftsaufgabe aller relevanten Beteiligten verstanden wird und diese in allen Handlungsfeldern erfolgt. Ein besonderes Augenmerk ist dabei auf die Umsetzung der Kernmaßnahmen und auf die beiden Fokus-themen „Radfahren auf dem Land und in der Stadt“ sowie „Radfahren mit Rückenwind im Land Brandenburg“ zu legen.

Die Umsetzung der Strategie erfolgt in mehreren Strängen und Phasen. So werden strukturelle, personelle und finanzielle Voraussetzungen kontinuierlich evaluiert und bedarfsweise geschaffen, konzeptionelle Grundlagen (zum Beispiel die Konzeption des „Radnetz Brandenburg“ und die Kommunikations- und Informationsstrategie) erarbeitet und schließlich infrastrukturelle sowie weitere Maßnahmen realisiert. Bereits laufende Prozesse – zum Beispiel beim Infrastrukturausbau – werden weitergeführt und berücksichtigen die mit der neuen Strategie geschaffenen Grundlagen für die Umsetzung.

Damit die Ziele der Radverkehrsstrategie erreicht werden, ist es von zentraler Bedeutung, dass alle Beteiligten zusammenarbeiten. Das Land schafft die Voraussetzungen dafür, indem es die Umsetzung der Strategie koordiniert und steuert. Von besonderer Bedeutung ist die Konzeptionierung des „Radnetz Brandenburg“. Das Land erarbeitet federführend und gemeinsam mit den Kommunen Zielnetz und Qualitätsstandards. Die regelmäßigen

Koordinierungstreffen des Landes mit den Landkreisen und kreisfreien Städten dienen auch zur Steuerung der Umsetzung des „Radnetz Brandenburg“.

Zudem etabliert das Land einen Evaluationsprozess. Ziel der Evaluation ist es, festzustellen,

- ob die geplanten Maßnahmen umgesetzt wurden bzw. auf einem guten Weg der Umsetzung sind (Umsetzungskontrolle),
- ob die geplanten Ziele erreicht wurden (Zielerreichungskontrolle) und
- ob die Maßnahmen ursächlich zur Zielerreichung beigetragen haben (Wirkungskontrolle).

Werden Evaluationsinstrumente frühzeitig im Umsetzungsprozess etabliert, können die Maßnahmen bei Bedarf nachgeschärft werden. Sofern sich Rahmenbedingungen verändern, müssen gegebenenfalls auch die Ziele auf den Prüfstand gestellt werden. Um die Weiterentwicklung des Radverkehrs im Land Brandenburg hinsichtlich der gesteckten Ziele bewerten zu können, ist es erforderlich, die Ausgangssituation zu erfassen und in regelmäßigen Abständen erforderliche Erhebungen durchzuführen.

Das Land definiert wichtige Meilensteine auf dem Weg zur Zielerreichung und führt begleitend zur Umsetzung der Radverkehrsstrategie ein regelmäßiges Monitoring durch. Nach spätestens fünf Jahren erfolgt eine Zwischenevaluation und im Jahr 2030 eine abschließende Evaluation zur Umsetzungs-, Zielerreichungs- und Wirkungskontrolle. Die Beteiligten – insbesondere die Kommunen – unterstützen den Prozess, indem sie erforderliche Daten und Informationen erfassen und zur Verfügung stellen. Der Beirat Radverkehr begleitet den Monitoring- und Evaluationsprozess.

## 6 | Glossar



**Akkreditierungsagenturen** führen im Hochschulbereich ein länder- und hochschulübergreifendes Verfahren der Begutachtung von Studienangeboten in Bachelor- und Masterstudiengängen staatlicher oder staatlich anerkannter Hochschulen durch. Die Agenturen sind unabhängig.

Die **Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen des Landes Brandenburg (AGFK BB)** ist eine „Kommunale Arbeitsgemeinschaft“ im Sinne § 4 des Gesetzes über kommunale Gemeinschaftsarbeit im Land Brandenburg. Ziel der Mitgliedskommunen ist es, durch die Zusammenarbeit den touristischen und den Alltagsradverkehr im Land Brandenburg zu stärken.

**Aufgabenträger** sind gemäß § 8 des Personenbeförderungsgesetzes die von den Ländern benannten Behörden, die für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr zuständig sind.

**Baulastträger** im Straßenbau (**Straßenbaulastträger**) sind die Behörden, die für die Planung, den Bau, den Betrieb und die Unterhaltung von Straßen zuständig sind, die für den öffentlichen Verkehr bestimmt sind. In der Regel ist dies die öffentliche Hand (Bund, Land, Landkreis, Stadt oder Gemeinde).

**Bike+Ride** bezeichnet die Verknüpfung des Fahrrads mit dem öffentlichen Personenverkehr. Dies umfasst sowohl den Fall, wenn das Fahrrad auf dem Weg vom Standort zur Starthaltestelle genutzt wird (Vortransport) als auch auf dem Weg von der Zielhaltestelle zum Zielort (Nachtransport). Auch die Fahrradmitnahme in Verkehrsmitteln zählt zu Bike+Ride.

**Corona / COVID 19** ist eine Lungenerkrankung, die in Europa erstmals im Februar 2020 aufgetreten ist. Sie wird durch das Corona-Virus verursacht. Die weltweite Ausbrei-

tung von COVID 19 wurde von der WHO im März 2020 zu einer Pandemie erklärt.

**Delegierte Verordnung (EU 2017/1926)** zielt darauf ab, Reisenden grenzüberschreitend EU-weit hochwertige, durchgängige und multimodale Reiseinformationen vor und während der kompletten Reise bereitzustellen.

**Gesundheitsmanagement** umfasst Maßnahmen, die dem Schutz, dem Erhalt oder der Verbesserung der Gesundheit von Beschäftigten in Betrieben, Institutionen, Behörden und Verwaltungen dienen. Das Augenmerk ist dabei auf das Wohlbefinden am Arbeitsplatz gerichtet.

**Grundfunktionale Schwerpunkte** sind die funktionsstärksten und besonders gut ausgestatteten Ortsteile von Gemeinden, die nicht als Zentraler Ort festgelegt worden sind. Die Auswahl treffen die Regionalen Planungsgemeinschaften anhand von Anforderungen, die im Landesentwicklungsplan der Hauptstadtregion formuliert sind.

**Hackathon** bezeichnet eine Veranstaltung bei der kollaborativ Software- oder Hardware entwickelt werden. Der Begriff setzt sich zusammen aus „Hack“ und „Marathon“.

Die **Haltestellenkategorisierung** des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg erfolgt anhand der Kriterien Fahrgastaufkommen, Häufigkeit der verkehrlichen Bedienung sowie regionale / lokale Bedeutung. Die Bahnhöfe und Haltestellen im Land Brandenburg werden den Kategorien A, B, C1, C2 und C3 zugeordnet. (Zur Definition der Einzelkategorien, siehe Quellenverzeichnis, Nr. [12]; S. 127).

**Innovationshubs** vernetzen Unternehmen, Behörden und Forschungseinrichtungen. Dies dient dazu die Ideenfindung, Konzeption, Umsetzung und Verwertung innovativer Lösungen zu unterstützen.

## 6. Glossar

Ein **Informationsportal** ist eine virtuelle Plattform, die Zugang zu verschiedenen Informationen bietet.

Stationäre und mobile **Jugendverkehrsschulen** dienen insbesondere der Radfahrausbildung der Schulkinder. Sie bieten Übungsflächen, die realen Verkehrsflächen nachgebildet sind.

Die **Kompetenzstelle Bahnhof beim Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg** unterstützt Kommunen sowie private Eigentümerinnen und Eigentümer bei der Entwicklung des Bahnhofsumfeldes.

Für die **Knotenpunktwegweisung** sind in einem Radroutennetz alle Kreuzungen bzw. Knotenpunkte von Radrouten durchnummeriert. An den Knotenpunkten stehen Wegweiser zu allen benachbarten Knotenpunkten. Hier werden neben der Nummer des Knotenpunktes die Wege zu benachbarten Knotenpunkten ausgewiesen. Die Wegweiser zu einem benachbarten Knotenpunkt sind mit dessen Nummer beschriftet. Üblicherweise steht an jedem Knotenpunkt zudem eine Orientierungstafel mit einer Karte des Netzsystems und den Nummerierungen der Knotenpunkte.

**Ländliche Regionen / Räume** lassen sich nicht eindeutig von *urbanen Regionen / Räumen* bzw. *Städten* abgrenzen. Das Thünen-Institut verwendet zur Abgrenzung der „Ländlichkeit“ zum Beispiel folgende Kriterien: lockere Wohnbebauung, geringe Siedlungsdichte, hoher Anteil an land- und forstwirtschaftlicher Fläche, Randlage zu großen Zentren und geringe Einwohnerzahl im Umfeld. Das Spektrum reicht von sehr dünn besiedelten peripheren Räumen (äußerst ländlich) bis hin zu hochverdichteten metropolitanen Zentren (kaum ländlich).

Ein **Lastenrad** ist ein Fahrrad, das dem Transport von Lasten und/oder Personen

dient. Je nach Einsatzzweck ist es mit verschiedenen An- und Aufbauten ausgestattet.

**Mikrohub/Mikro-Depots** sind immobile oder mobile Zwischenlager, in denen Paketsendungen für das nähere Umfeld gelagert werden. Die kurzen Wege zwischen dem Mikrohub und dem Ziel ermöglichen/begünstigen den Transport mit (E)-Lastenrädern.

**Mobilitätsstationen** sind Standorte an denen mehrere Mobilitätsangebote sowie gegebenenfalls auch (Nah-)Versorgungsangebote räumlich zusammengefasst werden.

**Mobilitätsmanagement** beschreibt die zielorientierte Moderation des Verkehrsverhaltens unterschiedlicher Verkehrsteilnehmender Bevölkerungsgruppen. Zum Einsatz kommen insbesondere koordinierende, informatorische, organisatorische und beratende Maßnahmen. Im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements setzen Betriebe (öffentlich und private Unternehmen, Behörden) Maßnahmen um, um den von ihnen erzeugten Verkehr zu lenken, zu verringern bzw. stadt- und umweltverträglich zu gestalten. Unter schulischem Mobilitätsmanagement werden Maßnahmen gefasst, die dazu beitragen, den Verkehr von und zu Schulen sicherer, nachhaltiger und umweltfreundlicher zu gestalten sowie bei Kindern und Jugendlichen ein Bewusstsein für ihr Mobilitätsverhalten zu schaffen.

Der **Nationale Radverkehrsplan (NRVP)** ist die Strategie der Bundesregierung zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland. Der aktuelle Nationale Radverkehrsplan – NRVP 3.0 – wurde im April 2021 vom Bundeskabinett beschlossen.

**Öffentlicher Verkehr** wird in der Radverkehrsstrategie als Überbegriff für den öffentlichen Personennahverkehr und den öffentlichen Personenfernverkehr verwendet.

**Pedelecs** sind Fahrräder mit einer Tretunterstützung durch einen elektrischen Motor. Die elektrische Motorunterstützung reicht bis maximal 250 Watt und bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h.

Als **Pendelnde** sind im Rahmen der Radverkehrsstrategie generell Personen gemeint, die auf dem Weg zur Arbeit unterwegs sind, unabhängig davon, ob ihre Wege über Gemeindegrenzen hinweg oder innergemeindlich stattfinden.

**Radnetz Deutschland** ist ein Netz von Radfernwegen, das alle Regionen Deutschlands miteinander verbindet. Es hat eine Länge von rund 12.000 Kilometer. Im Jahr 2022 umfasst es den Radweg Deutsche Einheit, den Radweg „Eiserner Vorhang“ und die 12 Deutschland-Routen (D-Routen). Sämtliche D-Routen führen über bestehende Radfernwege.

**Raumtypen** sind nach bestimmten Kriterien abgegrenzte Gebiete, in denen vergleichbare Strukturen bestehen und in denen die Raumordnung gleichartige Ziele verfolgt (<https://www.arl-net.de>).

**Resilienz** ist die Widerstandsfähigkeit von Systemen gegenüber Störungen.

In **Schulmobilitätsplänen** werden klassische Schulwegepläne mit den sonstigen schulischen Aktivitäten zur Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung verzahnt.

**Spezialfahrräder** sind gemäß Nationalem Radverkehrsplan 3.0 Fahrräder mit erhöhtem Platzbedarf. Dazu zählen zum Beispiel Lastenräder, Tandems, Erwachsenendreiräder und Fahrräder mit Anhängern.

**Social Media** bezeichnen Kommunikationskanäle im Internet (Webseiten oder Apps), die es Nutzenden ermöglicht, Inhalte zu kreieren, zu teilen und sich zu vernetzen. Wichti-

ges Merkmal ist dabei die soziale Interaktion der Nutzenden.

**STADTRADELN** ist eine Kampagne des Klima-Bündnis, an der sich jede Gemeinde, Stadt oder Landkreis/Region beteiligen kann. In dem Wettbewerb geht es darum, dass 21 Tage lang möglichst viele Alltagswege klimafreundlich mit dem Fahrrad zurückgelegt werden.

**Urbane Räume / Städte** lassen sich nicht eindeutig von den *ländlichen Räumen* abgrenzen. Über die Eingrenzung der ländlichen Räume können im Umkehrschluss urbane Räume definiert werden.

**Vernetzungsstelle Bike+Ride beim Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg** berät Kommunen in Brandenburg bei allen Fragen rund um den Bau von Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen.

**Vision Zero** ist im Kontext der Verkehrssicherheit die Vision eines Straßenverkehrs ohne Schwerverletzte und Getötete.



# 7 Anhang

## Maßnahmenkatalog

Der Maßnahmenkatalog umfasst, gegliedert in die Handlungsfelder der Radverkehrsstrategie, alle Einzelmaßnahmen mit Informationen:

- zur Bedeutung der Maßnahme: Fett hinterlegte Maßnahmen entsprechen den Kernmaßnahmen.
- zu den Verantwortlichen: Alle für die Umsetzung der Maßnahme Verantwortlichen.
- zum Beginn der Umsetzung: Maßnahmen in der Verantwortung des Landes, die bis zum Ende des Jahres 2024 begonnen werden.
- zur Dauer der Maßnahme: Als Daueraufgaben gekennzeichnete Maßnahmen werden über die gesamte Laufzeit der Strategie oder zumindest über einen längeren Zeitraum umgesetzt.
- zum jährlichen Finanzbedarf: Die grobe Schätzung des Finanzbedarfs erfolgt in vier Kategorien:
  - € : unter 100.000 Euro
  - €€ : 100.000 bis 500.000 Euro
  - €€€ : 500.000 bis 3 Mio. Euro
  - €€€€ : über 3 Mio. Euro

Bei Maßnahmen, die nur einmalig durchgeführt werden, wird der gesamte Finanzbedarf der Maßnahme angegeben.

# Strukturen schaffen für den Radverkehr im Land Brandenburg

H1

...durch geeignete Rahmenbedingungen in Politik und Verwaltungen, einen modernen Rechtsrahmen sowie eine angemessene personelle und finanzielle Ausstattung.

| Nr. | Maßnahme | Verantwortlich | Umsetzungsbeginn<br>bis Ende 2024 | Daueraufgabe | Jährlicher<br>Finanzbedarf |
|-----|----------|----------------|-----------------------------------|--------------|----------------------------|
|-----|----------|----------------|-----------------------------------|--------------|----------------------------|

## RECHTSRAHMEN

|        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                            |   |   |     |
|--------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|---|---|-----|
| 1.1.1. | Das Land überprüft den relevanten Rechtsrahmen zum Radverkehr regelmäßig auf Aktualität und Konsistenz und schafft dadurch Rechtssicherheit.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Land                       |   |   |     |
| 1.1.2. | Das Land Brandenburg unterstützt grundsätzlich auf Bundes- und Landesebene die Verbesserung radverkehrsfreundlicher rechtlicher Rahmenbedingungen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Land                       |   |   |     |
| 1.1.3. | Das Land und die Kommunen unterstützen grundsätzlich Initiativen zur Anpassung des Rechtsrahmens, um radverkehrsfreundliche Rahmenbedingungen zu schaffen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Land,<br>Kommunen          |   | x |     |
| 1.1.4. | Das Land und die Kommunen berücksichtigen den Radverkehr in der Fachplanung, dem Planungsrecht sowie im Rahmen des Bauordnungsrechts. Die Kommunen nutzen die Möglichkeiten, den Radverkehr durch kommunale Satzungen weiterzuentwickeln. Beispielsweise nutzen sie die Möglichkeiten der Brandenburgischen Bauordnung, um örtliche Bauvorschriften zum Fahrradparken zu erlassen. Die Kommunen prüfen bei Bedarf den Einsatz von Bebauungsplänen beim Bau straßenbegleitender Radwege. | Land,<br>Kommunen          |   |   | --  |
| 1.1.5. | Radschnellverbindungen des Landes werden in das Brandenburgische Straßengesetz aufgenommen und in Baulast des Landes umgesetzt. Die Bestimmung dieser Verbindungen nimmt das für Straßenverkehr zuständige Ministerium im Einvernehmen mit den jeweils als Träger der Straßenbaulast betroffenen Landkreisen, kreisfreien Städte und Gemeinden vor.                                                                                                                                     | Land,<br>Kommunen          | x |   |     |
| 1.1.6. | Polizei und Kommunen kontrollieren die Einhaltung von Verkehrsregeln durch alle Verkehrsteilnehmenden und ahnden Vergehen konsequent.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Polizei,<br>Kommunen       |   | x | €/€ |
| 1.1.7. | Land, Polizei und Kommunen ergreifen Maßnahmen, um Fahrraddiebstähle zu reduzieren und die Aufklärungsquote zu erhöhen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Land, Polizei,<br>Kommunen |   | x | €/€ |

## FINANZIERUNG/FÖRDERUNG

|        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |      |  |   |    |
|--------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|--|---|----|
| 1.2.1. | Auf der Landesebene werden für die Umsetzung der Maßnahmen der Radverkehrsstrategie nach Maßgabe der Beschlüsse des Landtags entsprechende Mittel in den künftigen Landeshaushalten eingeplant. Die jeweiligen Budgets für den Bereich Radverkehr werden für dieses Politikfeld gesondert ausgewiesen. Die Landesregierung berichtet im zuständigen Fachausschuss. | Land |  | x |    |
| 1.2.2. | Für eine gute Planbarkeit des Mitteleinsatzes setzt sich das Land beim Bund für eine Verstärkung und Aufstockung der Bundesmittel ein und strebt selbst auch eine Aufstockung an. Dadurch bekennt sich das Land zu seiner eigenen finanzpolitischen Verantwortung für die Weiterentwicklung des Radverkehrs.                                                       | Land |  | x | -- |

# H1 Strukturen schaffen für den Radverkehr im Land Brandenburg

| Nr.    | Maßnahme                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Verantwortlich          | Umsetzungsbeginn bis Ende 2024 | Daueraufgabe | Jährlicher Finanzbedarf |
|--------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|--------------------------------|--------------|-------------------------|
| 1.2.3. | <b>Das Land gestaltet seine Förderprogramme und Richtlinien zum Radverkehr praxistauglich. Die Ressorts stimmen ihre Förderprogramme inhaltlich aufeinander und nach Möglichkeit mit den Förderprogrammen der angrenzenden Bundesländer ab.</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Land                    |                                | x            | €                       |
| 1.2.4. | Auch finanzschwache Kommunen sollen künftig verstärkt die Möglichkeit haben, den Radverkehr weiterzuentwickeln. Das Land strebt Maßnahmen im Rahmen der vorhandenen Haushaltsmittel und der vorhandenen Regelungen in der Landeshaushaltsordnung (nebst Verwaltungsvorschriften) an, um deren finanzielle Spielräume zu erhöhen und setzt diese fortlaufend um. Dazu gehören zum Beispiel eine Erhöhung der Förderquoten und eine angemessene Minderung des Eigenanteils, die es finanzschwachen Kommunen ermöglichen sollen, die Förderangebote zu nutzen. | Land                    |                                | x            |                         |
| 1.2.5. | Das Land zielt darauf, die Förderprogramme stärker am Bedarf und den Möglichkeiten auch kleinerer Gemeinden auszurichten. Beispielsweise erleichtert es, Förderanträge mehrerer Kommunen sowie Projekte zu bündeln. Zudem können Projektlaufzeiten verlängert und die Bagatelgrenzen weiterhin niedrig gehalten werden.                                                                                                                                                                                                                                     | Land                    |                                | x            |                         |
| 1.2.6. | Zur Qualitätssicherung der Infrastruktur vergibt das Land Fördermittel weiterhin in Anlehnung an die geltenden technischen Regelwerke. Es knüpft die Fördermittelvergabe bei größeren Investitionsvorhaben zudem an die Durchführung von Sicherheitsaudits, wenn Anhaltspunkte für eine Gefährdung der Verkehrssicherheit bestehen.                                                                                                                                                                                                                         | Land                    |                                | x            |                         |
| 1.2.7. | Das Land prüft bei der Fortschreibung der Förderrichtlinien regelmäßig die förderfähigen Maßnahmen und entwickelt diese bedarfsgerecht weiter.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Land                    |                                | x            |                         |
| 1.2.8. | <b>Das Land setzt sich auf der Bundesebene für eine Vereinfachung der Förderstrukturen ein. Dies betrifft unter anderem die Bündelung verschiedener Förderprogramme sowie die Verlängerung ihrer Vorlaufzeiten und Laufzeiten.</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Land                    |                                | x            |                         |
| 1.2.9. | <b>Die Kommunen und sonstigen im Radverkehr Aktiven nutzen die von Land und Bund zur Verfügung gestellten Fördermittel und rufen diese ab. Sie nutzen die Bandbreite der Fördermöglichkeiten aus.</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Kommunen, andere Aktive |                                | x            |                         |

## VERWALTUNGSSTRUKTUREN

|        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                              |   |   |     |
|--------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|---|---|-----|
| 1.3.1. | <b>Der Radverkehr wird auf allen Verwaltungsebenen zur Querschnittsaufgabe. Für die Umsetzung der Radverkehrsstrategie schaffen Land und Kommunen geeignete Verwaltungsstrukturen und benennen feste Ansprechpersonen. Sie prüfen regelmäßig die vorhandenen Strukturen sowie die erforderlichen personellen Ressourcen und entwickeln diese bedarfsgerecht weiter.</b>                                                                                                       | Land, Kommunen               |   | x | €€€ |
| 1.3.2. | Im für Verkehr und Stadtentwicklung zuständigen Ressort gewährleisten ausreichende personelle Ressourcen die Steuerung und Koordinierung der ressortübergreifenden Aktivitäten sowie die Bündelung der ressortinternen Radverkehrsaktivitäten. Der Radverkehr wird sichtbar und unter Berücksichtigung der verkehrspolitischen Zielstellungen in der Struktur verankert. Dadurch wird auch die steigende Bedeutung des Radverkehrs im Land Brandenburg zum Ausdruck gebracht. | Land                         | x |   |     |
| 1.3.3. | Die übrigen Ressorts benennen für ihre jeweiligen Zuständigkeitsbereiche konkrete Ansprechpersonen. Die Arbeit der interministeriellen Arbeitsgruppe (IMAG) Radverkehr wird fortgesetzt und zu allen Themen sowohl des Alltagsradverkehrs als auch des touristischen Radverkehrs intensiviert.                                                                                                                                                                                | Land                         |   |   |     |
| 1.3.4. | <b>Die nachgeordneten Behörden des für Verkehr zuständigen Ressorts (derzeit Landesbetrieb Straßenwesen und Landesamt für Bauen und Verkehr) erfüllen bei der angestrebten ambitionierten Weiterentwicklung des Radverkehrs neue Aufgaben. Durch eine ausreichende Personalausstattung für die Information und Beratung der Zuwendungsempfängenden sowie der konkreten Umsetzung der Förderprogramme tragen diese zur Umsetzung der Radverkehrsstrategie bei.</b>             | Nachgeordnete Landesbehörden |   | x |     |



| Nr.     | Maßnahme                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Verantwortlich                                           | Umsetzungsbeginn<br>bis Ende 2024 | Daueraufgabe | Jährlicher<br>Finanzbedarf |
|---------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|-----------------------------------|--------------|----------------------------|
| 1.3.5.  | Die Landkreise und kreisfreien Städte bauen ihre Koordinierungsfunktion in der regionalen Radverkehrspolitik und -planung aus. Durch einen regelmäßigen Austausch aktivieren, koordinieren und beraten die Landkreise die kreisangehörigen Städte und Gemeinden bei der Weiterentwicklung sowohl des Alltagsradverkehrs als auch des touristischen Radverkehrs. Für kleinere Gemeinden können sie beispielsweise Serviceaufgaben bei der Planung und Durchführung von Maßnahmen übernehmen. | Landkreise,<br>kreisfreie<br>Städte                      |                                   | x            | €                          |
| 1.3.6.  | Das Land koordiniert und unterstützt den regelmäßigen Austausch und die Vernetzung mit den Landkreisen und kreisfreien Städten. Es werden regelmäßig Koordinierungstreffen auch mit den angrenzenden Bundesländern durchgeführt.                                                                                                                                                                                                                                                            | Land,<br>Landkreise,<br>kreisfreie<br>Städte             | x                                 | x            |                            |
| 1.3.7.  | Das Land und die Kommunen starten in Zusammenarbeit mit den Hochschulen des Landes sowie relevanten Berufsverbänden eine Bewerbungsoffensive, um die neu zu schaffenden Personalstellen zu besetzen. Entsprechende Anreizmodelle werden entwickelt.                                                                                                                                                                                                                                         | Land,<br>Kommunen,<br>Berufs-<br>verbände                | x                                 |              | €<br>(ein-<br>malig)       |
| 1.3.8.  | Die Umsetzung der Radverkehrsstrategie wird durch einen breit aufgestellten Radverkehrsbeirat aktiv begleitet. Dieser kommt regelmäßig und anlassbezogen zusammen, berät über die strategische Ausrichtung der Handlungsschwerpunkte, begleitet die Konzeption des „Radnetz Brandenburg“ und den Evaluationsprozess.                                                                                                                                                                        | Land                                                     | x                                 | x            | €                          |
| 1.3.9.  | Die kreisfreien Städte sowie kreisangehörige Städte und Gemeinden mit mehr als 20.000 Einwohnenden (EW) richten Runde Tische Radverkehr oder vergleichbare Vernetzungsgremien zum Austausch zwischen Politik, Verwaltung, Verbänden und weiteren Beteiligten ein. Die Landkreise unterstützen die Städte und Gemeinden bei der Einrichtung der Vernetzungsgremien.                                                                                                                          | Landkreise,<br>Städte und<br>Gemeinden über<br>20.000 EW |                                   | x            | €                          |
| 1.3.10. | Das Land schafft geeignete Strukturen, um durch ein Beratungs-, Vernetzungs- und Informationsangebot die Entwicklung des Radverkehrs zu beschleunigen und die Umsetzung der Radverkehrsstrategie zu forcieren.                                                                                                                                                                                                                                                                              | Land                                                     | x                                 |              | €                          |
| 1.3.11. | Zur Unterstützung der Kommunen fördert das für Verkehr zuständige Ressort die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen Brandenburg. Die Vernetzungsstelle B+R beim Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg übernimmt weiterhin die Vernetzungs-, Koordinierungs- und Beratungsaufgaben im Bereich Bike+Ride.                                                                                                                                                                              | Land, AGFK,<br>Vernetzungs-<br>stelle B+R                |                                   | x            | €€                         |
| 1.3.12. | Das Land und die Kommunen setzen bei Bedarf öffentliche, kooperative und digitale Beteiligungsverfahren sowie Ideenwettbewerbe ein. Sie arbeiten nach Möglichkeit gemeinsam mit zivilgesellschaftlichen und weiteren im Radverkehr Aktiven an der fahrradfreundlichen Gestaltung der Städte und Regionen vor Ort.                                                                                                                                                                           | Land,<br>Kommunen                                        |                                   | x            | €                          |
| 1.3.13. | Das Land organisiert weiterhin die im Zwei-Jahresrhythmus stattfindende Radverkehrskonferenz. Sie dient als gemeinsames Veranstaltungsformat zur Kommunikation und Vernetzung von Land, Kommunen und weiteren im Radverkehr Aktiven.                                                                                                                                                                                                                                                        | Land                                                     | x                                 | x            | €                          |

# H1 Strukturen schaffen für den Radverkehr im Land Brandenburg

| Nr.                 | Maßnahme                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Verantwortlich                        | Umsetzungsbeginn bis Ende 2024 | Daueraufgabe | Jährlicher Finanzbedarf |
|---------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|--------------------------------|--------------|-------------------------|
| INTEGRIERTE PLANUNG |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                       |                                |              |                         |
| 1.4.1.              | Das Land stärkt den Radverkehr im Rahmen der strategischen Ausrichtung seiner Mobilitätspolitik und -planung. Die Verkehrssicherheit findet dabei stets Berücksichtigung.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Land                                  |                                |              |                         |
| 1.4.2.              | Die sichere, selbstbestimmte, sozial-, umwelt- sowie klimaverträgliche Mobilität aller Einwohnerinnen und Einwohner ist bei allen Programmen und Plänen des Landes auf dem Gebiet der Raumordnung zu berücksichtigen. Da bei der Planung von Standorten für Ansiedlungen, wie zum Beispiel größeren Wohngebieten, Industrieansiedlungen oder großflächigen Einzelhandelsvorhaben die Erschließung durch Verkehrsmittel des Umweltverbundes und die Möglichkeiten zur Integration in das Liniennetz des ÖPNV zu berücksichtigen sind, kann auch der Radverkehr als ein Verkehrsmittel des Umweltverbundes einen Beitrag leisten. Die Planung und Umsetzung kompakter, nutzungsgemischter Siedlungsstrukturen kann durch den Radverkehr unterstützt werden. | Land                                  |                                | x            | --                      |
| 1.4.3.              | Im „Strategischen Gesamtrahmen Hauptstadtregion“ wurde das Vorhaben „Weiterführung von Berliner Radschnellverbindungen in die angrenzenden brandenburgischen Landkreise“ verankert. Dieses Vorhaben findet bei der Konzeption und Umsetzung des „Radnetz Brandenburg“ Berücksichtigung.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Land                                  | x                              |              |                         |
| 1.4.4.              | Im Rahmen der Regionalentwicklungsstrategie des Landes Brandenburg findet der Radverkehr im Anwendungsfeld „Nachhaltige regionale Mobilitätsangebote, die an große, überregionale Infrastruktur anschließen“ (Strategische Leitplanke „Achsenentwicklung“) Berücksichtigung. Für die Umsetzung dieses Anwendungsfelds sind insbesondere die Maßnahmen im Handlungsfeld „Vernetzt unterwegs mit Fahrrad und öffentlichem Verkehr im Land Brandenburg“ von großer Bedeutung.                                                                                                                                                                                                                                                                                | Land, LEADER-Aktionsgruppen, Kommunen |                                | x            |                         |
| 1.4.5.              | Bei der Aufstellung und Anpassung ihrer regionalen Entwicklungsstrategien integrieren die Landkreise Projekte für den touristischen und den Alltagsradverkehr.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Landkreise                            |                                |              |                         |
| 1.4.6.              | Die Kommunen erstellen Mobilitäts- oder Radverkehrskonzepte, bei denen die Aspekte Siedlungsentwicklung und Mobilität integriert betrachtet werden. Das Land unterstützt die Kommunen bei der Finanzierung durch eine Förderung. Städte und Gemeinden steuern die fahrradfreundliche Entwicklung über die Bauleitplanung und berücksichtigen eine gute Erreichbarkeit mit dem Fahrrad bei der Neuausweisung von Gewerbeflächen und der Ansiedlung großer Unternehmen sowie Behörden. In ihren Lärmaktions- und Luftreinhalteplänen nutzen sie die Potenziale des Radverkehrs.                                                                                                                                                                             | Kommunen                              |                                | x            | €€                      |
| 1.4.7.              | Der Radverkehr wird als Teil intermodaler Wegeketten gestärkt. Er findet weiterhin im Landesnahverkehrsplan (LNVP) und nach Möglichkeit auch in den regionalen Nahverkehrsplänen entsprechende Berücksichtigung.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Land, ÖPNV-Aufgabenträger             |                                | x            | --                      |
| 1.4.8.              | Auf der Ebene der Quartiersplanung schaffen die Städte und Gemeinden gute Rahmenbedingungen für den Radverkehr, in dem sie den Verkehrsraum neu verteilen, das Kfz-Parken bei Bedarf regulieren und öffentliche Räume attraktiv gestalten.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Städte, Gemeinden                     |                                | x            | €€€ / €€€€              |
| 1.4.9.              | Das Land unterstützt grundsätzlich eine Modernisierung der planerischen Grundlagen und Regelwerke im Radverkehr.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Land                                  |                                | x            | --                      |

... auf einer durchgehend geplanten und umgesetzten Radverkehrsinfrastruktur, die zur Nutzung des Fahrrads einlädt.

| Nr.                        | Maßnahme                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Verantwortlich | Umsetzungsbeginn bis Ende 2024 | Daueraufgabe | Jährlicher Finanzbedarf |
|----------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|--------------------------------|--------------|-------------------------|
| <b>RADNETZ BRANDENBURG</b> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                |                                |              |                         |
| 2.1.1.                     | Das Land konzipiert gemeinsam mit den Kommunen ein baulastträgerübergreifendes „Radnetz Brandenburg“. Dieses hat die Schaffung durchgehender, komfortabel befahrbarer Radverkehrsverbindungen im Fokus. Touristische und Alltagsradverkehrsinfrastruktur werden gemeinsam und aufeinander abgestimmt entwickelt, entsprechende Synergien werden genutzt.                                                                                                                                                                                                                                         | Baulastträger  | x                              |              | €€<br>(einmalig)        |
| 2.1.2.                     | Als Basis für das „Radnetz Brandenburg“ wird ein Zielzustand definiert. Dieser orientiert sich an der Erreichbarkeit wichtiger Ziele, wie Ober- und Mittelzentren sowie weiterer Grundfunktionaler Schwerpunkte, Bahnhöfen und kommunalen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Schulen und Versorgungsstandorten sowie touristischen Destinationen. Die Anschlusspunkte an die Radnetze der benachbarten Bundesländer und des Nachbarlandes Polen werden berücksichtigt. Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten werden in die Konzeption des „Radnetz Brandenburg“ einbezogen.           | Baulastträger  |                                |              |                         |
| 2.1.3.                     | Die durch die zunehmende Nutzung von Pedelecs sowie die größere Vielfalt an Fahrradtypen entstehenden Potenziale werden bei der Definition des Zielzustandes des „Radnetz Brandenburg“ berücksichtigt.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Baulastträger  |                                |              |                         |
| 2.1.4.                     | Für das „Radnetz Brandenburg“ werden Entwurfs- und Ausbaustandards entsprechend der aktuellen Regelwerke, der Entwurfsprinzipien des Nationalen Radverkehrsplans 3.0 sowie der Begleitbroschüre „Einladende Radverkehrsnetze“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr <sup>8</sup> entwickelt und umgesetzt. Die Bedürfnisse unterschiedlicher Nutzungsgruppen und Fahrradtypen werden berücksichtigt. Aktuelle Erkenntnisse der Unfallforschung und die Anforderungen der sozialen Sicherheit werden einbezogen. Konfliktpunkte werden bereits im Rahmen der Netzkonzeption reduziert. | Baulastträger  |                                |              |                         |
| 2.1.5.                     | Die Konzeption des „Radnetz Brandenburg“ sowie Kriterien der Bedarfs- und Angebotsplanung sind Grundlagen für die Priorisierung und Ausgestaltung von Infrastrukturmaßnahmen, sowohl bei Erhaltungs- als auch bei Neubau-maßnahmen. Die Konzeption bezieht alle bestehenden Infrastrukturen und Wegeverbindungen ein, zum Beispiel straßenbegleitende und selbständige Radwege, Wirtschaftswege, touristische Radrouten, innerörtliche Straßen und Radwege. So weit wie möglich wird auf die vorhandene Infrastruktur zurückgegriffen.                                                           | Baulastträger  |                                |              |                         |
| 2.1.6.                     | Die Baulastträger nutzen das mit der zentralen Datenplattform bereitgestellte breite Spektrum an Informationen zur Konzeption des „Radnetz Brandenburg“ sowie zur Planung der touristischen und Alltagsradverkehrsinfrastruktur.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Baulastträger  |                                |              |                         |



## H2 Lückenlos unterwegs im Land Brandenburg

| Nr.                        | Maßnahme                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Verantwortlich          | Umsetzungsbeginn bis Ende 2024 | Daueraufgabe | Jährlicher Finanzbedarf |
|----------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|--------------------------------|--------------|-------------------------|
| <b>FLIESSENDER VERKEHR</b> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                         |                                |              |                         |
| 2.2.1.                     | <b>Die Herstellung der Radverkehrsanlagen in der Baulast des Landes erfolgt nach dem aktuellen Stand der Technik. Das Land empfiehlt den Kommunen bei der Herstellung von Radverkehrsanlagen analog zu verfahren. So finden auch die besonderen Herausforderungen, die sich aus der veränderten Nachfrage, der vermehrten Nutzung von Pedelecs sowie aus der größeren Vielfalt an Nutzungsgruppen und Fahrradtypen ergeben, Berücksichtigung.</b>                                                                                                                                                                                                                                                                         | Land                    |                                |              |                         |
| 2.2.2.                     | Die Baulastträger stellen die Umsetzung des „Radnetz Brandenburg“ sicher. Das „Radnetz Brandenburg“ deckt weite Teile der regionalen und auch lokalen Radwegebeziehungen ab. Die Schulwegsicherung, der Lückenschluss zur Unterstützung von Mobilitätsketten, die Verbesserung der Stadt-Umland-Beziehungen, die Anbindung an Bahnhöfe sowie der Lückenschluss von Radrouten stellen Priorisierungskriterien im Rahmen der Umsetzung dar. Ein regelmäßiger Austausch gewährleistet eine koordinierte Umsetzung. Die Kommunen koordinieren ihre Radverkehrskonzepte und deren Umsetzung untereinander und mit dem Land, um das „Radnetz Brandenburg“ zu konkretisieren und um weitere lokale Wegeverbindungen zu ergänzen. | Baulastträger           |                                |              |                         |
| 2.2.3.                     | Planende schöpfen bei der Umsetzung des „Radnetz Brandenburg“ und der regionalen Radverkehrsnetze grundsätzlich aus einer großen Bandbreite an Infrastrukturlösungen. Im bestehenden Straßennetz wird der Ausbau von separater Radverkehrsinfrastruktur überall dort stark vorangebracht, wo dies aufgrund der in den Regelwerken definierten Einsatzgrenzen notwendig ist. An Hauptverkehrsstraßen wird sowohl auf Strecken als auch an den Knotenpunkten bevorzugt auf separierte und komfortabel befahrbare Radverkehrsinfrastrukturen gesetzt.                                                                                                                                                                        | Baulastträger           |                                |              |                         |
| 2.2.4.                     | Radfahrende im Mischverkehr mit den Kfz zu führen ist inner- wie außerorts nur bei niedrigen Kfz-Geschwindigkeiten und Verkehrsstärken eine dauerhaft gute Lösung. Die Regelwerke definieren hierzu jeweils Einsatzgrenzen. Die Baulastträger berücksichtigen bei einer Entscheidung zur Führung im Mischverkehr grundsätzlich auch Aspekte der Verkehrssicherheit und Verträglichkeit. Sie beziehen neben der Kfz-Verkehrsstärke insbesondere den Schwerverkehrsanteil, die zulässige Kfz-Geschwindigkeit sowie die Zusammensetzung der Nutzungsgruppen auf dem betreffenden Streckenabschnitt in die Abwägung ein.                                                                                                      | Baulastträger           |                                | x            | €€€€                    |
| 2.2.5.                     | Das Land und die Landkreise setzen beim Neu- und Ausbau von Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen vorrangig straßenbegleitende Radverkehrsinfrastrukturen um.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Baulastträger           |                                |              |                         |
| 2.2.6.                     | <b>Durch die Neuverteilung des fließenden und ruhenden Verkehrs sowie die Nutzung weiterer Möglichkeiten im Rahmen der lokalen Gegebenheiten werden Flächen für den Radverkehr geschaffen. Damit wird ermöglicht, innerorts stadtverträgliche Konzepte umzusetzen sowie hochwertige und ausreichend breite Radverkehrsinfrastruktur zu bauen. Auch an schmalen Ortsdurchfahrten ländlicher Gemeinden wird der Radverkehr berücksichtigt.</b>                                                                                                                                                                                                                                                                              | Baulastträger           |                                |              |                         |
| 2.2.7.                     | <b>Ein wesentlicher und elementarer Bestandteil für die Herstellung eines zusammenhängenden Radverkehrsnetzes bilden Querungsmöglichkeiten und Knotenpunkte. Die Baulastträger setzen Lösungen unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit der schutzbedürftigen Verkehrsteilnehmenden um.</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Baulastträger           |                                |              |                         |
| 2.2.8.                     | Das Land erstellt unter Berücksichtigung des „Radnetz Brandenburg“ eine realistisch finanzierbare und in 5-Jahresschritten geteilte Bedarfsliste für Neubau- und Erhaltungsmaßnahmen in seiner Baulast und arbeitet diese ab.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Land                    | x                              |              |                         |
| 2.2.9.                     | Das Land nutzt alle Möglichkeiten zur Vereinfachung und Beschleunigung der Planungsverfahren für Radverkehrsinfrastrukturmaßnahmen, um somit auch die Umsetzung des „Radnetz Brandenburg“ zu erleichtern.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Land                    |                                | x            | €/€€                    |
| 2.2.10.                    | Die zuständigen Straßenverkehrsbehörden überprüfen regelmäßig die straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen und ordnen streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen dort an, wo die gesetzlichen Voraussetzungen erfüllt sind.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Straßenverkehrsbehörden |                                |              | €/€€                    |

| Nr.     | Maßnahme                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Verantwortlich | Umsetzungsbeginn<br>bis Ende 2024 | Daueraufgabe | Jährlicher<br>Finanzbedarf |
|---------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|-----------------------------------|--------------|----------------------------|
| 2.2.11. | Das Land führt für Radwege in seiner Baulast nach Möglichkeit alle vier Jahre eine Zustandserfassung und Bewertung durch. Auf dieser Grundlage erarbeitet das Land eine Erhaltungskonzeption für Radwege in seiner Baulast und leitet daraus kurz- und mittelfristige Erhaltungsmaßnahmen ab.                                                                                                                                                                                                        | Land           | x                                 | x            | €€                         |
| 2.2.12. | Da Land empfiehlt den Kommunen, bei der Zustandserfassung und Bewertung der Radverkehrsinfrastruktur analog zu verfahren und die von Land und Bund zur Verfügung gestellten Fördermittel auch für Erhaltungsmaßnahmen zu nutzen.                                                                                                                                                                                                                                                                     | Kommunen       |                                   | x            | €€                         |
| 2.2.13. | Über Winterdienst-Räumpläne und weitere betriebliche Maßnahmen sorgen die Baulastträger dafür, dass die wichtigen Alltagsverbindungen des „Radnetz Brandenburg“ ganzjährig nutzbar sind.                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Baulastträger  |                                   | x            | €€                         |
| 2.2.14. | Das Land aktualisiert die „Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr im Land Brandenburg“.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Land           | x                                 |              | €<br>(einmalig)            |
| 2.2.15. | Die Baulastträger ergänzen das Wegenetz durch eine selbsterklärende Radwegweisung.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Baulastträger  |                                   | x            | €€ /<br>€€€                |
| 2.2.16. | Die Landkreise und kreisfreien Städte bauen ihre Koordinierungsfunktion in der regionalen Radverkehrspolitik und -planung deutlich aus. Durch einen regelmäßigen Austausch aktivieren, koordinieren und beraten die Landkreise die kreisangehörigen Städte und Gemeinden bei der Weiterentwicklung sowohl des Alltagsradverkehrs als auch des touristischen Radverkehrs. Für kleinere Gemeinden können sie beispielsweise Serviceaufgaben bei der Planung und Durchführung von Maßnahmen übernehmen. | Baulastträger  |                                   | x            | €                          |

#### RUHENDER VERKEHR

|        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                             |   |   |      |
|--------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|---|---|------|
| 2.3.1. | Die Städte und Gemeinden binden Fahrradstellplatzkonzepte in ihre Mobilitäts- und Stadtentwicklungskonzepte ein, um Bedarfe systematisch zu erfassen und Angebote strategisch zu planen.                                                                                                                                                                                                           | Städte,<br>Gemeinden        |   | x | €    |
| 2.3.2. | Die Städte und Gemeinden schaffen vermehrt Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum. Hierfür werden bei Bedarf auch bestehende Flächen umgenutzt, auch zu Lasten des Kfz-Verkehrs. Das begleiten sie mit dem erforderlichen Parkraummanagement für den Kfz-Verkehr und Konzepten für den Lade- und Lieferverkehr.                                                                                | Städte,<br>Gemeinden        |   |   |      |
| 2.3.3. | Die Kommunen nutzen die Fördermöglichkeiten des Landes und bauen an öffentlichen Einrichtungen Fahrradabstellanlagen in ausreichender Anzahl und Qualität, insbesondere auch an Schulen. Sie übernehmen damit eine Vorbildfunktion.                                                                                                                                                                | Kommunen                    |   |   |      |
| 2.3.4. | Bei jedem Neubau - bei dem ein Zu- oder Abgangsverkehr mit Fahrrädern zu erwarten ist - werden gut zugängliche Fahrradabstellmöglichkeiten geschaffen. Die Städte und Gemeinden regeln den konkreten Stellplatzbedarf und die Stellplatzqualitäten in den örtlichen Bauvorschriften. Ein Leitfaden des Landes zum Thema Stellplatzsatzung dient künftig als Grundlage für die kommunale Umsetzung. | Land, Städte,<br>Gemeinden  |   | x | €€€€ |
| 2.3.5. | Die Städte und Gemeinden berücksichtigen bei Planung und Bau von Fahrradabstellanlagen die steigende und sich verändernde Nachfrage sowie angepasste (Platz-) Anforderungen von Spezialrädern und Lademöglichkeiten.                                                                                                                                                                               | Städte,<br>Gemeinden        |   |   |      |
| 2.3.6. | Das Land erarbeitet einen Leitfaden „Fahrradparken“ für private Unternehmen, wie Wohnungsgesellschaften, Einzelhandelsbetriebe sowie sonstige größere Firmen und Institutionen. Es animiert diese zum Bau von Fahrradabstellanlagen in und an Bestandsgebäuden.                                                                                                                                    | Land                        | x |   | €    |
| 2.3.7. | Die Kommunen und sonstigen Aktiven stellen die Qualität und Sicherheit der Fahrradabstellanlagen durch regelmäßige Instandhaltung sicher. Die Beseitigung von offensichtlich nicht fahrtauglichen Fahrrädern unterstützt zusätzlich dabei, dass diese dauerhaft nutzbar bleiben.                                                                                                                   | Kommunen,<br>Weitere Aktive |   | x | €€€  |

### H3 Sicher unterwegs im Land Brandenburg

... durch eine stets umfassende Berücksichtigung der Verkehrssicherheit mit besonderem Augenmerk auf schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende.

| Nr.                       | Maßnahme                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Verantwortlich                                       | Umsetzungsbeginn bis Ende 2024 | Daueraufgabe | Jährlicher Finanzbedarf              |
|---------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|--------------------------------|--------------|--------------------------------------|
| <b>VERKEHRSSICHERHEIT</b> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                      |                                |              |                                      |
| 3.1.1.                    | Die Baulastträger setzen bauliche und organisatorische Maßnahmen unter Berücksichtigung des Ziels der Verkehrssicherheit um. Sie berücksichtigen die Entwurfsprinzipien der selbsterklärenden und fehlerverzeihenden Radverkehrsinfrastruktur gemäß Nationalem Radverkehrsplan 3.0 und legen einen besonderen Fokus auf die Knotenpunkte. Die Radverkehrsinfrastrukturen planen sie anhand der Bedürfnisse der schutzbedürftigen Verkehrsteilnehmenden. Anforderungen an die Radverkehrsinfrastrukturen hören bei den Mindestmaßen der geltenden Regelwerke nicht auf, die Förderung ebenfalls nicht. | Baulastträger                                        |                                | x            | im HF „Infrastruktur“ berücksichtigt |
| 3.1.2.                    | Polizei und Kommunen kontrollieren regelmäßig die Regeleinhaltung aller Verkehrsteilnehmenden im Straßenverkehr mit besonderem Schwerpunkt auf die Radverkehrssicherheit. Sie ahnden Regelverstöße konsequent.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Polizei, Kommunen                                    |                                | x            | € / €€                               |
| 3.1.3.                    | Das Land unterstützt weiterhin die Arbeit des Forums und Netzwerks Verkehrssicherheit und setzt sich dafür ein, dass der Radverkehr auch künftig Berücksichtigung findet.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Land, Forum und Netzwerk Verkehrssicherheit          |                                | x            | € / €€                               |
| 3.1.4.                    | Die Umsetzung des jeweils gültigen Verkehrssicherheitsprogramms bildet die Grundlage der Verkehrssicherheitsarbeit. Das Land verankert die Radverkehrssicherheit bei der Aktualisierung des Verkehrssicherheitsprogramms. Die im Unfallbericht ermittelten Bedarfe, Erkenntnisse aus der Unfallforschung sowie die Zielsetzung Vision Zero werden entsprechend berücksichtigt.                                                                                                                                                                                                                        | Land                                                 | x                              |              | €€                                   |
| 3.1.5.                    | Land und Kommunen berücksichtigen Verkehrssicherheitsaspekte bei der Ausstattung ihrer Fuhrparks und der öffentlichen Verkehrsmittel. Sie setzen auf aktuelle Sicherheitstechnik.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Land, Kommunen                                       |                                | x            | €€€                                  |
| 3.1.6.                    | Das Land unterstützt weiterhin die Grundqualifikation und Weiterbildung von Berufskraftfahrenden gemäß Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz (BKrFQG).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Land                                                 |                                | x            | --                                   |
| 3.1.7.                    | Neben Land und Kommunen setzen auch die Verbände und andere im Radverkehr Aktive Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit der Radfahrenden um und leisten damit einen Beitrag, um das Leitziel Vision Zero zu erreichen. Sie führen zum Beispiel vermehrt Kampagnen, Aktionen und Projekte durch, die ein verkehrssicheres Verhalten der Verkehrsteilnehmenden aller Alters- und Gesellschaftsgruppen zum Ziel haben.                                                                                                                                                                            | Land, Kommunen, Aktive der Verkehrssicherheitsarbeit |                                | x            | € / €€                               |

# Vernetzt unterwegs mit Fahrrad und öffentlichem Verkehr im Land Brandenburg

H4

... durch den Bau von Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen und Haltestellen, verbesserte Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme in Bus und Bahn und eine Verknüpfung der Verkehrsmittel an Mobilitätsstationen.

| Nr.                    | Maßnahme                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Verantwortlich                                 | Umsetzungsbeginn bis Ende 2024 | Daueraufgabe | Jährlicher Finanzbedarf |
|------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|--------------------------------|--------------|-------------------------|
| <b>BIKE+RIDE</b>       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                |                                |              |                         |
| 4.1.1.                 | Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg trifft empfehlende Aussagen zur Ausstattung der Bahnhöfe mit Bike+Ride-Anlagen. In den Nahverkehrsplänen der Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs wird der Bedarf für Fahrradabstellanlagen an den kommunalen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs beziffert. Die Vernetzungsstelle Bike+Ride beim Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg unterstützt die Kommunen bei der Bezifferung des Bedarfs und berät sie zu deren Betrieb.                                      | VBB, Aufgabenträger, Vernetzungsstelle B+R     |                                | x            | €                       |
| 4.1.2.                 | <b>Die Städte und Gemeinden weiten das Angebot an hochwertigen Fahrradabstellplätzen an Bahnhöfen stark aus (siehe Infobox „Einladende Fahrradabstellanlagen“). Als Orientierung dienen die in der Studie „Bike+Ride/Park+Ride im Land Brandenburg“ bezifferten Bedarfszahlen. Die Vernetzungsstelle Bike+Ride beim Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg koordiniert in Abstimmung mit dem Land den strategischen Ausbauprozess und priorisiert die Vorhaben entsprechend ihrer verkehrlichen Bedeutung.</b>                  | Städte, Gemeinden, Vernetzungsstelle B+R, Land |                                | x            | €€€€                    |
| 4.1.3.                 | Das Land fördert weiterhin den Bau von Bike+Ride-Anlagen unter Nutzung von Bundes- und Landesmitteln. Das Land Berlin wird entsprechend der Finanzierungsvereinbarung in die Finanzierung einbezogen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Land, Land Berlin                              |                                |              |                         |
| 4.1.4.                 | <b>Die Vernetzungsstelle Bike+Ride beim Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg wird über die durch den Bund geförderte Projektlaufzeit hinaus fortgeführt.</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Land                                           |                                | x            | €€                      |
| 4.1.5.                 | Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg und die Aufgabenträger streben die Entwicklung eines gemeinsamen Standards für ein Zugangssystem zu Bike+Ride-Anlagen mit geeignetem Zugangsmedium und dessen flächendeckende Umsetzung an.                                                                                                                                                                                                                                                                                          | VBB, Aufgabenträger                            | x                              |              | €€€                     |
| 4.1.6.                 | <b>Die Kommunen ermitteln den Ausbaubedarf für Bike+Ride-Anlagen an kommunalen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und realisieren diese entsprechend. Dabei berücksichtigen sie Erkenntnisse aus Modellvorhaben. Die Vernetzungsstelle Bike+Ride beim Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg berät die Kommunen dabei. Das Land strebt eine Ausweitung der Fördermöglichkeiten an.</b>                                                                                                                                      | Kommunen, Vernetzungsstelle B+R, Land          |                                | x            | €€                      |
| <b>FAHRRADMITNAHME</b> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                |                                |              |                         |
| 4.2.1.                 | <b>Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg führt in Zusammenarbeit mit den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen des Schienenpersonennahverkehrs das Vorhaben „Rad im Regio“ fort und weitet es nach Möglichkeit auf geeignete Linien aus. Entsprechende Vorgaben zur Fahrradmitnahme werden bei der Vergabe von Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr berücksichtigt. Die Tarif- und Beförderungsbedingungen für die Fahrradmitnahme in Schienenfahrzeugen werden attraktiv und transparent gestaltet.</b> | VBB, Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen       |                                | x            | €€€                     |
| 4.2.2.                 | Die Verkehrsunternehmen ermöglichen die Fahrradmitnahme auch bei geplanten Schienenersatzverkehren. Dieser Aspekt wird bei Ausschreibungen im Schienenpersonennahverkehr berücksichtigt.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Verkehrsunternehmen, VBB                       |                                |              |                         |



## H4 Vernetzt unterwegs mit Fahrrad und öffentlichem Verkehr im Land Brandenburg

| Nr.    | Maßnahme                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Verantwortlich      | Umsetzungsbeginn bis Ende 2024 | Daueraufgabe | Jährlicher Finanzbedarf |
|--------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|--------------------------------|--------------|-------------------------|
| 4.2.3. | Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg und die Aufgabenträger prüfen unter Berücksichtigung begrenzter Kapazitäten Alternativen für die Fahrradmitnahme in den Verkehrsmitteln des öffentlichen Verkehrs und verschiedene Nutzungs- und Finanzierungsmodelle, wie Verleih, Leasing, Zuschuss für Abonnenten, Anreize für die Nutzung von Falträdern.                                                                                                                                                                                                                                                     | VBB, Aufgabenträger |                                | x            | --                      |
| 4.2.4. | Das Land fördert insbesondere in ländlichen Räumen Möglichkeiten zum Fahrradtransport an bzw. in Bussen. Es weitet die Förderprogramme im Hinblick auf die Beschaffung von Fahrradanhängern, -gepäckträgern oder Systemen zum Fahrradtransport im Fahrzeug aus. Um die Fahrradmitnahme im Linienbusbetrieb zu optimieren, werden bestehende Pilotprojekte analysiert und bei Bedarf neue Projekte auf Linien mit touristischer Bedeutung und/oder erhöhtem Nachfragepotenzial durchgeführt. Die Beförderungsbedingungen des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg werden möglichst entsprechend angepasst. | Land, VBB           |                                | x            | € / €€                  |

### INTERMODALITÄT

|        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                               |   |   |                                      |
|--------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|---|---|--------------------------------------|
| 4.3.1. | Das Land und der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg entwickeln in Zusammenarbeit mit den Kommunen ein Pilotprojekt für ein in das Tarifsysteem des Verkehrsverbunds integriertes Fahrrad- und/oder Pedelec-Verleihsystem. Dies ermöglicht es den Fahrgästen, die „letzte Meile“ zum Zielort mit dem Fahrrad zurückzulegen. | Land, VBB, Kommunen           | x |   | €€€                                  |
| 4.3.2. | Die Landkreise und kreisfreien Städte erarbeiten Bedarfsanalysen für den Ausbau von Mobilitätsstationen in ihrer Zuständigkeit. Die Erkenntnisse aus Modellvorhaben werden berücksichtigt, zum Beispiel die des Projekts „Mobilitätsstationen Potsdam Mittelmark“.                                                         | Landkreise, kreisfreie Städte |   | x | €                                    |
| 4.3.3. | Die Städte und Gemeinden bauen auf Basis der Bedarfsanalyse ausgewählte Bahnhöfe sowie kommunale Haltestellen des öffentlichen Verkehrs zu Mobilitätsstationen aus. Fahrradabstellanlagen sowie Fahrradverleih- und Sharing-Angebote sind zentrale Bestandteile der Mobilitätshubs. Das Land fördert den Ausbau.           | Städte, Gemeinden             |   | x | €€€                                  |
| 4.3.4. | Die Kommunen binden die Bahnhöfe und bedeutenden kommunalen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs in ihre Radverkehrsnetze und die Radwegweisung ein. Sie gewährleisten so eine sichere und direkte Erreichbarkeit der Verknüpfungspunkte.                                                                                | Kommunen                      |   | x | im HF „Infrastruktur“ berücksichtigt |
| 4.3.5. | Die Aufgabenträger und der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg entwickeln integrierte Mobilitätsdienstleistungen, wie Buchung und Zugang über digitale Zugangsmedien. Dies unterstützt eine flexible Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes.                                                                        | Aufgabenträger, VBB           |   | x | €€                                   |

# Radverkehr schafft Mehrwert im Land Brandenburg

H5

... durch einen florierenden Radtourismus und eine starke Fahrradwirtschaft sowie geeignete Bedingungen für eine vermehrte gewerbliche Fahrradnutzung.

| Nr.              | Maßnahme                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Verantwortlich                               | Umsetzungsbeginn bis Ende 2024 | Daueraufgabe | Jährlicher Finanzbedarf |
|------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|--------------------------------|--------------|-------------------------|
| <b>TOURISMUS</b> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                              |                                |              |                         |
| 5.1.1.           | Die Baulastträger stimmen sich bei der Weiterentwicklung des touristischen Radroutennetzes mit den Tourismusorganisationen und den Verwaltungen der Großschutzgebiete ab. Die Aktivitäten werden bei der Entwicklung und Umsetzung des „Radnetz Brandenburg“ eingebracht.                                                                                                                         | Baulastträger                                |                                | x            | €                       |
| 5.1.2.           | Das Land beteiligt sich auf Bundesebene aktiv daran, die organisatorischen Strukturen für einen koordinierten Ausbau des Radnetzes Deutschland zu schaffen. Die Umsetzung erfolgt durch die Baulastträger. Das Land Brandenburg vertritt seine Interessen an bundesländerübergreifenden Radfernwegen gegenüber anderen Bundesländern.                                                             | Land, Baulastträger                          |                                | x            | €                       |
| 5.1.3.           | Das Land beteiligt sich auf der Bundesebene an der Entwicklung einheitlicher Standards für den Ausbau, das Qualitätsmanagement, die Beschilderung und die Digitalisierung des Radnetz Deutschland. Es kommuniziert die vereinbarten Standards an die im Radtourismus Aktiven im Land Brandenburg. Diese setzen sie um.                                                                            | Land, Baulastträger, Tourismusorganisationen |                                |              |                         |
| 5.1.4.           | Das Land strebt an, die Modernisierung erforderlicher touristischer Radwegeinfrastruktur weiterhin zu fördern. Diese umfasst die Errichtung, den Ausbau und die Wegweisung.                                                                                                                                                                                                                       | Land                                         |                                | x            | €€€ / €€€€              |
| 5.1.5.           | Für einen attraktiven Radtourismus setzt sich das Land verstärkt für die flächendeckende Umsetzung der Knotenpunktwegweisung ein und nimmt diese in die „Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr im Land Brandenburg“ auf.                                                                                                                                                     | Land                                         | x                              |              | € (einmalig)            |
| 5.1.6.           | Brandenburg ist zugleich das Land für Radfahrende und für prächtige Alleen und Baumreihen. Entlang von touristischen Radrouten werden möglichst Begrünungsmaßnahmen umgesetzt.                                                                                                                                                                                                                    | Baulastträger                                |                                | x            | €€ / €€€                |
| 5.1.7.           | Die Tourismusorganisationen verstärken ihre Aktivitäten, um das Land Brandenburg als Destination für Radtourismus weiterhin gegenüber anderen Bundesländern hervorzuheben und seine Attraktivität noch zu steigern. Sie entwickeln und vermarkten neue zielgruppenspezifische radtouristische Angebote, Services und Events. Mit weiteren im Radverkehr und Radtourismus Aktiven kooperieren sie. | Tourismusorganisationen                      |                                | x            | € / €€                  |
| 5.1.8.           | Der Radtourismus spielt in der Tourismusstrategie des Landes Brandenburg weiterhin eine große Rolle. Dies trägt zur Sicherung und Stärkung von touristischen Gastronomie- und Beherbergungsangeboten bei.                                                                                                                                                                                         | Land                                         |                                | x            | --                      |
| 5.1.9.           | Radtouristische Marketingaktivitäten werden Teil der Kommunikations- und Informationsstrategie zum Radverkehr.                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Land                                         |                                | x            | --                      |
| 5.1.10.          | Die Landkreise und kreisfreien Städte führen nach Möglichkeit die Radverkehrszählungen an Radrouten fort. Sie berücksichtigen diese bei ihren Konzepten zur Weiterentwicklung des Alltagsradverkehrs sowie des touristischen Radverkehrs.                                                                                                                                                         | Landkreise, kreisfreie Städte                |                                | x            | €                       |

# Radverkehr schafft Mehrwert im Land Brandenburg

## H5

| Nr.     | Maßnahme                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Verantwortlich           | Umsetzungsbeginn bis Ende 2024 | Daueraufgabe | Jährlicher Finanzbedarf |
|---------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------------|--------------|-------------------------|
| 5.1.11. | Die Städte und Gemeinden unterstützen ortsansässige Unternehmen dabei radtouristische Angebote zu schaffen und diese für verschiedene touristische Zielgruppen interessant und nutzbar zu gestalten. Beispielsweise können Fahrradverleihsysteme über Gemeindegrenzen hinweg angeboten und Reparaturservices eingerichtet werden. | Städte, Gemeinden        |                                | x            | €                       |
| 5.1.12. | Land, Kommunen, Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH (TMB) und Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg prüfen die Schaffung von Paketangeboten, wie zum Beispiel Mieträder tariflich in Gästekarten zu integrieren oder die An- und Abreise mit Fahrrad und öffentlichem Verkehr zu kombinieren.                                       | Land, Kommunen, TMB, VBB |                                | x            | --                      |

### FAHRRADWIRTSCHAFT

|        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                             |  |   |   |
|--------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|--|---|---|
| 5.2.1. | Zur Weiterentwicklung einer innovativen Fahrradwirtschaft im Land Brandenburg bewirbt die Wirtschaftsförderung Land Brandenburg GmbH den „Fahrradstandort Brandenburg“. Die Wirtschaftsförderinstitutionen im Land beraten interessierte Unternehmen bei der Ansiedlung sowie der Beantragung von Forschungs- und Fördermitteln.                                                                      | Wirtschaftsförderinstitutionen, Unternehmen |  | x | € |
| 5.2.2. | Die in der Fahrradwirtschaft Aktiven vernetzen sich, identifizieren Synergien und leisten ihren Beitrag zur Umsetzung der Radverkehrsstrategie.                                                                                                                                                                                                                                                       | Fahrradwirtschaft                           |  | x | € |
| 5.2.3. | Das Land und die Kommunen beteiligen sich an der im Nationalen Radverkehrsplan 3.0 adressierten bundesweiten Aus- und Weiterbildungsinitiative für fahrradbezogene Berufe. Damit wird dem Fachkräftemangel frühzeitig entgegengewirkt. Die brandenburgische Fahrradwirtschaft schafft verstärkt Praktikumsangebote und führt Kampagnen durch, um als attraktive Arbeitgebende wahrgenommen zu werden. | Land, Kommunen, Fahrradwirtschaft           |  | x | € |

### WIRTSCHAFTSVERKEHR

|        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                     |   |   |    |
|--------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|---|---|----|
| 5.3.1. | Das Land evaluiert das bestehende Förderprogramm für den Kauf von Lastenrädern und stellt weiterhin attraktive Fördermöglichkeiten zur Verfügung. Es unterstützt so unter anderem den Aufbau von Flottenlösungen und den Einsatz von Lastenrädern im Liefer- und Wirtschaftsverkehr in ländlichen Regionen.                                                                                   | Land                                | x |   | €  |
| 5.3.2. | Behörden und öffentliche Einrichtungen gehen mit gutem Beispiel voran und schreiben Transportleistungen nach Möglichkeit vermehrt als Lasten-/ und Fahrradfahrten aus. Zudem fördern sie die Nutzung von Diensträdern für Dienstfahrten mit Anreizmodellen, schaffen Dienstradflotten an und nutzen verstärkt Lastenrad-Sharing.                                                              | Behörden, öffentliche Einrichtungen |   | x | €  |
| 5.3.3. | Die Städte und Gemeinden schaffen geeignete Rahmenbedingungen für die verstärkte Nutzung von Lastenrädern im Wirtschaftsverkehr. Beispielsweise gestalten sie ihn über Zufahrtsprivilegien für Fahrradlieferdienste in Fußgängerzonen stadtverträglicher.                                                                                                                                     | Städte, Gemeinden                   |   |   |    |
| 5.3.4. | Zur Förderung der Fahrradnutzung im Wirtschaftsverkehr erleichtern die Städte und Gemeinden die Einrichtung von Logistikflächen im öffentlichen Raum, die durch mehrere Logistikkdienstleister nutzbar sind, wie zum Beispiel Mikrohub. Sie berücksichtigen deren Bedarf frühzeitig in den Flächennutzungs- und integrierten Stadtentwicklungsplänen und passen bei Bedarf ihre Satzungen an. | Städte, Gemeinden                   |   | x | €€ |
| 5.3.5. | Das Land stellt Informationsmaterial zum gewerblichen und betrieblichen Einsatz von Lastenrädern und zu den Fördermöglichkeiten zur Verfügung. Industrie- und Handelskammern (IHK) sowie weitere Beteiligte bieten Beratungen zur Umsetzung und den Fördermöglichkeiten an und ermöglichen Fahrttests für interessierte Unternehmen.                                                          | Land, IHK und weitere Beteiligte    | x |   | €  |

# Radfahren im Land Brandenburg begeistert alle

H6

... durch eine zielgerichtete Kommunikation zu allen Themen rund um das Rad sowie eine Mobilitätsbildung, die die Menschen in allen Lebensphasen zur Fahrradnutzung motiviert.

| Nr.                              | Maßnahme                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Verantwortlich                                            | Umsetzungsbeginn bis Ende 2024 | Daueraufgabe | Jährlicher Finanzbedarf |
|----------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|--------------------------------|--------------|-------------------------|
| <b>KOMMUNIKATION/INFORMATION</b> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                           |                                |              |                         |
| 6.1.1.                           | Das Land entwickelt gemeinsam mit den Kommunen und weiteren Aktiven eine übergeordnete Kommunikations- und Informationsstrategie, um eine lebendige Fahrradkultur im Land Brandenburg zu schaffen. Eine koordinierte Öffentlichkeitsarbeit verankert das Radfahren als attraktive, gesunde, kostengünstige und umweltfreundliche Fortbewegungsart in den Köpfen der Bevölkerung. Die Kommunikations- und Informationsstrategie baut auf den Aktivitäten des Bundes auf. Sie beinhaltet auch die Themen Verkehrssicherheit, Elektromobilität, Gesundheitsförderung und Tourismus und bezieht die dafür Verantwortlichen mit ein. | Land, Kommunen, weitere Aktive                            | x                              |              | €€ (einmalig)           |
| 6.1.2                            | Das Land bündelt auf einem webbasierten Portal Informationen zum Radverkehr, bereitet diese zielgruppenspezifisch auf und entwickelt sie kontinuierlich weiter. Es macht darüber öffentlichkeitswirksame Aktivitäten im Land Brandenburg bekannt und stellt fachliche Informationen für alle im Radverkehr Aktiven bereit, wie bestehende Förderprogramme und aktuelle Regelwerke. Es verstärkt die Social-Media-Präsenz, um eine möglichst große Reichweite zu erzielen und den Dialog mit den Menschen zu intensivieren.                                                                                                      | Land                                                      | x                              | x            | €                       |
| 6.1.3.                           | Das Land intensiviert seine Öffentlichkeitsarbeit zur Stärkung des Radverkehrs. Im Rahmen der Kommunikations- und Informationsstrategie führt es Fahrradkulturkampagnen für spezifische Zielgruppen sowie Kampagnen für ein faires Miteinander im Straßenverkehr durch. Auch Kommunen und sonstige im Radverkehr Aktive entwickeln ihre Kampagnen und Kommunikations- sowie Informationsmaßnahmen kontinuierlich weiter.                                                                                                                                                                                                        | Land, Kommunen, weitere Aktive                            |                                | x            | €                       |
| 6.1.4.                           | Das Land motiviert und unterstützt Kommunen und öffentliche Einrichtungen dabei, an bundes- oder landesweiten Kampagnen und Aktionen zur Weiterentwicklung des Radverkehrs mitzuwirken sowie eigene lokale Aktionen und Projekte umzusetzen. Es unterstützt auch andere im Radverkehr Aktive dabei, Motivations- und Informationskampagnen für eine vermehrte Fahrradnutzung zu erarbeiten und durchzuführen.                                                                                                                                                                                                                   | Land, Kommunen, öffentliche Einrichtungen, weitere Aktive |                                | x            | € / €€                  |
| 6.1.5.                           | Das Land setzt sich dafür ein, dass der Bund, die im Nationalen Radverkehrsplan 3.0 verankerte Nationale Fahrradkultur-Kampagne schnellstmöglich umsetzt, sowie Best-Practice-Beispiele und einen Werkzeugkasten für öffentlichkeitswirksame Kommunikationsmaßnahmen zur Verfügung stellt.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Land                                                      | x                              |              | --                      |
| 6.1.6.                           | Politik und Verwaltung im Land und in den Kommunen gehen mit gutem Beispiel voran. Persönlichkeiten aus Politik und Verwaltung fahren regelmäßig mit dem Fahrrad. Die Verwaltungen beteiligen sich an öffentlichkeitswirksamen Aktionen wie dem STADTRADELN. Land und Kommunen setzen an ihren Behördenstandorten beispielgebende Pilotprojekte um.                                                                                                                                                                                                                                                                             | Land (Politik, Verwaltung), Kommunen                      |                                | x            | €                       |
| 6.1.7.                           | Das Land fördert Modellprojekte zu Fahrradmodellquartieren und Fahrradmodell-dörfern, die eine lebendige Fahrradkultur sichtbar machen. Erfolgreiche Projekte werden einer breiten Öffentlichkeit kommuniziert.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Land                                                      |                                | x            | €€ / €€€                |
| 6.1.8.                           | Die Kommunikations- und Informationsmaßnahmen des Landes, der Kommunen sowie der weiteren im Radverkehr Aktiven berücksichtigen auch die spezifischen Aspekte der zunehmenden Elektrifizierung des Radverkehrs. Dazu gehört eine Aufklärung zu den besonderen Herausforderungen des Pedelecfahrens im Straßenverkehr ebenso wie die Kommunikation der Vorteile von Pedelecs.                                                                                                                                                                                                                                                    | Land, Kommunen, weitere Aktive                            |                                | x            | --                      |



# H6 Radfahren im Land Brandenburg begeistert alle

| Nr.                         | Maßnahme                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Verantwortlich                                                         | Umsetzungsbeginn bis Ende 2024 | Daueraufgabe | Jährlicher Finanzbedarf |
|-----------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|--------------|-------------------------|
| <b>MOBILITÄTSBILDUNG</b>    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                        |                                |              |                         |
| 6.2.1.                      | Das Land wirkt darauf hin, dass das Thema altersgerechte Mobilitätsbildung in der Kindertagesbetreuung Brandenburg aufgegriffen wird, um bei Kindern von klein auf Interesse am Radfahren zu wecken.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Land, Kindertagesstätten                                               | x                              |              | --                      |
| 6.2.2.                      | Seit Einführung des Rahmenlehrplanes 2017/2018 ist Verkehrs- und Mobilitätserziehung in allen Schulstufen sowohl im Unterricht als auch in sonstigen Veranstaltungen zu berücksichtigen. Das Land berät hierzu regelmäßig mit den Schulräten und entwickelt die Verkehrs- und Mobilitätserziehung auf Basis der gewonnenen Erkenntnisse weiter. Die Bewerbung der schulischen Fahrrad(aus)bildung wird aktiv vom Land unterstützt.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Land                                                                   |                                | x            | € / €€                  |
| 6.2.3.                      | Das Land unterstützt eine bedarfsgerechte landesweite Radfahrausbildung. Dies beinhaltet vorzugsweise die Anwendung von mobilem Equipment, um neben ortsgebundenen Jugendverkehrsschulen und Radfahrübungsflächen ein flexibles Angebot zur praktischen Ausbildung in der Fläche zu gewährleisten. Die für die Radfahrausbildung Verantwortlichen üben mit den Kindern und Jugendlichen ergänzend das Radfahren im Straßenverkehr.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Land, Verantwortliche Radfahrausbildung                                |                                | x            | €€ / €€€                |
| 6.2.4.                      | Kommunen, Verbände und lokale Vereine bieten auch außerhalb der Schule Freizeitangebote an, die den Kindern und Jugendlichen den Spaß am Radfahren vermitteln.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Kommunen, Verbände, Vereine                                            |                                | x            | € / €€                  |
| 6.2.5.                      | Kommunen sowie weitere im Radverkehr Aktive realisieren altersgerechte und niederschwellige Radfahrtrainings für Erwachsene. Zielgruppen für diese sind vor allem ältere Menschen und Radfahrende, die das Rad neu entdecken oder wiedereinsteigen. Das Land unterstützt diese Aktivitäten.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Kommunen, weitere Aktive                                               |                                | x            | € / €€                  |
| <b>MOBILITÄTSMANAGEMENT</b> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                        |                                |              |                         |
| 6.3.1.                      | Behörden und Unternehmen der öffentlichen Hand gehen mit gutem Beispiel voran und führen ein behördliches Mobilitätsmanagement zur Stärkung des Umweltverbunds mit besonderem Fokus auf eine vermehrte Fahrradnutzung ein.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Behörden und Unternehmen der öffentlichen Hand                         |                                | x            | € / €€                  |
| 6.3.2.                      | Unternehmen und öffentliche Einrichtungen befördern das Fahrradpendeln in der Belegschaft im Rahmen eines betrieblichen Mobilitätsmanagements und Gesundheitsprogramms. Das Land prüft die Einführung eines Förderprogramms zum betrieblichen Mobilitätsmanagement. Es etabliert einen Wettbewerb „Fahrradfreundlicher Betrieb“ und unterstützt weitere Beteiligte dabei, das Fahrradpendeln zu befördern (zum Beispiel Bonusprogramme von Krankenkassen). Die Kommunen motivieren Unternehmen dazu, ein fahrradfreundliches betriebliches Mobilitätsmanagement einzuführen. Sie koordinieren unternehmensübergreifende Aktivitäten und stellen Informationen zur Verfügung. Weitere Beteiligte, wie die Industrie- und Handelskammern (IHK), der Allgemeine Deutsche Fahrradclub (ADFC) oder der Verkehrsclub Deutschland (VCD) unterstützen sie dabei. | Unternehmen, öffentliche Einrichtungen, Land, Kommunen, weitere Aktive | x                              | x            | € / €€                  |
| 6.3.3.                      | Das Land Brandenburg bringt das Radfahren als wichtige Form der Mobilität für Kinder und Jugendliche voran. Es entwickelt ein Konzept mit Maßnahmen zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens von Schulkindern hin zur selbstständigen Mobilität sowie zur Umsetzung einer sicheren Infrastruktur auf Schulwegen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Land, Schulen                                                          | x                              |              | €                       |
| 6.3.4.                      | Die Schulträger erarbeiten gemeinsam mit Schulen, Eltern- und Schüler-schaftsvertretungen Schulwegepläne, die den Radverkehr berücksichtigen und kommunizieren diese.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Schulträger, Schulen                                                   |                                | x            | €€                      |
| 6.3.5.                      | Das Land stellt geeignete Tools und Leitfäden sowie Best-Practice-Ansätze für Schulwegepläne zur Verfügung.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Land                                                                   | x                              |              | €                       |

# Radverkehr im Land Brandenburg ist „up to date“

H7

... durch eine umfassende digitale Datenbasis sowie digitale Dienste, gut ausgebildete Fachkräfte in der Verwaltung, in Planungsbüros und in der Fahrradwirtschaft sowie eine vernetzt aufgestellte Forschung zum Thema Fahrrad.

| Nr. | Maßnahme | Verantwortlich | Umsetzungsbeginn bis Ende 2024 | Daueraufgabe | Jährlicher Finanzbedarf |
|-----|----------|----------------|--------------------------------|--------------|-------------------------|
|-----|----------|----------------|--------------------------------|--------------|-------------------------|

## DATEN/DIGITALISIERUNG

|        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                        |   |   |        |
|--------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|---|---|--------|
| 7.1.1. | Das Land initiiert die Errichtung und organisiert den Betrieb einer zentralen Datenplattform, in der baulasträgerübergreifende Daten zur Radverkehrsinfrastruktur bereitgestellt werden. Die Datenerfassung, -aktualisierung, -bereitstellung und -nutzung erfolgt dezentral durch unterschiedliche Beteiligte entsprechend ihrer Zuständigkeiten (zum Beispiel Land, Kommunen, Tourismusverbände, Privatwirtschaft). Beim Aufbau des Systems werden landesweite, länderübergreifende und bundesweite Aktivitäten zur Digitalisierung des Radverkehrs, die Anforderungen der Delegierten Verordnung (EU 2017/1926) und die digitalpolitischen Leitlinien des Digitalprogramms 2025 des Landes Brandenburg berücksichtigt. Zur Weiterentwicklung der Datenplattform wird eine Zusammenarbeit mit den Hochschulen und privaten Datenanbietenden angestrebt. Die Datenplattform wird der Allgemeinheit zugänglich gemacht (open data). | Land, Baulasträger, weitere Beteiligte | x | x | €/€/€€ |
| 7.1.2. | Das Land, die Kommunen sowie die weiteren Beteiligten nutzen verstärkt automatisierte Verfahren zur Datenerfassung und machen sie über die Datenplattform nutzbar. Das Land strebt an, die Kommunen bei der Datenerfassung mit einer geeigneten Softwarelösung zu unterstützen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Land, Kommunen, weitere Beteiligte     |   |   |        |
| 7.1.3. | Das Land strebt an, eine zentrale digitale und öffentlich zugängliche Meldeplattform in die Datenplattform zu integrieren. Radfahrende können damit Mängel an der Radverkehrsinfrastruktur automatisiert an die betreffenden Baulasträger übermitteln.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Land                                   |   |   |        |
| 7.1.4. | Das Land verknüpft das zur Kommunikation und zum Wissenstransfer dienende webbasierte Informationsportal mit der Datenplattform und macht die Daten damit einer breiten Öffentlichkeit zugänglich.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Land                                   |   |   |        |

## FORSCHUNG/INNOVATION

|        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                           |   |   |    |
|--------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|---|---|----|
| 7.2.1. | Das Land und die Kommunen ermöglichen die Umsetzung von innovativen Ideen und Forschungs- und Modellprojekten. Sie sind offen für neue Ideen, Prozesse sowie Anwendungsbeispiele, tauschen die Erkenntnisse aus und verstetigen erfolgreiche Lösungsansätze.                                                                                                                       | Land, Kommunen            |   | x | €  |
| 7.2.2. | Land und Kommunen setzen anwendungsreife technische Lösungen zur Verbesserung des Radverkehrs verstärkt ein, zum Beispiel radverkehrsabhängige Verkehrssteuerung oder multimodale Mobilitätsplattformen. Das Land unterstützt die Kommunen mit Beratungen zu bestehenden Fördermöglichkeiten.                                                                                      | Land, Kommunen            |   | x | €€ |
| 7.2.3. | Das Land strebt an, eine Hochschule zu deren als Koordinatorin fahrradbezogener Forschung in Brandenburg zu ertüchtigen. Ziel ist es, die fachlich breit aufgestellte Forschung an den brandenburgischen Hochschulen untereinander und mit der des Landes Berlin zu vernetzen und so die Potenziale einer inter- und transdisziplinären, fahrradbezogenen Forschung auszuschöpfen. | Land, Hochschulen         | x |   | €  |
| 7.2.4. | Das Land und die Kommunen nutzen die sich aus der Stiftungsprofessur Radverkehr der Technischen Hochschule Wildau ergebenden Potenziale. Sie unterstützen die Stiftungsprofessur beispielsweise durch die Beteiligung an Modell- und Forschungsvorhaben.                                                                                                                           | Land, Kommunen, TH Wildau |   | x | €  |
| 7.2.5. | Das Land und die Kommunen unterstützen Modellprojekte, digitale Dienstleistungen und innovative Produkte rund ums Rad, zum Beispiel durch Hackathons, Innovationspreise oder im Rahmen von Innovationshubs.                                                                                                                                                                        | Land, Kommunen            |   | x | €  |

## H7 Radverkehr im Land Brandenburg ist „up to date“

| Nr.                       | Maßnahme                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Verantwortlich            | Umsetzungsbeginn<br>bis Ende 2024 | Daueraufgabe | Jährlicher<br>Finanzbedarf |
|---------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|-----------------------------------|--------------|----------------------------|
| <b>AUS-/WEITERBILDUNG</b> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                           |                                   |              |                            |
| 7.3.1.                    | <b>Die Hochschulen des Landes werden motiviert, sich in Forschung und Lehre mit radverkehrsspezifischen Inhalten zu beschäftigen.</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Land,<br>Hochschulen      |                                   |              |                            |
| 7.3.2.                    | Radverkehrsplanende lernen in ihrer Aus- und Weiterbildung, die beispielsweise an Hochschulen oder Akademien angeboten werden kann, wie sie mit digitalen Daten und Planungswerkzeugen umgehen und den Radverkehr in innovative Dienste, in das Verkehrsmanagement und multimodale Mobilitätsplattformen integrieren.                                                                                                                | Hochschulen,<br>Akademien |                                   | x            | €€                         |
| 7.3.3.                    | <b>Die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen Brandenburg entwickelt ihr Beratungs- und Weiterbildungsangebot für Kommunen kontinuierlich und bedarfsgerecht weiter und stimmt sich dazu mit dem Land ab.</b>                                                                                                                                                                                                               | AGFK                      |                                   | x            | € / €€                     |
| 7.3.4.                    | <b>Das Land bündelt Informationen zu Weiter- und Fortbildungsangeboten auf ihrem webbasierten Portal, weist die Kommunen darauf hin und motiviert sie dazu, diese Angebote zu nutzen.</b>                                                                                                                                                                                                                                            | Land                      | x                                 |              |                            |
| 7.3.5.                    | Das Land und die Kommunen qualifizieren ihre Führungs- und Fachkräfte kontinuierlich weiter. Diese nutzen die Angebote des Mobilitätsforums Bund, die Angebote des Landes sowie weitere Fortbildungsangebote. Alle mit Verkehrsplanung und Verkehrsrecht betrauten Beschäftigten des Landes und der Kommunen nehmen regelmäßig an Aus- und Weiterbildungen zu den Regelwerken und aktuellen Entwicklung der Radverkehrsplanung teil. | Land,<br>Kommunen         |                                   | x            | €€                         |





## 8 | Quellenverzeichnis

- 1 Ein neues Kapitel für Brandenburg. Zusammenhalt, Nachhaltigkeit, Sicherheit. Gemeinsamer Koalitionsvertrag von SPD, CDU und Bündnis 90 – Die Grünen.  
[https://www.brandenburg.de/media/bb1.a.3780.de/191024\\_Koalitionsvertrag\\_Endfassung.pdf](https://www.brandenburg.de/media/bb1.a.3780.de/191024_Koalitionsvertrag_Endfassung.pdf) (zuletzt abgerufen am 14.10.2022)
- 2 Landtagsbeschluss „Den Radverkehr weiter ins Rollen bringen“ (2020).  
<https://www.parlamentsdokumentation.brandenburg.de/starweb/LBB/ELVIS/parladoku/w7/beschlpr/anlagen/1169-B.pdf> (zuletzt abgerufen am 14.10.2022)
- 3 Infas, DLR, IVT und infas 360 (2020): Mobilität in Deutschland. Regionalbericht. Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg.  
[https://mil.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/20200703\\_MiD2017\\_infas\\_BerlinBrandenburg\\_Regionalbericht\\_MiD5431\\_20200629\\_final.pdf](https://mil.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/20200703_MiD2017_infas_BerlinBrandenburg_Regionalbericht_MiD5431_20200629_final.pdf) (zuletzt abgerufen am 14.10.2022)
- 4 Ramboll (2021) Beitrag zur Überarbeitung der Radverkehrsstrategie Brandenburg 2030. Endbericht. Berlin.  
[https://mil.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/Externes\\_Gutachten\\_zur\\_Mobilitätsstrategie\\_Brandenburg\\_2030.pdf](https://mil.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/Externes_Gutachten_zur_Mobilitätsstrategie_Brandenburg_2030.pdf) (zuletzt abgerufen am 20.10.2022)
- 5 Mobilitätsstrategie 2030: <https://mil.brandenburg.de/mil/de/themen/mobilitaet-verkehr/neue-mobilitaet/>.
- 6 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2021): Fahrradland Deutschland 2030: Nationaler Radverkehrsplan 3.0. [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/nationaler-radverkehrsplan-3-0.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/nationaler-radverkehrsplan-3-0.pdf?__blob=publicationFile) (zuletzt abgerufen am 14.10.2022)
- 7 Informationen zur Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen Brandenburg: <https://www.agfk-brandenburg.de/> (zuletzt abgerufen am 16.11.2022)
- 8 Bundesministerium für Digitales und Verkehr – Hg. (2022): Einladende Radverkehrsnetze. Begleitbroschüre zum Sonderprogramm „Stadt und Land“. <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/StV/einladende-radverkehrsnetze.html> (zuletzt abgerufen am 20.10.2022)
- 9 Graf, Thiemo (2020): Handbuch: Radverkehr in der Kommune. Nutzertypen, Infrastruktur, Stadtplanung, Marketing. Röthenbach a. d. Pegnitz.
- 10 Amt für Statistik Berlin-Brandenburg – Hg. (2022): Statistischer Bericht H I 2 – j / 21. Straßenverkehrsunfälle im Land Brandenburg 2021. <https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/h-i-2-j> (zuletzt abgerufen am 23.11.2022)
- 11 Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH - Hg. (2020): Bike+Ride / Park+Ride im Land Brandenburg. Endbericht.  
[http://www.vbb.de/fileadmin/user\\_upload/VBB/Dokumente/Kompetenzstelle\\_Bahnhof/endbericht-br-pr-im-land-brandenburg.pdf](http://www.vbb.de/fileadmin/user_upload/VBB/Dokumente/Kompetenzstelle_Bahnhof/endbericht-br-pr-im-land-brandenburg.pdf) (zuletzt abgerufen am 17.10.2022)
- 12 Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (2022). VBB-Richtlinien Fahrgastinformation. Handbuch 05|2022.  
[https://www.vbb.de/fileadmin/user\\_upload/VBB/Dokumente/Handbuch/vbb-fgi-handbuch.pdf](https://www.vbb.de/fileadmin/user_upload/VBB/Dokumente/Handbuch/vbb-fgi-handbuch.pdf) (zuletzt abgerufen am 18.11.2022)
- 13 Informationen zum Projekt „Rad im Regio“: <https://www.vbb.de/vbb-services/umsteigen-und-weiterfahren/fahrrad/verbesserungen-im-regionalverkehr/> (zuletzt abgerufen am 14.10.2022)
- 14 Allgemeiner Deutscher Fahrradclub (2022): ADfC-Radreiseanalyse für das Radreisejahr 2021. <https://www.adfc.de/artikel/adfc-radreiseanalyse-2022> (zuletzt abgerufen am 18.11.2022)
- 15 Gruber, Johannes und Rudolph, Christian (2016): Untersuchung des Einsatzes von Fahrrädern im Wirtschaftsverkehr (WIV-RAD) (Schlussbericht). [https://fops.de/wp-content/uploads/2020/07/700844\\_FahrräderWirtschaftsverkehr\\_Schlussbericht.pdf](https://fops.de/wp-content/uploads/2020/07/700844_FahrräderWirtschaftsverkehr_Schlussbericht.pdf) (zuletzt abgerufen am 14.10.2022)
- 16 Landesregierung Brandenburg, Staatskanzlei (2019): Zukunftsstrategie Digitales Brandenburg.  
[https://digitalesbb.de/wp-content/uploads/2019/08/190529\\_Broschüre\\_A4\\_Gesamtstrategie\\_web.pdf](https://digitalesbb.de/wp-content/uploads/2019/08/190529_Broschüre_A4_Gesamtstrategie_web.pdf) (zuletzt abgerufen am 19.10.2022)
- 17 Landesregierung Brandenburg, Staatskanzlei (2022): Digitalprogramm des Landes Brandenburg 2025.  
[https://digitalesbb.de/wp-content/uploads/2022/07/Digitalprogramm\\_BB\\_2025\\_Online\\_final.pdf](https://digitalesbb.de/wp-content/uploads/2022/07/Digitalprogramm_BB_2025_Online_final.pdf)
- 18 Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (2019): Digitale Agenda des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung (MIL). Vorlage des MIL zum Digitalkabinett am 17.08.2021.  
<https://mil.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/Digitale%20Agenda%20MIL%20-%20Strategie.pdf> (zuletzt abgerufen am 19.10.2022)



## IMPRESSUM

### **Herausgeber**

Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung  
des Landes Brandenburg (MIL)  
Referat Presse, Öffentlichkeitsarbeit  
Henning-von-Tresckow-Straße 2-8, 14467 Potsdam  
[www.mil.brandenburg.de](http://www.mil.brandenburg.de)

### **Fachliche Betreuung**

MIL, Referat 40 – Grundsatz Verkehr und Mobilität, Radverkehr

### **Bearbeitung**

PTV GROUP

APPM GmbH

### **Layout**

IDEENGUT GmbH & Co. KG

Titelabbildung: [pressmaster-stock.adobe.com](https://www.adobe.com/stock/)

Foto Vorwort: Ines Hasenau

**Stand:** März 2023

**Druck:** LGB (Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg)  
Veröffentlichungen, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung des Herausgebers.

**Auflage:** 500 Exemplare

### **Hinweis:**

Diese Broschüre wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung herausgegeben. Sie darf nicht während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Landtags-, Bundestags- und Kommunalwahlen sowie für die Wahl der Mitglieder des Europäischen Parlaments. Unabhängig davon, wann, auf welchem Wege und in welcher Anzahl diese Schrift dem Empfänger/ der Empfängerin zugegangen ist, darf sie auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Landesregierung zu Gunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte.



