DIALOG FORUM
Airport Berlin Brandenburg

Handlungsprogramm – Radwege für die Flughafenregion

Strategien zur Kooperation in der Radverkehrsförderung
und Ansätze zur beschleunigten Umsetzung

NUDAFA REALLABOR
GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP Stadtentwicklung und Mobilität Planung Beratung Forschung GbR
complan Kommunalberatung
LAND BRANDENBURG Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung

complan Kommunalberatung

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP
Stadtentwicklung und Mobilität
Planung Beratung Forschung GbR

Handlungsprogramm Radwege für die Flughafenregion

Auftraggeber:

Gemeinde Eichwalde
Der Bürgermeister
Grünauer Straße 49
15732 Eichwalde

Ansprechpartner:
Jörg Jenoch
Christoph Kollert

stellvertretend für

KAG Dialogforum Airport Berlin Brandenburg
Mittelstraße 11
12529 Schönefeld

Ansprechpartner
Georg Balzer
Dorothea Götze

Bearbeitung:

Gertz Gutsche Rümenapp GbR
Johann-Georg-Str. 17
10709 Berlin

Dipl.-Ing. Jens Rümenapp
Dipl.-Ing. Sylke Leonhardt
B.Sc. Moritz Brandner
B.Sc. Oscar Weiß

Complan Kommunalberatung
Kaiserin-Augusta-Allee 86
D-10589 Berlin

Dipl.-Ing. Ulrike Engelke

Umgesetzt mit Förderung durch:

das Land Brandenburg
Planungsförderungsrichtlinie Land Brandenburg (PFR/61/009/2022)

die KAG Dialogforum
im Rahmen des "Regionalen Entwicklungsfonds"

Eichwalde, November 2024

Inhaltsverzeichnis

Vorwort **7**

1. | Das Handlungsprogramm **8**
1.1 | Hintergrund und Zielsetzung 8
1.2 | Vorgehensweise 9

2. | Bestandsaufnahme – „Blick in die Region“ **11**
2.1 | Untersuchungsgebiet 11
2.2 | Akteure bei der Umsetzung interkommunaler Radwegeplanungen 14
2.3 | Vorhandene Konzepte und Planungen zum Radverkehr 16
2.4 | Bedarfe und Hemmnisse der Kommunen 22
2.5 | Zusammenfassung und Ableitung prioritärer Handlungsfelder 36

3. | Fallbeispiele und gute Praxis – „Lernen von anderen Regionen“ **38**
3.1 | Netzwerke und Initiativen 38
3.2 | Vereine 40
3.3 | Öffentlich-rechtliche Formen der Zusammenarbeit 41
3.4 | GmbH 43
3.5 | Beauftragung externer Auftragnehmer / Dienstleister 44
3.6 | Landkreise und Regionen 46
3.7 | Sonstige Ansätze zur beschleunigten Umsetzung 48
3.8 | Zusammenfassung 50

4. | In die Umsetzung kommen – „Blick in die Zukunft“ **51**
4.1 | Festlegung der gemeinsamen Ziele und Maßnahmen 51
4.2 | Quick wins und Sofortmaßnahmen 52
4.3 | Lückenschlüsse entlang der Landesgrenze 62
4.4 | Aufbau von Strukturen für eine kommunenübergreifende Umsetzung von Radverkehrsprojekten 66

5. | Nächste Schritte **72**
Phase 1: Beschluss und Einleitung – 2025 72
Phase 2: Ziele und Maßnahmen - 2026/27 73
Phase 3: Strukturelle Weiterentwicklung - ab 2027 73

6. | Quellenverzeichnis **74**

7. | Anhang **77**

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Projektablauf 9
Abbildung 2: Untersuchungsgebiet 11
Abbildung 3: Relevante Akteure der Radverkehrsförderung in der Flughafenregion 14
Abbildung 4: Ausgewertete Planwerke, Konzepte und Untersuchungen 16
Abbildung 5: Vorhandene Planungen Radverkehrsnetze + Radschnellwege 17
Abbildung 6: Informationen zu Einzelmaßnahmen im Geodatensatz 18
Abbildung 7: Inkonsistente Netzverknüpfungen und Netzlücken an der Landesgrenze 19
Abbildung 8: Inkonsistente Netzverknüpfungen und Netzlücken zwischen den Brandenburger Landkreisen 19
Abbildung 9: Qualitätsstandards für Radverkehrsanlagen (Bsp. RVK LK Teltow-Fläming) 20
Abbildung 10: Frage "In welchen Bereichen steht Ihre Kommune/Ihr Bezirk vor den größten Hemmnissen bei der Radwegeplanung?" 22
Abbildung 11: Frage „Wie schätzen Sie die Radwegesituation in Ihrer Kommune / im Bezirk ein?" 28
Abbildung 12: Frage „Wie schätzen Sie die interkommunale Radwegesituation ein?" 29
Abbildung 13: Vorhandene Radverkehrsnetze und identifizierte Handlungsräume 36
Abbildung 14: Identifizierte Handlungsbedarfe 36
Abbildung 15: Institutionalisierung und Aufgaben interkommunaler Netzwerkstrukturen 50
Abbildung 16: Beispiele für die Gestaltung von Fahrradstraßen 53
Abbildung 17: Rasterzellen außerhalb eines 300m-Haltestelleneinzugsradius nach Einwohnerzahlen . 60
Abbildung 18: Untersuchte Lückenschlüsse entlang der Landesgrenze 63
Abbildung 19: Beispiel Steckbrief zu Lückenschlüssen entlang der Landesgrenze 63
Abbildung 20: Lückenschluss 10 – Route Zeuthen – Schulzendorf – Bohnsdorf 64
Abbildung 21: Lückenschluss 11 – Route Eichwalde – Grünau 65

Vorwort



Im Rahmen des „Gemeinsamen Strukturkonzepts" hat sich das Dialogforum ein ehrgeiziges Ziel gesetzt: die Region fit für die Zukunft zu machen, indem wir den Radverkehr sicherer, schneller und effizienter gestalten. Das vorliegende „Handlungsprogramm Radwege in der Flughafenregion" gibt den Akteuren des Dialogforums konkrete Ansätze zur gemeinsamen Förderung des Radverkehrs und der zügigen Umsetzung von Maßnahmen.

Der Blick in unsere Region zeigt, dass bereits viele Planungen und Konzepte vorliegen. Gleichzeitig wird deutlich, dass es bei der Umsetzung noch Herausforderungen gibt. Daher haben wir uns auch an Regionen orientiert, die bereits erfolgreich interkommunale Lösungen umgesetzt haben, um von ihnen zu lernen.

Eine große Chance für den Einstieg in die Umsetzung sehen wir in Sofortmaßnahmen: Kleine, aber wirkungsvolle Schritte können uns helfen, schnelle Erfolge zu erzielen und Vertrauen in die Zusammenarbeit zu schaffen. Besonders wichtig sind Lückenschlüsse entlang zentraler Radrouten und durchgängiger Verbindungen, um die Attraktivität des Radverkehrs zu erhöhen.

Die größte Herausforderung bleibt jedoch die Schaffung von Synergien und der Aufbau gemeinsamer Strukturen. Nur durch enge Kooperation zwischen Kommunen, Verbänden und Bürgern können wir nachhaltig und effizient handeln. Ich lade daher alle ein, aktiv an diesem Prozess mitzuwirken – nicht nur, um den Radverkehr zu stärken, sondern auch um Strukturen zu schaffen, die uns in anderen Bereichen der kommunalen Zusammenarbeit zugutekommen.

Jörg Jenoch,
Bürgermeister der Gemeinde Eichwalde

1. | Das Handlungsprogramm

1.1 | Hintergrund und Zielsetzung

Im Gemeinsamen Strukturkonzept (GSK) Flughafenregion Berlin-Brandenburg 2030 (Stand Juni 2021) wird die Notwendigkeit des Ausbaus von Radwegen unterschiedlicher Art (Radschnellwege, Strecken für E-Bikes, für straßenbegleitende Radwege, für freizeit- und touristisch-orientierte Radwege, für die Verkehrssicherheit und Lückenschließungen etc.) betont und herausgearbeitet. Zwar sind zum Teil Konzepte bzw. Machbarkeitsstudien für einzelne Kommunen vorhanden. Es fehlt jedoch ein abgestimmtes landkreis- vor allem auch länderübergreifendes Radwegekonzept für die Flughafenregion, in dem diese Planungen zusammengeführt werden. Ebenso mangelt es bisher an geeigneten Strategien, Planungsgrundlagen und Strukturen, auf deren Basis die Kommunen, die Beantragung von Fördermitteln und die Umsetzung vorantreiben können.

Das GSK definiert daher als ein Leitprojekt die Erarbeitung eines „Handlungsprogramms Radwege für die Flughafenregion". Mit diesem Handlungsprogramm sollen die vorhandenen Planungen zusammengefasst, die relevanten Akteure koordiniert und die Umsetzung konkreter Projekte eingeleitet werden. Damit sollen die folgenden Leitziele des GSKs für die Mobilitätsentwicklung in der Flughafenregion verfolgt werden: Stärkung des Radverkehrs und umweltgerechte Mobilität im Allgemeinen, Beitrag zur CO2-Reduzierung und Stärkung der Verbindungen und Verflechtungen auf der Achse und den Tangentialen im Berliner Umland.

Im Einzelnen sollen mit dem Handlungsprogramm die folgenden Ziele erreicht werden:

(1) **Auswertung der vorhandenen Planungen und Konzepte,**

(2) **Zusammenführen der Konzepte** in einem differenzierten Zielnetz.

(3) **Herausarbeiten einer gemeinsamen Zieldefinition** für die Flughafenregion
Hinweis: Das Formulieren gemeinsamer Ziele erfolgt separat zu diesem Bericht

(4) **Identifizieren von drei priorisierten Handlungsräumen bzw. -feldern**, inkl. vertiefende Maßnehmenvorschläge /-steckbriefe

(5) **Auswertung ähnlicher Projekten und Strukturen in anderen Regionen** inkl. Ableitung von Erkenntnissen und Empfehlungen

(6) **Identifizierung geeigneter Ansätze** zum Aufbau gemeinsamer Strukturen für eine effektive Zusammenarbeit, Synergien und beschleunigte Umsetzung

(7) **Workshops und Beteiligungsformate mit relevanten Akteuren**
Hinweis: Auf Wunsch der Kommunen erfolgte die Vertiefung der Themen verstärkt in Einzelprojekten und in kleinen, spezifischen Arbeitsgruppen und Fokusterminen

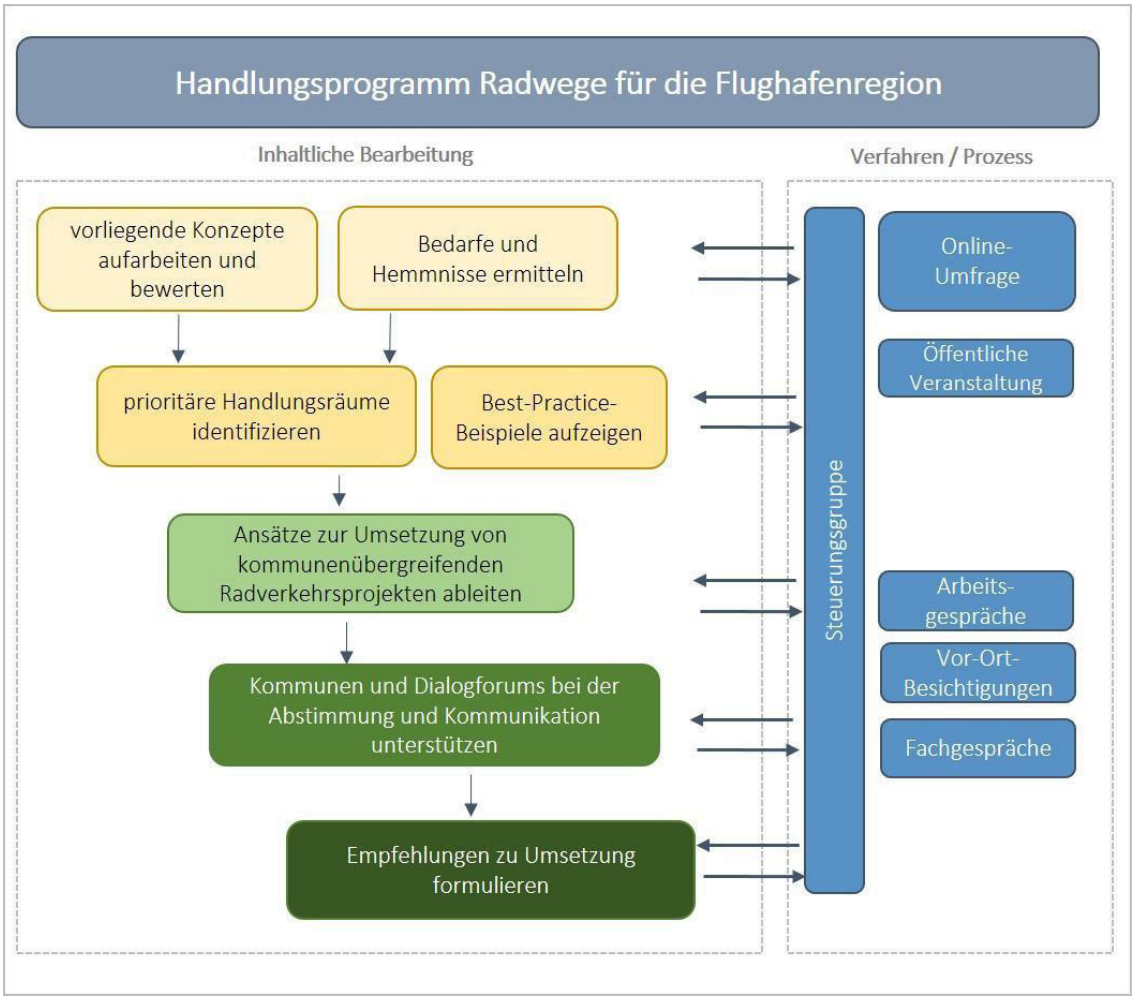
(8) **Koordinierung relevanter Akteure zur Vorbereitung ausgewählter Projekte**

Aufgrund der vielen bereits vorhandenen Abstimmungsrunden sahen die kommunalen Vertreterinnen und Vertreter keinen Bedarf an breit angelegten partizipativen Formaten. Vielmehr wurde die Erarbeitung konkreter Maßnahmenvorschläge und im Anschluss die Abstimmung jeweils nur mit den für die Projekte relevanten Akteuren erbeten. Daher erfolgte die Erarbeitung des Handlungsprogramms hauptsächlich in kleinen, projekt- und themenbezogenen Meetings.

1.2 | Vorgehensweise

In der Flughafenregion existieren bereits diverse Konzepte und Planungen für den Neu- und Ausbau von Radwegen. Zudem beschäftigt sich eine Vielzahl unterschiedlicher Akteure (Land, Kreise, Gemeinden, Bezirke, Senat) mit dem Radwegeausbau. Zur Erarbeitung des Handlungsprogramms wurde daher eine schrittweise Vorgehensweise gewählt, um so die wesentlichen Bedarfe und Hemmnisse bei der Umsetzung von Radwegeprojekten sowie geeignete Strukturen und Strategien zu ihrer Förderung zu identifizieren (vgl. Abbildung 1).

Abbildung 1: Projektablauf



Quelle: eigene Darstellung

In der ersten Phase der inhaltlichen Bearbeitung wurde zunächst der **"Blick in die Region"** geworfen: Die vorliegenden Konzepte und Planungen wurden zusammengetragen, aufgearbeitet und bewertet. Parallel wurden im Rahmen einer Online-Umfrage sowie eines Workshops bei den wesentlichen Akteuren in der Flughafenregion Bedarfe und Hemmnisse bei der Umsetzung von Radwegeprojekten ermittelt und diese mit den in der einschlägigen Literatur genannten Hemmnissen und Erfolgsfaktoren für die Radverkehrsförderung in Kommunen sowie im interkommunalen Zusammenhang abgeglichen. Diese Analyse bildet die Grundlage für die weitere Entwicklung des Handlungsprogramms, indem sie die Ausgangslage und die bestehenden Herausforderungen herausarbeitet (vgl. Kap. 2).

Aufbauend auf der Bestandsanalyse wurden im nächsten Schritt prioritäre Handlungsräume identifiziert. Hierbei handelt es sich um geografische oder thematische Bereiche, in denen kommunenübergreifende Ansätze erforderlich sind bzw. eine beschleunigte Umsetzung ermöglichen könnten (vgl. Kap. 2.4).

Parallel erfolgte eine Recherche zu Best-Practice-Beispielen und erfolgreichen Strategien und Ansätzen aus anderen Projekten oder Regionen, um das **"Lernen von anderen Regionen"** zu ermöglichen. Ausgewählte Fallbeispiele wurden untersucht und miteinander verglichen und hinsichtlich ihrer Übertragbarkeit auf die Flughafenregion überprüft (vgl. Kap. 3).

Als **"Blick in die Zukunft"** erfolgte dann die inhaltliche Vertiefung des Handlungsprogramms (Kap. 4). Dazu wurden für die definierten Handlungsräume spezifische Ansätze zur Umsetzung von (kommunenübergreifenden) Radverkehrsprojekten erarbeitet. Hierzu wurden u.a. Vor-Ort-Besichtigungen, Arbeitstermine und Fachgespräche mit beteiligten Kommunen sowie vertiefte spezifische Recherchen zu guten Fallbeispielen in den jeweiligen Handlungsräumen durchgeführt. In diesem Zuge wurden Kommunen und Dialogforum auch mit konkreten planerischen Leistungen unterstützt, um somit die Umsetzung von Projekten anzustoßen bzw. zu befördern.

Die Ergebnisse dieses Prozesses sind vier Strategien bzw. Empfehlungen:

- **KAPITEL 4.1 | Gemeinsame Ziele und Leitbild**
  Formulierung konkreter gemeinsamer Ziele zur Förderung des Radverkehrs in der Flughafenregion sowie Festlegung zur Umsetzung und (Anstoß-)Finanzierung ausgewählter Maßnahmen des Handlungsprogramms.
- **KAPITEL 4.2 | Quick wins und Sofortmaßnahmen**
  Vorschläge für kurzfristige Erfolge insbesondere für ländlichere bzw. kleine Kommunen im Süden des Dialogforums
- **KAPITEL 4.3 | Lückenschlüsse**
  Beschreibung konkreter Maßnahmen für Lückenschluss entlang der Landesgrenze
- **KAPITEL 4.4 | Strukturen für gemeinsame Projekte**
  Strategien zum Aufbau von Strukturen für gemeinsame Projekte

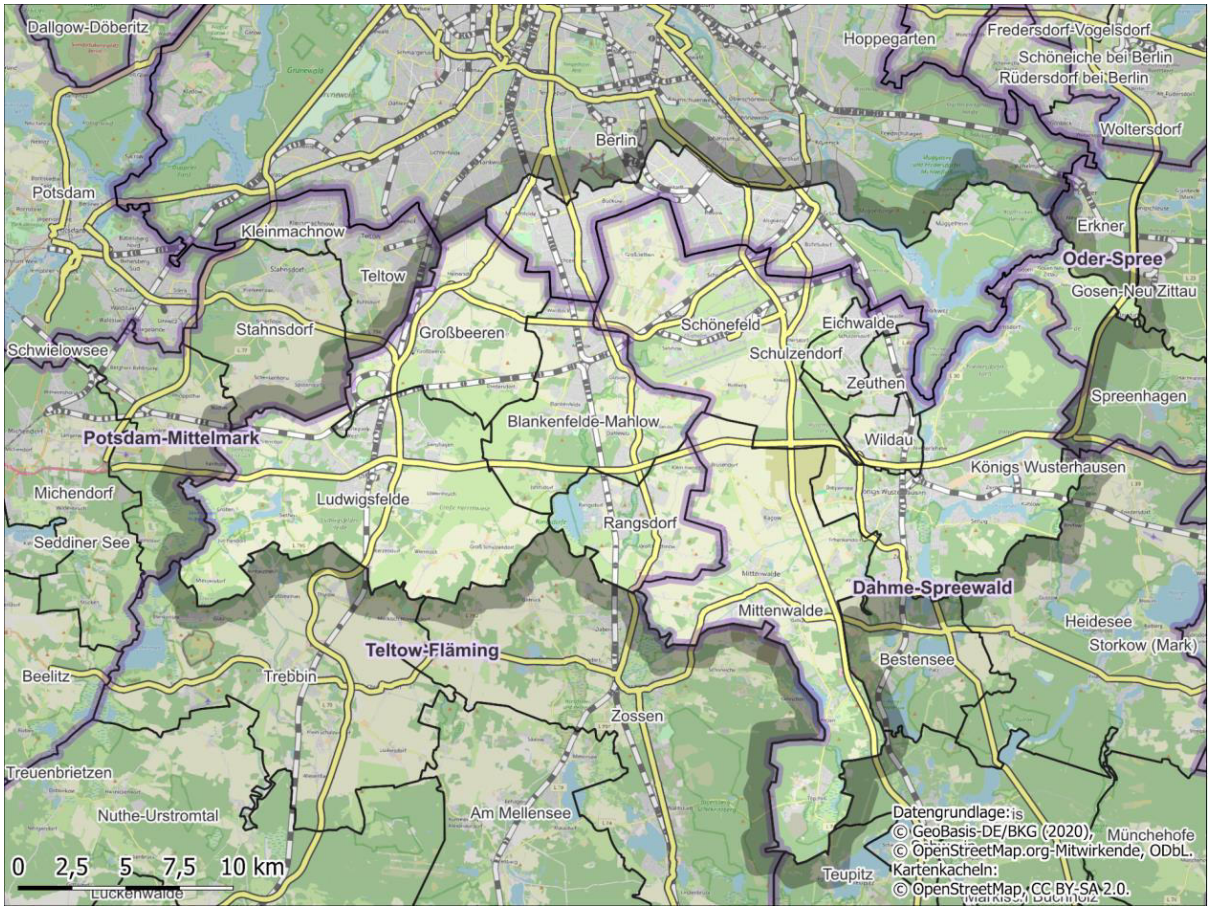
2. | Bestandsaufnahme – „Blick in die Region"

Die Analyse des Planungsraums gliedert sich in die Auswertung der geographischen Rahmenbedingungen, die Analyse der vorhandenen Planungen und Konzepte sowie verschiedene Formate zur Identifizierung lokaler Hemmnisse der (interkommunalen) Radverkehrsförderung bzw. der Umsetzung von (überörtlicher) Radinfrastruktur.

2.1 | Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet für das Handlungsprogramm Radwege für die Flughafenregion wird durch die im Dialogforum Airport Berlin-Brandenburg mitwirkenden Städte und Gemeinden gebildet (vgl. Abbildung 2). Zu diesen zählen (in alphabetischer Reihenfolge) die Gemeinden Blankenfelde-Mahlow, Eichwalde, Gosen-Neu Zittau, Großbeeren, Rangsdorf, Schönefeld, Schulzendorf und Zeuthen, die Städte Königs Wusterhausen, Ludwigsfelde, Mittenwalde und Wildau sowie die südlichen Ortsteile der Berliner Bezirke Neukölln, Tempelhof-Schöneberg und Treptow-Köpenick. Überdies werden im Handlungsprogramm relevante Verflechtungen mit benachbarten Räumen ebenfalls berücksichtigt.

Abbildung 2: Untersuchungsgebiet



Quelle: eigene Darstellung – Kartengrundlage: openstreetmap.org (© OpenStreetMap-Mitwirkende)

Administrativ erstreckt sich die Flughafenregion über Teile der Bundesländer Brandenburg und Berlin. In Brandenburg umfasst dabei die Region Kommunen aus den Landkreisen Dahme-Spreewald, Teltow-Fläming und Märkisch-Oderland. In Berlin gehören insbesondere die an der südlichen / südöstlichen Landesgrenze zu Brandenburg liegenden Ortsteile der genannten Berliner Bezirke zur Flughafenregion.

Eine sehr umfassende Darstellung der Siedlungsstruktur sowie der bisherigen und zukünftigen Entwicklungen findet sich in der „Fortschreibung des Gemeinsamen Strukturkonzeptes (GSK) Flughafenregion Berlin-Brandenburg 2030" sowie den nachfolgenden Fortschrittsberichten.[1] Die nachfolgenden Ausführungen beschränken sich daher auf eine kurze Darstellung der Strukturen und Rahmenbedingungen, die für die Fahrradnutzung und die Radverkehrsinfrastruktur relevant sind.

Landschaftlich und siedlungsstrukturell ist die Flughafenregion durch sehr unterschiedliche Strukturen geprägt. Sie ist charakterisiert durch eine flache bis leicht wellige Landschaft, die durch landwirtschaftlich genutzte Flächen, Wälder und Gewässer durchzogen ist. Die Besiedlung reicht von sehr dichten großstädtisch urbanen Gebieten vorwiegend in den Berliner Bezirken über mittel- und kleinstädtische Strukturen bis hin zu ländlichen Gemeinden vorwiegend in den Brandenburger Kommunen. Dabei ist insgesamt von Norden nach Süden eine deutlich abnehmende Siedlungsdichte mit Konzentrationen entlang von Verkehrsachsen festzustellen. Prägend sind für die Region darüber hinaus hauptsächlich der Flughafen sowie großflächige Industrie- und Gewerbeareale, die sich im unmittelbaren Flughafenumfeld, aber auch entlang der Verkehrsachsen wie z. B. im Bereich Großbeeren – Ludwigsfelde entwickelt haben.

Der Berliner Teil der Flughafenregion ist durch eine Mischung aus älteren Wohnbauten und neueren Siedlungen geprägt, die von Einfamilienhausbebauung bis hin zu Großwohnformen reichen. Er weist insgesamt sowohl eine hohe Bevölkerungsdichte als auch eine hohe Dichte anderer Nutzungen auf.

Im Brandenburger Teil der Flughafenregion dominieren mittlere und kleinere Städte und Dörfer, die oft historische Ortskerne mit entsprechenden Ortsdurchfahrten und eine lockere Bebauung aufweisen. Aufgrund der Nähe zu Berlin, zum Flughafen sowie den Industrie- und Gewerbeansiedlungen haben sich viele Gemeinden – wie auch die Region insgesamt – in den vergangenen Jahrzehnten sehr dynamisch entwickelt und erhebliche Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzunahmen verzeichnet.

Durch die Gebietsreformen umfassen die Brandenburger Kommunen der Flughafenregion neben ihrem Siedlungskern oftmals auch eine Reihe von siedlungsstrukturell eigenständigen, oft räumlich dispers verteilten Stadt- bzw. Ortsteilen sehr unterschiedlicher Größe. Damit einher gehen große Flächenausdehnungen der Kommunen mit teilweise sehr langen außerörtlichen

[1] vgl. complan 2021, 2022, 2024

Wegen zwischen den einzelnen Stadt- bzw. Gemeindeteilen. Nicht selten führt dies auch dazu, dass Gemeindeteile funktional stärker mit ihrer benachbarten Kommune als mit dem Kernort ihrer eigenen Gemeinde vernetzt sind.

Die Verkehrsinfrastruktur in der Flughafenregion ist durch ein dichtes, überwiegend gut ausgebautes Straßennetz gekennzeichnet, das sowohl für den Fern- und Regionalverkehr wie auch den innerregionalen Verkehr gute Erreichbarkeiten ermöglicht. Das Straßennetz ist dabei vor allem durch die Autobahnen A113 und A10 geprägt, die Berlin und den Flughafen direkt untereinander verbinden sowie an das Fernstraßennetz anbinden. Weiterhin von Bedeutung sind diverse Bundes- und Landesstraßen, die die Flughafenregion sowohl in Nord-Süd-Richtung (als Radialen von/nach Berlin) sowie in Ost-West-Richtung durchqueren. Hinsichtlich des Radverkehrsnetzes, teilweise auch hinsichtlich der Siedlungsstruktur, wirken sie als oftmals Barrieren, die nur durch kostenintensive Infrastruktur überwunden werden können.

Auch das Schienennetz ist gut ausgebaut und bietet insbesondere entlang der radialen Regional- und S-Bahnverbindungen von/nach Berlin ein dichtes SPNV-Angebot. Mit der direkten Anbindung des Flughafens über den Flughafenbahnhof BER wird eine schnelle Erreichbarkeit des Flughafens aus der gesamten Region gewährleistet. Aus Sicht des Radverkehrs folgt daraus ein hohes Potenzial für intermodale Verknüpfung von Radverkehr und SPNV, aber auch ein entsprechender Handlungsbedarf. Ferner wirkt die Schieneninfrastruktur für den Radverkehr in erheblicher Weise als Barriere, die ebenfalls nur durch kostenintensive Infrastruktur überwunden werden kann.

Neben den großen Verkehrsachsen stellt auch der Flughafen mit seinem abgeschlossenen, nicht durchquerbaren Gelände eine erhebliche Barriere dar. Als Folge weist das Flughafenumfeld gerade auch für den gemeindeübergreifenden Radverkehr viele Lücken auf, wodurch teilweise große Umwege in Kauf genommen werden müssen.

Im Brandenburger Teil der Flughafenregion wird das Straßennetz zwischen den Gemeinden wie auch die Straßenverbindungen zwischen den Ortsteilen der Gemeinden zu großen Teilen durch klassifizierte Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) gebildet. Die Straßenbaulast für einen Großteil sowohl der innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen als auch der außerörtlichen Straßenverbindungen liegt somit beim Land bzw. den Landkreisen.

Die Ortschaften und ländlichen Gebiete Brandenburgs abseits der Schienenstrecken sind dagegen weniger dicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen. Hier dominieren der Individualverkehr und der Busverkehr, der vor allem als Zubringer zu den Bahnhöfen fungiert.

2.2 | Akteure bei der Umsetzung interkommunaler Radwegeplanungen

Aufgrund der oben dargestellten administrativen Struktur der Flughafenregion sowie der verschiedenen Ebenen der Straßenbauverwaltung sind für die Planung und Umsetzung von interkommunalen Radwegen eine Vielzahl unterschiedlicher Akteure zuständig (vgl. vereinfachte Zusammenfassung in Abbildung 3).

Im Brandenburger Teil der Region ergeben sich dabei die Zuständigkeiten in erster Linie aus den für die jeweilige Planung relevanten Straßenkategorien, demzufolge ist das Land Brandenburg, dann die jeweiligen Landkreise sowie die Kommunen zu nennen.

In Berlin besteht dagegen ein dichtes Geflecht aus Zuständigkeiten zwischen verschiedenen Abteilungen und Referaten der Senatsverwaltung und den verschiedenen Fachämtern der Bezirke mit zahlreichen Verknüpfungen und Abhängigkeiten bei der Finanzierung, dem Bau, der straßenverkehrsrechtlichen Anordnung sowie der Unterhaltung von Radwegen. Darüber hinaus wurde im Jahr 2020 die landeseigene infraVelo GmbH gegründet, die mit ingenieurtechnischer, verkehrsplanerischer, kommunikativer und Projektmanagement-Expertise den Senat und die Bezirke bei der Umsetzung von Radwegeprojekten unterstützt und dabei u.a. auch als Bauherrenvertretung tätig wird. Durch die komplexen institutionellen Hierarchien erfordert die Zusammenarbeit für Projekte über die Landesgrenze hinweg daher von den Akteuren aus Brandenburg die Abstimmung mit den Bezirken wie auch mit der Senatsverwaltung, was ein wesentliches Hemmnis für die Anbahnung von Maßnahmen darstellt.

Eine Sonderrolle nimmt darüber hinaus der Flughafen Berlin Brandenburg ein, dessen Verkehrsinfrastruktur von der privatwirtschaftlichen Flughafen GmbH gebaut und betrieben wird. Dabei ist die Verkehrsinfrastruktur Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses für den Flughafen, wodurch umfangreichere Veränderungen der Verkehrswege ggf. ein aufwändiges formales Planverfahren erfordern. Für die Förderung des Radverkehrs in der Flughafenregion ist dies von erheblicher Bedeutung, da bei der Planung des Flughafens versäumt wurde, eine adäquate Anbindung und Infrastruktur für den Radverkehr mit zu planen und herzustellen.

Abbildung 3: Relevante Akteure der Radverkehrsförderung in der Flughafenregion

Akteur / Ebene	Zuständigkeit / Aufgaben
Bundesebene	
- Bundesministerium für Digitales und Verkehr	Finanzierung Radwege an Bundesstraßen Diverse Fördermittelprogramme Regelwerke (StVO, VwV-StVO, Einführung FGSV-Richtlinien, ARS)
- Bundesamt für Logistik und Mobilität	Mobilitätsforum Bund (Wissensmanagement, Fortbildung) Zentraler Projektträger für Fördermittel des Bundes
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen	Technische Regelwerke

Akteur / Ebene	Zuständigkeit / Aufgaben
Land Brandenburg	
- Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung Brandenburg	Konzeption Radverkehrsstrategie und „Radnetz Brandenburg" Oberste Straßenverkehrsbehörde Mitwirkung an Regelwerken auf Bundesebene Verwaltung Fördermittel des Bundes und des Landes
- AG Fahrradfreundliche Kommunen des Landes Brandenburg (AGFK BB)	Vernetzung, Beratung, Information, Interessenvertretung, Unterstützung der Kommunen bei der Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen im Bereich Radverkehrsinfrastruktur und Dienstleistung/Service
- Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg	Baulastträger für Bundes- und Landesstraßen sowie Radschnellwege
Land Berlin	
- Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt Berlin	Konzeption des Radverkehrsnetzes Grundsätze der Radwegeplanung Neubau von Straßen Finanzierung/Förderung und Programmmanagement der bezirklichen Radverkehrsprojekte Oberste Straßenverkehrsbehörde
- Bezirk Neukölln - Bezirk Tempelhof-Schöneberg und - Bezirk Treptow-Köpenick	Baulastträger für Straßen und Radverkehrsanlagen Untere Straßenverkehrsbehörde z.T. bezirkliche Radverkehrsnetze/-konzepte
- GB infraVelo GmbH	Planung, Bau und Betrieb von Radwegen und Fahrradabstellanlagen als Bauherrenvertretung im Auftrag des Landes Berlin und der Berliner Bezirke Mitwirkung beim Programmmanagement der bezirklichen Radverkehrsprojekte
Landkreise	
- Landkreise Dahme-Spreewald - Teltow-Fläming - Märkisch-Oderland	Baulastträger für Kreisstraßen Untere Straßenverkehrsbehörden jeweils mit eigenen Radverkehrskonzepten
- Arbeitsgruppe Rad Landkreis Dahme-Spreewald (AG Rad LDS)	Regelmäßiger Austausch von Kommunen und Akteuren, Fokus liegt eher auf dem touristischen Radverkehr und damit eher auf der Spreewaldregion
Kommunen	
- Blankenfelde-Mahlow, - Eichwalde, - Gosen-Neu Zittau, - Großbeeren, - Rangsdorf, - Schönefeld, - Schulzendorf - Zeuthen - Königs Wusterhausen - Ludwigsfelde - Mittenwalde - Wildau	Baulastträger für Gemeindestraßen sowie gemeinsame Geh- und Radwege entlang der Ortsdurchfahrten der Landes- und Kreisstraßen z.T. eigene Radverkehrskonzepte
Flughafen	
- Flughafen Berlin Brandenburg GmbH	Baulastträger auf dem Gebiet des Flughafens Berlin-Brandenburg

Quelle: eigene Zusammenstellung

2.3 | Vorhandene Konzepte und Planungen zum Radverkehr

Wie eingangs angeführt, existieren durch die vielen Akteure in der Flughafenregion eine Reihe von (sich oft überlagernden) Konzepten und Machbarkeitsstudien für den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur. Alle für den Untersuchungsraum relevanten Planwerke wurden im Zuge der Bearbeitung zusammengetragen, verglichen und ausgewertet. Besonders berücksichtigt wurden dabei Anknüpfungspunkte an vorhandene und geplante Routen, intermodale Verknüpfungspunkte (d.h. Umsteigepunkte zum SPNV und ÖPNV), die räumliche Abdeckung der relevanten Quellen und Ziele des Radverkehrs sowie die ggf. definierten Qualitätsstandards (Hierarchisierung, Wegeführung, Ausbaustandards, Leitsysteme etc.).

Wie aus der nachfolgenden Zusammenstellung deutlich wird, liegen insbesondere auf der Ebene des Landes Berlin sowie der Landkreise Dahme-Spreewald und Teltow-Fläming großräumige Planwerke mit strategischen Netzplanungen vor, die einen Großteil der Flughafenregion abdecken (vgl. Abbildung 4). Da sich das Radnetz für das Land Brandenburg zum Zeitpunkt der Analyse noch in der Aufstellung befand, wurde es nicht mitberücksichtigt.

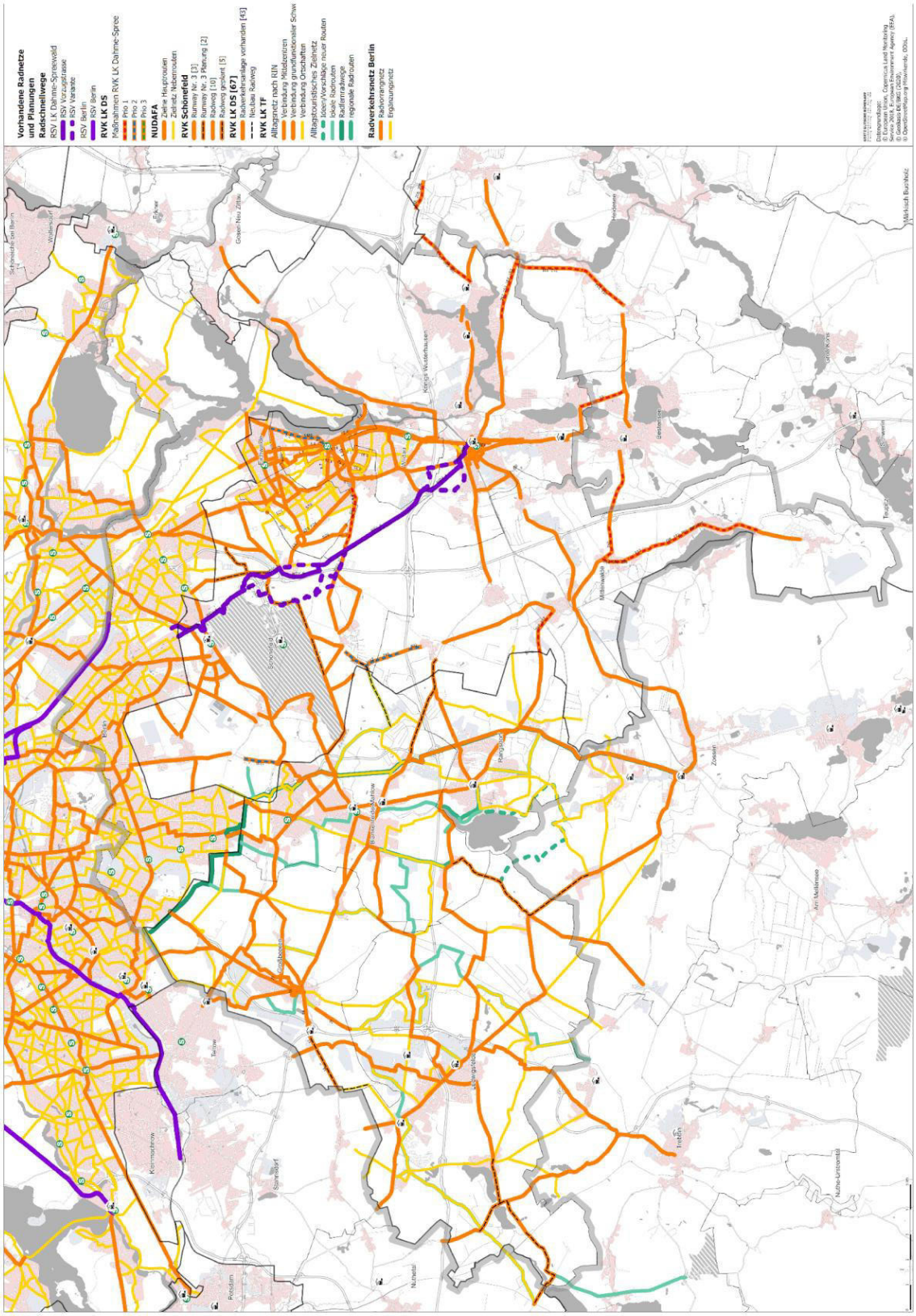
Abbildung 4: Ausgewertete Planwerke, Konzepte und Untersuchungen

Bezeichnung	Veröffentlichungsjahr
Ebene Bundesland	
Radverkehrsplan Berlin	2021
Radnetz Brandenburg [nicht veröffentlicht, daher nicht berücksichtigt]	vstl. 2025
Ebene Landkreise	
Radverkehrskonzept 2030, Landkreis Dahme-Spreewald	2021
Radverkehrskonzept Teltow-Fläming	2024
Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung, Landkreis Dahme-Spreewald	2021
Ebene Gemeinden	
NUDAFA-Zielnetz	2023
Radverkehrskonzept Zeuthen	2022
Verkehrsentwicklungsplan Großbeeren	2021
Verkehrskonzept Königs Wusterhausen	2014
Konzept sichere Schul-, Geh- und Radwege für die Gemeinde Schulzendorf	2022
Radverkehrskonzept Schönefeld	2019

Quelle: eigene Zusammenstellung

Aus den vorhandenen Netzkonzepten der jeweiligen Akteure ergibt sich für die Flughafenregion bereits ein sehr dichtes und weitgehend konsistentes Zielnetz aus Hauptrouten (vgl. Abbildung 5). Abgesehen von wenigen Lücken verbindet dieses überörtlich alle größeren Siedlungsbereiche sowie intermodale Verknüpfungspunkte miteinander. Ergänzt wird das Hauptroutennetz durch zahlreiche Nebenrouten und touristische Routen, die auch die kleineren Ortschaften an die jeweiligen Kernorte sowie das Hauptroutennetz anbinden.

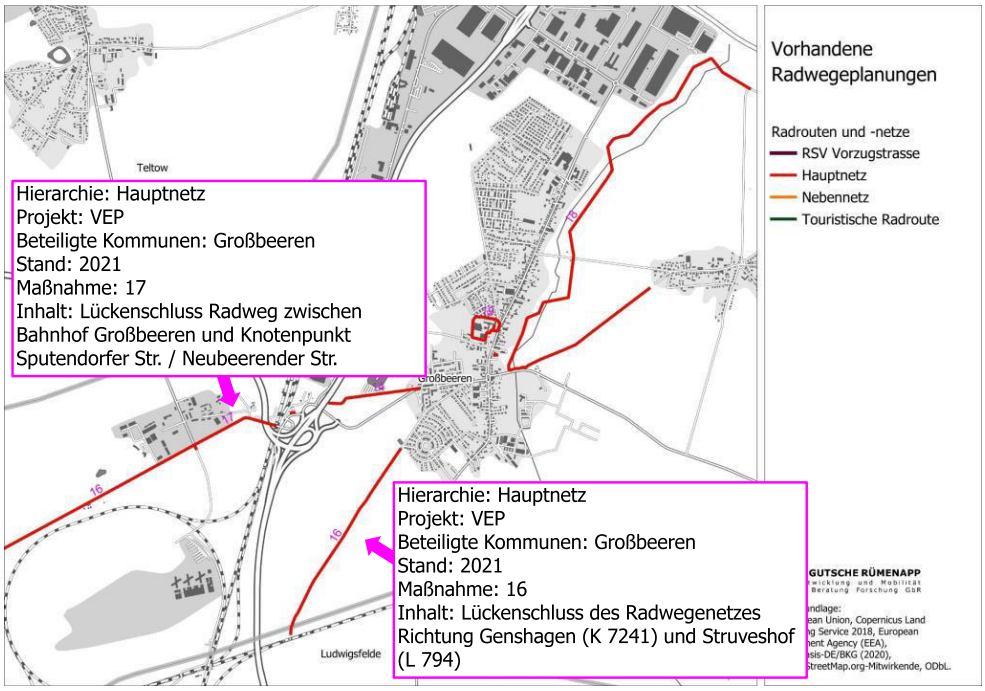
Abbildung 5: Vorhandene Planungen Radverkehrsnetze + Radschnellwege



Quelle: eigene Darstellung – Kartengrundlage: openstreetmap.org (© OpenStreetMap-Mitwirkende)

Im Rahmen der Analyse wurden alle ausgewerteten Netzplanungen wie auch in den Konzepten vorgesehenen Einzelplanungen in einem Geoinformationssystem aufbereitet und zusammengefasst. Daraus ergibt sich eine Übersicht aller Netzplanungen (vgl. Abbildung 5). Ebenso wurde ein Geodatensatz mit den geplanten Einzelmaßnahmen erstellt, der der Flughafenregion auch nach dem Projektabschluss für die weiteren Planungen zur Verfügung steht (vgl. Abbildung 6).

Abbildung 6: Informationen zu Einzelmaßnahmen im Geodatensatz

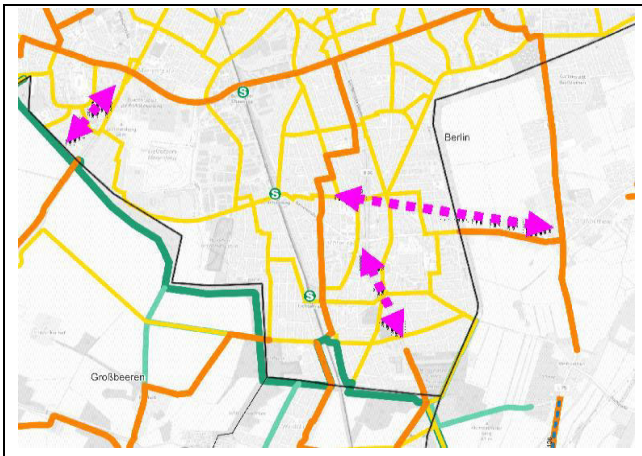


Quelle: eigene Darstellung – Kartengrundlage: openstreetmap.org (© OpenStreetMap-Mitwirkende)

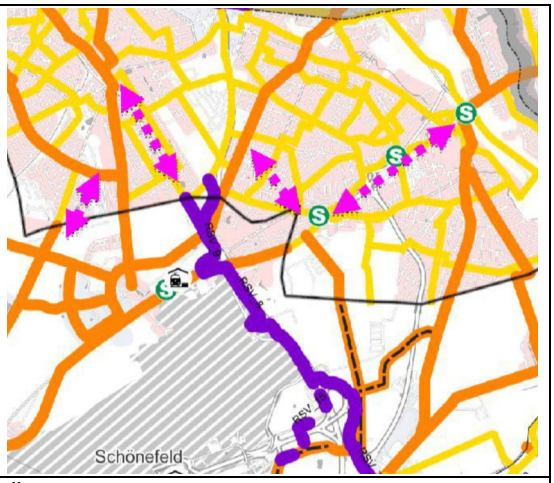
2.3.1 | Besonderheiten, Inkonsistenzen und Netzlücken

Bei der Auswertung der Planungen zeigten sich insbesondere an der Landesgrenze zwischen Berlin und Brandenburg eine Reihe von Inkonsistenzen und Lücken zwischen dem Haupt- und Ergänzungsrouten des Berliner Radverkehrsplans und den Netzplanungen der Brandenburger Landkreise und Kommunen (vgl. Abbildung 7). Dies betrifft primär verschiedene aus Brandenburg kommende Hauptrouten, die auf Berliner Gebiet gar nicht und nur als Ergänzungsroute weitergeführt werden. Auch die Radschnellverbindung im Landkreis Dahme-Spreewald in Richtung Flughafen und Königs-Wusterhausen wird bisher im Berliner Radverkehrsplan nicht berücksichtigt. Anscheinend sind bisher nur unzureichend länderübergreifende Abstimmungen bei der Netzplanung erfolgt. Als Grundlage für die Behebung der Lücken entlang der Landesgrenze wurden die wichtigsten Lückenschlüsse in Kap. 4.3 näher beschrieben, sodass die beteiligten Kommunen gemeinsame Maßnahmen vorbereiten können.

Abbildung 7: Inkonsistente Netzverknüpfungen und Netzlücken an der Landesgrenze



Übergänge Schönefeld / Blankenfelde-Mahlow – Berlin

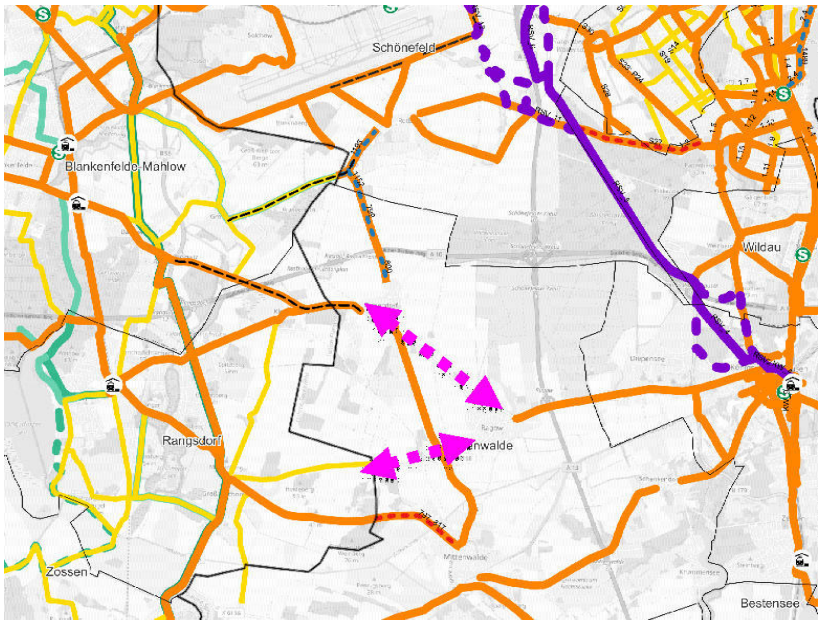


Übergänge Schönefeld – Berlin

Quelle: eigene Darstellung – Kartengrundlage: openstreetmap.org (© OpenStreetMap-Mitwirkende)

Im Brandenburger Teil der Flughafenregion konnten dagegen nur einige wenige Inkonsistenzen im Bereich zwischen Rangsdorf und Mittenwalde identifiziert werden (vgl. Abbildung 8).

Abbildung 8: Inkonsistente Netzverknüpfungen und Netzlücken zwischen den Brandenburger Landkreisen



Quelle: eigene Darstellung – Kartengrundlage: openstreetmap.org (© OpenStreetMap-Mitwirkende)

Weiterhin nur unzureichend bzw. z.T. ungeklärt erscheint die Anbindung des Flughafens BER an das übrige Radverkehrsnetz. Dies gilt insbesondere in/aus Richtung Berlin, wo bisher keine leicht verständliche und direkte Route existiert und auch die Netzplanung nur wenige und teilweise recht umwegige Routenführungen vorsieht.

Die Netzplanungen der Landkreise Teltow-Fläming und Dahme-Spreewald konzentrieren sich stark auf die Radverkehrsverbindungen entlang des klassifizierten Straßennetzes. Verbindungen über das Nebenstraßennetz oder über Wirtschaftswege sind dagegen nur vereinzelt in den Netz- bzw. Ausbauplanungen enthalten.

2.3.2 | Qualitätsstandards

Vor allem der Radverkehrsplan Berlin sowie die Radverkehrskonzepte der Landkreise Dahme-Spreewald und Teltow-Fläming definieren Qualitätsstandards für Radverkehrsanlagen in Abhängigkeit von Netzfunktion und Führungsform (s. beispielhaft Abbildung 9). Der Berliner Radverkehrsplan definiert im Hinblick auf höhere Radverkehrsstärken in den verdichteten Berliner Bereichen z.T. darüberhinausgehende Standards. Die definierten Qualitätsstandards der analysierten Radverkehrskonzepte orientieren sich im Wesentlichen an den Vorgaben des gültigen technischen Regelwerks, d.h. insbesondere den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010 sowie den "Hinweisen zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten der FGSV"[2].

Abbildung 9: Qualitätsstandards für Radverkehrsanlagen (Bsp. RVK LK Teltow-Fläming)

Führungsform	Regelmaß Radvorrangroute[2]	Regelmaß Basisverbindung[1]	Mindestmaß[1] (nur im Bestand)	Anwendungsbereich
Gehweg Radverkehr frei	-	min. 2,50 m	-	innerorts u. außerorts
Einrichtungsradweg	2,50 m	2,00 m	1,60 m	innerorts u. außerorts
Beidseitiger Zweirichtungsradweg	3,00 m	2,50 m	2,00 m	innerorts u. außerorts
Einseitiger Zweirichtungsradweg	3,00 m	3,00 m	2,50 m	innerorts (nur im Ausnahmefall) u. außerorts
Gemeinsamer Geh- und Radweg (außerorts)	3,50 m	2,50 m	-	innerorts (nur im Ausnahmefall) u. außerorts
Fahrradstraße	4,75 m	4,00 m³ (Fahrgasse)	3,50 m³ (Fahrgasse)	innerorts u. außerorts

[1]vgl. ERA 2010, E Klima 2022 [49.]
[2]vgl. H RSV
[3]vgl. Fahrradstraßen - Leitfaden für die Praxis 2021 [45.]

Tabelle 18 Radverkehrsanlagen mit Breitenmaß, Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an ERA 2010, VwV StVO 2021, H RSV 2021, E Klima 2022 [49.] und Fahrradstraßen - Leitfaden für die Praxis 2021 [45.]

Quelle: isup (2023), S. 118

[2] Vgl. FGSV (2010) und FGSV (2021)

2.3.3 | Umsetzung der Netzkonzepte

Ein Abgleich der Netzkonzepte und zugehörigen Maßnahmen hinsichtlich des Umsetzungsstandes war nicht Bestandteil des Handlungsprogramms. Dies hätte eine umfassende Bestandserhebung bzw. Bewertung erfordert, die im Rahmen des Handlungsprogramms nicht möglich gewesen wäre.

In Anbetracht der Abdeckung und Überlagerung der vorhandenen und beschlossenen Konzepte kann ein Mangel an Netzkonzepten als Ursache für die schleppende Umsetzung der in den Konzepten vorgesehenen Maßnahmen ausgeschlossen werden. Vielmehr scheinen die unterschiedlichen Baulastträgerschaften, Prioritätensetzungen und mangelnde Ressourcen bzw. anderweitige Planungshemmnisse ursächlich zu sein (vgl. Kap. 2.4). Es zeigt sich somit, dass übergeordnete Netzkonzeptionen zwar planerisch notwendig sind, sie jedoch nicht wirklich in der Lage sind, deren Umsetzung zu befördern bzw. sicherzustellen. Dies gilt vor allem, wenn für einen Großteil der konzipierten Maßnahmen der Konzeptersteller nicht für Finanzierung, Planung und Realisierung zuständig ist bzw. diese nicht übernimmt und das Konzept keine Umsetzungsstrategien im Hinblick auf eine trägerübergreifende Abstimmung und Priorisierung sowie Finanzierungs- und Unterstützungsmechanismen für Kommunen enthält.

Angesichts der vorhandenen Netzkonzepte wird die Erarbeitung eines Radverkehrsnetzes bzw. Zielnetzes explizit für die Flughafenregion als nicht notwendig und sinnvoll erachtet. Das Erarbeiten und Beschließen eines gemeinsamen Konzeptes zur Bereinigung von Inkonsistenzen im Routenverlauf und in der Prioritätensetzung würde vielmehr einen unverhältnismäßig komplexen, mehrstufigen und daher aufwendigen Prozess zur Beteiligung der Öffentlichkeit, der Verwaltungen und der politischen Gremien erfordern.

Im Fokus sollte vielmehr die priorisierte Umsetzung der vorhandenen Netzkonzeptionen stehen. Um dies zu befördern, sind aus unserer Sicht ein Bekenntnis des Dialogforums zu diesen Konzepten und die Schaffung geeigneter Umsetzungs- und Unterstützungsstrukturen erforderlich.

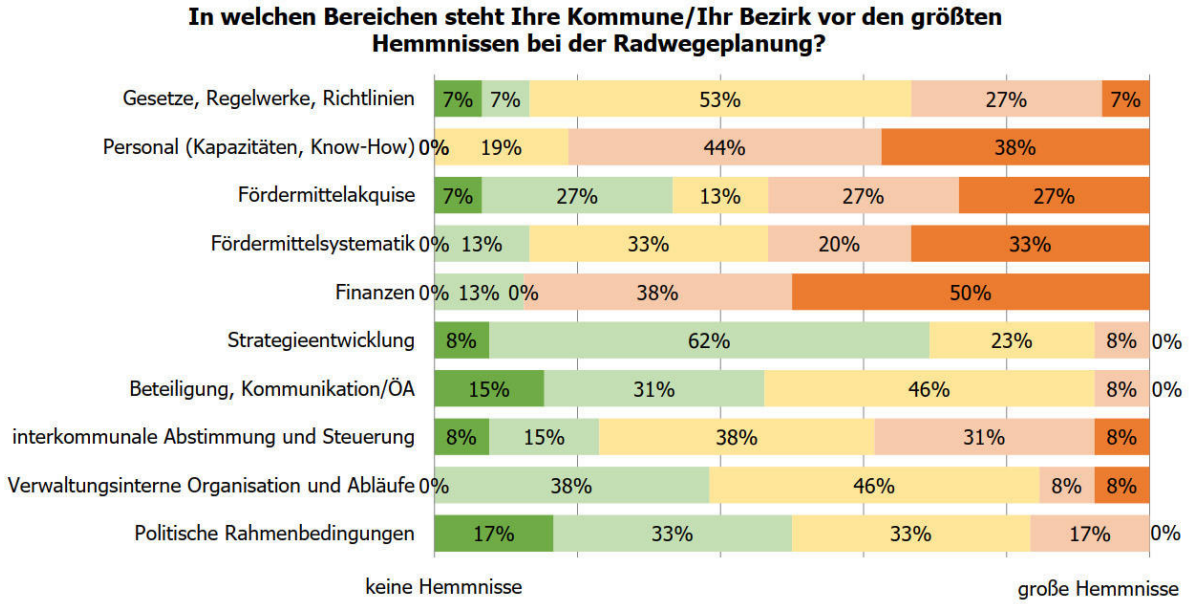
Im Hinblick auf die derzeit vorhandenen Netzlücken und Inkonsistenzen sollten sich vorrangig die jeweils betroffenen Kommunen bilateral zu den Anschlussstellen abstimmen und Lückenschlüsse herstellen. Es empfiehlt sich für das Dialogforum, derartige Maßnahmen koordinierend, personell oder auch finanziell zu unterstützen, bspw. über den "Regionalen Entwicklungsfonds" oder die im Kapitel 4 aufgeführten Ansätze und Strategien.

2.4 | Bedarfe und Hemmnisse der Kommunen

Parallel zur Analyse des gemeinsamen Planungsraums, der Akteursstruktur sowie der vorhandenen Planungen erfolgte eine Erfassung bzw. Bewertung der Bedarfe und Hemmnisse in den Kommunen.

Dazu wurde im September 2023 eine Online-Umfrage durchgeführt, um Einschätzungen und Meinungen zur aktuellen Radwegesituation, zu Umsetzungsschwierigkeiten sowie Erwartungen und Anregungen zu interkommunalen Radwegeplanungen einzuholen. Insgesamt haben sich fast alle Kommunen bzw. Bezirke an der Umfrage beteiligt (Rücklauf n=16). Die Umfrage ergab, dass fehlende finanzielle Mittel sowie Mangel an qualifiziertem Personal in den Verwaltungen, genauer gesagt unzureichende Kapazitäten, die größten Hemmnisse für den Ausbau von Radwegen darstellen. Hinzu kommt die komplizierte Fördermittelsystematik und -akquise, damit eingehend auch die mangelnde Finanzierung, die Prozesse zusätzlich erschwert (vgl. Abbildung 10). Diese Faktoren führen dazu, dass Maßnahmen oft verzögert oder gar nicht begonnen oder umgesetzt werden können.

Abbildung 10: Frage "In welchen Bereichen steht Ihre Kommune/Ihr Bezirk vor den größten Hemmnissen bei der Radwegeplanung?", n = 16



Quelle: eigene Darstellung

Bei den aufgeführten Faktoren und Hemmnissen sowie der Bewertung durch die Kommunen ist hervorzuheben, dass Hemmnisse in den Bereichen Vergabe, Baulastträgerschaft, Fördermittelsystematik und -akquise sowie bauliche und rechtliche Anforderungen und die Koordination der Querschnittsaufgabe Radverkehrsförderung oftmals einen personellen und finanziellen Mehraufwand zur Folge haben. Somit stehen diese Hemmnisse in unmittelbarer, aber auch gegenseitiger Wechselwirkung zu den von den befragten Kommunen als stärkste bewerteten

Hemmnissen Finanzen und Personal. Beide Faktoren sind daher besonders zu berücksichtigen, jedoch immer auch im Gesamtzusammenhang zu betrachten.

Ergänzend zu der Umfrage wurde am 27.09.2023 ein Workshop mit Vertreterinnen und Vertretern der Kommunen durchgeführt. Auch im Zuge der weiteren Projektarbeit und Vor-Ort-Besichtigungen des Planungsteams ergaben sich weitere Erkenntnisse zu Herausforderungen und Hemmnissen. Die Ergebnisse dieser drei Formen der Bedarfs- und Hemmnisanalyse werden nachfolgend zusammengeführt, um auf dieser Grundlage konkrete, räumliche wie auch funktional gefasste Handlungsfelder für die weitere Bearbeitung zu identifizieren.

Ergänzend zu den Ergebnissen der in der Region durchgeführten Untersuchung zu Hemmnissen ist grundsätzlich davon auszugehen, dass die aus der Literatur bekannten Hemmnisse der kommunalen Radverkehrsförderung auch in der Flughafenregion wirken. Im Einzelnen sind dies vor allem[3]

- abstimmungsintensive Prozesse durch viele beteiligte Fachabteilungen und Verwaltungen
- langwierige Planungs- und Genehmigungsverfahren gerade bei baulichen Maßnahmen
- nicht definierte Rollen
- separate Betrachtung der Maßnahmen
- Uneinigkeit der Behörden bei der Beurteilung der Maßnahmen
- Radverkehrskonzept nicht vollständig bekannt bzw. enthaltene Maßnahmen unklar sind

In den Flughafenregion stellt sich die Situation in den einzelnen Kommunen jedoch zum Teil sehr unterschiedlich dar. Die Unterschiede resultieren dabei u.a. aus den folgenden Faktoren:

- Wie stark steht die Führungsebene der Verwaltung hinter dem Ziel der Radverkehrsförderung und treibt diese voran?
- Wie groß ist die Kommune? Und damit einhergehend wie groß, wie stark in separate Ämter und Abteilungen strukturiert und mit welchen personellen Kapazitäten ausgestattet ist die Kommunalverwaltung? Wie stark sind eine querschnitts- bzw. projektorientierte Arbeitskultur bzw. entsprechende Strukturen etabliert?
- Wie stark wird die Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen durch die Politik unterstützt?

Im Ergebnis aller Analyseschritte können die nachfolgend aufgeführten Aussagen für die Flughafenregion abgeleitet werden. Am Ende der einzelnen Abschnitte sind mit einem ➔ markiert Lösungsansätze aufgeführt, dies sich im Verlauf des Prozesses ergaben.

[3] Vgl. Stein et al. 2022, Albers, Bugow 2022, Broytman 2022

» Die Region ist geprägt von einer hohen Dynamik, allerdings auch einem starken Nord-Süd-Gefälle und von Zersiedelung. Die Bedarfe der Kommunen sind dementsprechend heterogen.

- Der Raum des Dialogforums entwickelt sich derzeit sehr dynamisch, dabei aber mit einem Nord-Süd-Gefälle (Berliner Bezirke: Sehr hohe Siedlungs- und ÖPNV-Dichte, Pendlerbeziehung eher innerhalb Berlins / Norden: steigende, erheblichen Verkehrsbelastung, intensive Pendlerbeziehungen nach Berlin, hohe Infrastrukturdichte mit Barrierewirkung, Schönefeld und BER als Zielorte, insg. hohe Potenziale für den Radverkehr / S-Bahn-Achsen: Gute ÖPNV-Versorgung, ineinander übergehende Siedlungsgebiete, viel Alltagsradverkehr, teils abgehängte Ortsteile / Süden: ländlich, geringe SPNV-Dichte, hohe MIV-Abhängigkeit, Radverkehr benötigt sichere Ortsdurchfahrten und Wege außerorts).
- Einige Hemmnisse gelten für alle Kommunen (Personalmangel und Finanzen) - Dennoch ist die Situation in den Kommunen und Verwaltungen teilweise sehr unterschiedlich. Dementsprechend werden die drängendsten Probleme in den Kommunen und damit einhergehend die Unterstützungsbedarfe sehr unterschiedlich bewertet.

  ➔ Im Handlungsprogramm unterschiedliche Lösungsansätze anbieten

» Es gibt viele, sich überlagernde Planungen. Die Entwicklung eines weiteren Zielnetzes ist nicht notwendig. Vielmehr fehlt die Abstimmung und das Schließen der wenigen Netzlücken.

- Die vorhandenen Planungen ergeben ein dichtes, weitgehend konsistentes Radverkehrsnetz, das die wesentlichen Quellen und Ziele anbindet. In den Planwerken der Landkreise ist dies auch formal festgelegt. Auf ein „eigenen" Zielnetz für das Dialogforum mit gemeinsamen Prioritäten o.ä. kann daher verzichtet werden.
- Gleichwohl geben wissenschaftliche Untersuchungen an, dass in den Verwaltungen oftmals wenig bis keine Kenntnisse zu (den Maßnahmen in) den vorhandenen Konzepten vorhanden sind und Maßnahmen dementsprechend nicht umgesetzt bzw. losgelöst und unabhängig davon umgesetzt werden (Albers, Bugow 2022).
- Die anzustrebenden Qualitätsstandards für Radverkehrsanlagen sind in den Planwerken durch die Anwendung von Regelwerk weitestgehend konsistent. Die Definition zusätzlicher Qualitätsstandards ist daher nicht notwendig/erforderlich.
- Entlang der Landesgrenze finden sich jedoch noch Inkonsistenzen in den Netzkonzepten und Netzlücken (wichtigste Lückenschlüsse: s. Kap. 4.3).

➔ Erhöhung der Wahrnehmung / Berücksichtigung der in den Kommunen vorhandenen Planungen. Berücksichtigung bei der Umsetzung anderer Maßnahmen (Stadtplanung, Städtebau, Straßenbau usw.), Erhöhung der Prioritäten zur Umsetzung.

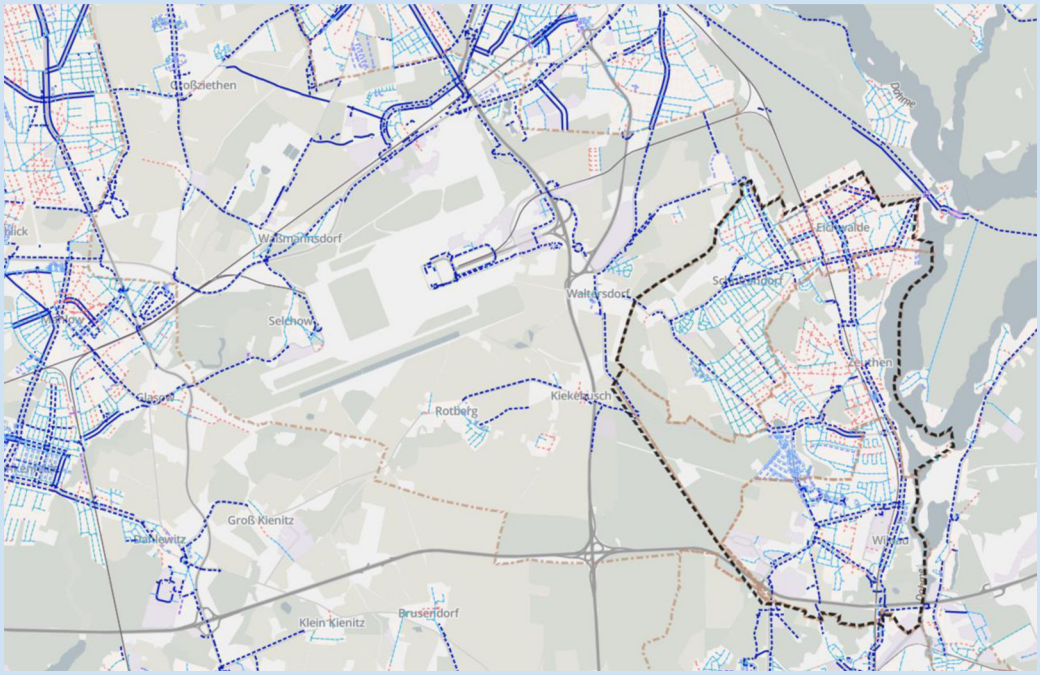
➔ Übersendung des Handlungsprogramms auch an das Land Berlin, damit der Berliner Radwegeplan angepasst werden kann. Künftig sollten Änderungen in den Netzkonzepten beidseitig kommuniziert, Anschlussstellen berücksichtigt werden.

➔ Jährliches Abstimmungstreffen zur Abstimmung innerhalb des Dialogforums.

» **Es fehlen (einheitliche/vergleichbare) Daten zum Radverkehrsverhalten, zum Bestand und Zustand der Radverkehrsinfrastruktur. Eine flächenhafte Bewertung des Bestands und eine systematische Priorisierung von Neubau- und Instandhaltung sind nicht möglich.**

- Es fehlt in vielen Bereichen der Region eine differenzierte Aufnahme der vorhandenen Radverkehrsanlagen und Radverkehrsnetze.
- Nur vereinzelt gibt es Daten zum Radverkehr und Verkehrsverhalten (SINUS-Fahrradmonitor 2023 oder vom Stadtradeln). Wie in vielen anderen Kommunen auch gibt es jedoch einen Mangel an Wissen über Mobilitätsbedarfe und -verhalten der Radfahrenden (Wang 2018), um bedarfsangemessenen Planung und Anpassungen der Planungen und der Infrastruktur zu ermöglichen.

- Teilweise sind Bestandsdaten vorhanden, jedoch in unterschiedlichen Dateiformaten. Eine Gesamtdarstellung des bereits vorhandenen Radverkehrsnetzes inkl. Qualitätsangaben für die einzelnen Streckenabschnitten ist damit derzeit nicht möglich. Basierend auf OpenStreetMap-Daten gibt der von der Gemeinde Eichwalde und FixMyCity entwickelte NUDAFA-Radverkehrsatlas jedoch eine grundlegende Übersicht der vorhandenen Radinfrastruktur



➔ Ausweitung des Betrachtungsgebiets des NUDAFA-Radverkehrsatlas (www.nudafa.de/radnetz / www.radverkehrsatlas.de) zur Bewertung des Bestandes: Pflege der OSM-Daten, ggf. gezielte Unterstützung der OSM-Community. Übernahme der GIS-Daten zu Maßnahmen in den Radverkehrsatlas

➔ Sukzessive Übertragung des in Schönefeld verwendeten Datenstandards bei der detaillierten Bestandsdatenerfassung / -bewertung.

➔ Es empfiehlt sich ein(e) koordinierte(s), verkehrsträgerübergreifende(s) Verkehrserhebung bzw. Monitoring für die gesamte Flughafenregion. "Regionale Sondererhebungen" im SINUS-Fahrradmonitor sind ggf. gleichwohl sinnvoll.

» Grundsätzlich besteht in den Kommunen der Wille zur Förderung des Radverkehrs. Empfehlenswert wäre jedoch eine klare, strategische und gemeinschaftliche Zielsetzung aller Mitglieder des Dialogforums.

- Einzelne Kommunen haben in informellen Planwerken Ziele für die Radverkehrsförderung definiert. Aufgrund seiner Struktur existiert (außer dem Dialogforum) rechtsverbindliche Steuerungseinheit für das Flughafenumfeld, die entsprechende Ziele mit Mitteln und Maßnahmen sowie Personal zur Umsetzung unterlegen kann.
- Für den Untersuchungsraum existiert daher derzeit kein klares, gemeinsames, messbares Ziel hinsichtlich der Radverkehrsförderung. Ursächlich sind mutmaßlich die heterogenen Bedarfe, die vielfältigen Aufgaben, vor denen Kommunen derzeit stehen sowie der Mangel an Daten zur flächenhaften Darstellung der Handlungsbedarfe und -erfordernisse besteht.
- Wissenschaftliche Untersuchungen unterstreichen jedoch die Relevanz klarer strategischer Zielsetzung für erfolgreiche Radverkehrsförderung: Um Radverkehr maßgeblich voranbringen zu können, sollten strategische Zielsetzungen beschlossen und von allen beteiligten Akteuren getragen werden (Wang 2018, Broytman 2022). Angesichts knapper Kassen und personeller Kapazitäten sowie multipler Herausforderungen sind es dabei vor allem die Verwaltungsspitzen, die innerhalb der Verwaltungen mittels übergeordneten, strategischen Richtungsentscheidungen für eine effiziente, aktive und langfristig wirkende Förderung des Radverkehrs sorgen können (Wang 2018, Broytman 2022, Stein et al. 2022)

  ➔ Das Handlungsprogramm sollte einen klaren Rahmen für die Radverkehrsförderung in der Region geben, als Schulterschluss zwischen Politik und Verwaltung, aber auch zwischen den Kommunen. Entsprechende Beschlüsse im Dialogforum könnten auch als Grundlage für gemeinsame Förderanträge und die Einleitung bzw. Finanzierung von Maßnahmen herangezogen werden (vgl. Kap. 4.1).

  ➔ Die Zusammenarbeit bei der Radverkehrsförderung wird als Chance gesehen, um damit Strukturen, Formate aufzubauen und Projekterfolge zu generieren, mit denen Hilfe künftig auch in anderen Bereichen kooperiert werden kann.

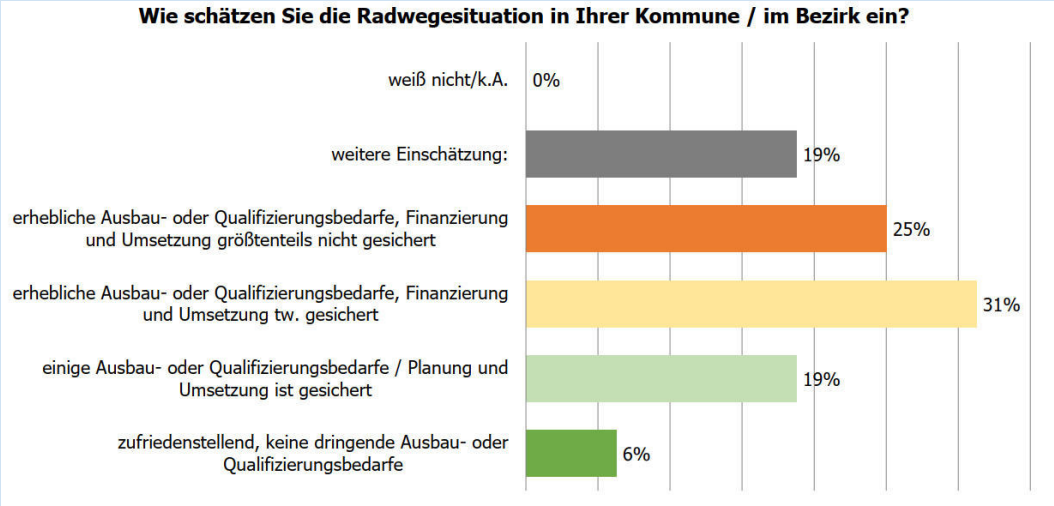
  ➔ Die interkommunale Zusammenarbeit bzw. Positionierung des Dialogforums ermöglicht es der Region, die Stimmen und Interessen zu bündeln, um auf diese Wiese mehr Gewicht für höher geordnete Behörden zu haben.

  ➔ Der Mehrwert der Radverkehrsförderung sollte klarer kommuniziert werden: Bspw. ist die Radwegesicherung für Schülerinnen und Schüler in vielen Kommunen vorrangig.

» Die Finanzierung sowie die Realisierung von Radinfrastruktur kann oftmals nicht sichergestellt werden, erst recht nicht der überörtlichen Infrastruktur

- Der Deutsche Städtetag stellt fest, dass kommunale Haushalte angesichts multipler Herausforderungen zunehmend unter Druck geraten und Investitionen aufgrund steigender Baukosten rückläufig sind4. Radverkehrsförderung fügt sich ein in die generell als notwendig, allerdings auch als "zusätzliche", "freiwillige" angesehenen Aufgabenbereiche Klimaschutz, Klimaanpassung, Energie- und Verkehrswende. Daher wird in der Regel / im Zweifelsfall den Pflichtaufgaben Priorität eingeräumt.
- Des Weiteren besteht die Gefahr, dass sich Förderanreize mit Blick auf die realen Fördersummen und den späteren Betriebs-/Unterhaltskosten als kommunal nicht zu leistende Aufgaben entpuppen.

Abbildung 11: Frage „Wie schätzen Sie die Radwegesituation in Ihrer Kommune / im Bezirk ein?", n = 16



Quelle: eigene Darstellung

- So sehen über die Hälfte der Befragten erheblichen Ausbau- und Qualifizierungsbedarf bei Radverkehrsanlagen innerhalb der Kommunen und Bezirke (vgl. Abbildung 9). Die Finanzierung und Umsetzung sind bei fast einem Drittel nur teilweise gesichert und bei weiteren 25 % größtenteils nicht gesichert. Teilweise konnten zur Finanzierung keine Aussagen getroffen werden, da die Maßnahmen verschiedene Aufgabenträger adressieren, deren Finanzierbarkeit von den jeweiligen Haushaltsplanungen abhängt. Ein weiteres Viertel der Befragten sah in ihren Kommunen Ausbaubedarfe, deren Umsetzung jedoch gesichert sei, sodass die Situation dort positiver eingeschätzt wurde.

[4] https://www.staedtetag.de/presse/pressemeldungen/2023/prognose-kommunalfinanzen-kommunale-haushalte-in-schieflage#c39352

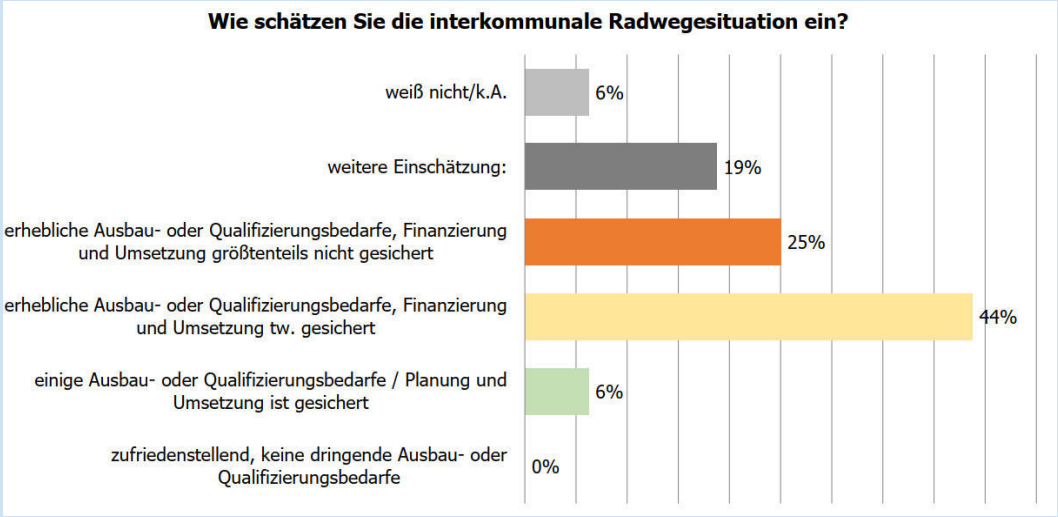
- Überall bereitet der innerörtliche Radverkehr Probleme. Aufgrund des Platzmangels und der Rahmenbedingungen sind regelkonforme Lösungen nur bedingt umsetzbar. Es fehlt an geeigneten Beispielen, bspw. funktionieren Pop-up-Lösungen oftmals nicht.

  ➔ Unterstützung der Kommunen bei der Radverkehrsförderung, auch für Maßnahmen innerhalb der Kommunen (auch wichtig für überörtlichen Radverkehr)

  ➔ Bereitstellung von Ansätzen für die einfache, schnelle Herstellung von Radwegen, z.B. in Zusammenhang mit Wirtschaftswegen, Fahrradstraßen usw.

» Interkommunal bestehen erhebliche Bedarfe, allerdings sind kaum Kapazitäten und Finanzen für die Umsetzung überörtlicher Radwege vorhanden.

Abbildung 12: Frage „Wie schätzen Sie die interkommunale Radwegesituation ein?", n = 16



Quelle: eigene Darstellung

- Bei interkommunalen Radverkehrsverbindungen sehen fast 70 % der Befragten einen erheblichen Ausbau- und Qualifizierungsbedarf. Die Finanzierung und Umsetzung sind oft teilweise oder gar nicht gesichert.
- Es ist davon auszugehen, dass die hohen Bedarfe innerhalb der Kommunen deren Kapazitäten für die gemeinsame Umsetzung von Radinfrastruktur negativ beeinflussen, was das Erfordernis eines Handlungsprogramms für ortsübergreifende Radwege in der Flughafenregion unterstreicht.

- Die Priorisierung und damit die Finanzierung und Umsetzung gehen einher mit der Relevanz bzw. dem Handlungsdruck in der Kommune. Liegt dieser in einer anderen Kommune oder tangieren Radrouten nur die kommunalen Hoheitsgebiete, sind besondere Finanzierungs- und Umsetzungslösungen notwendig.

  ➔ Die Planung und Bau interkommunaler Verbindungen müssen von übergeordneter Ebene gezielt unterstützt werden bzw. die Kommunen sich mit der Aufgabe identifizieren.

  ➔ Angesichts der Belastung der Kommunen mit Pflichtaufgaben usw. braucht es für die Herstellung spezifische Koordinierung-, Finanzierungs-, Planungs- und Umsetzungslösungen, der Mehraufwand muss aufgefangen werden.

» Ansprüche und Vorgaben der Gesetze, Regelwerke, Richtlinien sind zu hoch gesetzt und erschweren den zügigen Radwegeausbau.

- Die in den vorhandenen Konzepten wie auch den aktuellen technischen Regelwerken definierten Qualitätsanforderungen an Radverkehrsanlagen sind sehr hoch.
- Die Vorgaben der Regelwerke verursachen hohe Kosten und verzögern daher zum Teil die Umsetzung von Verbesserungsmaßnahmen. Diesen Anforderungen kann oftmals selbst mit Fördermitteln nicht Rechnung getragen werden.
- Die vorhandenen Mittel und Flächen reichen teilweise nicht für regelkonforme Radinfrastruktur. Teilweise ist auch eine niedrige Nachfrage und Verkehrsstärken festzustellen, so werden die erforderlichen Radverkehrsstärken für Radschnellwege und Radvorrangrouten oft (noch) nicht erreicht.
- Als zusätzliches Hemmnis werden die bestehenden Eigentumsverhältnisse genannt, die teilweise kosten- und verfahrensintensive Prozesse mit sich bringen. Zudem steht die Schaffung leistungsfähiger, befestigter und vor allem separater Radwege (u.a. nach ERA-Standards) vielerorts im Konflikt zu Festsetzungen in Landschaftsschutzgebieten und verursacht hohe naturschutzfachliche Ausgleichsverpflichtungen.
- Aus wissenschaftliche Untersuchungen wird deutlich, dass Uneinigkeit der Behörden bei der Beurteilung von Maßnahmen (Albers et al. 2022) bei der oftmals unabdinglich Abwägung verschiedener Belange zu abstimmungsintensiven Prozessen (Stein et al. 2022) sowie langwierigen Planungs- und Genehmigungsverfahren führt (Albers et al. 2022).

  ➔ Unterstützung beim "Einstieg in die Radverkehrsförderung": Austausch zu realisierbaren vs. idealen Führungsformen (vs. keine Radverkehrsanlage), zur Beurteilung das Verkehrsaufkommens und Belastungsklassen usw.

➔ Erarbeitung von konkreten, umsetzbaren Handlungsempfehlungen, welche die spezifischen regionalen / örtlichen Rahmenbedingungen berücksichtigen.

➔ Wenn bisher noch gar keine Radverkehrsanlagen vorhanden sind und sonst nichts möglich ist, sollte im Hinblick auf eine schnellere Umsetzung die Führung im Mischverkehr geprüft bzw. angenommen werden, aber dennoch durch einfache Maßnahmen (verkehrsberuhigenden Maßnahmen oder auch Piktogrammketten usw.) ausgebaut werden.

➔ Anbieten zusätzliche fachliche Einschätzung zur Behebung einfacher Missstände (Beschilderungen & Anordnungen) durch externe Fachplaner im Rahmen von Bestands- und Planungschecks (vgl. Kap. 4.2)

» Die Fördermittelakquise erweist sich als erste, hohe Hürden für die Umsetzung. Zusätzlich sind vorhandene Förderprogramme teils nicht bedarfsgerecht

- Fördersystematik, insbesondere die Kombination verschiedener Fördermitteltöpfe, erfordert viel Zeit und Expertise und ist von den meisten Verwaltungen neben dem Tagesgeschäft kaum zu stemmen.
- Wenn Maßnahmen den lokalen Bedarfen und örtlichen Rahmenbedingungen angepasst werden, entweder Kosten zu sparen oder um die Realisierung überhaupt zu ermöglichen, verhindert dies teilweise die Inanspruchnahme von Fördermitteln.

➔ Beratung und Unterstützung bei der Akquise von Fördermitteln.

➔ Koordinierung gemeinsamen Fördermittelanträge für interkommunale Projekte (bspw. wie beim Interkommunalen Radweg Eichwalde-KW) durch das Dialogforum/Planungsbüros

➔ Erleichterter, niedrigschwelliger Zugang zu finanziellen Ressourcen durch "Regionalen Entwicklungsfonds" und "Kreisstrukturfons". Die Anforderungen und Auflagen sollten so angesetzt sein/bleiben, dass die Projekte realisierbar sind (bspw. hinsichtlich der Anforderungen an Radinfrastruktur und hinsichtlich der Fördermittelbewirtschaftung, insb. bei interkommunalen Projekten)

➔ Kommunen sollten vermehrt für die Vor- und Entwurfsplanung (HOAI-Leistungsphasen 1-3) in Vorleistung gehen, Kosten sind über Planungskostenpauschale "bereits förderfähig"

» Es fehlt an geeignetem, qualifiziertem Fachpersonal und Kapazitäten für die Umsetzung von Infrastrukturprojekten.

- Der Fachkräftemangel trifft insbesondere Kommunen bis 50.000 Einwohner, nicht nur im Bereich Radverkehr. Geeignetes Fachpersonal ist in den Verwaltungen daher kaum verfügbar. Vor dem Hintergrund des Mangels an Planungsbüros und Fachkräften ist eine Zusammenarbeit von Kommunen für die Bündelung von Aufgaben und das Schaffen von Synergien umso wichtiger.
- Bereits die vorbereitenden Arbeitsschritte sind zeit- und arbeitsaufwendig, wie Vergabeverfahren und Vorbereitung von Maßnahmen (Phase 0). Dies erschwert das "Anlaufen" der Radverkehrsförderung.
- In Berlin wird die infraVelo als hilfreicher Akteur eingeschätzt. Die Bezirke profitieren jedoch kaum, da die Zuständigkeit auf Senatsebene liegt.
- In den Kommunen fehlen Kapazitäten, teilweise auch Kompetenzen für Beteiligung, Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit als wichtige begleitende Komponente der Radverkehrsförderung
- In den Kommunen fehlen die Kapazitäten zur (kommunen-/länderübergreifenden) Koordinierung, verwaltungsinternen und –externen Abstimmung und Beteiligung

  ➔ Übernahme von Planungsleistungen, auch in der Phase der Fördermittelakquise und erster Machbarkeitsstudien und Kostenschätzungen usw. durch Planungsbüros / Koordinationsstelle

  ➔ Unterstützung / Fachberatung bei der kommunalen Radwegeplanung, auch bei der Vergabe und der Betreuung externer Planungsleistungen

  ➔ Ggf. Übergabe der Rolle der Kommunen als Bauherren für Radinfrastruktur an geeignete (treuhänderische) Akteure mit entsprechenden Kompetenzen.

  ➔ Capacity Building[5] zum Aufbau der notwendigen Expertise in den Kommunen (FöMi-Akquise / Vorbereitung / Projektsteuerung / Umsetzung / Unterhalt).

[5] Capacity Building bedeutet den Aufbau von Wissen, Fähigkeiten, Engagement, Strukturen, Systemen und Führungsqualitäten.

» Bei unterschiedlicher Prioritätensetzung hemmt oder verzögert die baulasträgerübergreifende und interkommunale Zusammenarbeit die Umsetzung deutlich.

- Unterschiedliche Zuständigkeiten und Baulastträgerschaften (wechselnd / geteilt usw.) erhöhen den Abstimmungsaufwand zusätzlich und behindern in den Kommunen oftmals die Umsetzung von Radwegen. Teilweise liegen wichtige Lückenschlüsse an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen, jedoch mit niedriger Priorität. Lösungen mit den Baulastträgern zu erarbeiten, erfordert von Kommunen einen langen Atem und verzögert ebenfalls Maßnahmen.
- Formen der interkommunalen Zusammenarbeit erfordern teilweise den Abschluss entsprechender Kooperationsvereinbarungen, was die Komplexität erhöht und die Umsetzung verzögert.

  ➔ Moderation und Austausch zu konkreten Problemstellungen und Maßnahmen im Raum des Dialogforums. Bei Bedarf auch unter Einbeziehung der Landkreise und zuständigen Ministerien. Ein regelmäßiger Austausch mit den angrenzenden Gebietskörperschaften und relevanten Akteuren sollte gefördert werden, um Synergien zu nutzen und den Wissensaustausch zu intensivieren.

  ➔ Koordinierung interkommunaler Abstimmungsprozesse, gemeinsame Prioritätensetzung

  ➔ Kompakte Vorlagen für Kooperationsvereinbarungen entwickeln. Wo möglich, sollte gezielt auf zeitlich begrenzte bzw. projektbezogene Formen der interkommunalen Zusammenarbeit zurückgegriffen werden.

» Die Länder und die Landkreise sind wichtige Akteure. Die notwendigen Maßnahmen und Koordinationsaufgaben übersteigen die dort liegenden Strukturen und Kapazitäten jedoch in erheblichem Maße.

- Das Hauptroutennetz verläuft vorrangig am qualifizierten Straßennetz. Damit sind Land Brandenburg sowie die Landkreise als Straßenbaulastträger für einen Großteil der innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen als auch der außerörtlichen Straßenverbindungen inklusive der entlang dieser Strecken verlaufenden Radverkehrsanlagen zuständig. Nach unserem Eindruck konzentrieren sich diese Akteure daher auch sehr stark auf den Radwegeneu- bzw. -ausbau an ihren jeweiligen Strecken.
- Gleichzeitig ist die Infrastrukturdichte im Flughafenumfeld vergleichsweise hoch.

- Übergeordnete koordinierende Funktionen bzw. Unterstützungsfunktionen für die Kommunen bei ihren Planungen und Umsetzungen werden dagegen u.a. vor dem Hintergrund der begrenzten personellen Kapazitäten nur zum Teil wahrgenommen.
- Zudem ergeben sich für einen Baulastträger keine unmittelbaren Vorteile durch die Sicherstellung einer lückenlosen Fortführung seiner Neu- oder Ausbaumaßnahme auf einem sich anschließenden Streckenabschnitt eines anderen Baulastträgers.

  ➔ Die Landkreise könnten bei der Radwegeplanung durchaus eine wesentlich aktivere Rolle einnehmen, wie u.a. die Fallbeispiele in Kapitel 3.6 zeigen

  ➔ Das Dialogforum sollte als Lobbyist der Flughafenregion die Relevanz der Probleme, Handlungsbedarfe sowie konkreten Lösungsvorschläge an die Politik und Leitungsebenen der Bundesländer und der Landkreise herantragen.

» Das Land Berlin und die Berliner Bezirke sind wichtige Partner für gemeinsame Projekte entlang der Landesgrenze. Aus Sicht der Brandenburger Kommunen führt der zweistufige Aufbau der Berliner Verwaltung dabei zu einem hohen Abstimmungs- und Koordinierungsaufwand.

- Die Berliner Bezirke als Straßenbaulastträger sowohl im Haupt- wie auch im Nebenstraßennetz sind grundsätzlich für den Ausbau und die Unterhaltung von Radverkehrsanlagen zuständig. Sie bekommen hierfür aus dem Landeshaushalt auch spezifische Budgets für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zugewiesen, die allerdings oft begrenzt sind und gegen andere Investitionsbedarfe abgewogen werden. Für den Neu- und Ausbau von Radwegen müssen daher von den Bezirken in der Regel gesonderte Projektförderungen bei der zuständigen Senatsverwaltung beantragt werden. Bereits kleinere Maßnahmen, die von den Brandenburger Kommunen relativ gut als Unterhaltungsmaßnahmen abwickelbar wären, sind damit für die Berliner Bezirke oftmals nicht ohne größeren Personal- und Koordinierungsaufwand umsetzbar.
- Die zweistufige Berliner Verwaltungsstruktur und die damit einhergehenden Zuständigkeits- und Finanzierungsverteilungen (s.a. Kapitel 2.2) erschweren somit die Zusammenarbeit beim Bau von Radwegen bzw. das Schließen von Netzlücken erheblich.
- Bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen im Hauptstraßennetz ist neben den Bezirken als Straßenbaulastträger auch die zuständige Senatsverwaltung als Straßenverkehrsbehörde zuständig. Auch diese zweigeteilten Zuständigkeiten auf Berliner Seite für Anordnungen und deren bauliche Umsetzung erhöht den Koordinierungsaufwand bei Kooperationen zusätzlich.

- Zusätzlich liegt der Handlungsdruck bei Maßnahmen an der Landesgrenze bei den Brandenburger Kommunen oftmals höher als bei den Berliner Bezirken bzw. der Senatsverwaltung.

  ➔ Für die Umsetzung der Lückenschlüsse wird eine direkte, bilaterale Abstimmung bzw. Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Kommunen (Kommune & Bezirk) empfohlen. Größere Projektkonstellationen sollen vermieden werden.

  ➔ Kleine Maßnahmen sollten direkt von den betroffenen Brandenburger Kommunen initiiert werden, ggf. auch als Unterstützung bzw. mit Übernahme bestimmter Aufgaben für die Bezirke.

  ➔ Mittelfristig ist der Kontakt zur Senatsverwaltung auszubauen.

  ➔ Das Dialogforum sollte als Lobbyist der Flughafenregion die Relevanz der Probleme, Handlungsbedarfe sowie konkreten Lösungsvorschläge an die Brandenburger und Berliner Landespolitik und die Leitungsebenen relevanten Landesressorts herantragen.

» Die Besonderheiten des Flughafens erschweren eine zügige Verbesserung seiner Radverkehrsanbindung

- Der Flughafen mit seinem abgeschlossenen, nicht durchquerbaren Gelände stellt eine erhebliche Barriere dar für den gemeindeübergreifenden Radverkehr dar.
- Gleichzeitig ist der Flughafen mit seiner hohen Zahl an Arbeitsplätzen und dem damit einhergehenden Pendleraufkommen ein wichtiger Zielort für den Radverkehr.
- Bei der Planung und Realisierung des Flughafens ist versäumt worden, eine adäquate Radverkehrsanbindung herzustellen. Trotz einzelner zwischenzeitlich realisierter Verbesserungsmaßnahmen ist die Anbindung unzureichend und z.T. ungeklärt.
- Der Flughafen nimmt eine Sonderrolle ein, da seine Verkehrsinfrastruktur von der privatwirtschaftlichen Flughafen GmbH gebaut und betrieben wird.
- Darüber hinaus ist die Verkehrsinfrastruktur Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses, wodurch umfangreichere Veränderungen der Verkehrswege ein aufwendiges formales Planverfahren erfordern.

  ➔ Stärkere Priorisierung und Koordinierung der Flughafenanbindung

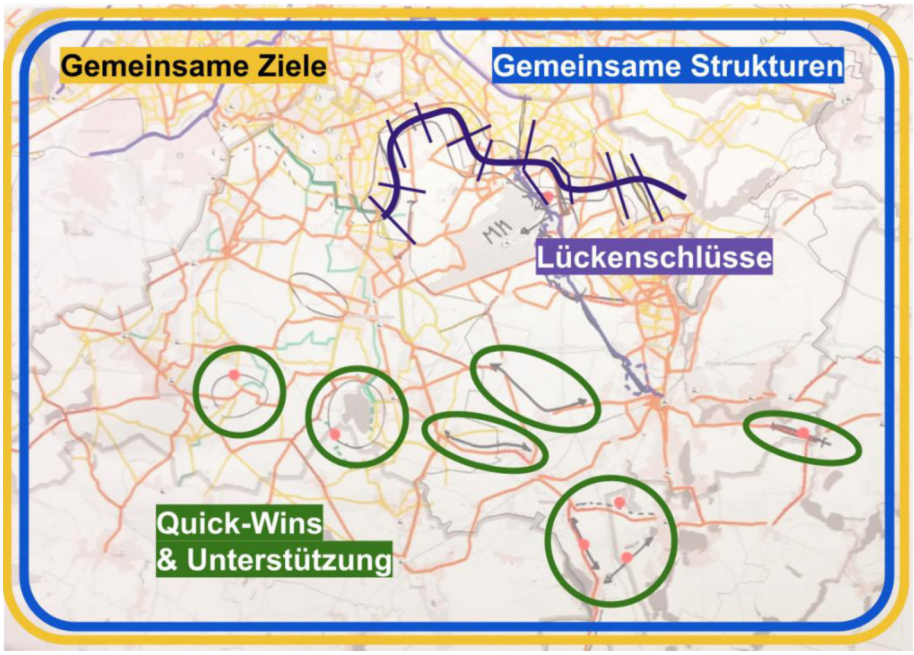
  ➔ Prüfung, inwieweit Maßnahmen auch ohne aufwändiges Planungsverfahren umsetzbar sind

  ➔ Einbettung der Radverkehrsförderung in eine intergierte Betrachtung und Konzeption für ein betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM)

2.5 | Zusammenfassung und Ableitung prioritärer Handlungsfelder

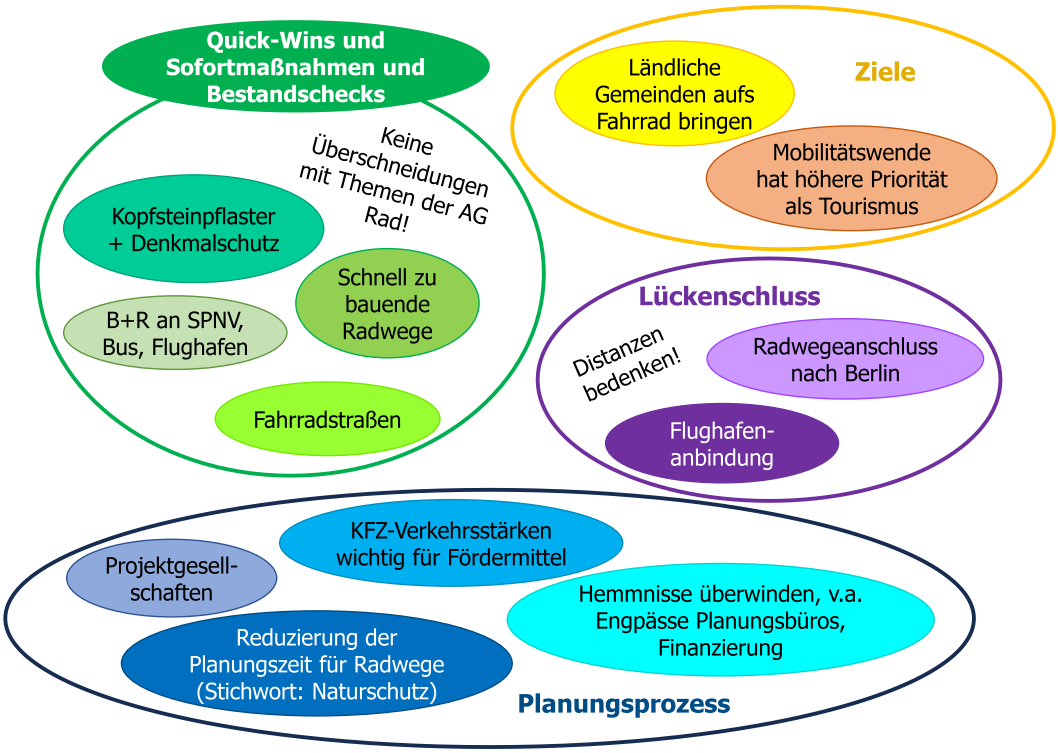
Zum Abschluss der Analyse wurden räumliche wie auch thematisch zusammenhängende Handlungsbedarfe in prioritären Handlungsräumen zusammengefasst (vgl. Abbildungen 13 und 14).

Abbildung 13: Vorhandene Radverkehrsnetze und identifizierte Handlungsräume



Quelle: eigene Darstellung – Kartengrundlage: openstreetmap.org (© OpenStreetMap-Mitwirkende)

Abbildung 14: Identifizierte Handlungsbedarfe



Quelle: eigene Darstellung

Die Analyse der Ausgangssituation zeigt, dass die grundsätzlichen Hemmnisse bei der Planung und Umsetzung von interkommunalen Radwegeverbindungen in der Flughafenregion weitgehend mit denen für deutschlandweit identifizierten Faktoren übereinstimmen. Es gibt jedoch auch eine Reihe von spezifischen Hemmnissen, die v.a. aus der administrativen Zusammensetzung der Region über zwei Bundesländer und mehrere Landkreise, den verwaltungsstrukturellen Problemen der Radverkehrsförderung im Land Berlin sowie den Besonderheiten des Flughafenstandorts resultieren.

Dabei ist im Ergebnis der Bestandserhebung sowie der durchgeführten Online-Umfrage festzustellen, dass die Kommunen überwiegend über geeignete Strategien, Grundlagen und Fachplanungen verfügen und das Bekenntnis für die Notwendigkeit zur Radverkehrsförderung grundsätzlich vorhanden ist. Auch sind mit den vorhandenen Netzplanungen und mit den definierten Qualitätsstandards die entscheidenden Grundlagen für die Schaffung eines dichten, konsistenten Radverkehrsnetz, das die wesentlichen Quellen und Ziele der Flughafenregion anbindet, gelegt.

Ausgehend von diesen Ergebnissen ist die ursprünglich für das Handlungsprogramm geplante Definition eines „eigenen" Zielnetzes sowie „eigener" Qualitätsstandards nicht zielführend. Auch die Behandlung und Lösung rein innerkommunaler Fragestellungen einzelner Kommunen sollte vorrangig durch die Kommunen selbst erfolgen. Eine externe Behandlung im Rahmen des Handlungsprogramms erscheint dagegen wenig hilfreich.

Für die nachfolgende vertiefte Betrachtung im Rahmen des Handlungsprogramms Radwege für die Flughafenregion fokussiert daher auf konkrete Maßnahmen und die Schaffung geeigneter Strukturen zur Umsetzung interkommunaler Radwegeverbindung. Hierfür werden die folgenden Handlungsfelder definiert:

- **KAPITEL 4.1 | Gemeinsame Ziele und Leitbild**
  Formulierung konkreter gemeinsamer Ziele zur Förderung des Radverkehrs in der Flughafenregion sowie Festlegung zur Umsetzung und (Anstoß-)Finanzierung ausgewählter Maßnahmen des Handlungsprogramms.
- **KAPITEL 4.2 | Quick wins und Sofortmaßnahmen**
  Vorschläge für kurzfristige Erfolge insbesondere für ländlichere bzw. kleine Kommunen im Süden des Dialogforums
- **KAPITEL 4.3 | Lückenschlüsse**
  Beschreibung konkreter Maßnahmen für Lückenschluss entlang der Landesgrenze
- **KAPITEL 4.4 | Strukturen für gemeinsame Projekte**
  Strategien zum Aufbau von Strukturen für gemeinsame Projekte

3. | Fallbeispiele und gute Praxis – „Lernen von anderen Regionen"

Viele Regionen in Deutschland verfügen über interkommunale Netzwerkstrukturen, die je nach Handlungs- und Aufgabenfeldern unterschiedlich konstituiert sind. Darin werden u.a. Maßnahmen und Projekte zur Förderung und aktiven Begleitung der Mobilitätswende sowie zur Entwicklung und Umsetzung innovativer Mobilitätskonzepte realisiert.

Die Organisationsformen lassen sich dabei grundsätzlich in folgende Kategorien einteilen:

3.1 Netzwerke und Initiativen: freiwillige Zusammenschlüsse

3.2 Vereine: privatrechtliche Organisationsformen auf Grundlage von Satzungen

3.3 Zweckverbände: öffentlich-rechtliche Formen der Zusammenarbeit zur gemeinsamen Erfüllung verschiedenster öffentlicher Aufgaben (über Mobilität hinaus)

3.4 GmbH: privatrechtliche Organisationsformen auf Grundlage von Gesellschaftsverträgen o.ä.

3.5 Beauftragung externer Auftragnehmer / Dienstleister: Einbindung von Fachplanungsbüros und Koordinationsstellen usw.

3.6 Landkreise und Regionen: bestehende kommunale Gebietskörperschaften

3.7 Sonstige Ansätze zur beschleunigten Umsetzung: Temporäre / niedrigschwellige Zusammenarbeit oder auch Bündelung von Aufgaben usw.

3.1 | Netzwerke und Initiativen

In einigen Regionen haben sich Verkehrsverbünde und kommunale Interessenvertretungen zusammengeschlossen, um Unterstützungs- und Beratungsangebote für Kommunen zur Förderung des Radverkehrs bereitzustellen.

So wurde im Land Nordrhein-Westfalen das **Zukunftsnetzwerk Mobilität NRW**[6] zur Unterstützung bei der Einführung von Mobilitätsmanagements in der Verkehrspolitik und -planung etabliert. Zentrale Aufgaben sind Beratungs- und Informationsangebote durch persönliche Ansprechbarkeit, Organisation von Arbeitskreisen sowie Herausgabe von Handbüchern und Leitfäden, Qualifizierungsmaßnahmen durch Schulungen, Workshops und Fortbildungen sowie Vernetzungsarbeit durch regelmäßige Fachtagungen oder interne Workshops. Träger des Netzwerks sind die in der Region ansässigen Verkehrsverbünde und -gesellschaften (Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL), Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR), Verkehrsverbund Rhein-Sieg

[6] Quelle: https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/

(VRS) – mit den Partnern go.Rheinland und dem Aachener Verkehrsbund (AVV)). Organisiert ist das Netzwerk durch eine landesweite Geschäftsstelle, die übergeordnete Aufgaben wahrnimmt, und regionalen Koordinierungsstellen, die die Kommunen beraten.

Im Land Niedersachsen wurde das Netzwerk **Mobilotsin Niedersachsen**[7] eingerichtet, eine Beratungseinheit der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG). Auch sie dient der Beratung für Kommunen durch Vermittlung von Grundlagen für die ÖPNV-Organisation und -finanzierung, um individuelle Konzepte vor Ort entwickeln zu können. Außerdem werden Erfolgsbeispiele vorgestellt und aufbereitet, ein Lehrgang „Kommunales Mobilitätsmanagement" sowie unterschiedliche Veranstaltungsformate (online-Veranstaltungen, Exkursionen etc.) organisiert, um Fachwissen in den Kommunen auf- und auszubauen. Netzwerkpartner sind der Niedersächsische Kreistag, der Niedersächsische Städtetag, der Niedersächsische Städte- und Gemeindebund, die Arbeitsgemeinschaft der Niedersächsischen ÖPNV-Aufgabenträger, die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH und das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung.

Ähnlich wie in Niedersachsen wurde im Auftrag der Landesregierung von Schleswig-Holstein das **Mobiliteam by NAH.SH**[8] als zentrale Beratungs- und Vernetzungsstelle installiert und beim Nahverkehrsbund Schleswig-Holstein angesiedelt (NAH.SH GmbH). Zu deren Aktivitäten zählt auch die Qualifizierung von Mobilitätsmanagements durch Lehrgänge, Veranstaltungen, Kongresse, Vorträge, Exkursionen und Workshops. Das Mobiliteam ist Teil des Nationalen Kompetenznetzwerks für nachhaltige Mobilität (NaKoMo), das ein wichtiger Partner für überregionale und bundesweite Kontakte des mobiliteams ist. Über das Netzwerk beteiligt sich das mobiliteam an bundesweiten Initiativen zur Förderung einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung.

Netzwerke und Initiativen: Zentrale Erkenntnisse / Ableitung

Die Nahverkehrsgesellschaften stellen die zentralen Treiber dieser Netzwerke dar, die bereits interkommunal aufgestellt sind und als Gesellschaften eigenständig Finanzmittel bewirtschaften können. Vor diesem Hintergrund wäre theoretisch die Einrichtung solcher Netzwerkstrukturen an den Nahverkehrsgesellschaften der Landkreise Dahme-Spreewald und Teltow-Fläming oder des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg bzw. in Kooperation möglich. Auffällig ist, dass diese Netzwerke oftmals mehrere Mobilitätsthemen betrachten und dadurch ein höherer Mehrwert für die Region entsteht.

[7] Quelle: https://www.mobilotsin-niedersachsen.de/

[8] Quelle: https://mobiliteam.nah.sh/

3.2 | Vereine

In weiteren Regionen sind viele Kommunen in Vereinen organisiert, um ähnlich wie bei den Netzwerken und Initiativen (vgl. Kapitel 3.1) den Informations- und Know-How-Transfer zu befördern sowie Beratungs- und Unterstützungsleistungen für die Vereinsmitglieder anzubieten. Die Vereine bieten mit Satzungen und Beitragsordnungen festere Organisationsstrukturen sowie in der Regel eine sichere finanzielle Basis.

In 2017 wurde der **RAD.SH e.V.**[9] zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Schleswig-Holstein gegründet. Grundlage der Zusammenarbeit ist die Satzung Kommunale Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Schleswig-Holstein e. V. (RAD.SH). Deren Aufgabenschwerpunkte liegen insbesondere im Servicebereich mit Beratung zu Fördermitteln und Planungsprozessen, Verleih von Radzählgeräten, Unterstützung bei der Umsetzung von Stadtradeln sowie Empfehlungen für den Bau von Radverkehrsanlagen. Darüber hinaus übernehmen sie die Öffentlichkeitsarbeit (Erstellen von Aktionsmaterialien, Postern, Flyern, etc. zur Bewerbung des Radverkehrs), organisieren Weiterbildungskurse (Seminare, z.T. auch an Hochschulen) und fördern die Lobbyarbeit (Vermittler zwischen Land und Kommunen, Interessensvertretung der Kommunen in bei Land und Bund, gemeinsam mit den anderen kommunalen Arbeitsgemeinschaften für Rad- und Fußverkehr). So hat der Verein eine Reihe von Studien durchgeführt und veröffentlicht. Meilenstein ist die Einrichtung einer Koordinierungsstelle Radtourismus, die für die Infrastruktur der Fernradwege und Radreiseregionen in SH zuständig ist und die gemeindeübergreifende Zusammenarbeit koordiniert, um die bauliche Radinfrastruktur der touristischen Radrouten zu optimieren. Ziel ist es, ein Netzwerk von Kümmerinnen und Kümmerer aufzubauen, die vor Ort für die Qualität der Radreiseregionen und Radfernwege verantwortlich sind. Als gemeinnütziger Verein wird die Zusammenarbeit aus Mitgliedsbeiträgen, Zuwendungen und Spenden finanziert.

Im Freistaat Sachsen wurde in 2019 auf Grundlage der Satzung Arbeitsgemeinschaft sächsischer Kommunen zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs e.V. der Verein **wegebund**[10] gegründet. Anlass und Ziel der Kooperation ist die Förderung des Radverkehrs, die Reduzierung von Umweltbelastungen, die Förderung ÖPNV sowie der Bau und die Unterhaltung einer bedarfsgerechten, sicheren und attraktiven Infrastruktur für Fußverkehr und Radverkehr. Auch deren Aktivitäten konzentrieren sich auf die Bereiche Förderberatung und inhaltliche Fachberatung, Qualifizierung (Online-Fachvorträgen, Tages-Workshops, Fortbildungen), Vernetzung über Arbeitskreise und Arbeitsgruppen, Repräsentation und Öffentlichkeitsarbeit. Beispielsweise hat der wegebund ein Merkblatt zum Radverkehrskonzept ausgegeben, worin Elemente einer möglichen Leistungsbeschreibung im Vergabeprozess empfohlen werden, und einen „Kampagnenkoffer" zum Thema Fahrradstraßen für die Mitgliedskommunen bereitgestellt.

[9] Quelle: https://rad.sh

[10] Quelle: https://wegebund.de/

Auch der wegebund ist ein gemeinnütziger Verein und wird durch Mitgliedsbeiträge sowie Zuwendungen des Landes Sachsen finanziert.

Vereine: Zentrale Erkenntnisse / Ableitung

Primäre Aufgaben dieser Vereine sind Vernetzung, Wissenstransfer, Bereitstellung von Handreichungen, Fortbildungen usw., die auch durch die KAG-Mitglieder nachgefragt werden. Hierbei sind jedoch bereits vorhandene Angebote von etablierten Akteuren wie der Rad AG des Landkreises Dahme-Spreewald oder der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen des Landes Brandenburg zu berücksichtigen, um Doppelangebote zu vermeiden. Eine Aufgabe bestünde darin, die bestehenden Angebote zusammenzutragen, zu sichten, für die KAG-Mitglieder aufzubereiten und zu vermitteln sowie noch offene Unterstützungsbedarfe zu identifizieren. Dies könnte die KAG Dialogforum übernehmen.

3.3 | Öffentlich-rechtliche Formen der Zusammenarbeit

Im Bereich der öffentlich-rechtlichen interkommunalen Zusammenarbeit bestehen seit vielen Jahren Zweckverbände oder auch Anstalten des öffentlichen Rechts, die in unterschiedlichen Themenfeldern zur nachhaltigen und zukunftsweisenden Regionalentwicklung wirksam sind. In den folgenden drei öffentlich-rechtlichen Institutionen wurde das Thema Radverkehrsförderung als Aufgabenfeld etabliert:

Der **Zweckverband Raum Kassel**[11] ist grundsätzlich für die Entwicklungsplanung, Flächennutzungsplanung und Landschaftsplanung der Region zuständig, berät zu Planungsfragen, zum Beispiel zum Siedlungsrahmenkonzept oder zur Flächennutzungsplanung, und moderiert und begleitet Kommunen und interkommunale Vorhaben. Des Weiteren unterstützt er die Förderung des Radverkehrs in der Region. So wurde im Auftrag des Zweckverbandes Raum Kassel eine Machbarkeitsstudie zur Radschnellwegen und in enger Abstimmung mit Städten und Gemeinden, dem ADFC und dem Land erarbeitet und im Ergebnis geeignete Raddirektverbindungen vorgeschlagen und das mögliche weitere Vorgehen zur Realisierung aufgezeigt. Als kommunaler Verbund liegt der Zusammenarbeit eine Verbandssatzung zugrunde. Mitglieder sind Städte und Gemeinden im Verbandsgebiet, die über eine Umlage die Verbandsarbeit finanzieren.

Auch der **Regionalverband RUHR**[12] ist in vielen Handlungsfeldern zur Förderung der Metropole Ruhr tätig. Der Verband agiert auf Basis des Gesetzes über den Regionalverband Ruhr (RV-Gesetz) als Netzwerker, Koordinator, Impulsgeber, Dienstleister oder Projektträger. Er ist für die staatliche Regionalplanung in der Metropole Ruhr zuständig, ist Träger bedeutender

[11] Quelle: https://www.zrk-kassel.de/

[12] Quelle: https://www.rvr.ruhr/

Infrastrukturprojekte wie der „Route der Industriekultur" und des „Emscher Landschaftsparks" sowie für die regionale Wirtschafts- und Tourismusförderung sowie die Öffentlichkeitsarbeit für die Metropole Ruhr gesetzlich verantwortlich. Auch der Bereich der Radverkehrsförderung ist fester Bestandteil im breiten Aufgabenkanon. Der Verband ist Initiator des RS1 (Radschnellweg Ruhr) als erster Radschnellweg der Region und hat das Umsetzungskonzept für das Regionale Radwegenetz erarbeitet. Zudem ist er an der Finanzierung von konkreten Radverkehrsprojekten beteiligt und für die Umsetzung ausgewählter Strecken mit Bedeutung für die Region verantwortlich. Finanziert wird der Verband über die Mitgliederumlage, Projekte werden durch Fördermittel von Land, Bund und EU mitfinanziert.

Mit Unterstützung der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI) des Bundes wurde im Landkreis Ortenau (Baden-Württemberg) das **Mobilitätsnetzwerk Ortenau[13] als Anstalt öffentlichen Rechts (AöR)** eingerichtet. Durch das gemeinsame Netzwerk werden Nahmobilitätsangebote gefördert, die eine Alternative zum MIV bieten, CO_2-Emissionen einsparen und die Lebensqualität in der Region bewahren und verbessern. Es ist Deutschlands erstes vom Bund gefördertes Mobilitätsnetzwerk. Zu den thematischen Handlungsschwerpunkten zählen die Förderung von Radwegen, von Mobilstationen sowie die Entwicklung einer Mobilitäts-App. Die Zusammenarbeit wird über ein Netzwerkmanagement organisiert (externes Beratungsunternehmen) und jede Mitgliedskommune entsendet einen Netzwerkpartner. Durch regelmäßige Netzwerktreffen sowie individuelle Beratungsangebote werden den Mitgliedskommunen Unterstützungsmöglichkeiten geboten und der Wissens- und Erfahrungsaustausch befördert. Darüber hinaus hat die AöR über Satzungsregelungen geeignete Rahmenbedingungen geschaffen, um Fördermittel zu akquirieren, interkommunale Projekte zu planen und zu entwickeln. Im Falle positiver kommunaler Beschlüsse der jeweils Beteiligten kann die AöR Vergaben durchführen und als Beschaffungsstelle fungieren.

Zweckverbände: Zentrale Erkenntnisse / Ableitung

Die hochgradig institutionalisierten Formen der Zusammenarbeit erfordern insbesondere in der Initial- und Aufbauphase einen langen Atem mit hohen Abstimmungserfordernissen sowie umfangreichen organisatorischen und rechtlichen Vorbereitungen. Von Beginn an müssen gemeinsame Ziele, Zweck und Aufgaben verbindlich benannt werden, da spätere Änderungen nur schwer möglich sind. Angesichts der heterogenen Strukturen und unterschiedlichen Bedarfe in der Flughafenregion (vgl. Kap. 2.4) erscheint diese Form der Zusammenarbeit aktuell nicht sinnvoll bzw. der Aufbau kurz- bis mittelfristig kaum realistisch. Hinzu kommt, dass solche Konstrukte weniger flexibel sind und mit bürokratischem Aufwand verbunden sind, so dass auf dynamische Entwicklungen ggf. nicht rechtzeitig reagiert und das Ziel zügiger Umsetzungen von Radverkehrsprojekten nicht erfüllt werden kann. Langfristig

[13] Quelle: https://www.mobilitaetsnetzwerk-ortenau.de

jedoch wäre der Aufbau eines Zweckverbandes oder einer Anstalt öffentlichen Rechts durchaus sinnvoll. Dies sollte wie in anderen Regionen auch auf weitere Themen der Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung ausgeweitet werden, um einen möglichst hohen Nutzen und Mehrwert für die Region zu erzielen.

3.4 | GmbH

Auch als privatrechtlich organisierte Zusammenschlüsse arbeiten Kommunen und weitere Partner in Gesellschaften mit beschränkter Haftung (GmbH) zusammen, um bestimmte öffentliche Aufgaben effizienter, flexibler und wirtschaftlicher zu erfüllen. Diese Form der Zusammenarbeit erlaubt es, unabhängig von den oft starren Strukturen der öffentlichen Verwaltung zu agieren. Sie können schneller Entscheidungen treffen und flexibler auf Veränderungen reagieren, Aufgaben zentralisieren, Kräfte bündeln und gemeinsam Projekte effektiver umsetzen.

So setzt die **KielRegion**[14] verschiedene Projekte schwerpunktmäßig in den Bereichen Arbeit- und Wirtschaft, Mobilität sowie Zukunft um. Das hierin eingerichtete Mobilitätsmanagement setzt auf Grundlage des Masterplans Mobilität unterschiedliche Projekte um und ist für die Koordinierung und Zusammenarbeit der Städte und Gemeinden zuständig. Die Organisation betreibt außerdem mehrere Datenplattformen, die Statistiken und Informationen zur Mobilität aufbereiten (KielRegion Dashboard, Masterportal, Belegung von Parkangeboten in Echtzeit). Auch betreibt sie die mobil.WebApp, mit der Nutzerinnen und Nutzer alle verfügbaren Mobilitätsangebote im Umkreis von 300m sehen können. Als Schnittstelle übernimmt die KielRegion die Moderation und Vernetzung zwischen den Städten und Gemeinden, um gemeinsam den regionalen Radverkehr zu fördern. Seit der Entwicklung von einheitlichen Qualitätsstandards für Radpremiumrouten in der Region begleitet die KielRegion die Anwendung auf ersten Streckenführungen. Zu den bisherigen Ergebnissen der Arbeit zählen die Etablierung der Sprotten-Flotte (Bikesharing-Angebot), die Erarbeitung eines Modulkatalogs für Mobilitätsstationen, wobei das Mobilitätsmanagement sowohl bei der Konzeptionierung als auch bei dem Aufbau der Mobilitätsstationen und der Fördermittelakquise beratend zur Seite steht, sowie die Erarbeitung eines Modulkatalogs für Parkletts (für Aufenthaltsmöglichkeiten die im Straßenraum (beispielsweise auf Parkplätzen) platziert werden. Auch hier berät und unterstützt das Regionale Mobilitätsmanagement bei Aufbau und bei der Fördermittelakquise.

Im Land Berlin wurde die **infraVelo GmbH**[15] als Tochtergesellschaft der Grün Berlin GmbH gegründet, die bei der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU) angesiedelt ist. Ziel und Aufgabe ist es, das Land Berlin und seine Bezirke bei der

[14] Quelle: https://www.kielregion.de/

[15] Quelle: https://www.infravelo.de/

Bereitstellung neuer Infrastrukturen für den Radverkehr zu unterstützen und so sichere, direkte und bequeme Radwege zu schaffen. Der Schwerpunkt ist die Umsetzung bezirksübergreifender Maßnahmen. Deren Tätigkeitsschwerpunkte liegen in der Projektentwicklung und -steuerung (Begleitung von Radverkehrsprojekten von der Idee über die Planung bis zur Umsetzung und Eröffnung), in der Koordination des Programmmanagements der bezirklichen Radverkehrsprojekte sowie in der Wartung von Fahrradabstellanlagen an Berliner S-Bahnhöfen.

Die Region Hannover (vgl. 3.6) betreibt zusammen mit Verkehrsbetrieben die Tochtergesellschaft **steuern lenken bauen Projektsteuerung Region Hannover GmbH (slb)**[16]. Durch konkrete Projektsteuerungsleistungen unterstützt das Unternehmen die Realisierung diverser Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität und zur Erreichung der Klimaschutzziele. Mehrere Angestellte übernehmen die Steuerung der Projekte sowie die Koordination der Stakeholder und Projektbeteiligten.

GmbHs: Zentrale Erkenntnisse / Ableitung

Bei den genannten Beispielen wird deutlich, dass stets eine starke Dachorganisation durch Länder, Landkreise und große Städte vorhanden ist, die die nötigen Kapazitäten und Ressourcen dafür bereitstellen. In der Flughafenregion besteht mit der BADC ebenfalls eine privatrechtliche Organisationsform, deren Zweck aktuell jedoch auf Kompensationsmaßnahmen ausgerichtet ist und allein durch die Kommunen als Gesellschafter getragen wird. Damit bestünde theoretisch die Möglichkeit, die BADC strategisch auszubauen und um Aufgaben der nachhaltigen Mobilitäts- und Radverkehrsförderung zu erweitern. Hierfür braucht es ausreichend qualifiziertes Fachpersonal und eine an den Aufgaben orientierte Finanzierung. Ein klares Risiko stellt hierbei der Fachkräftemangel dar.

3.5 | Beauftragung externer Auftragnehmer / Dienstleister

Überdies ist es möglich, dass Kommunen einen **Treuhänder** beauftragen, um Ressourcen effizienter zu nutzen, Risiken zu minimieren und spezialisierte Expertise einzuholen, die in den Kommunen selbst nicht verfügbar sind. Gängige Beispiele kommen aus der Städtebauförderung wie treuhänderische Sanierungsträger- oder Entwicklungsträgerschaften, die im Rahmen von städtebaulichen Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen Aufgaben wie Bodenordnung, Baulanderschließung und Projektkoordination übernehmen. Deren Arbeit basiert grundsätzlich auf einer Kombination von gesetzlichen Regelungen, insbesondere dem Baugesetzbuch, und Treuhandverträgen. Die Kommunen bleiben in diesen Fällen weisungsbefugt und übernehmen

[16] Quelle: https://www.steuernlenkenbauen.de/unternehmen

die Kontrolle, während treuhänderische Sanierungs- oder Entwicklungsträger die Maßnahmen treuhänderisch verwalten, um die städtebaulichen Ziele effizient und fachgerecht umzusetzen.

Ein Beispiel aus Berlin ist die **WISTA.Plan**[17], die vom Land Berlin in 2003 für den Entwicklungsbereich Johannisthal/Adlershof und 2020 für den Bereich „Ehemaliger Güterbahnhof Köpenick" als Entwicklungsträger eingesetzt wurde und die Bauherrenvertretung für das Land Berlin übernimmt. So setzt derzeit die Wista.Plan eine Brücke über das Adlergestell als Teil des überregionalen Fuß- und Radwegenetzes im Bezirk Treptow-Köpenick um. Hierbei ist die Wista.Plan u.a. für die Koordination zwischen zuständigen Behörden auf Bezirks- und Landesebene zuständig und arbeitet eng mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen als Vorhabensträger und der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt als späterer Baulastträger zusammen.

Das bereits im Kap. 3.3 erwähnte **Mobilitätsnetzwerk Ortenau** bindet ein breit aufgestelltes Ingenieursbüro bzw. Beratungsunternehmen als **Netzwerkkoordination** bzw. Geschäftsstelle mit ein. Der gemeinschaftlich eingesetzte externer Dienstleister übernimmt nicht nur die Koordination des Netzwerks, sondern auch die Fördermittelakquise und die Umsetzung von Maßnahmen (Bike-Sharing & Mobilitätsstationen, Radwegebau, Mobilitäts-App). Mit entsprechenden personellen und fachlichen Kompetenzen ausgestattet, entlastet dies die Mitglieder des Netzwerks und ermöglicht Projekte, die durch den Fachkräftemangel sonst nicht möglich wären.

Die Mitgliedskommunen mehrerer AGFKs (bspw. Baden-Württemberg und Bayern) können über **Rahmenverträge unkompliziert Planungskapazitäten qualifizierter Planungsbüros abrufen**[18], etwa für Bestands- und Planungschecks oder kleinere Beratungsleistungen. Dies ersetzt nicht die Einbindung externer Projektsteuerer oder treuhänderischer Projektentwickler, kann jedoch insbesondere in den ersten Planungsphasen die Umsetzung erheblich beschleunigen bzw. begünstigen.

Externe Auftragnehmer und Dienstleister: Zentrale Erkenntnisse / Ableitung

Die Einbindung externer Expertise und Kapazitäten würde für die KAG-Mitglieder angesichts der fehlenden eigenen Ressourcen einen guten Mehrwert erzeugen. Die umfassende Übernahme von Leistungen im Sinne treuhänderischer Tätigkeiten wäre zwar für die Umsetzung interkommunaler Ausbaumaßnahmen sinnvoll, ist jedoch mit den vorhandenen heterogenen Strukturen in der Region aktuell wenig realistisch. Diese Überlegungen sollten im Zusammenhang mit den in Kap. 3.4 herausgearbeiteten Möglichkeiten zum strategischen Ausbau

[17] Quelle: https://www.wista-plan.de/

[18] Vgl. https://agfk-bayern.de/neues-angebot-fuer-agfk-mitgliedskommunen-der-planungscheck/ bzw. https://www.agfk-bw.de/planungs-check

der BADC betrachtet werden. Gleichwohl ist es möglich, wie beim Mobilitätsnetzwerk Ortenau, ein externes Beratungsunternehmen für kleinere Maßnahmen (vgl. Kap. 4.2) beispielsweise durch einen Rahmenvertrag zu binden. Dies könnte entweder eine Kommune stellvertretend für alle KAG-Mitglieder oder die BADC im Auftrag der KAG übernehmen.

3.6 | Landkreise und Regionen

In verschiedenen Regionen erfolgt die Förderung des Radverkehrs durch Gebietskörperschaften oberhalb von Städten und Gemeinden. Naturgemäß eignen sich Landkreise, Regionen und Bezirksregierungen, aber auch die Bundesländer, dabei in besonderem Maße, um die Radverkehrsförderung flächendeckend voranzubringen und ihre Kommunen bei der Umsetzung maßgeblich zu unterstützen. Vorteilhaft ist, dass dafür nicht erst Strukturen aufgebaut werden müssen. Anders als bei ggf. erst zu gründenden Verbänden oder Gesellschaften ist die Aufgabe und das Mandat dieser Institutionen bereits definiert und sie verfügen über eigene Ressourcen, um ihren Aufgaben gerecht zu werden. Beispielhaft sollen nachfolgend vier Ansätze hervorgehoben werden:

Die **Bezirksregierung Freiburg** unterstützt beispielsweise im Rahmen eines landesweiten Programms "Lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten Handlungskonzept"[19] die Kommunen des Regierungsbezirks bei der Umsetzung von Maßnahmen. Die Unterstützung umfasst dabei nicht nur eine anteilige Förderung, sondern auch Planungs- und vor allem Koordinationstätigkeiten.

Das Land Hessen sieht die Landkreise als besonders wichtige Akteure für eine flächendeckende Umsetzung und Förderung von Nahmobilität und die Notwendigkeit von dort langfristig angesiedelten Koordinationsstellen. Daher fördert es von 2023 bis 2030 Stellen für **Nahmobilitätskoordinatoren in allen Landkreisen**. Wie Landkreise Radverkehrsförderung effektiv und gezielt unterstützen können, sieht man an einer Vielzahl erwähnenswerter Beispiele: So betreibt der Landkreis Fulda eine Webplattform mit allen Radverbindungen, einer Zustandsbewertung und Maßnahmen[20]. Der Landkreis Dahme-Spreewald nahm vor einigen Jahren gezielt auch die niedrigschwellige Förderung von Planungsleistungen in den Kreisstrukturfonds mit auf, um mehr Planungsprozesse zu initiieren. Der Landkreis Lüneburg entwickelt derzeit ein Webtool[21], mit dem die Behebung von Missständen bei Radverkehrsanlagen bis hin zur Beseitigung bzw. Instandsetzung digital abgebildet wird: Dadurch kann die Straßenverkehrsbehörde

[19] vgl. https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/bilder/VM_Bilder/Foerderprogramme/13__Ortsmitten_210728.pdf
[20] vgl. https://www.rv-k.de/LK_Fulda/Radverkehrskonzept/Final/WebGIS.html
[21] vgl. https://rvf.online/de/

digital zustimmen, die Kommunen müssen die Umsetzung lediglich online bestätigen, woraufhin ein Planungsbüro die Durchführung und Abrechnung koordiniert.

Mit dem Aufbau der **Region Hannover** ging der frühere Landkreis Hannover in einen Kommunalverband bzw. eine Gebietskörperschaft der besonderen Art und mit einer einzigartigen Rechtsform über, der auch die Stadt Hannover umfasst. Die Region Hannover gilt im Sinne bundesrechtlicher Bestimmungen nach wie vor als Landkreis, vereint dabei verschiedene kommunale Verwaltungsebenen. Mit über 2.700 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern bündelt sie eine Vielzahl kommunaler Aufgaben (ÖPNV, Abfallentsorgung, Sozialhilfe, Berufsbildung, Krankenhäuser, Umweltschutz, Regionalplanung, Wirtschafts- und Beschäftigungsförderung usw.). Wie der Deutsche Fahrradpreis 2021 belegt, nimmt die Förderung des Radverkehrs ein hohen Stellenwert ein und erfolgt in enger Abstimmung mit der Stadt Hannover. Erwähnenswert ist dabei das Radverkehrskonzept der Region[22], die derzeit laufende Planung mehrerer Radvorrangrouten[23] oder auch das alljährliche 1000-Bügel-Programm, bei dem Kommunen über einen Rahmenvertrag Anlehnbügel abrufen können, die von den Kommunen dann nur noch verbaut werden müssen.[24] Ein Erfolgsfaktor der Region Hannover ist sicherlich, dass sie einen zusammenhängenden funktionalen Wirkungsraum vollständig abdeckt und eigene Einrichtungen und personelle Kapazitäten zur Erfüllung ihrer Aufgaben hat, daher adäquat auf die jeweiligen Herausforderungen reagieren kann.

Landkreise und Regionen: Zentrale Erkenntnisse / Ableitung

➔ Landkreise, Bezirksregierungen bzw. Regionen zielen darauf ab, raumplanerisch Aufgaben zu übernehmen und Maßnahmen in die Umsetzung zu bringen. Als kommunenübergreifende bzw. über den Kommunen angesiedelte Verwaltungsebene können Aufgaben einfacher gebündelt werden, Maßnahmen auf dieser Ebene entwickeln daher schnell einen flächenwirksamen Effekt. Sie eignen sich daher in besonderer Weise für die Förderung des Radverkehrs in ihrem Betrachtungs- bzw. Wirkungsraum.

➔ Im Vergleich mit den Landkreisen, der gemeinsamen Landesplanung und den Bezirken macht die Region Hannover deutlich, dass in der Flughafenregion eine in ähnlicher Weise handlungsfähige Struktur fehlt, welche den Betrachtungsraum mit seinen funktionalen Zusammenhängen weitestgehend abdeckt.

[22] s. http://www.hannover.de/Media/01-DATA-Neu/Downloads/Region-Hannover/Beitr%C3%A4ge-der-regionalen-Entwicklung/umsteigen-aufsteigen-Handlungskonzept-Radverkehr
[23] https://www.radrouten-hannover.de/
[24] s. Radverkehrskonzept der Region Hannover, S. 10

3.7 | Sonstige Ansätze zur beschleunigten Umsetzung

Im Kontext der Recherche ergaben sich eine Reihe weiterer Ansätze, mit denen die Radverkehrsplanung und die Umsetzung von Infrastruktur – interkommunal als auch innerhalb der Kommunen – beschleunigt werden können, ohne dass dafür weitere Strukturen erforderlich sind. Die nachfolgende, beispielhafte Auflistung speist sich aus der Betrachtung der Fallbeispiele und den Erkenntnissen aus dem in Eichwalde angesiedelten NUDAFA-Reallabors für interkommunale Radverkehrsförderung und den Ergebnissen des am Difu durchgeführten Forschungsprojekts KoRa[25] und der Publikation "Vom Plan auf die Straße" von Agora Verkehrswende.

➔ **Bündelung von Vergaben auf Grundlage des §4 VgV** ("Gelegentliche gemeinsame Auftragsvergabe; zentrale Beschaffung"). Dies eignet sich insb. für Vergabe- und Beschaffungsverfahren mit Auftragswerten unter der Grenze für EU-weite Verfahren. Die Leistungen für die Kommunen bilden dabei idealerweise unterschiedliche Lose, die von einer Kommune gebündelt ausgeschrieben und separat abgerufen werden können.
Mögliche Anwendungsfälle: Einführung des Dienstradleasings, Planungschecks, Erstellung von Schulwegplänen, Beschaffung von Elementen zur Verkehrsberuhigung und -zählung, Anlehnbügel, Winterdienst, Bestandsdatenerfassung o. Ä.

➔ **Verfassen gemeinsamer Stellungnahmen** bei der TÖB-Beteiligung oder Abfragen des Landes usw. als niedrigschwellige Strategie, um gemeinsame Interessen gegenüber anderen Verwaltungsebenen zu formulieren.
Mögliche Anwendungsfälle: Formulieren der besonderen Anforderungen des Flughafenumfelds hinsichtlich verkehrsplanerischer Herausforderungen

➔ **Beitritt zur AGFK Brandenburg** zur Vernetzung und Teilnahme an Veranstaltungen *Voraussetzung für den Beitritt: Vorhandenes Radverkehrskonzept oder Absicht, eines zeitnah zu erstellen sowie Engagement zur Förderung des Radverkehrs.*

➔ Beim Landesministerium **für mehr Rechtssicherheit durch Erlasse einsetzen**.
Mögliche Anwendungsfälle: Piktogrammketten, Schulstraßen, Schutzstreifen außerorts usw.

➔ **Fort- und Weiterbildung des vorhandenen Personals** durch Teilnahme an Seminaren und Fortbildungen und Wissensaustausch, Anmeldung bei Newslettern usw.
Mögliche Anwendungsfälle: AGFK-Seminar (AGFK Brandenburg), PLANRAD-Seminar "Einladende Radverkehrsnetze" (BALM), "Fachplaner für Radverkehr" (EIPOS), Kooperation mit dem Master "Radverkehr in intermodalen Verkehrsnetzen (M. Eng.)" der TH Wildau.

[25] vgl. Stein et al. (2022) und Hertel et al. (2024)

➔ **Gemeinschaftliche Kampagnen der Öffentlichkeitsarbeit usw.**
Mögliche Anwendungsfälle: STADTRADELN, Tag der Verkehrssicherheit, Europäischer Tag des Fahrrads usw.

➔ **Erstellung von Planungsverfahrensvereinbarungen** zur Festlegung von Verantwortlichkeiten, Aufgaben und Fristen, um Planungsprozesse zu vereinfachen. So können bürokratische Hemmnisse abgebaut und Genehmigungsprozesse effizienter gestaltet werden. Diese Praxis ist in bei Kommunen weit verbreitet, da sie hilft, bürokratische Verzögerungen zu minimieren und eine bessere Zusammenarbeit zu ermöglichen.
Mögliche Anwendungsfälle: innerhalb einer Verwaltung / Zwischen Städten bzw. Gemeinden / zwischen Landkreis und umsetzender Kommune / Zwischen Senat und Bezirk usw.

➔ **Fassen von Grundsatzbeschlüssen**, welche die Zielrichtung und die wesentlichen Prinzipien festlegen, um den Prozess der Umsetzung zu leiten und zu beschleunigen. Planungsprozesse und vor allem auch die bauliche Umsetzung kann so erheblich beschleunigt werden. Verzögerungen durch Beschlussschleifen in politischen Gremien können verhindert werden, Projektphasen können unabhängig vom Sitzungskalender abgeschlossen werden, die Verwaltung und auch alle anderen Akteure haben Verbindlichkeit und Planungssicherheit, externe Gutachten und Beschaffungen können über Rahmenverträge gebündelt ausgeschrieben werden usw.

➔ **Digitalisierung und proaktive Kommunikation** durch daten- und webbasierte Tools:
Beispiele: Projektkarte der InfraVelo (www.infravelo.de/karte/), Maßnahmenübersicht im NUDAFA-Radverkehrsatlas (www.nudafa.de/massnahmen/).

➔ **Einrichtung eines Arbeitskreises mit Zivilgesellschaft, Politik und Verwaltung**
Beispiele: AG Rad Wildau, AG Rad LDS

Sonstige Ansätze: Zentrale Erkenntnisse / Ableitung

➔ Auch ohne den Aufbau von Strukturen haben Kommunen viele Möglichkeiten, die Rahmenbedingungen für die Radverkehrsförderung zu optimieren – alleine und innerhalb der eigenen Kommune oder auch zusammen mit anderen Kommunen (vgl. Kap. 4).

➔ Ergänzend wird auf folgende Quellen verwiesen:

- **Agora Verkehrswende (2023): Vom Plan auf die Straße.** Wie Kommunen den Ausbau von Radverkehrsinfrastruktur und Parkraummanagement beschleunigen können
- **Stein et al. (2022): Was hemmt die Umsetzung der kommunalen Radverkehrsplanung?** Erste Ergebnisse aus dem laufenden BMBF-Forschungsprojekt „KoRa – Beseitigung von Umsetzungshemmnissen in der kommunalen Radverkehrsplanung – soziotechnische Innovationen und kommunale Steuerungsmöglichkeiten".

- **Hertel et al. (2024): Kommunale Radverkehrsförderung beschleunigen – Planungsprozesse optimieren** – Ergebnisse und Empfehlungen des BMBF-Forschungsprojekts KoRa

3.8 | Zusammenfassung

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die betrachteten Beispiele je nach Zielen und Aufgaben unterschiedlich institutionalisiert sind. Einige der Aufgaben (Vernetzung, Moderation, Öffentlichkeitsarbeit, Lobbyarbeit etc.) werden über niedriger institutionalisierte Formen der Zusammenarbeit realisiert und können somit über die bestehenden Strukturen der KAG übernommen werden, wenn entsprechende Mittel bereitgestellt werden. Hierbei sind bereits vorhandene Angebote in der Region zu berücksichtigen. Andere Aufgaben, insbesondere die Übernahme von Planungsleistungen und Maßnahmenumsetzung, erfordern jedoch eine Weiter- oder Neuentwicklung der interkommunalen Zusammenarbeit, die erst längerfristig umsetzbar sind (siehe Kap. 4.4).

Abbildung 15: Institutionalisierung und Aufgaben interkommunaler Netzwerkstrukturen

	Bedarfe der KAG Dialogforum Airport Berlin-Brandenburg	**Netzwerke, KAG etc.** niedriger Grad der Institutionalisierung	**Vereine** mittlerer Grad der Institutionalisierung	**öffentlich-rechtliche Zusammenschlüsse** hoher Grad der Institutionalisierung	**privat-rechtliche Organsiationsformen** hoher Grad der Institutionalisierung
Service- und Unterstützungsangebote	X	X	X		X
Lobbyarbeit, ÖA	X	X	X		X
Konzepte, Machbarkeitsstudien	X	X	X	X	X
Planung und Bau von Radwegen	X			X	X
Betrieb und Unterhalt					X

Quelle: eigene Darstellung

4. | In die Umsetzung kommen – „Blick in die Zukunft"

4.1 | Festlegung der gemeinsamen Ziele und Maßnahmen

Mit dem Beschluss des "Gemeinsamen Strukturkonzepts Flughafenregion Berlin-Brandenburg 2030" haben sich die Mitglieder des Dialogforums ein ehrgeiziges Ziel gesetzt: die Region im Bereich Verkehr und Mobilität fit für die Zukunft zu machen, indem u.a. der Radverkehr sicherer, schneller und effizienter gestaltet wird.

Das vorliegende Handlungsprogramm zeigt nun Strategien und Maßnahmen auf, mit denen dieses Ziel konkret umgesetzt werden kann. Diese Umsetzung bedarf jedoch neben den fachlichen Inhalten auch eines soliden politischen Fundaments. Es wird daher empfohlen, als einen der ersten Schritte durch das Dialogforum einen Beschluss zu fassen, in dem die übergeordnete Zielsetzung aus dem Gemeinsamen Strukturkonzept im Hinblick auf den Radverkehr konkretisiert wird und die gemeinsam umzusetzenden Strategien und Maßnahmen festgelegt werden.

Dabei sollten für die Zieldefinition für den Radverkehr die folgenden Aspekte berücksichtigt werden

- Verbesserung der Pendlerverkehre, u.a. auch im Hinblick auf die Fachkräftegewinnung für die Unternehmen in der Flughafenregion
- Radverkehrs als Ergänzung zum ÖPNV und die dafür notwendigen Verknüpfungen
- Bedeutung des Radverkehrs für den Klimaschutz
- Verkehrssicherheit und Schülerverkehr
- Gesundheitswirkungen des Radverkehrs
- Radverkehr als Tourismus- und Freizeitfaktor

Aufbauend auf der Zieldefinition sollten dann die in den nächsten Jahren umzusetzenden Strategien und Maßnahmen festgelegt werden. Die Vorschläge und Empfehlungen des Handlungsprogramm sollen dabei eine Grundlage bieten, die jedoch auch durchaus noch ergänzt bzw. angepasst werden kann.

Wir empfehlen, im Anschluss an die Kenntnisnahme des Schlussberichts zum Handlungsprogramm einen konkreten Beschlussvorschlag im Dialogforum zu erarbeiten und zu diskutieren.

4.2 | Quick wins und Sofortmaßnahmen

Bauliche Maßnahmen für den Radverkehr sind oftmals mit einem erheblichen Planungsvorlauf, größeren finanziellen und personellen Aufwänden und längeren Umsetzungszeiten verbunden. Mit den folgenden Sofortmaßnahmen sollen dagegen generelle Ansätze und Wege aufgezeigt werden, wie mit vergleichsweise geringem Aufwand in relativ kurzer Zeit merkbare Verbesserungen für den Radverkehr in der Flughafenregion erreicht werden können.

Diese Sofortmaßnahmen können in den meisten Fällen von den Kommunen alleine umgesetzt werden. Mit einer Bündelung der Erfassung der Potenziale für die Umsetzung von Quick wins sowie der Planung bzw. Vorbereitung von Maßnahmen (Bedarfserfassung, Vorbereitung notwendiger Anträge z.B. bei den Straßenverkehrsbehörden, Kostenschätzung, Erstellung von Lageplänen) im Rahmen des Dialogforums können jedoch Synergien erzielt werden und damit die finanziellen und personellen Aufwände für die Kommune reduziert werden. Eine Bündelung bei der Beschaffung und baulichen Umsetzung ist im Einzelfall zu prüfen. Eine Umsetzung durch die zuständige Kommune, deren Bauhof bzw. den Landkreis oder dem Landesbetrieb Straßenwesen kann ggf. erheblich zügiger erfolgen.

4.2.1 | Fahrradstraßen

Mit der Einrichtung von Fahrradstraßen kann grundsätzlich relativ schnell und mit begrenztem Aufwand eine sichere und klar erkennbare Radroutenführung hergestellt werden. Die in den letzten Jahren hierzu entstandenen Leitfäden wie auch die Rechtsprechung fokussieren jedoch sehr stark auf die Anordnung von Fahrradstraßen in städtischen Räumen. Dabei steht die Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der Fahrradstraße selbst im Vordergrund bzw. wird als rechtliche Anordnungsvoraussetzung angesehen. Auch wird die nur ausnahmsweise Zulassung von Kfz-Verkehr in Fahrradstraßen betont. Mit der beschlossenen Änderung der Straßenverkehrsordnung ergeben sich nun jedoch neue, weitergehende Möglichkeiten, Fahrradstraßen anzuordnen.

In Klein- und Mittelstädten sowie ländlichen Räumen dienen Fahrradstraße aus unserer Sicht in erster Linie der Hervorhebung und Attraktivierung von Radhauptrouten, d.h. der klaren Erkennbarkeit und der Bevorrechtigung des Radverkehrs. Mit diesen Radhauptrouten soll ein durchgängiges und sicheres Netz zwischen den wichtigen Quell- und Zielpunkten in einer Kommune hergestellt werden. Bei diesen Routen handelt es sich oftmals um Strecken im Nebenstraßennetz, häufig durch bestehende Tempo 30-Zonen, auf denen selbst keine relevanten Verkehrssicherheitsdefizite und damit auch keine einfache Gefahrenlage im Sinne der StVO gegeben ist. Der Sicherheitsgewinn entsteht somit in erster Linie durch eine Verlagerung und Bündelung des Radverkehrs weg von Hauptverkehrsstraßen, die oftmals Sicherheitsdefizite und Gefahrenlagen aufweisen, auf allein schon aufgrund geringerer Verkehrsstärken und Geschwindigkeiten sicherere Routen durch das Nebenstraßennetz. Um diese Verlagerungs- und

Bündelungseffekte erreichen zu können, ist die Einrichtung von Fahrradstraßen zwingend erforderlich.

Abbildung 16: Beispiele für die Gestaltung von Fahrradstraßen



Quellen: Links: GGR – Rechts: Kollert

Unterstützt werden kann die Attraktivität der Fahrradstraßen durch sinnvoll gesetzte Diagonalsperren bzw. „Modale Filter" oder andere Verkehrsberuhigungsmaßnahmen wie Aufpflasterungen, Einengungen etc., welche den Durchgangsverkehr reduzieren. Wenn keine Schleich- oder Ausweichverkehre vorhanden sind, ist jedoch davon auszugehen, dass sich der negative Effekt der Mitbenutzung durch den Kfz-Verkehr in vielen Straßen in suburbanen bzw. ländlichen Wohngebieten (mit unter 1.500 - 2.500 Kfz pro Tag) in Grenzen hält und daher auf entsprechende Maßnahmen verzichtet werden kann.

Ausgehend von diesem Grundansatz und unter Berücksichtigung der sowieso schon geringeren Verkehrsstärken und Geschwindigkeiten im Nebenstraßennetz können nach unserer Einschätzung an solche Fahrradstraßen auch geringere Anforderungen sowohl hinsichtlich der baulichen Ausgestaltung als auch bezüglich erforderlicher Fahrbahnbreiten, der Freigabe für den fließenden Kfz-Verkehr und der Zulässigkeit des Haltens und Parkens gestellt werden. So ist es in Klein- und Mittelstädten oftmals überhaupt nicht möglich, Fahrradstraßen komplett für den Kfz-Verkehr zu sperren, da zumindest die Erschließung der anliegenden Grundstücke über die Straße gesichert werden muss. Der Ansatz orientiert sich damit stärker am niederländischen Vorbild, in dem der Kfz-Verkehr überwiegend zugelassen, aber hinsichtlich seiner Intensität und Geschwindigkeit in der Regel gedämpft wird.

Auch bei diesem (reduzierten) Fahrradstraßenansatz sind aber in jedem Fall die folgenden Gestaltungsgrundsätze zu beachten:

- Klare Erkennbarkeit der Fahrradstraße an den Anfangs- und Endpunkten und Knotenpunkten durch entsprechende Beschilderung und Bodenmarkierungen. Großflächige farbige Markierungen sind dabei aber in der Regel verzichtbar bzw. nur bei besonderen

Knotenpunktsituationen erforderlich. Ansonsten sind nach unserer Einschätzung Bodenmarkierungen des Verkehrszeichens „Fahrradstraße" an den Anfangspunkten der Fahrradstraße sowie kleinere Markierungen an Knotenpunkten ausreichend.

- Ordnung des ruhenden Verkehrs durch Abmarkierung der Parkstände sowie Markierung eines Sicherheitstrennstreifens zur Fahrbahn, um Dooring-Unfälle zu vermeiden.
- Wirksame Reduzierung etwaiger Durchgangsverkehre durch veränderte Verkehrsführungen für den Kfz-Verkehr, Durchfahrtssperren oder andere Verkehrsberuhigungsmaßnahmen.

Zur beschleunigten Umsetzung von Fahrradstraße in der Flughafenregion empfehlen wir eine gebündelte Durchführung von Machbarkeits- und Umsetzungsstudien als Grundlage für die weitere Bearbeitung bzw. Umsetzung durch die Kommunen. Die Projektsteuerung hierfür sollte durch ein geeignetes Fachplanungsbüro bzw. das NUDAFA-Projektteam erfolgen. Die BADC könnte die Beauftragung und Abrechnung der externen Fachplaner übernehmen, so dass die Kommunen „lediglich" die zu betrachtenden Routen bzw. Straßen benennen müssten und in die inhaltliche Projektbeteiligung einbezogen wären.

Weitere Hinweise zu Fahrradstraßen finden sich u.a. hier

- **Uni Wuppertal & Difu (2021) Fahrradstraßen - Leitfaden für die Praxis**
- **AGFS (2023): Leitfaden Fahrradstraßen Planungshinweise für die Praxis**
- **wegebund & SMWA (2024): Leitfaden Fahrradstraßen – Planungshinweise für die Praxis**
- **i.n.s.- Institut für innovative Städte (2021): Fahrradstraßen und Fahrradzonen**

4.2.2 | Einfache Lösungen für Ortsdurchfahrten

Ortsdurchfahrten bilden vor allem im Süden in der Flughafenregion oftmals gravierende Netzlücken in den örtlichen und überörtlichen Radverkehrsnetzen. Die vorhandenen vergleichsweise hohen Verkehrsstärken in Kombination mit z.T. auch erheblichen Schwerverkehrsanteilen erfordern alleine aus Sicherheitsgründen die Anlage von eigenständigen Radverkehrsanlagen, die aufgrund der meist beengten Straßenräume der Ortsdurchfahrten in vielen Fällen nicht realisierbar sind. Zudem sind die Ortsdurchfahrten mit sehr wenigen Ausnahmen Bestandteil des klassifizierten Straßennetzes, sodass eine Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen z.B. auf Tempo 30 nicht ohne weiteres möglich ist.

Auch die vorhandenen Seitenräume sind oftmals zu schmal, um eine sichere und komfortable Mitnutzung durch den Radverkehr zu ermöglichen. Gleichzeitig ist aber nach unseren Beobachtungen aufgrund der hohen Verkehrsstärken auf der Fahrbahn die Nutzung selbst sehr schmaler Seitenräume durch den Radverkehr weit verbreitet.

Alternative Wegeführungen sind ebenfalls vor allem in gewachsenen Straßendörfern nicht vorhanden bzw. nur mit umfangreichen Neubaumaßnahmen herstellbar und erreichen dann ggf. nicht die relevanten Quellen und Ziele des Radverkehrs.

Um dennoch die Situation des Radverkehrs in den Ortsdurchfahrten unter den skizzierten Randbedingungen zumindest etwas zu verbessern und sicherer zu gestalten, schlagen wir die folgenden relativ einfach umsetzbaren und unaufwändigen Lösungen vor:

- Markieren von Fahrrad-Piktogrammen und/oder Anbringen von nichtamtlichen Schildern zur Verdeutlichung der Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn
  Bisher wird in Brandenburg das Aufbringen von Piktogrammketten durch die Straßenverkehrsbehörden bzw. die Straßenbaulastträger als rechtlich unzulässig angesehen. Diese Rechtsauffassung wird nicht von allen Bundesländern geteilt. Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg und Schleswig-Holstein haben daher zur Klarstellung Erlasse herausgegeben, in denen das Aufbringen von Piktogrammen ausdrücklich erlaubt wird und diesbezügliche Rahmenbedingungen definiert werden. In anderen Bundesländern wird wiederum das Aufbringen einzelner Radpiktogramme zur Verdeutlichung der Fahrbahnführung als zulässig erachtet. Wir schlagen daher vor,
  - das Aufstellen von nichtamtlichen Hinweisschildern an Ortsdurchfahrten mit hoher Seitenraumnutzung zu prüfen
  - dass sich das Dialogforum und die ihm angehörigen Kommunen beim Brandenburgischen Verkehrsministerium dafür einsetzen, dass auch für das Land Brandenburg eine entsprechende Erlaubnis bzw. Regelung vorgegeben wird.

- Anbringen von Nicht-StVO-Schildern zum Hinweis auf den von mehrspurigen Fahrzeugen einzuhaltenden Seitenabstand von 1,50 m beim Überholen von einspurigen Fahrzeugen.
  Die Ortsdurchfahrten der Flughafenregion weisen z.T. kritische Querschnittsbreiten auf, bei denen Radfahrende vielfach mit zu geringem Seitenabstand überholt werden. Zahlreiche Städte in Deutschland weisen daher mit zusätzlichen Hinweisschildern auf die gesetzlichen Regelungen hin. In Analogie zu den auch in der Flughafenregion verbreiteten dynamischen Geschwindigkeitsanzeigern ist davon auszugehen, dass zumindest bei einem Teil der Kfz-Verkehrsteilnehmenden eine höhere Regeleinhaltung erreicht werden kann.

- Freigabe der Seitenraumnutzung durch den Radverkehr durch Ausweisung als nichtbenutzungspflichtige Geh- und Radwegen (Markierung mit Fußgänger- und Fahrradsymbol aus VZ 240) auch wenn die Mindestbreiten aus den technischen Regelwerken unterschritten werden, die Seitenraumnutzung aber üblich bzw. weit verbreitet ist und unter Sicherheitsaspekten auch unauffällig und noch vertretbar ist.

- Prüfung der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30
  Mit den beschlossenen Änderungen des StVG und der StVO ergeben sich im Hinblick auf die jeweiligen örtlichen Verhältnisse ggf. neue Möglichkeiten, eine Geschwindigkeitsbeschränkung auch auf Ortsdurchfahrten des klassifizierten Straßennetzes anzuordnen und damit die Sicherheit und Akzeptant der Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn zu erhöhen.

Die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen obliegt grundsätzlich den jeweiligen Kommunen sowie den zuständigen Straßenverkehrsbehörden und Straßenbaulastträgern. Um die Umsetzung zu beschleunigen, wird jedoch empfohlen, von Seiten des Dialogforums die Kommunen mit Material sowie ggf. erforderlicher fachplanerischen Expertise zu unterstützen (s. Kap. 4.4.1) und Abstimmungstermine mit den Unteren Straßenverkehrsbehörden zu organisieren.

4.2.3 | Einfache Lösungen für „kleine" Außerortsstraßen: Fahrradstraße, Schutzstreifen

Auch in der Flughafenregion gibt es „kleine" Außerortsstraßen mit geringer Kfz-Verkehrsbelastung, die für eine stärkere Nutzung durch den Radverkehr grundsätzlich geeignet sind, an denen die Anlage von eigenständigen Radwegen angesichts der bestehenden Netzlücken an hochbelasteten Straßen aber unverhältnismäßig wäre. Um den Mischverkehr von Kfz und Radverkehr möglichst sicher und für die Radfahrenden attraktiv zu gestalten, schlagen wir die folgenden vergleichsweise einfach umsetzbaren und wenig aufwändigen Maßnahmen vor:

- **Einrichtung von Fahrradstraßen**
  Die Anordnung von Fahrradstraßen ist grundsätzlich auch im Außerortsbereich zulässig, sofern es sich um nichtklassifizierte Straßen mit untergeordneter Bedeutung für den Kfz-Verkehr und übergeordneter Netzbedeutung für den Radverkehr handelt. Fahrradstraßen bieten sich daher insbesondere zur Sichtbarmachung und sicheren Gestaltung von Hauptrouten an. Nachteilig ist allerdings aus unserer Sicht die mit einer Fahrradstraße verbundene Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h, die gerade bei längeren Außerortsstrecken vom Kfz-Verkehr in der Regel nur sehr unzureichend eingehalten wird und damit die Regelakzeptanz insgesamt reduziert. Die Anordnung von Fahrradstraßen ist daher vor dem Hintergrund der jeweiligen örtlichen Verhältnisse (Fahrbahnbreite, Linienführung, Sichtverhältnisse, Verkehrsbelastungen etc.) genau abzuwägen.

- **Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit**
  Alternativ zur Anordnung einer Fahrradstraße kann auch mit einer Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf z.B. 50 km/h oder 60 km/h die Sicherheit und Akzeptanz der Mischverkehrsführung deutlich erhöht werden. Ein Beispiel bietet hierfür

das niederländische Außerorts-Nebenstraßennetz, dass vorrangig Erschließungsfunktion besitzt und als Tempo 60-Zonen beschildert ist. In Verbindung mit farbliche flächenhaft markierten Schutzstreifen, einer für die deutschen Regelungen untermaßigen Kernfahrbahn und regelmäßig vorhandene fahrdynamische Fahrbahnanhebungen wird eine weitgehende Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung und eine im Vergleich zu deutschen Außerortsstrecken deutlich höhere Sicherheit und Akzeptanz sowohl beim Kfz- wie auch beim Radverkehr erreicht.

- **Markierung von Schutzstreifen**
  Wie in einem Forschungsprojekt im Auftrag des Bundes nachgewiesen werden konnte, haben Schutzstreifen unter bestimmten Randbedingungen (u.a. begrenzte Verkehrsstärke, reduzierte zulässige Höchstgeschwindigkeit) eine positive Wirkung auf die Sicherheit und die Akzeptanz der Mischverkehrsführung von Kfz- und Radverkehr im Außerortsbereich. Leider hat das Bundesverkehrsministerium diese Forschungsergebnisse bisher nicht in eine entsprechende Anpassung der StVO überführt. Die Länder Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen haben daher per Erlass Ausnahmegenehmigungen für die Markierung von Schutzstreifen im Außerortsbereich unter klar definierten Randbedingungen erteilt. Das Dialogforum und die ihm angehörigen Kommunen sollten sich daher beim Landesverkehrsministerium für eine entsprechende Ausnahmeregelung auch für Brandenburg einsetzen.

Die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen obliegt grundsätzlich den jeweiligen Kommunen sowie den zuständigen Straßenverkehrsbehörden und Straßenbaulastträgern. Um die Umsetzung zu beschleunigen, wird jedoch empfohlen, von Seiten des Dialogforums die Kommunen mit Material sowie ggf. erforderlicher fachplanerischen Expertise zu unterstützen (s. Kap. 4.4.1).

4.2.4 | Nutzung von Wirtschaftswegen / Forstwegen

Die Nutzung von Wirtschafts- und Forstwegen als Alternativrouten zum normalen Straßennetz stellt eine Möglichkeit zur vergleichsweisen kurzfristigen Schließung von bestehenden Netzlücken im überörtlichen Radverkehrsnetz dar. Voraussetzung hierfür ist eine gute Oberflächenbeschaffenheit und Befahrbarkeit sowie eine möglichst wenig umwegige, gut einsehbare Wegeführung. Weiterhin sollten sich die Wege für eine schnelle Umsetzung im kommunalen bzw. öffentlichen Eigentum befinden. Sollte dies nicht der Fall sein, sollten zunächst die Möglichkeiten für einen relativ einfachen Flächenerwerb geklärt werden, da ansonsten eine kurzfristige und unkomplizierte Integration in das Radverkehrsnetz kaum möglich sein wird.

Um etwaige Konflikte mit dem land- bzw. forstwirtschaftlichen Verkehr zu reduzieren, sind bei begrenzten Fahrbahnbreiten Ausweichstellen erforderlich. Bei seltenen Begegnungsfällen ist hierfür jedoch ein geringerer baulicher Standard vollkommen ausreichend. Bei größerer Be-

gegnungshäufigkeit haben sich darüber hinaus Hinweisschilder auf ein rücksichtsvolles Verhalten bewährt, wie verschiedene Projekte u.a. im Landkreis Göttingen und im Münsterland gezeigt haben.

Die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen obliegt grundsätzlich den jeweiligen Kommunen sowie den zuständigen Straßenverkehrsbehörden und Straßenbaulastträgern. Um die Umsetzung zu beschleunigen, wird jedoch empfohlen, von Seiten des Dialogforums die Kommunen mit Material sowie ggf. erforderlicher fachplanerischen Expertise zu unterstützen (s. Kap. 4.4.1).

4.2.5 | Schulisches Mobilitätsmanagement

Wie verschiedene Mobilitätsuntersuchungen zeigen, ist die Fahrradnutzung auf dem Schulweg deutlich rückläufig. Gleichzeitig nimmt das Aufkommen an Elterntaxis an vielen Schulen zu. Dies hat sowohl negativen Auswirkungen auf die physische, psychische und soziale Entwicklung der Schülerinnen und Schüler als auch konkrete Sicherheitsprobleme im Schulumfeld zur Folge.

Schulisches Mobilitätsmanagement hat das Ziel diesen negativen Entwicklungen entgegenzutreten und die Mobilität von Schülerinnen und Schülern sowie des Schulpersonals sicher, selbstständig und nachhaltig zu gestalten. Dabei geht es darum, Verkehrsmittel wie zu Fuß gehen, Radfahren und den öffentlichen Nahverkehr zu fördern, um sowohl die Gesundheit und Entwicklung der Schülerinnen und Schüler zu unterstützen als auch Umweltbelastungen zu verringern. Ein weiteres Ziel ist es, die Verkehrssicherheit rund um Schulen zu erhöhen, indem Gefahrenquellen identifiziert und Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur ergriffen werden.

Die Umsetzung des schulischen Mobilitätsmanagements erfordert eine enge Zusammenarbeit zwischen Schulen, Eltern, Schülerinnen und Schülern, der Kommune und anderen relevanten Akteuren. Zunächst ist eine Bestandsaufnahme der aktuellen Verkehrssituation rund um die Schule notwendig, um Risiken zu identifizieren und Potenziale für Verbesserungen zu erkennen. Darauf aufbauend können Maßnahmen entwickelt werden, wie die Einrichtung von sicheren Schulwegen, die Einführung von Radfahrkursen oder die Organisation von "Walking Buses", bei denen Gruppen von Schülerinnen und Schülern gemeinsam zur Schule gehen. Auch die Anpassung der Schulzeiten an den öffentlichen Nahverkehr kann ein wichtiger Schritt sein. Die Förderung der Nutzung von Fahrrädern und die Bereitstellung entsprechender Infrastruktur, wie sichere Abstellplätze, sind weitere Bausteine des Mobilitätsmanagements. Begleitend dazu sollte eine kontinuierliche Sensibilisierung und Schulung der Schülerinnen und Schüler sowie ihrer Eltern stattfinden, um nachhaltige Mobilitätsgewohnheiten zu fördern und zu festigen.

Die Umsetzung von schulischem Mobilitätsmanagement bedarf in der Regel einer Initiierung bzw. eine teilweise Unterstützung von Außerhalb der Schule durch entsprechend ausgebildete Mobilitätsberater bzw. Mobilitätsmanagerinnen. Diese werden oftmals durch die Kommunen bzw. die Landkreise oder aber durch beauftragte externe Dienstleister bereitgestellt.

Für die Umsetzung des schulischen Mobilitätsmanagements in der Flughafenregion schlagen wir einen programmatischen Ansatz vor, bei dem allen Kommunen durch das Dialogforum die ersten Schritte für ein schulisches Mobilitätsmanagement für eine Schule (z.B. Bestandsaufnahme, Konzeption, Entwicklung/Fortschreibung Schulwegeplan) finanziert und organisiert werden. Die Beauftragung und Abrechnung der dafür notwendigen Fachplanungsleistungen erfolgt zentral durch die BADC über einen Rahmenvertrag, so dass von den Kommunen nur noch eine Schule ausgewählt und die Leistungen abgerufen werden müssen. Die organisatorische und inhaltliche Bearbeitung übernimmt dann der externe Dienstleister und die jeweilige Kommune eigenständig.

Weiterhin schlagen wir vor, dass sich das Dialogforum und die ihm angehörigen Kommunen beim Brandenburgischen Verkehrsministerium für einen landesweiten Erlass zu Schulzonen bzw. verkehrlichen Maßnahmen im Schulumfeld vergleichbar den Vorgaben in Nordrhein-Westfalen bzw. Baden-Württemberg einsetzen.

4.2.6 | Verknüpfung Rad – ÖPNV, vor allem auch abseits der Schienenstrecken

Intermodalität, d.h. die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel auf einem Weg, ist bereits seit vielen Jahren bei Stadt-Umland-Verkehren in Form von Park&Ride und Bike&Ride etabliert. Dies gilt auch für die Flughafenregion, wobei der Fokus bisher vor allem auf der Verknüpfung von privatem Pkw bzw. Fahrrad mit dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) lag. Für die Verknüpfung von Fahrrad und SPNV wurden und werden auch weiterhin an den Bahnhöfen und Haltepunkten Fahrradabstellanlagen bis hin zu Fahrradparkhäusern realisiert.

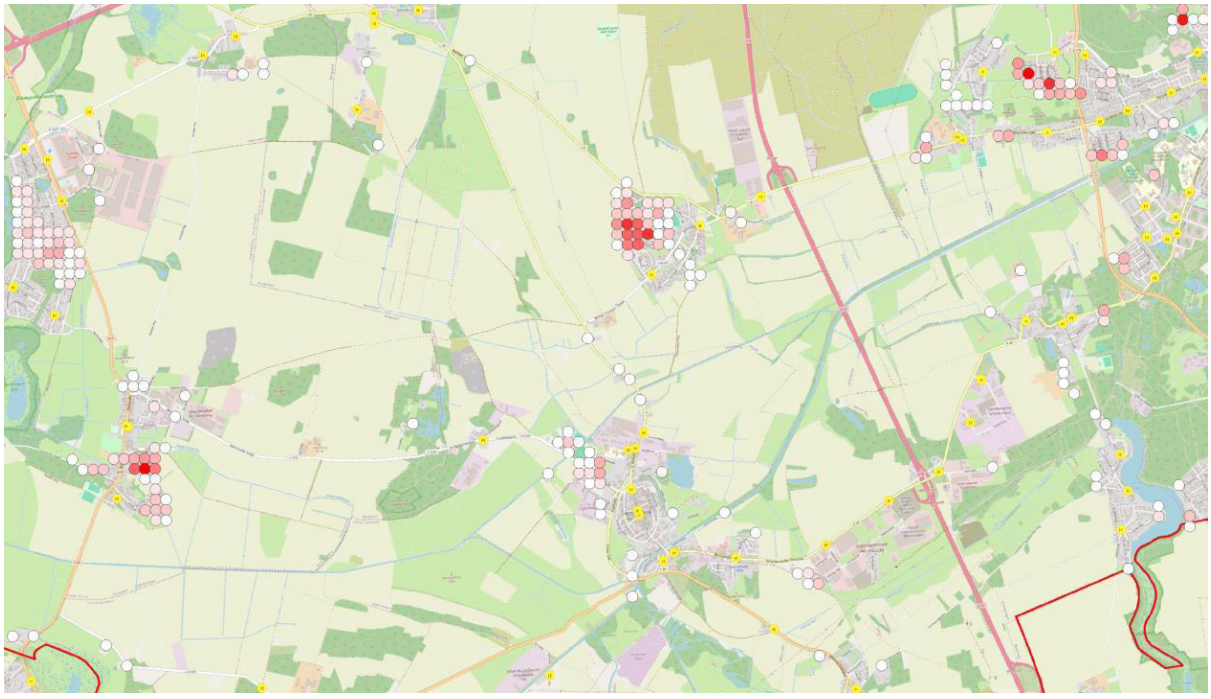
Bisher eher nachrangig wurde dagegen die Verknüpfung zwischen Fahrrad und öffentlichen Busverkehren behandelt. So finden sich in der Flughafenregion derzeit nur vereinzelt Fahrradabstellanlagen an Bushaltestellen. Dabei sind entsprechende Anlagen – im Vergleich zu den deutlich größeren Abstellanlagen an Bahnhöfen – mit relativ geringem baulichem und finanziellem Aufwand herstellbar. Oftmals kann bereits die Installation von einigen wenigen Fahrradbügeln, ggf. ergänzt durch eine Überdachung oder auch Fahrrad-Service-Stationen die Erreichbarkeit von Bushaltestellen deutlich verbessern und damit die Hemmnisse zur Nutzung des ÖPNV wirksam abbauen. Dies gilt insbesondere für die dörflichen Siedlungsbereiche in der Flughafenregion, die häufig nur über ein bis zwei an den Hauptverkehrsstraßen gelegenen Bushaltestellen an das ÖPNV-Netz angebunden sind.

Eine grobe räumliche Analyse der Einwohnerverteilung aus dem Zensus 2022 (auf 100m-Rasterzellen-Niveau) mit den aktuell bedienten Bushaltestellen zeigt Potenziale für Radabstellanlagen im Achsenzwischenraum im südlichen Bereich der Flughafenregion u.a. in Ragow, Groß Machnow und den westlichen Gebieten von Königs Wusterhausen (vgl. Abbildung 17).

Für einen beschleunigten und effizienten Bau von Radabstellanlagen an Bushaltestellen schlagen wir den folgenden koordinierten Ansatz für die gesamte Flughafenregion vor:

- Die Kommunen benennen geeignete Standorte und stellen die erforderlichen Flächen bereit.
- Die BADC bündelt die Beauftragung der Bauausführungen. Alternativ beschafft die BADC die Bügel zentral über einen Rahmenvertrag, der Einbau erfolgt dann durch die Kommunen und ihre jeweiligen Partner
- Die Kommunen nehmen die Bauleistungen ab.

Abbildung 17: Rasterzellen außerhalb eines 300m-Haltestelleneinzugsradius nach Einwohnerzahlen



Quelle: eigene Darstellung – Kartengrundlage: openstreetmap.org (© OpenStreetMap-Mitwirkende)

4.2.7 | Bestands- und Planungschecks

Die historisch gewachsene Verkehrsinfrastruktur weist oftmals punktuelle bzw. auf kurze Abschnitte begrenzte Mängel auf, die den aktuellen rechtlichen und technischen Rahmenbedingungen nicht entsprechen bzw. die Nutzung durch den Radverkehr hinsichtlich Sicherheit und

Komfort einschränken. Wie sich u.a. bei den Vor-Ort-Untersuchungen der Lückenschlüsse entlang der Landesgrenze (vgl. Kap.4.3) aber auch bei vielen anderen Verkehrsuntersuchungen gezeigt hat, handelt es sich vielfach um vergleichsweise kleine Mängel wie veraltete, nicht mehr zutreffende oder inkonsistente Beschilderungen und Verkehrsführungen bzw. um kleinere bauliche Hindernisse.

Diese Mängel werden im Alltagsgeschäft der zuständigen Verwaltungen gar nicht, nur eher zufällig oder durch Meldungen aus der Bevölkerung erkannt. Eine systematische und flächendeckende Untersuchung der Infrastruktur ist mangels personeller und zeitlicher Kapazitäten in der Regel nicht möglich. Zudem erfordern die stetigen Weiterentwicklungen des aktuellen Standes von Recht und Technik sowie der Erkenntnisse zum Verkehrsverhalten und den Wirkungen von Maßnahmen ein spezifisches fachliches Know-How, das gerade in kleineren Kommunen oftmals nicht vorhanden ist.

Dies gilt in gleichem Maße auch für die Beurteilung von Planungen für Neu- und Umbaumaßnahmen. Die Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußverkehrsfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V. (AGFK-BW) sowie die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen bieten daher ihren Mitgliedskommunen Unterstützungsleistungen bei der Fuß- und Radverkehrsplanung in Form von Planungschecks an. Diese Planungschecks umfassen u.a. die Unterstützung bei der Prüfung vorliegender Planungen, die Beantwortung von verkehrsrechtlichen und planerischen Fragen, die Erstellung von Anregungen und Lösungsvorschläge für Einzelfälle, die Beantwortung von Fragen zur fuß- und radverkehrsfreundlichen Gestaltung von Bebauungsplänen / Bauanträgen sowie die Durchführung von Sicherheitsaudits.

Um auch für die Flughafenregion bei der bestehenden wie auch geplanten Verkehrsinfrastruktur schnelle Verbesserungen für den Radverkehr erreichen zu können, schlagen wir die Durchführung von " Bestands- und Planungschecks" vor. Kernbestandteil der Bestandschecks sollten analog zu den in zahlreichen Bundesländern sehr erfolgreich durchgeführten Fußverkehrschecks die Vor-Ort-Begehung bzw. -Befahrung der vorhandenen Infrastruktur und Radverkehrsrouten mit einer vereinfachten Foto- und Kartendokumentation der identifizierten Mängel und geeigneter Maßnahmen zu ihrer Beseitigung durch eine erfahrene Planerin bzw. einen erfahrenen Planer sein. Die Integration von Beteiligungsbausteinen wie bei den Fußverkehrschecks ist dabei aus unserer Sicht nicht erforderlich, wenngleich aber durchaus möglich.

Bei den Bestands- und Planungschecks sollten u.a. die folgenden Aspekte beleuchtet werden

- Korrektur / Aktualisierung von verkehrsrechtlichen Anordnungen bzw. Beschilderungen
- Entfernung von Hindernissen wie Umlaufsperren, fehlende Bordabsenkungen, Lücken/Unstetigkeiten/Schäden bei den Oberflächen
- kleinere sichernde bzw. verkehrsberuhigende Maßnahmen

- Prüfung von Planungen im Hinblick auf die spezifischen Anforderungen und Randbedingungen des Fuß- und Radverkehrs

Die Bestands- und Planungschecks können

- von den Kommunen bei entsprechend qualifizierten Ingenieur- bzw. Planungsbüros beauftragt werden
- über eine gemeinsame Beauftragung von qualifizierten Ingenieur- bzw. Planungsbüros durch das Dialogforum mit entsprechenden Synergievorteilen koordiniert durchgeführt werden (vgl. Kap. 4.4.1)
- oder auch im Rahmen von studentischen Arbeiten bearbeitet werden.

Weitere Hinweise zu Planungschecks finden sich hier

- **AGFK-Planungs-Check**
- **Planungs-Check Nahmobilität Hessen**

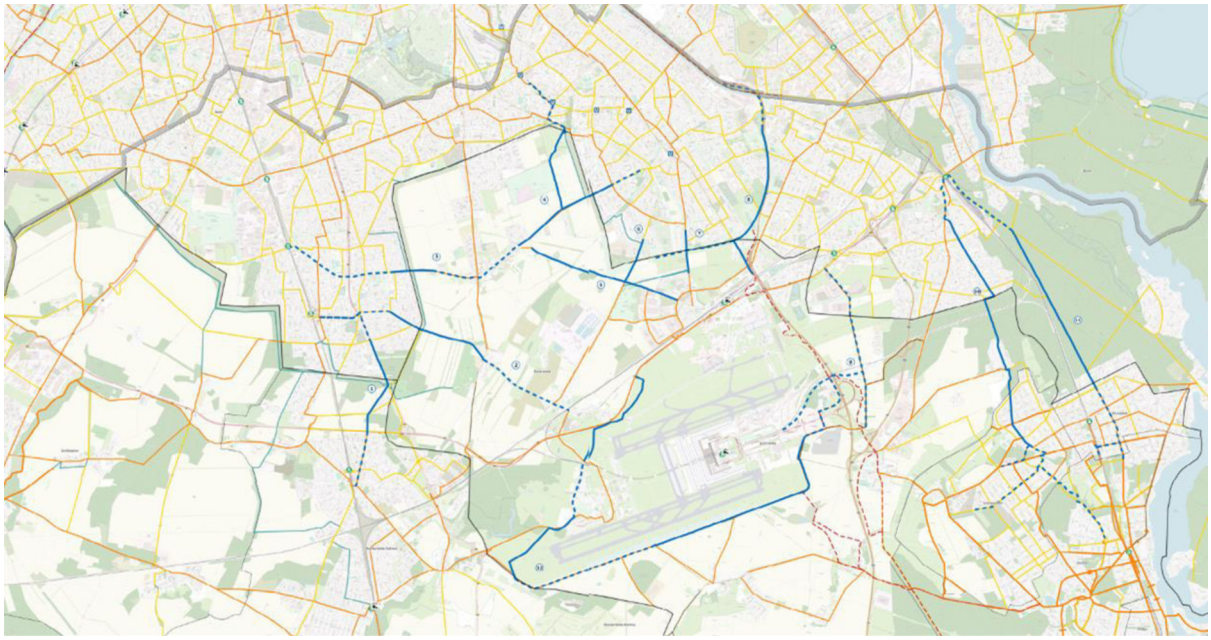
4.3 | Lückenschlüsse entlang der Landesgrenze

Wie in Kapitel 2.3 dargestellt, weisen die Netzplanungen von Berlin und den Brandenburger Landkreisen zum Teil Inkonsistenzen bzgl. der Radrouten über die gemeinsame Landesgrenze auf. Gleichzeitig wurde von verschiedenen Gemeinden Netzlücken bzw. unzureichende Radverkehrsführung über die Landesgrenze thematisiert.

Im Rahmen des Handlungsfelds „Lückenschlüsse entlang der Landesgrenze" wurden daher 11 Verbindungen über die Landesgrenze sowie zusätzlich die potenzielle um den Flughafen BER herumführende Wegestrecke einer vertieften verkehrsplanerischen Prüfung unterzogen (vgl. Abbildung 18).

Dabei wurden sämtliche Strecken vor Ort besichtigt bzw. befahren. Die vorgefundenen Ausgangssituation sowie die erforderlichen Maßnahmen zum Herstellen bzw. zur Verbesserung des Lückenschlusses wurden in Form von Steckbriefen aufbereitet (s. Abbildung 19).

Abbildung 18: Untersuchte Lückenschlüsse entlang der Landesgrenze



Quelle: eigene Darstellung – Kartengrundlage: openstreetmap.org (© OpenStreetMap-Mitwirkende)

Abbildung 19: Beispiel Steckbrief zu Lückenschlüssen entlang der Landesgrenze

4 Bezeichnung Abschnitt: Großziethen –Gropiusstadt/Rudow

Bezeichnung der regionalen Verbindung: Großziethen – Gropiusstadt (U Lipschitzallee) / Rudow (U Rudow)

Radschnell-weg	Regionale Hauptroute	Hauptroute	Ergänzungs-route	Freizeit-route
	X			

Ausgangssituation

Art der Radverkehrsführung	Oberfläche / Befahrbarkeit	Geschwindigkeit	Kfz-Verkehrsstärke
A: Gehweg – Rad frei in Richtung Großziethen	Asphalt, gut befahrbar Sehr kurze, unbefestigte Abschnitte am nördlichen Ende von Abschnitt B	Außerorts 70 Innerorts 50	15.000

Textliche Beschreibung, Luftbild Fotos, Querschnitt,

- Direkte, kürzeste Verbindung zwischen Großziethen und Gropiusstadt / Rudow
- Verbindung ist Bestandteil des Zielnetzes des Landkreises (als Hauptroute) sowie des Berliner Radverkehrsplan (als Ergänzungsroute)
- Abschnitt B schließt an Hauptrouten im Bereich Gropiusstadt an

- Abschnitt A: straßenbegleitender Gehweg – Rad frei mit ca. 2,0-2,5m Breite; asphaltiert – gut befahrbar.
- Abschnitt B1 ist eine asphaltierte Straße, die derzeit durch 2 Tore abgesperrt wird. Diese Absperrung wird aber offensichtlich in keiner Weise beachtet.
  Die Gründe für die Sperrung nach erfolgtem Abschluss der Sanierung der Müllkippe sind unklar.
- Abschnitt B2 ist ein schmaler, unbefestigter und informeller Trampelpfad, der mit dem Fahrrad nicht befahrbar ist.
- Abschnitt B3 ist ein straßenunabhängiger, asphaltierter Geh-/Radweg (Mauerweg) von ca. 2,5-3,0m Breite

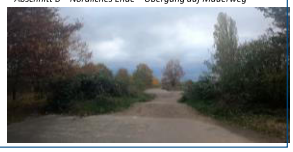
Abschnitt A – Rudower Allee



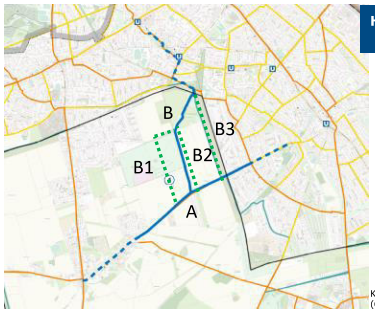
Abschnitt B – Deponiestraße



Abschnitt B – Nördliches Ende – Übergang auf Mauerweg



Handlungsprogramm Radwege für die Flughafenregion



Kartengrundlage: openstreetmap.org (© OpenStreetMap-Mitwirkende)

Beschreibung der Maßnahme (Text, Skizze Querschnitt/Lageplan)

Abschnitt A

- Anordnung Gehweg – Rad frei auch in Richtung Rudow
- Am südlichen Ende gesicherte Überführung zum/vom Gehweg – Rad frei herstellen

Abschnitt B – Vorzugsvariante (kurzfristig umsetzbar)

- Öffnung Route B1
- Asphaltierung der kurzen unbefestigten Abschnitte am nördlichen Ende von Abschnitt B

Abschnitt B – Alternativvariante (im Bestand bereits vorhanden)

- Führung über Mauerweg B3

Route B2

- Aufgrund Neubaubedarf von ca. 360m Geh-/Radweg ungünstigste Variante

Möglicher Umsetzungszeitraum	Nächste Umsetzungsschritte
Kurzfristig	Klärung Öffnung Route B1 Beseitigung unbefestigte Abschnitte durch eigene Kräfte
Erste grobe Kostenschätzung 20.000 €	Relevante Akteure Gemeinde Schönefeld, Bezirk Neukölln
Mögliche Förderung	Bewertung durch die Kommune(n) Variante B1 vorzugswürdig; Eigentumsverhältnisse, Verkehrssicherungs- und Unterhaltungspflicht zu klären

Quelle: eigene Darstellung – Kartengrundlage: openstreetmap.org (© OpenStreetMap-Mitwirkende)

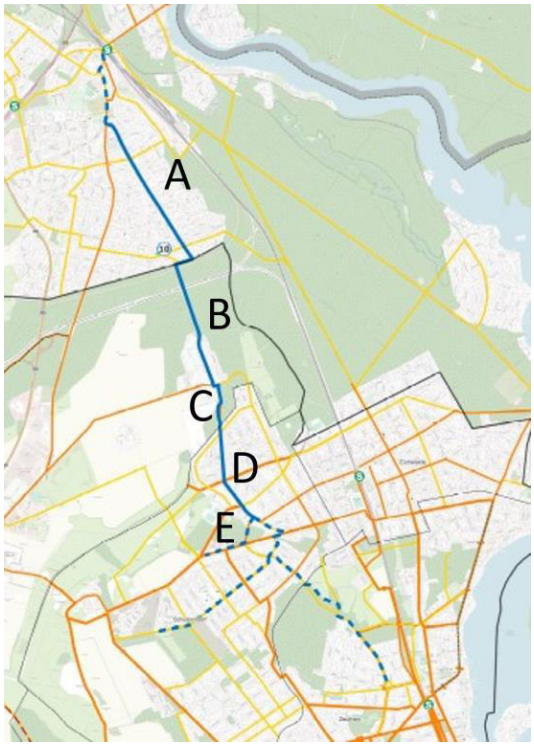
Zur weiteren Qualifizierung der Analyseergebnisse und der entwickelten Maßnahmenvorschläge wurden diese am 15.11.2023 in einem Arbeitstreffen mit den betroffenen Kommunen erörtert. Die Maßnahmenvorschläge wurden zudem im Anschluss durch die Kommunen weiter geprüft.

Als Ergebnis dieser Prüfungen wurden diverse Verbindungen von den Kommunen als nicht realisierbar bzw. mit weitergehendem Prüfungsbedarf bewertet. Die Umsetzung bzw. Verbesserung der Lückenschlüsse 8 und 12 ist bereits in der konkreten Planung bzw. Vorbereitung. Zur weiteren planerischen Vertiefung im Rahmen des Handlungsprogramms wurden daher die Lückenschlüsse 10 und 11 ausgewählt.

Die Steckbriefe sowie die Bewertungsergebnisse für alle Lückenschlüsse sind im Anhang beigefügt.

Der Lückenschluss 10 stellt eine sehr geradlinige, direkte Verbindung von Zeuthen über Schulzendorf und Bohnsdorf nach Grünau her und hat daher den Status einer Regionalen Hauptroute (vgl. Abbildung 20). Die Route ist heute bereits befahrbar, ist in einzelnen Abschnitten aber qualitativ deutlich verbesserungswürdig. Dies reicht von kleineren Abschnitten mit Kopfsteinpflaster, deren Befahrbarkeit relativ einfach verbessert werden könnte, bis zu längeren Abschnitten durch Waldbereiche, die grundlegend ausgebaut werden müssten.

Abbildung 20: Lückenschluss 10 – Route Zeuthen – Schulzendorf – Bohnsdorf

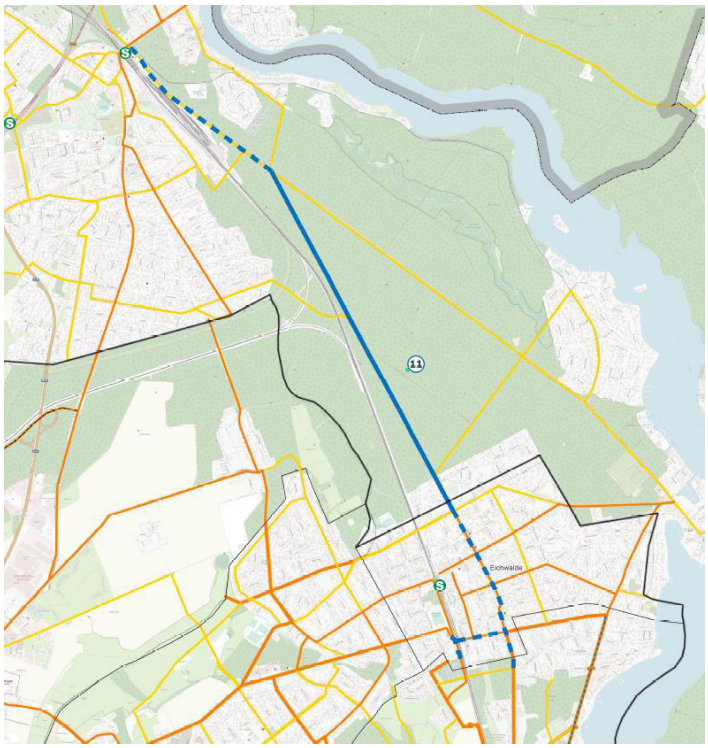


Quelle: eigene Darstellung – Kartengrundlage: openstreetmap.org (© OpenStreetMap-Mitwirkende)

Der Lückenschluss 10 verdeutlicht aber ein grundlegendes Problem bei interkommunalen Radwegeverbindungen. Er verläuft über die Gemeindegebiete von insgesamt 3 Brandenburger Kommunen und einem Berliner Bezirk, woraus sich bereits ein erhöhter Koordinierungsbedarf ergibt. Eine besondere Herausforderung ergibt sich jedoch daraus, dass die Abschnitte B und C zwar auf dem Gebiet der Gemeinde Schönefeld liegen, durch die Verbindung aber lediglich die zur Gemeinde gehörende kleine Siedlung Waltersdorf profitieren würde. Hauptprofiteure der Verbindung wären dagegen die Gemeinden Zeuthen und Schulzendorf und der Berliner Bezirk Treptow-Köpenick. Angesichts der sonstigen Ausbaubedarfe für Radwege in der Gemeinde Schönefeld ist offensichtlich, dass der Lückenschluss 10 für die Gemeinde nicht die höchste Priorität besitzt. Für die Umsetzung der Verbindung ist es daher erforderlich, eine Kooperations- und Organisationsform sowie Finanzierung zu finden, die der unterschiedlichen Bedeutung des Lückenschlusses für die beteiligten Gemeinden gerecht wird.

Beim Lückenschluss 11 stellt sich die Situation etwas einfacher dar, da nur die Gemeinde Eichwalde und der Bezirk Treptow-Köpenick beteiligt sind. Allerdings betrifft der identifizierte Ausbaubedarf in erster Linie den Bezirk Treptow-Köpenick und trifft damit auf die bereits in Kapitel 2.4 beschrieben Zuständigkeits- und Finanzierungsprobleme in Berlin. Aus dem Handlungsprogramm heraus konnte aber bereits erreicht werden, dass mithilfe einer Förderung durch den Regionalen Entwicklungsfond mit der Entwurfsplanung als nächster Schritt zur konkreten Umsetzung noch im Jahr 2024 begonnen werden kann.

Abbildung 21: Lückenschluss 11 – Route Eichwalde – Grünau



Quelle: eigene Darstellung – Kartengrundlage: openstreetmap.org (© OpenStreetMap-Mitwirkende)

Abschließend ist festzustellen, dass lediglich zwei Lückenschlüsse nicht auf dem Gebiet der Gemeinde Schönefeld liegen. Die Gemeinde Schönefeld ist daher auf Brandenburger Seite der Landesgrenze Hauptansprechpartnerin und sollte daher die bzw. eine federführende Kommune bei der Umsetzung sein. Einige Maßnahmen hat die Gemeinde Schönefeld bereits in die Umsetzung gebracht. Für andere fehlen entweder die Kapazitäten oder entscheidende Voraussetzungen wie z.B. Flächenverfügbarkeiten. Da die Lückenschlüsse für das ganze Flughafenumfeld wichtig sind, sollte im Rahmen des mittelfristigen Aufbaus von Strukturen (Finanzierungs- und Umsetzungs-) Mechanismen berücksichtigt werden, um die besondere Rolle Schönefelds angemessen zu berücksichtigen.

4.4 | Aufbau von Strukturen für eine kommunenübergreifende Umsetzung von Radverkehrsprojekten

Mit Blick auf die in Kapitel 2.4 aufgeführten Hemmnisse und die in Kapitel 2.5 herausgearbeiteten Handlungsansätze für die Kommunen in der Flughafenregion bieten einige Netzwerk- und Kooperationsstrukturen gute Übertragungsmöglichkeiten.

4.4.1 | Kurzfristig umsetzbar: Maßnahmen mit den bestehenden Möglichkeiten und Strukturen

Die in den Kapiteln 3.1 und 3.2 dargestellten Netzwerke, Initiativen und Vereine sind insbesondere auf Service-, Beratungs- und Koordinierungsleistungen fokussiert, um die Kommunen bei ihren eigenen Radwegeprojekten zu unterstützen. Auch zählt die Moderation und Vermittlung zwischen Kommunen und weiteren Partnern auf Kreis- und Landesebene zu den Aufgaben, um so kommunenübergreifende Radwegeprojekte zu unterstützen und zu begleiten. Mit der koordinierenden, begleitenden und moderierenden Funktion bleibt die Verantwortung für die Vorbereitung und Umsetzung der Radverkehrsprojekte in Verantwortung der Kommunen bzw. der jeweiligen Baulastträger. Auch Fördermittelanträge und -bewirtschaftungen liegen jeweils in Verantwortung der Kommunen.

Auch in der Flughafenregion wird der Wunsch nach Fördermittelberatung, nach Fachberatung bei der Radwegeplanung sowie nach der Koordinierung interkommunaler Abstimmungsprozesse geäußert, sodass sich die Etablierung einer zentralen Kümmerer- und Servicestelle für nachhaltige Mobilität anbieten würde. Mit der KAG Dialogforum besteht grundsätzlich eine geeignete Organisationsform, die durch die genannten Aufgaben erweitert werden könnte. Das Forum bietet weiterhin grundsätzlich das Potenzial, um eine gemeinsame Zieldefinition (vgl. Kap. 4.1) zu formulieren und erste Quick wins und Sofortmaßnahmen (vgl. Kap. 4.2) einzuleiten und umzusetzen. Je nach Umfang sind dafür zusätzliche Kapazitäten und geeignetes Personal in der Geschäftsstelle erforderlich. Dies zeigt sich auch in der personellen Ausstattung von Geschäftsstellen in anderen Regionen, die je nach Anzahl der beteiligten Kommunen über vier bis sieben Mitarbeitende verfügen. Weiterhin sollten bereits bestehende Unterstützungs-

und Beratungsleistungen bspw. durch Landkreise und Länder in die Überlegungen einbezogen werden, um Doppelangebote und -strukturen zu vermeiden.

Folgende relativ schnell und unaufwändig implementierbare Ansätze und Maßnahmen für die Flughafenregion werden empfohlen:

- **Muster-Kooperationsvereinbarung**
  Auch bei Einzelprojekten setzt eine interkommunale Kooperation für die Beteiligten meist die Ausarbeitung und den Abschluss entsprechender vertraglicher Vereinbarungen voraus. Um dies für Kommunen gerade auch bei kleineren Projekten so weit wie möglich zu vereinfachen, werden für gängige Kooperationsfälle Muster-Kooperationsvereinbarung bereitgestellt.

  – Verantwortlich / Durchführung: Dialogforum beauftragt externe Unterstützung
  – Finanzierung / Kosten: 5.000,- €
  – Hinweise:

- **Rahmenvertrag mit einem Planungs-/Ingenieurbüro zur Unterstützung der Kommunen**
  Für eine einzelne Kommune ist es oftmals mit einem nicht unerheblichen Aufwand verbunden, bei selbst kleineren planerischen Fragestellungen die Unterstützung durch ein Fachplanungsbüro in Anspruch zu nehmen.
  Für die Kommunen der Flughafenregion soll daher ein Angebot geschaffen werden, möglichst direkt und ohne eigene Beauftragung Fachplanungsleistungen für den Bau von Radverkehrsanlagen in Anspruch nehmen zu können. Ebenso könnten so niedrigschwellig Bestandschecks (vgl. Kap. 4.2.7) durchgeführt und notwendige bzw. schnell umsetzbare Sofort- bzw. Kleinstmaßnahmen identifiziert werden. Hierzu wird empfohlen, vom Dialogforum ein Rahmenvertrag mit einem Planungs- bzw. Ingenieurbüro über einen Gesamtberatungsumfang abzuschließen. Die Mitgliedskommunen der Flughafenregion erhalten dann über Gutscheine o.ä. die Möglichkeit, einen auf ihre Bedarfe angepassten Beratungsumfang abzurufen. Die Bearbeitung durch das externe Büro erfolgt nach dem Windhundprinzip. Nicht abgerufene Gutscheine können, z.B. am Ende eines Jahres, von anderen Kommunen mit Bedarf und Interesse in Anspruch genommen werden.

  – Verantwortlich / Durchführung: Ausschreibung und Koordinierung durch BADC
  – Finanzierung / Kosten: ca. 50.000,- €

- **Initiierung eines „Digitalen Planungsraums"**
  Durch das Mobilitätsforum Bund wurden im laufenden Jahr verschiedene „Digitale Planungsräume" äußerst erfolgreich durchgeführt. Bei diesen konnten ausgewählte Kommunen Planungsaufgaben im Bereich Radverkehrsanlagen an zwei externe Planungsbüros für eine erste Bearbeitung übersenden. Die Ergebnisse der externen Büros wurden dann in einer für die Fachöffentlichkeit offenen Online-Veranstaltung vorgestellt und diskutiert.
  Dieser Ansatz bietet sich auch für die Flughafenregion an, da er relativ einfach umsetzbar ist, ein sehr niedrigschwelliges freiwilliges Angebot ist, relativ schnell Antworten auf konkrete Fragen der Kommunen liefert und gleichzeitig die Vernetzung der Kommunen auf der Fachebene fördert. Es wird daher empfohlen, ggf. zunächst auch testweise, im kommenden Jahr zwei entsprechende Veranstaltungen zu initiieren. Thematisch würden sich hier Projekte zu Fahrradstraßen, zum Schulischen Mobilitätsmanagement oder Betriebswegen mit Freigabe für den Radverkehr anbieten.

  – Verantwortlich / Durchführung: BADC zusammen mit interessierten Kommunen
  – Finanzierung / Kosten: ca. 10.000 €

- **Gemeinsamer Materialpool**
  Sowohl für die Markierung von Radverkehrsanlagen wie auch für Informations- und Marketingmaßnahmen im Zuge der Umsetzung von Radverkehrsprojekten werden oftmals spezielle Materialien wie Markierungsschablonen, Beschilderung, Werbebanner etc. benötigt. Bezogen auf eine einzelne Kommune tritt dieser Bedarf nur relativ selten auf, weshalb eine eigene Beschaffung meist unwirtschaftlich ist. Auch eine leihweise Beschaffung ist oftmals entweder gar nicht oder nur zu relativ hohen Preisen möglich. Verschiedene Netzwerke bieten daher ihren Mitgliedern bereits einen Zugriff auf einen Materialpool an. Die Angebote reichen dabei von Parklets über Verkehrserfassungsgeräte, Markierungsschablonen bis hin zu großformatigen Werbebannern.
  Für die Flughafenregion sollte daher ein gemeinsamer Materialpool aufgebaut werden, auf den die Mitgliedskommunen direkt und ohne größere Formalia, z.B. über ein virtuelles Portal zurückgreifen, können. Es ist grundsätzlich denkbar, den Pool beim Dialogforum oder auch bei einer Mitgliedkommune (z.B. auf deren Bauhof) einzurichten.

  – Verantwortlich: Interessierte Kommunen der Flughafenregion / Dialogforum
  – Finanzierung / Kosten: je nach zu beschaffendem Material

4.4.2 | Mittelfristig umsetzbar: Koordination und regelmäßiger Austausch der Akteure

Alle untersuchten Fallbeispiele basieren auf einem lebendigen Netzwerk auf der Leitungsebene und auf der Arbeitsebene. Mit Anlaufen und Umsetzung der ersten Unterstützungsleistungen durch die bestehenden Strukturen wird die Zusammenarbeit zwischen den Akteuren, insbesondere der Fachebene, weiter gefestigt und eine wichtige Basis für die Einleitung, Fortführung und Erfolge interkommunaler Radwegeprojekte geschaffen. Hierfür bieten bereits bestehende Angebote wie der regionale Entwicklungsfonds oder auch der Kreisstrukturfonds niedrigschwelligen Zugang zur Förderung, wodurch Radverkehrsprojekte kofinanziert werden können. Verzögerungen durch komplexe Fördermittelanträge können damit verhindert werden.

Zudem können in diesem Rahmen Chancen und Möglichkeiten zur langfristigen Sicherung der interkommunalen Zusammenarbeit entwickelt und ausgelotet sowie mögliche strukturelle Anpassungen vorgedacht und vorbereitet werden. Wie bei den o.g. kurzfristig realisierbaren Maßnahmen sind auch hier je nach Umfang zusätzliche Kapazitäten und geeignetes Personal in der KAG-Geschäftsstelle erforderlich.

Ein Beispiel mit guten Übertragungsmöglichkeiten stellt das Mobilitätsnetzwerk Ortenau dar, welches über die Nationale Klimaschutzinitiative (NKI) für drei Jahre gefördert wird. Hierüber wird ein Netzwerkmanagement zur Vernetzung der Akteure und eine Fachberatung zur Unterstützung der Kommunen finanziert, welches durch ein externes Beratungsunternehmen umgesetzt wird. Für die Flughafenregion bietet sich ebenfalls die Einrichtung eines solchen Netzwerkmanagements mit geförderter Anschubfinanzierung an. Beispielsweise läuft aktuell das Antragsverfahren von sieben KAG-Mitgliedskommunen als Verbundprojekt bei der NKI für den Aufbau eines Klimanetzwerks. Eines der darin benannten Schwerpunkte ist das Thema nachhaltige Mobilität als bedeutender Hebel zum Schutz des Klimas. Im Falle eines positiven Förderbescheids sollen auch hier zunächst gemeinsame Ziele und Projekte bestimmt und mit externer Beratung vorbereitet und durchgeführt werden. Die inhaltliche Verknüpfung von Klimaschutz und Mobilität kann vielfältige Synergien befördern und die Ziele zum Klimaschutz und für einen umweltverträglichen Verkehr besser erreichen bzw. effizienter umsetzen.

4.4.3 | Empfehlungen für langfristige strukturelle Anpassungen

Darüber hinaus werden durch die Kommunen und Bezirke in der Flughafenregion weitere Aufgaben genannt, die die Kommunen bei der Planung und dem Bau von Radwegeverbindungen entlasten sollen, z.B. durch die Übernahme von Planungsleistungen, in Bauherrenvertretung etc. Damit verbunden ist die Abgabe von kommunalen Leistungen und Übernahme dieser auf andere. Solche Aufgaben übernimmt beispielsweise der Regionalverband Ruhr als Zweckverband, der an der Finanzierung von konkreten Radverkehrsprojekten beteiligt ist und die Um-

setzung ausgewählter Strecken verantwortet. Auch die InfraVelo GmbH in Berlin ist für ausgewählte Radwegeverbindungen von der Idee über die Planung bis zur Umsetzung verantwortlich.

Diesbezüglich ist zunächst auch noch einmal auf die bestehende übergeordnete Stellung der Landkreise einzugehen, die diese – wie in Kapitel 2.4 bereits festgestellt – im Hinblick auf die Radverkehrsförderung wie auch die Mobilitätsplanung insgesamt derzeit nur sehr eingeschränkt wahrnehmen (können). „Gute" Beispiele wie die Region Hannover, der Landkreis Lüneburg, der Kreis Steinfurt oder auch der Ortenaukreis zeigen, dass mit der Bereitstellung von entsprechenden finanziellen und personellen Kapazitäten auf der Landkreisebene kommunenübergreifende Mobilitätsprojekte von einzelnen Radwegeprojekten, über Angebote im Bereich des Mobilitätsmanagements bis hin zu kompletten Mobilitätsstrategien erfolgreich initiiert und umgesetzt werden können. Im Hinblick auf die Landkreise in der Flughafenregion sehen wir in diese Richtung jedoch auf absehbare Zeit keine realistischen Realisierungschancen, da es u.a. bisher an entsprechenden Rahmenvorgaben und Förderangeboten von der Landesseite fehlt und die finanziell beschränkten Möglichkeiten der Landkreise einer mögliche Eigeninitiative Grenzen setzen.

Für die Flughafenregion sehen wir daher als realistische Umsetzungsperspektive vorrangig die Schaffung einer geeigneten interkommunalen Struktur. Um diese Struktur möglichst schnell aufbauen zu können und gleichzeitig eine effektive und effiziente Arbeitsweise der Struktur zu erreichen, sind die folgenden Aspekte zu beachten:

- Die Struktur sollte nur der Aufsicht der beteiligten Kommunen unterliegen.
- Die Struktur muss eine Größe haben, dass sie eigenständig effizient verwaltbar und steuerbar ist.
- Die Struktur muss im Rahmen ihrer Beauftragung eigenständig handlungsfähig sein.
- Die Struktur sollte so gestaltet sein, dass sich nicht zwingend alle Kommunen der Flughafenregion beteiligen müssen, sondern ggf. auch nur mit einigen wenigen Kommunen „klein" angefangen wird. Zudem sollte eine flexible Beteiligung der Kommunen, d.h. z.B. auch das zwischenzeitliche Aussetzen der Beteiligung der Kommune für ein Jahr, möglich sein.

Um diese Ziele zu erreichen, stellen aus unserer Sicht die folgenden alternativen Modelle langfristig die für die Flughafenregion am besten geeigneten Formen der Zusammenarbeit dar:

- Die Kombination aus einer zu gründenden Anstalt öffentlichen Rechts (AöR), von der (formal) Fördermittel akquiriert und verausgabt werden, und einer GmbH, die ebenfalls im Eigentum der Kommunen steht und von der AöR mit der Planung, Steuerung und Umsetzung konkreter Projekte beauftragt wird.

- Die Gründung einer Anstalt öffentlichen Rechts (AöR), von der Fördermittel akquiriert und verausgabt werden und die ein externes Ingenieur- oder Planungsbüro mit der Planung und Umsetzung von Projekten beauftragt (entsprechend dem Modell des Mobilitätsnetzwerk Ortenau vgl. Kap. 3.3 und 3.5).
- Eine GmbH, die Fördermittel akquiriert und konkrete Projekte plant, steuert und realisiert (vgl. Kap. 3.4).

Eine solche Struktur kann als Informations-, Vermittlungs- und Vernetzungsstelle fungieren sowie Planungs- und Steuerungsleistungen in Vertretung für Kommunen übernehmen. Zur Umsetzung einer entsprechenden GmbH und/oder AöR ist sowohl eine komplette Neugründung als auch das Aufsetzen auf bereits vorhandenen Strukturen möglich. Daher sollte im Verlaufe des kommenden Jahres das Spannungsfeld zwischen den dargestellten Optionen näher ausgelotet werden, insb. welche Vorteile eine AöR hätte und welche Entwicklungsoptionen die BADC für sich sieht.

Auch bei den langfristig zu realisierenden Strukturen ist es empfehlenswert, ggf. weitere Themen über den Bereich Radverkehr bzw. Mobilität zu berücksichtigen (z.B. Klimaschutz, Schulbau o.ä). Auf diese Weise kann ein zusätzlicher Mehrwert für die Kommunen und damit eine breitere Akzeptanz für die kommunenübergreifende Zusammenarbeit geschaffen werden.

5. | Nächste Schritte

Zur Umsetzung des Handlungsprogramms wird die folgende Vorgehensweise vorgeschlagen:

- Bei der Umsetzung interkommunaler Radwegeprojekte sollten die beteiligten Kommunen vorzugsweise bilateral handeln und die Umsetzung betreiben, um so aufwändige Abstimmungsprozesse mit mehr Beteiligten zu vermeiden.
- Die zusammengefassten Zielnetze der Landkreise der Flughafenregion sollten kurzfristig an die Berliner Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt kommuniziert und mit dieser abgestimmt werden, um so eine Berücksichtigung bei einer etwaigen Fortschreibung des Berliner Radverkehrsnetzes sicherzustellen.
- Hinsichtlich konkreter, über die Landesgrenze reichender Vorhaben sollte eine projektbezogene Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Brandenburger Kommunen und Berliner Bezirken angestrebt werden. Um dabei angesichts der Finanzierungsstrukturen in Berlin dennoch zu einer zeitnahen Umsetzung zu kommen, sollten durch den Regionalen Entwicklungsfond Maßnahmen in Berlin getragen werden.
- Die Radverkehrsanbindung des Flughafens sollte durch das Dialogforum kurzfristig stark in den Fokus gerückt werden. Dabei sollte das Dialogforum vor allem eine koordinierende und moderierende Rolle im Hinblick auf die Anbindung aus Berlin einnehmen.

Für den Aufbau der Strukturen für die interkommunale Zusammenarbeit wird die folgende, dreiphasige Vorgehensweise vorgeschlagen:

Phase 1: Beschluss und Einleitung – 2025

- Erfahrungs- und Wissensaustausch fortsetzen:
  - Besuch von 2-3 Best-Practice-Regionen (bspw. Region Hannover oder Ortenau) bzw. Einladen von Vertretern
  - Expertengespräche oder -runde mit Vertretung aus anderen Regionen, aus der Flughafenregion und Experten zum interkommunalen Organisationsaufbau (z.B. Difu)
  - Durchführung eines Planspiels zur Durchdringung der Herausforderungen interkommunaler Radwegeprojekte. Dabei Prüfung weiterer Themen und Aufgaben, die beim Aufbau der Strukturen mitberücksichtigt werden sollten (Klimaschutz, Blau-Grüne Infrastruktur usw.)

- Einleitung Aufbau Mobilitätsnetzwerk, entweder über NKI-Förderung Klimanetzwerk oder über die KAG oder BADC im Auftrag der KAG (Bindung eines externen Beratungsunternehmens)
- Festlegung / Beschluss der gemeinsamen Ziele und Maßnahmen (vgl. Kap.)
- Parallele Einleitung von 2-3 konkreten Projekten aus dem Handlungsprogramm (mit Unterstützung des regionalen Entwicklungsfonds o.ä.) (vgl. Kap. 4.2 und 4.2.1)
- Mit Abschluss der Phase 1 sind die Ziele, Aufgaben und Maßnahmen definiert.

Phase 2: Ziele und Maßnahmen - 2026/27

- Arbeit im Mobilitätsnetzwerk und Umsetzung interkommunaler Projekte mit externer Fachberatung (ggf. agiert die BADC auch in einer koordinierenden Funktion und hat die Möglichkeit, Fachplanungsbeiträge über Rahmenverträge o.ä. einzuholen und damit (hinsichtlich Vergabe usw.) die Prozesse deutlich zu beschleunigen)
- Ausloten von Chancen und Möglichkeiten zur langfristigen Sicherung der interkommunalen Zusammenarbeit und Diskussion um mögliche strukturelle Anpassungen
- Mit Abschluss der Phase steht fest / sind sich die KAG-Mitglieder einig, welche langfristige Struktur (GmbH/AöR usw.) aufgebaut werden soll und welche Schritte dafür erforderlich sind.

Phase 3: Strukturelle Weiterentwicklung - ab 2027

- Die BADC oder eine alternativ aufzubauende Institution (GmbH / AöR) wird in die Lage versetzt, stellvertretend Projekte umzusetzen, zu planen, Fördermittel zu akquirieren, im Auftrag der Kommunen Projekte umzusetzen.
- ggf. Überführung / Integration des Mobilitätsnetzwerks in die neu zu schaffende Struktur
- Die genauere Ausgestaltung ist in der Phase 2 zu klären, wobei die Erkenntnisse der Vor-Ort-Besuche und des Planspiels einfließen.
- Durch die ersten Projekte und zusätzliches Personal sind die notwendigen Kompetenzen und Ressourcen vorhanden.

6. | Quellenverzeichnis

Albers, Bugow (2022)
Albers, V., K. Bugow (2022): Umsetzungsbericht. Stand der Umsetzung des Radverkehrskonzepts des Kreis Darmstadt-Dieburg. Hochschule Darmstadt

complan (2021)
complan Kommunalberatung GmbH: Dialogforum Airport Berlin Brandenburg – Fortschreibung des Gemeinsamen Strukturkonzeptes (GSK) Flughafenregion Berlin-Brandenburg 2030. Potsdam, 2021

complan (2022)
complan Kommunalberatung GmbH: Dialogforum Airport Berlin Brandenburg – Fortschrittsbericht zur Umsetzung des Gemeinsamen Strukturkonzeptes (GSK) der Flughafenregion Berlin-Brandenburg 2030. Potsdam, 2022

complan (2024)
complan Kommunalberatung GmbH: Dialogforum Airport Berlin Brandenburg – 2. Fortschrittsbericht zur Umsetzung des Gemeinsamen Strukturkonzeptes (GSK) der Flughafenregion Berlin-Brandenburg 2030. Potsdam, 2024

FGSV (2010)
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010). Köln, 2010

FGSV (2021)
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Hinweise für Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV 2021). Köln, 2021

Hertel et al. (2024)
Hertel, M., Horn, B., Klein, T., Kuscher, P., Le Bris, J., Markscheffel, F., Reichel, D., Vogl, S. (2024). Kommunale Radverkehrsförderung beschleunigen – Planungsprozesse optimieren: Ergebnisse und Empfehlungen des BMBF-Forschungsprojekts KoRa. Deutsches Institut für Urbanistik (Difu). https://doi.org/10.34744/br4g-3657

isup (2023)
ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung GmbH: Radverkehrskonzept für den Landkreis Teltow-Fläming. Dresden, 2023

LK Dahme-Spreewald (2021)
Landkreis Dahme-Spreewald (Hrsg.): Radverkehrskonzept 2030 für den Landkreis Dahme-Spreewald. Lübben, 2021

Stein et al. (2022)

Thomas Stein, Tobias Klein, Sandra Lindner: Was hemmt die Umsetzung der kommunalen Radverkehrsplanung? Erste Ergebnisse aus dem laufenden BMBF-Forschungsprojekt „KoRa – Beseitigung von Umsetzungshemmnissen in der kommunalen Radverkehrsplanung – soziotechnische Innovationen und kommunale Steuerungsmöglichkeiten", Berlin 2022 (Difu-Sonderveröffentlichung)

Wang (2018)

Wang, L. 2018): Barriers to Implementing Pro-Cycling Policies: A Case Study of Hamburg. Sustainability 10/4196: doi:10.3390/su10114196

7. | Anhang

- Steckbriefe Beispiele zur interkommunalen Radwegeförderung

- Steckbriefe Lückenschlüsse entlang der Landesgrenze

Steckbriefe Beispiele zur interkommunalen Radwegeförderung

1. Zukunftsnetzwerk Mobilität NRW

Anlass/Ziel der Kooperation

Verankerung bzw. Unterstützung bei der Einführung eines Mobilitätsmanagements in der Verkehrspolitik und -planung als Ergänzung der integrierten Verkehrsplanung, als gleichberechtigter Teil neben dem Verkehrs- und Infrastrukturmanagement

Grundlagen Zusammenarbeit

Rahmenvereinbarung

Aktivitäten/Tätigkeiten

Beratung
Information über Grundlagen, Chancen und Möglichkeiten i Gesprächen, Arbeitskreisen, Beratung hinsichtlich Maßnahmen der Radverkehrsführung und des Fahrradparkens

Qualifizierung
Schulungen, Workshops und Fortbildungen, Lehrgang Kommunales Mobilitätsmanagement

Vernetzung
Wissenstransfer durch regelmäßige Fachtagungen oder interne Workshops

Begleitung
Bei Bedarf Begleitung kommunaler Projekte

Umsetzung
Mit den Umsetzungshilfen, wie etwa Leihmöbel für den Straßenraum, können Kommunen Akzeptanz ihrer Maßnahmen steigern, Konzepte testen und die Öffentlichkeit einbeziehen.

Ergebnisse

- Ausbildung von Mobilitätsmanager:innen

Organisationsstruktur

Träger des Netzwerks sind der Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL), der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR), der Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) – mit den Partnern go.Rheinland und dem Aachener Verkehrsbund (AVV). Es gibt eine landesweite Geschäftsstelle mit aktuell vier Mitarbeiter:innen, die übergeordnete Aufgaben wahrnimmt und bei der Verkehrsbund Rhein-Sieg GmbH in Köln angesiedelt ist. Die regionalen Koordinierungsstellen Rhein-Ruhr (mit 70 Mitgliedskommunen), Westfalen-Lippe (mit 179 Mitgliedskommunen) und Rheinland (mit 81 Mitgliedskommunen) beraten Kommunen bei der Entwicklung nachhaltiger Mobilitätsangebote, schwerpunktmäßig bei der Etablierung eines Kommunalen Mobilitätsmanagements in der Verwaltung und dem dazugehörigen Change-Prozess.

Deren personelle Kapazitäten liegen zwischen 12 und 20 Mitarbeiter:innen pro Koordinierungsstelle. Sie sind an die bestehenden Verkehrsverbünde und Verkehrsgesellschaften angedockt.

Finanzierung

Das Netzwerk wurde durch die Straßenbauabteilung des Verkehrsministerium NRW aufgebaut und wird seitdem von dort mit finanzieller Unterstützung der ÖPNV-Abteilung gefördert (Finanzierung der Geschäftsstelle und der vier Koordinierungsstellen). In 2017 wurde im Ministerium eine neue Abteilung und ein eigener Haushaltstitel dafür eingeführt. Weiter finanzielle Unterstützung bietet die Unfallkasse NRW.

Quelle / Link

https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/

2. Mobilotsin Niedersachsen

Anlass/Ziel der Kooperation

Beratung für Kommunen, um innovative Mobilitätskonzepte zu entwickeln, Mobilitätsangebote miteinander zu verknüpfen und die Attraktivität der ländlichen Gebiete in Niedersachen zu steigern

Grundlagen Zusammenarbeit

Beratungseinheit der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)

Aktivitäten/Tätigkeiten

Beratung
Hinsichtlich der Vermittlung der Grundlagen für die ÖPNV-Organisation und -finanzierung, um individuelle Konzepte vor Ort entwickeln zu können. Außerdem werden Erfolgsbeispiele vorgestellt und aufbereitet.

Qualifizierung
Lehrgang Kommunales Mobilitätsmanagement

Veranstaltungen
Vermittlung von Fachwissen mit unterschiedlichen Veranstaltungsformaten. Themen sind u.a. ÖPNV-Basiswissen, die Aufbereitung relevanter Fördermöglichkeiten oder schulisches oder touristisches Mobilitätsmanagement.

Ergebnisse

- Online-Veranstaltungen, beispielsweise zum Thema Mobilitätsstationen
- Organisation von Exkursionen zur Europäischen Mobilitätswoche

Organisationsstruktur

Mobilotsin ist ein Netzwerk als Beratungseinheit der LNVG mit aktuell sieben Mitarbeiter:innen. Netzwerkpartner sind der Niedersächsische Kreistag, der Niedersächsische Städtetag, der Niedersächsische Städte- und Gemeindebund, die Arbeitsgemeinschaft der Niedersächsischen ÖPNV-Aufgabenträger, die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH und das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung

Finanzierung

k.A.

Quelle / Link

https://www.mobilotsin-niedersachsen.de/

3. Mobiliteam by NAH.SH

Anlass/Ziel der Kooperation

Initiative des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus Schleswig-Holstein. Ziel ist es, die Mobilitätswende in Schleswig-Holstein aktiv zu begleiten und mit voranzubringen. Allen Menschen soll durch nachhaltige und überregionale Mobilitätsstrategien ein einfacher und komfortabler Zugang zu klimafreundlicher, öffentlicher Mobilität zu ermöglicht werden.

Grundlagen Zusammenarbeit

Als eigene Abteilung beim Nahverkehrsbund Schleswig-Holstein angesiedelt (NAH.SH GmbH), handeln im Auftrag des Landes

Aktivitäten/Tätigkeiten

Qualifizierung
Lehrgang Kommunales Mobilitätsmanagement wird gerade erarbeitet

Veranstaltungen
Vorträge und Workshops zu unterschiedlichen Themen

Exkursionen
Vorstellung bereits umgesetzter und erfolgreicher Maßnahmen im Bereich Mobilität

Ergebnisse

- Ausbildung von Mobilitätsmanager:innen
- Organisation und Durchführung des ersten Mobilitätskongresses Schleswig-Holstein (September 2023)

Organisationsstruktur → Land / Ministerium

Das Mobiliteam besteht aus vier Mitarbeiter:innen. Es ist Teil des Nationalen Kompetenznetzwerks für nachhaltige Mobilität (NaKoMo), das ein wichtiger Partner für überregionale und bundesweite Kontakte ist. Über das Netzwerk beteiligt sich das mobiliteam an bundesweiten Initiativen zur Förderung einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung.

Finanzierung

k.A.

Quelle / Link

https://mobiliteam.nah.sh/

4. Mobilitätsnetzwerk Ortenau

Anlass/Ziel der Kooperation

Durch das gemeinsame Netzwerk werden Nahmobilitätsangebote gefördert, die eine Alternative zum MIV bieten, CO_2-Emissionen einsparen und die Lebensqualität der Bürger:innen bewahren und verbessern. Es ist Deutschlands erstes vom Bund gefördertes Mobilitätsnetzwerk.

Grundlagen Zusammenarbeit

Kooperationsvereinbarung

Aktivitäten/Tätigkeiten

Über die Netzwerkarbeit und Beratungsleistungen werden Maßnahmen in folgenden Bereichen initiiert, unterstützt und begleitet:

- Mobilitätstationen mit Sharing- und Leihsystemen
- Gemeindeübergreifender Radverkehr bei verstärkter Nutzung der E-Mobilität
- Vernetzung der Angebote per App mit Einführung einer Mobilitätsapp

Ergebnisse

- Das Mobilitätsnetzwerk Ortenau erreicht absehbar 15 Prozent des Landesziels von 1.000 Mobilitätsstationen bis zum Jahr 2030 – ermöglicht durch die erfolgreiche Ausschreibung von 150 Mobilitätsstationen in Ortenauer Kommunen

Organisationsstruktur

Das Mobilitätsnetzwerk Ortenau ist ein Netzwerk, das aus 14 Städten und Gemeinden besteht. Das Netzwerkmanagement wird von einem externen Dienstleistungsbüro (endura kommunal GmbH) gesteuert. Jede Kommune bestimmt eine:n Netzwerkbeauftragte:n, die beispielsweise im Hauptamt, bei der Wirtschaftsförderung oder der Verkehrsplanung angesiedelt sind. Ihr Zeitaufwand unterscheidet sich je Netzwerkkommune.

Finanzierung

Die Bundesregierung fördert im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative im Zeitraum 01.09.2022 - 31.08.2025 das Mobilitätsnetzwerk Ortenau.[1] In dem Netzwerk haben sich vierzehn Kommunen zusammengeschlossen.

Der Bau der Mobilitätstationen wird über investive Fördermittel (LGVFG) des Landes Baden-Württemberg unterstützt.

Quelle / Link

https://www.mobilitaetsnetzwerk-ortenau.de

[1] Laut Richtlinie NKI stehen maximal 40.000 Euro pro Netzwerkmitglied bei einer Förderquote von 60 % (bei finanzschwachen Kommunen 80 %) Förderung zur Verfügung,

5. RAD.SH

Anlass/Ziel der Kooperation

Verein zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Schleswig-Holstein. Gegründet 2017 im Rahmen der Fachtagung Radverkehr in Neumünster.

Grundlagen Zusammenarbeit

Satzung Kommunale Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Schleswig-Holstein e. V. (RAD.SH)

Aktivitäten/Tätigkeiten

Serviceangebote

Beratung zu Fördermitteln und Planungsprozessen, Verleih von Radzählgeräten, Unterstützung bei der Umsetzung von Stadtradeln, Empfehlungen für den Bau von Radverkehrsanlagen

Öffentlichkeitsarbeit

Erstellen von Aktionsmaterialien, Postern, Flyern, etc., um die Nutzung des Radverkehrs zu bewerben

Weiterbildung

Durchführung von Seminaren, z.T. auch an Hochschulen

Lobbyarbeit

Austausch von Materialien und Fachwissen, Vermittler zwischen Land und Kommunen, aber auch Interessensvertretung der Kommunen in Ministerien und im Bundestag, gemeinsam mit den anderen kommunalen Arbeitsgemeinschaften für Rad- und Fußverkehr

Ergebnisse

- **Durchführung und Veröffentlichung von Studien**, z.B. „Radverkehr kommunizieren – Ideen und Anregungen für die Öffentlichkeitsarbeit", „Radverkehr in SH – Untersuchung der Radförderstrukturen in den Kreisen Schleswig-Holsteins"
- **Einrichtung Koordinierungsstelle Radtourismus**, die für die Infrastruktur der Fernradwege und Radreiseregionen in SH zuständig ist und die gemeindeübergreifende Zusammenarbeit koordiniert. Ziel ist es, ein Netzwerk von Kümmer:innen aufzubauen.
- Beteiligung an der **Umsetzung der Radstrategie** Schleswig-Holstein 2030

Organisationsstruktur

RAD.SH ist ein Verein. Mitglieder sind 10 Kreise und 140 Gemeinden. Organe: Mitgliederversammlung, Vorstand, Facharbeitskreis, Beirat, Geschäftsstelle (aktuell fünf Mitarbeiter:innen)

Finanzierung

Gemeinnütziger Verein, finanziert aus Mitgliedsbeiträgen, Zuwendungen und Spenden. Die Mitgliedsbeiträge für ordentliche Mitglieder sind nach Einwohnergrößenklassen gestaffelt.[2]

Quelle / Link

https://rad.sh

[2] bis 5.000 EW: 500 Euro, 5.001-10.000 EW: 750 Euro, 10.001.-20.000 EW: 1.000 Euro, 20.001.-50.000 EW: 2.000 Euro, 50.001-100.000 EW: 3.000 Euro. Über 100.000 EW: 4.000 Euro

6. wegebund

Anlass/Ziel der Kooperation

Verein zur Förderung Radverkehr, Reduzierung von Umweltbelastungen, Förderung ÖPNV, Bau und die Unterhaltung einer bedarfsgerechten, sicheren und attraktiven Infrastruktur für Fußverkehr und Radverkehr

Grundlagen Zusammenarbeit

Satzung Arbeitsgemeinschaft sächsischer Kommunen zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs e.V.

Aktivitäten/Tätigkeiten

Beratung

v.a. Förderberatung und inhaltliche Fachberatung der Mitgliedskommunen durch die Geschäftsstelle

Qualifizierung

Weiterbildungsmöglichkeiten in Form von Online-Fachvorträgen, Tages-Workshops (sogenannten wegewerkstätten) und Fortbildungen. Beispielsprojekt: Seminarrehe „Einstieg in den kommunalen Radverkehr"

Vernetzung

Vernetzung innerhalb des wegebunds über den Facharbeitskreis sowie weiteren Arbeitsgruppen. Außerdem Vernetzung mit der Forschungslandschaft durch den wissenschaftlichen Beirat. Zusammenarbeit mit Organisationen in Sachsen, die sich mit dem Rad- und Fußverkehr beschäftigen

Repräsentation

Regelmäßige Teilnahme an Beratungen mit dem Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr und dem Landesamt für Straßenbau und Verkehr oder Organisation von Beratungen. Er repräsentiert außerdem die fachliche Haltung seiner Mitgliedskommunen gegenüber den Institutionen des Freistaates Sachsen und der Landespolitik, beispielsweise in Form von Stellungnahmen.

Öffentlichkeitsarbeit

Unterstützung durch Kampagnen-Material, Pressemitteilungen zu wichtigen Anlässen oder durch Muster-Stellenausschreibungen beispielsweise

Ergebnisse

- **Einberufung der Beratungsrunde Radschnellverbindungen (14. Juli 2021) in Sachsen**
  Vertreter:innen der wegebund-Mitgliedskommunen Dresden, Radebeul, Radeberg, Pirna, Leipzig, Zwickau und ein Vertreter der Metropolregion Mitteldeutschland nahmen teil, außerdem das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA) und das Landesamt für Straßenbau und Verkehr Sachsen (LASuV) arbeiten zusammen, um die in der Potenzialstudie für Radschnellwege in Sachsen zu diskutieren und die Zusammenarbeit in der Planung zu fördern.

- **Merkblatt Radverkehrskonzept für Mitgliedskommunen**
  Darin werden Elemente einer möglichen Leistungsbeschreibung im Vergabeprozess empfohlen. Das Dokument dient als Starthilfe auf dem Weg zu einem modernen Radverkehrskonzept sein, soll den Ausschreibungsaufwand reduzieren und einen gemeinsamen Standard für Radverkehrskonzepte schaffen.
- **Kampagnenkoffer**
  Die Mitgliedskommunen können auf dieses Paket zugreifen, wenn sie das Verständnis für eine Fahrradstraße und sichere Verhaltensweisen in dieser fördern möchten. Der „Kampagnenkoffer" verfügt über verschiedene Bausteine, die je nach Ausgangslage und Bedarfe angewendet werden können.

Organisationsstruktur

Der wegebund ist ein Verein, der aus der Mitgliederversammlung, dem Vorstand, der Geschäftsführung als besondere Vertretung, dem wissenschaftlichen Beirat, einem Facharbeitskreis sowie einer Geschäftsstelle mit Sitz in Dresden (aktuell vier Mitarbeiter:innen) besteht. 2023 hat der wegebund 27 Mitgliedskommunen, die einen einwohnerbasierten Mitgliedsbeitrag entrichten.[3]

Finanzierung

Gemeinnütziger Verein, mitfinanziert durch das Land Sachsen. Für die zweijährige Gründungsphase hat der Freistaat Sachsen insgesamt 285.000 Euro als Anschubfinanzierung für den Aufbau der Geschäftsstelle zur Verfügung gestellt. im Jahr 2023 stehen dem Verein über 590.000 Euro p.a. zur Verfügung; davon 92 % Landeszuwendungen (331.000 Euro + 211.000 Euro für Pilotprojekt „wegecheck") und unter 8 % Mitgliedsbeiträge (48.000 Euro).

Quelle / Link

https://wegebund.de/

[3] bis 10.000 EW: 500 Euro, 10.001-20.000 EW: 1.000 Euro, 20.001-40.000 EW: 1.750 Euro, 40.001-100.000 EW: 2.500 Euro, über 100.000 EW: 4.500 Euro, Landkreise: 2.500 Euro

7. Zweckverband Raum Kassel

Anlass/Ziel der Kooperation

Sicherung einer zukunftsorientieren wirtschaftlichen Basis, verbunden mit einer sozialen Bodennutzung, einer menschenwürdigen Umwelt und dem Schutz der Lebensgrundlagen.

Grundlagen Zusammenarbeit

Verbandssatzung auf Grundlage des Gesetzes über Kommunale Zusammenarbeit (KGG)

Aktivitäten/Tätigkeiten

Planen
: Übernahme der Entwicklungsplanung, Flächennutzungsplanung und Landschaftsplanung

Beraten
: Beratung in allen Fragen rund um die Planung, zum Beispiel zu den Rechtsgrundlagen, zur Landschaftsplanung, zum Siedlungsrahmen-konzept oder zur Flächennutzungsplanung

Fördern
: Förderung und Begleitung der Umsetzung der abgestimmten Planungen, Moderieren von Sitzungen, Durchführen von Fachveranstaltungen

Unterstützung
: Unterstützung der Durchführung und Begleitung von Vorhaben der interkommunalen Zusammenarbeit in der Region Kassel. Gemeinden, die nicht dem ZRK angehören, können das Angebot auch in Anspruch nehmen, indem sie den ZRK dazu beauftragen

Ergebnisse

- **Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung** im ZRK-Gebiet Kassel – Vellmar
- In der Studie werden umsetzbare, sichere, zügige und komfortable Raddirektverbindungen zwischen dem Oberzentrum und den angrenzenden Mittel- bzw. Unterzentren vorgeschlagen und das mögliche weitere Vorgehen zur Realisierung aufgezeigt.

Organisationsstruktur

Mitglieder des Zweckverbands sind die Gemeinden Ahnatal, Baunatal, Calden, Fuldabrück, Fuldatal, Kassel, Kaufungen, Landkreis Kassel, Lohfelden, Niesetal, Schauenburg, Vellmar

Oberstes Organ ist die Verbandsversammlung, die durch die Gremien der Verbandsmitglieder besetzt wird. Daneben gibt es einen Verbandsvorstand und eine/n Verbandsdirektor/in

Finanzierung

Die Finanzierung wird in der Verbandssatzung geregelt. Zur Deckung des Finanzbedarfs erhebt der Zweckverband von seinen Mitgliedern eine Umlage, die jeweils zu 50 % von der Stadt Kassel und den weiteren Mitgliedskommunen per einwohnerbezogener Umlage erhoben wird.[4] Zur Liquiditätssicherung können unterjährig zu den gemeindlichen Steuerterminen Abschläge auf Grundlage der letzten Umlageerhebung im Voraus erhoben werden. Bei Übertragung von Maßnahmen einzelner Kommunen auf den Verband, tragen die jeweiligen Kommunen die Kosten. Auch Maßnahmen zum Informations- und Wissenstransfer sowie interkommunale Maßnahmen (bspw. Infrastrukturmaßnahmen) werden durch die jeweiligen Kommunen getragen. Dazu bedarf es einer separaten Vereinbarung. Laut Haushaltssatzung 2024 verfügt der Zweckverband über 2,4 Mio. Euro.[5]

Quelle / Link

https://www.zrk-kassel.de/

[4] Auf den Landkreis Kassel trägt 50 % des auf seine kreisangehörigen Kommunen entfallenden Anteils.
[5] Quelle: https://www.zrk-kassel.de/media/files/pdf-finanzdaten/haushalt2024.pdf

8. Regionalverband RUHR

Anlass/Ziel der Kooperation

Verband zur Förderung der Metropole Ruhr auf allen Handlungsfeldern. Der Verband agiert als Netzwerker, Koordinator, Impulsgeber, Dienstleister oder Projektträger

Grundlagen Zusammenarbeit

RV-Gesetz (Gesetz über den Regionalverband Ruhr)

Aktivitäten/Tätigkeiten

Der RVR ist für die staatliche Regionalplanung in der Metropole Ruhr zuständig und ist Träger bedeutender Infrastrukturprojekte wie der „Route der Industriekultur" und des „Emscher Landschaftsparks". Zu den ältesten Kernaufgaben des RVR zählen Schutz und Pflege der Umwelt durch Sicherung von Freiflächen

Zu seinen gesetzlichen Aufgaben gehören zudem die regionale Wirtschafts- und Tourismusförderung sowie die Öffentlichkeitsarbeit für die Metropole Ruhr

Der RVR ist an zahlreichen Gesellschaften beteiligt: Als Alleingesellschafter fungiert er u. a. bei der Ruhr Tourismus GmbH (RTG), der Business Metropole Ruhr GmbH (BMR) sowie der Abfallentsorgungsgesellschaft Ruhrgebiet mbH (AGR)

Ergebnisse

- Initiator des RS1 (Radschnellweg Ruhr) als ersten Radschnellweg der Region
- Umsetzungskonzept für das Regionale Radwegenetz
- Umsetzung von Radwegeprojekten, z.B. Streckenverlegung des RuhrtalRadwegs zwischen Mühlheim und Oberhausen

Organisationsstruktur

Im Verband gibt es vier Geschäftsbereiche (Bereich Regionaldirektor:in, Bereich Wirtschaftsführung, Bereich Planung, Bereich Umwelt und grüne Infrastruktur) und beschäftigt über 480 Mitarbeiter:innen. Zu den gesetzlichen Organen zählen die Verbandsversammlung, der Verbandsausschuss und die Regionaldirektorin des Regionalverbandes Ruhr (RVR).

Finanzierung

Finanzierung durch Umlage seiner Mitglieder sowie bei Projekten durch Fördermittel von Land, Bund und EU. Das Gesetz über den Regionalverband Ruhr regelt die Finanzierung der Verbandsaufgaben. Der Umlagesatz wird für jedes Haushaltsjahr neu festgesetzt; dies bedarf einer Genehmigung der Aufsichtsbehörde. Zudem kann er Empfänger von zweckgebundenen Zuweisungen aus dem Gemeindefinanzierungsgesetz sein. Laut Haushaltssatzung 2024 verfügt der Ruhrverband über 117.413.000 Euro.[6]

Quelle / Link

https://www.rvr.ruhr/

[6] Quelle: https://www.rvr.ruhr/fileadmin/user_upload/01_RVR_Home/01_Politik_Regionalverband/Ueber_uns/Haushalt/Haushaltsplan_2024_RVR.pdf

9. KielRegion

Anlass/Ziel der Kooperation

Regionale Kooperation der Kreise Rendsburg-Eckernförde und Plön sowie der Landeshauptstadt Kiel, die sich für smarte und nachhaltige Projekte schwerpunktmäßig in den Bereichen Arbeit- und Wirtschaft, Mobilität sowie Zukunft engagiert und so die Region Kiel weiterentwickelt.

Grundlagen Zusammenarbeit

k.A.

Aktivitäten/Tätigkeiten

- Arbeit an Projekten, um attraktive und zukunftssichere Mobilitätsangebote für die Bürger:innen der Region zu schaffen.
- Die KielRegion betreibt mehrere Datenplattformen, die Statistiken und Informationen zur Mobilität aufbereiten (KielRegion Dashboard, Masterportal, Belegung von Parkangeboten in Echtzeit). Auch betreibt sie die mobil.WebApp, mit der Nutzer:innen alle verfübaren Mobilitätsangebote im Umkreis von 300m sehen können.
- Unterstützung von Städten und Gemeinden, den Radverkehr attraktiv zu gestalten. Die KielRegion übernimmt die Moderation und Vernetzung zwischen den Städten und Gemeinden, um gemeinsam den regionalen Radverkehr zu fördern. Seit der Entwicklung von einheitlichen Qualitätsstandards für Radpremiumrouten in der Region, begleitet die KielRegion die Anwendung auf ersten Streckenführungen.

Ergebnisse des Bereichs

- Etablierung der SprottenFlotte (Bikesharing-Angebot). Ende 2022 gab es etwa 850 Räder an rund 150 Stationen (darunter 80 E-Bikes).
- Erarbeitung eines Modulkatalogs für Mobilitätsstationen in der Region. Die KielRegion begleitet Städte und Gemeinden bei der Errichtung von Mobilitätsstationen. Das Regionale Mobilitätsmanagement steht sowohl bei der Konzeptionierung als auch bei dem Aufbau der Mobilitätsstationen und der Fördermittelakquise beratend zur Seite.
- Erarbeitung eines Modulkatalogs für Parkletts. Auch hier berät und unterstützt das Regionale Mobilitätsmanagement bei Aufbau und Fördermittelakquise.

Organisationsstruktur

Die GmbH ist in vier Bereiche aufgeteilt, „KielRegion", „WirtschaftsRegion", „Mobilitätsregion" und „Zukunftsregion". Insgesamt arbeiten aktuell 36 Mitarbeiter:innen bei der KielRegion.

Finanzierung

Für den Bereich „Mobilitätsregion" erhielt die KielRegion GmbH 2020-2021 Zuwendungen aus der der Nationalen Klimaschutzinitiative (Aufbau regionales Mobilitätsmanagement).

Quelle / Link

https://www.kielregion.de/

10. infraVelo

Anlass/Ziel der Kooperation

Die infraVelo unterstützt das Land Berlin und seine Bezirke bei der Bereitstellung neuer Infrastrukturen für den Radverkehr und fördert so sichere, direkte und bequeme Radwege überall in der Stadt. Der Schwerpunkt liegt im Bereich der bezirksübergreifenden Maßnahmen für eine verbesserte Radinfrastruktur.

Grundlagen Zusammenarbeit

Beauftragung von der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU).

Aktivitäten/Tätigkeiten

Projektentwicklung & -steuerung

Begleitung von Radverkehrsprojekten von der Idee über die Planung bis zur Umsetzung und Eröffnung (z.B. Grünbeschichtungen der Radwege, Radschnellverbindungen)

Koordination des Programmmanagements der bezirklichen Radverkehrsprojekte gemeinsam mit der SenMVKU das Programmmanagement

Betrieb & Unterhalt

Wartung von Fahrradabstellanlagen ab Berliner S-Bahnhöfen, Fahrradbarometern und der Radwegeweisung

Ergebnisse

- Neubau Wasserweg am Spreepark (durchgängige Verbindung zwischen dem Treptower Park und dem Spreepark, bzw. Eierhäuschen)
- Barrierefreier Ausbau der letzten sieben km des Spree-Rad- und Wanderweges (Planung)
- Neuer, geschützter Radstreifen auf der Schönhauser Allee (im Bau)

Organisationsstruktur

infraVelo ist eine Tochtergesellschaft der 100% landeseigenen Grün Berlin GmbH, gemeinnützig und privatrechtlich organisiert. Alleiniger Gesellschafter ist das Land Berlin. Es gibt vier Geschäftsbereiche, „Verkehrswege", „Fahrradparken", „ParkYourBike" und „Bezirkliches Programmmanagement und Prozesssteuerung"

Finanzierung

infraVelo erhält Zuwendungen aus dem öffentlichen Haushalt des Landes Berlin. 2022 standen 12,36 Millionen Euro an Mitteln aus dem Berliner Haushalt zu Verfügung, in 2023: 13,91 Millionen.

Quelle / Link

https://www.infravelo.de/

1

Bezeichnung Abschnitt

Mahlow – Lichtenrade

Bezeichnung der regionalen Verbindung

Rangsdorf – Blankenfelde – Mahlow – Lichtenrade (S-Bhf)

Radschnell-weg	Regionale Hauptroute	Hauptroute	Ergänzungs-route	Freizeit-route
	X			

Ausgangssituation

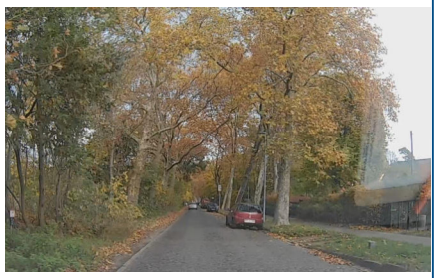
Art der Radverkehrsführung	Oberfläche / Befahrbarkeit	Geschwindigkeit	Kfz-Verkehrsstärke
A+C: straßenbegleitende Radwege B1+B2: Mischverkehr	A+C: Asphalt, gut befahrbar B1: Kopfsteinpflaster, schlecht befahrbar B2: Asphalt, gut befahrbar	B1+B2: 30-Zone	

Textliche Beschreibung, Luftbild Fotos, Querschnitt,

- Kürzeste, relativ direkte Verbindung zwischen Mahlow und dem östlich der Bahn gelegenen Teil von Lichtenrade (an der B96)
- Verbindungen sind Bestandteil der Planungen für das Zielnetz des Landkreises (B1 als Hauptroute, B2 als Ergänzungsroute) sowie des Berliner Radverkehrsplan (als Ergänzungsroute)

- Route B1: enger Straßenquerschnitt mit vielen parkenden Fahrzeugen, nur sehr eingeschränkte Begegnungsmöglichkeiten; Neubau eines Radwegs ist bereits in Planung
- Route B2: ehemalige Straßenverbindung nach Kleinziethen, jetzt Wohnstraße; im Grünzug noch Trasse und Reste der alten Straße bis zur B96 vorhanden; Übergang zwischen Wohnstraße und Grünzug wird durch Betonschwellen und parkende Kfz eingeschränkt

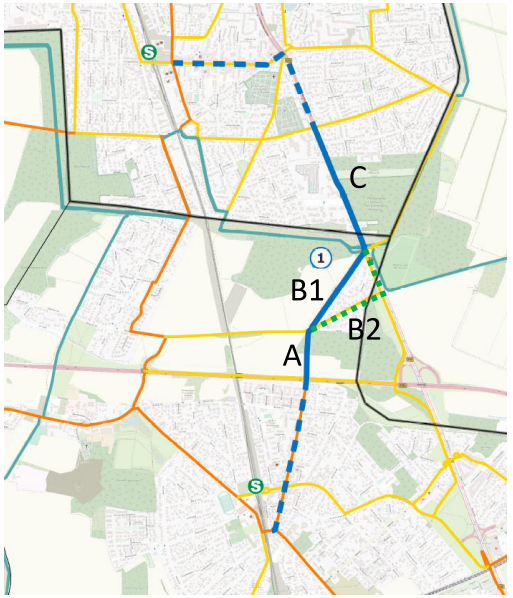
Abschnitt B1 – Im Roten Dudel



Abschnitt B2 – Kleinziethener Straße







Kartengrundlage: openstreetmap.org
(© OpenStreetMap-Mitwirkende)

Handlungsprogramm Radwege für die Flughafenregion

Beschreibung der Maßnahme (Text, Skizze Querschnitt/Lageplan)

Route B1:

- Neubau eines Radwegs entlang der Straße im Roten Dudel entsprechend der laufenden Planungen

Route B2 (kurzfristig umsetzbar)

- Wegeverbindung durch Grünzug von der Kleinziethener Straße zum Geh-/Radweg an der B96 grundlegend sanieren, ca. 80m asphaltierten Geh-/Radweg mit 3m Breite herstellen

Möglicher Umsetzungszeitraum	Nächste Umsetzungsschritte
B2: kurzfristig	
Erste grobe Kostenschätzung	**Relevante Akteure**
B2: 40.000,- €	Gemeinde Mahlow-Blankenfelde, Bezirk Tempelhof-Schöneberg
Mögliche Förderung	**Bewertung durch die Kommune(n)**

2

Bezeichnung Abschnitt

Kleinziethen – Lichtenrade

Bezeichnung der regionalen Verbindung

Waßmannsdorf – Kleinziethen – Lichtenrade (S-Bhf)

Radschnell-weg	Regionale Hauptroute	Hauptroute	Ergänzungs-route	Freizeit-route
			X	

Ausgangssituation

Art der Radverkehrsführung	Oberfläche / Befahrbarkeit	Geschwindigkeit	Kfz-Verkehrsstärke
A: Mischverkehr auf Wirtschaftsweg + B: Mischverkehr auf Wohnstraße	A: Boden / Schutt / Kies, ausreichende bis schlechte Befahrbarkeit B: Asphalt, sehr gute Befahrbarkeit	B: 30-Zone	A: <100 B: <3.000

Textliche Beschreibung, Luftbild Fotos, Querschnitt,

- Fortführung der direkten Verbindung zwischen Waßmannsdorf und Kleinziethen, die im Außerortsbereich durchgängig über einen gut befahrbaren straßenbegleitenden Geh- und Radweg geführt wird.
- Direkte, geradlinige, straßenunabhängige Verbindung zwischen Kleinziethen und Lichtenrade
- Abschnitt B Bestandteil des Berliner Radverkehrsplans als Ergänzungsroute; Abschnitt A und Verbindung Waßmannsdorf-Kleinziethen bisher nicht in den Zielnetzen von Schönefeld und dem Landkreis enthalten
- Im Abschnitt A zwischen Kleinziethen und Landesgrenze sanierungsbedürftiger Wirtschaftsweg mit geringer Nutzung durch Kfz und zu Fuß Gehende
- An der Landesgrenze Anschluss an Mauerweg
- Im Abschnitt B gute Befahrbarkeit gegeben, aber eingeschränkte Begegnungsmöglichkeit aufgrund schmalen Straßenquerschnitt in Verbindung mit hohem Parkdruck und z.T. nur wenig Ausweichstellen

Abschnitt A östlicher Teil

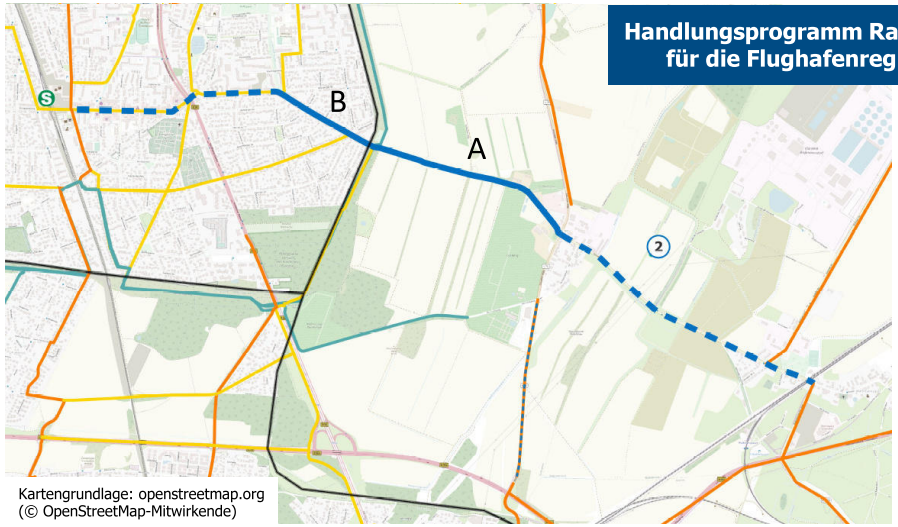


Abschnitt A westlicher Teil



Abschnitt B





Kartengrundlage: openstreetmap.org
(© OpenStreetMap-Mitwirkende)

Beschreibung der Maßnahme (Text, Skizze Querschnitt/Lageplan)

Teilabschnitt A

- Grundinstandsetzung des Weges auf einer Länge von ca. 1,3km innerhalb des vorhandenen Querschnitts, Prüfung ob ggf. auch vereinfachte Bauweise mit Fräsen, Verdichten, Erneuerung Deckschicht eine gute Befahrbarkeit und ausreichende Haltbarkeit hergestellt werden kann

Teilabschnitt B

- In einzelnen Bereichen, insb. in Kreuzungsbereichen, Ordnung des ruhenden Verkehrs aus Verkehrssicherheitsgründen und zum Schaffen von Ausweichstellen sinnvoll

Möglicher Umsetzungszeitraum	Nächste Umsetzungsschritte
kurzfristig	
Erste grobe Kostenschätzung	**Relevante Akteure**
50-75 Tsd. EUR	Gemeinde Schönefeld, Bezirk Tempelhof-Schöneberg
Mögliche Förderung	**Bewertung durch die Kommune(n)**
	Umsetzung wird von der Gemeinde Schönefeld als schwierig und aufwändiger eingeschätzt, keine zeitnahe Umsetzung zu erwarten

3

Bezeichnung Abschnitt

Großziethen – Lichtenrade

Bezeichnung der regionalen Verbindung

Schönefeld (R-/S-Bhf / Ortskern) – Großziethen – Lichtenrade (S-Bhf Schichauweg)

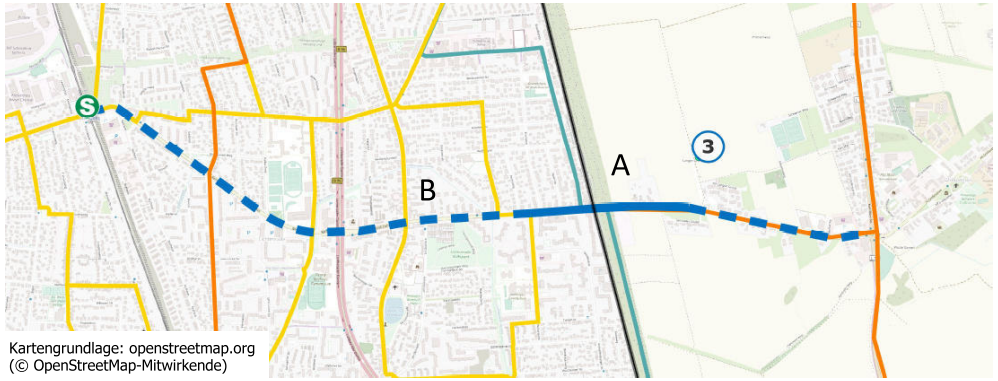
Radschnell-weg	Regionale Hauptroute	Hauptroute	Ergänzungs-route	Freizeit-route
	X			

Ausgangssituation

Art der Radverkehrsführung	Oberfläche / Befahrbarkeit	Geschwindigkeit	Kfz-Verkehrsstärke
A: Gehweg – Rad frei nur in Richtung Westen B: Mischverkehr + westl. Radwege im Seitenraum	Pflaster, gute Befahrbarkeit	50 km/h	A: 8.000 B: 12.000

Textliche Beschreibung, Luftbild Fotos, Querschnitt,

- Sehr geradlinige, direkte Verbindung von Großziethen nach Lichtenrade
- Verbindung ist Bestandteil des Zielnetzes des Landkreises (als Hauptroute); im Berliner Radverkehrsplan mit abweichender Routenführung (als Ergänzungsroute)
- Verbindung verfügt durchgängig über Beleuchtung
- Im Abschnitt A nur relativ geringe Zahl an Einmündungen / Grundstückszufahrten auf der nördlichen Seite



Kartengrundlage: openstreetmap.org
(© OpenStreetMap-Mitwirkende)

Beschreibung der Maßnahme (Text, Skizze Querschnitt/Lageplan)

Abschnitt A

- Prüfung Anordnung Gehweg – Rad frei auch in Gegenrichtung zwischen Landesgrenze und Großziethen mit Sicherung der Einmündungen
- Perspektivisch Breitenausbau innerhalb des vorhandenen Seitenraums

Möglicher Umsetzungszeitraum	Nächste Umsetzungsschritte
kurzfristig	Abstimmung Straßenverkehrsbehörde
Erste grobe Kostenschätzung	**Relevante Akteure**
10.000 €	Gemeinde Schönefeld, Bezirk Tempelhof-Schöneberg
Mögliche Förderung	**Bewertung durch die Kommune(n)**
	Verbreiterung aufgrund Entwässerung nicht möglich Abhängigkeiten zu mögl. Entlastungsstraße ggf. mittelfristige Realisierung (5-10 Jahre)

4

Bezeichnung Abschnitt

Großziethen –Gropiusstadt/Rudow

Bezeichnung der regionalen Verbindung	Radschnell-weg	Regionale Hauptroute	Hauptroute	Ergänzungs-route	Freizeit-route
Großziethen – Gropiusstadt (U Lipschitzallee) / Rudow (U Rudow)		X			

Ausgangssituation

Art der Radverkehrsführung	Oberfläche / Befahrbarkeit	Geschwindigkeit	Kfz-Verkehrsstärke
A: Gehweg – Rad frei in Richtung Großziethen	Asphalt, gut befahrbar Sehr kurze, unbefestigte Abschnitte am nördlichen Ende von Abschnitt B	Außerorts 70 Innerorts 50	15.000

Textliche Beschreibung, Luftbild Fotos, Querschnitt,

- Direkte, kürzeste Verbindung zwischen Großziethen und Gropiusstadt / Rudow
- Verbindung ist Bestandteil des Zielnetzes des Landkreises (als Hauptroute) sowie des Berliner Radverkehrsplan (als Ergänzungsroute)
- Abschnitt B schließt an Hauptrouten im Bereich Gropiusstadt an

- Abschnitt A: straßenbegleitender Gehweg – Rad frei mit ca. 2,0-2,5m Breite; asphaltiert – gut befahrbar.
- Abschnitt B1 ist eine asphaltierte Straße, die derzeit durch 2 Tore abgesperrt wird. Diese Absperrung wird aber offensichtlich in keiner Weise beachtet.
  Die Gründe für die Sperrung nach erfolgtem Abschluss der Sanierung der Müllkippe sind unklar.
- Abschnitt B2 ist ein schmaler, unbefestigter und informeller Trampelpfad, der mit dem Fahrrad nicht befahrbar ist.
- Abschnitt B3 ist ein straßenunabhängiger, asphaltierter Geh-/Radweg (Mauerweg) von ca. 2,5-3,0m Breite

Abschnitt A – Rudower Allee



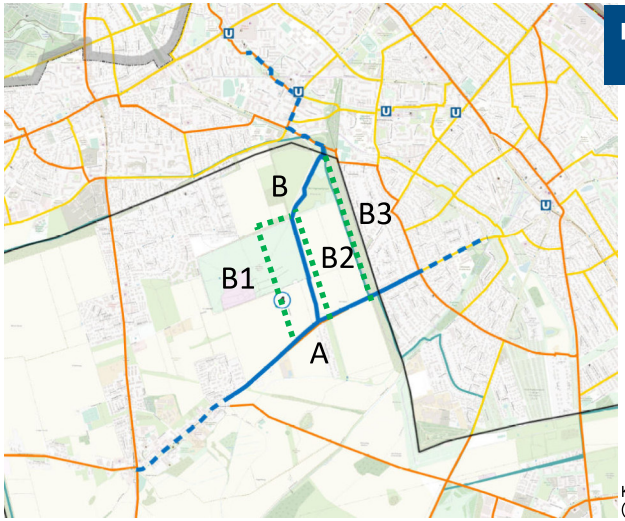
Abschnitt B – Deponiestraße



Abschnitt B – Nördliches Ende – Übergang auf Mauerweg



Handlungsprogramm Radwege für die Flughafenregion



Kartengrundlage: openstreetmap.org
(© OpenStreetMap-Mitwirkende)

Beschreibung der Maßnahme (Text, Skizze Querschnitt/Lageplan)

Abschnitt A

- Anordnung Gehweg – Rad frei auch in Richtung Rudow
- Am südlichen Ende gesicherte Überführung zum/vom Gehweg – Rad frei herstellen

Abschnitt B – Vorzugsvariante (kurzfristig umsetzbar)

- Öffnung Route B1
- Asphaltierung der kurzen unbefestigten Abschnitte am nördlichen Ende von Abschnitt B

Abschnitt B – Alternativvariante (im Bestand bereits vorhanden)

- Führung über Mauerweg B3

Route B2

- Aufgrund Neubaubedarf von ca. 360m Geh-/Radweg ungünstigste Variante

Möglicher Umsetzungszeitraum	Nächste Umsetzungsschritte
Kurzfristig	Klärung Öffnung Route B1 Beseitigung unbefestigte Abschnitte durch eigene Kräfte
Erste grobe Kostenschätzung 20.000 €	Relevante Akteure Gemeinde Schönefeld, Bezirk Neukölln
Mögliche Förderung	Bewertung durch die Kommune(n) Variante B1 vorzugswürdig; Eigentumsverhältnisse, Verkehrssicherungs- und Unterhaltungspflicht zu klären

5

Bezeichnung Abschnitt

Schönefeld - Großziethen

Bezeichnung der regionalen Verbindung	Radschnell-weg	Regionale Hauptroute	Hauptroute	Ergänzungs-route	Freizeit-route
Schönefeld (R-/S-Bhf / Ortskern) – Großziethen – Lichtenrade (S-Bhf Schichauweg)		X			

Ausgangssituation

Art der Radverkehrsführung	Oberfläche / Befahrbarkeit	Geschwindigkeit	Kfz-Verkehrsstärke
A+B Fahrradstraße C Mischverkehr	A+B Pflaster, gute Befahrbarkeit C Asphalt , sehr gute Befahrbarkeit	C 50 km/h, abschnittsweise 30 km/h	C: ca. 10.000

Textliche Beschreibung, Luftbild Fotos, Querschnitt,

- Sehr geradlinige, direkte Verbindung nach Großziethen und Lichtenrade
- Verbindung ist Bestandteil des Zielnetzes des Landkreises (als Hauptroute)

Abschnitt A+B:

- Straßenunabhängige Fahrradstraße mit z.T. relativ schmalen Querschnitt (ca. 2,0m) bei gleichzeitiger Nutzung durch Fußverkehr (vermutlich zunehmend aufgrund angrenzender neuer Wohnbebauung)
- Keine Beleuchtung

Abschnitt C

- Mischverkehr bei vorhandener Verkehrsstärke, schmalen Straßen-querschnitt und parkenden Kfz problematisch

Abschnitt A: Östlicher Beginn der Fahrradstraße in Schönefeld



Abschnitt B





Kartengrundlage: openstreetmap.org
(© OpenStreetMap-Mitwirkende)

Beschreibung der Maßnahme (Text, Skizze Querschnitt/Lageplan)

Abschnitt A

- Abbau der Umlaufsperre am Beginn der Fahrradstraße
- Breitenausbau innerhalb des vorhandenen Grünstreifens und Asphaltoberfläche
- Beleuchtung

Abschnitt C

- Weitergehende Prüfung Alternativroute östlich der Hauptstraße Alt Großziethen (Flächenverfügbarkeiten)



Luftbild: © GeoBasis-DE/LGB, dl-de/by-2-0

Möglicher Umsetzungszeitraum	Nächste Umsetzungsschritte
Erste grobe Kostenschätzung	Relevante Akteure Gemeinde Schönefeld
Mögliche Förderung	Bewertung durch die Kommune(n) Umlaufsperre kann kurzfristig mit Reflektoren nachgerüstet werden; Breitenausbau aufgrund Gasdruckleitung nicht möglich

6

Bezeichnung Abschnitt

Rudower Straße – Waßmannsdorfer Chaussee

Handlungsprogramm Radwege für die Flughafenregion

Bezeichnung der regionalen Verbindung	Radschnell-weg	Regionale Hauptroute	Hauptroute	Ergänzungs-route	Freizeit-route
Waßmannsdorf – Rudow (U Rudow)			X		

Ausgangssituation

Art der Radverkehrsführung	Oberfläche / Befahrbarkeit	Geschwindigkeit	Kfz-Verkehrsstärke
A: Mischverkehr B: Mischverkehr	A: Asphalt, sehr gut befahrbar B: Asphalt, erhebliche Straßenschäden, ausreichende bis schlechte Befahrbarkeit	A: 70 B: 10 (!)	

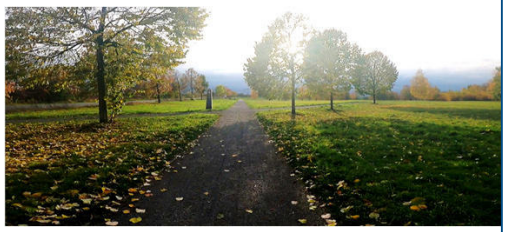
Textliche Beschreibung, Luftbild Fotos, Querschnitt,

- Sehr direkte, geradlinige Verbindung zwischen Waßmannsdorf und Rudow
- Durch Anschluss an Route Steckbrief 5 auch für Schönefeld von Bedeutung
- Verbindung ist Bestandteil des Zielnetzes des Landkreises (als Hauptroute) sowie des Berliner Radverkehrsplan (als Ergänzungsroute)
- Im südlichen Teil von Abschnitt A auf ca. 300m nur Mischverkehr auf Fahrbahn, östlich parallel verlaufender Feldweg ist nicht befahrbar
- Im nördlichen Teil von Abschnitt A auf ca. 160m gut befahrbarer parallel zur Straße in Grünanlage verlaufender Weg
- Abschnitt B: relativ schmaler Straßenraum mit massiven Straßenschäden und zusätzlicher Einengung durch ruhenden Verkehr

Abschnitt A südlicher Teil - Feldweg

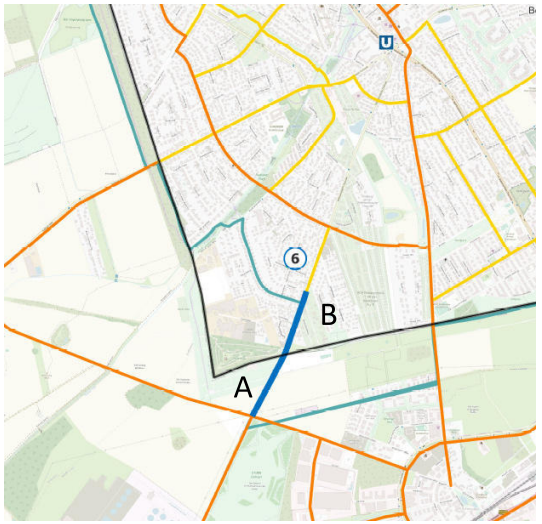


Abschnitt A nördlicher Teil – paralleler Weg durch Park



Abschnitt B



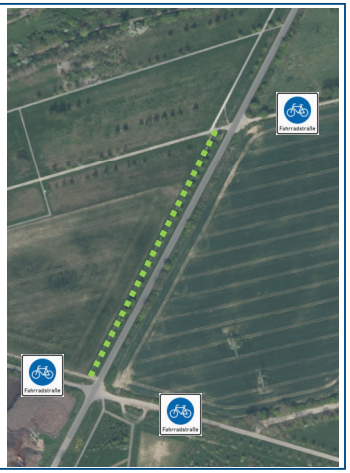


Kartengrundlage: openstreetmap.org
(© OpenStreetMap-Mitwirkende)

Beschreibung der Maßnahme (Text, Skizze Querschnitt/Lageplan)

Abschnitt A

- Kurzfristig: Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h
- Ausbau des vorhandenen Feldwegs auf ca. 300m Länge auf 3m Breite als gemeinsamer Geh- und Radwege mit Asphaltoberfläche
- Beleuchtung



Luftbild: © GeoBasis-DE/LGB, dl-de/by-2-0

Möglicher Umsetzungszeitraum	Nächste Umsetzungsschritte
	Für Tempo 50: Abstimmung Straßenverkehrsbehörde
Erste grobe Kostenschätzung 150.000 € (ohne etwaige Flächenankäufe)	**Relevante Akteure** Gemeinde Schönefeld, Bezirk Neukölln
Mögliche Förderung	**Bewertung durch die Kommune(n)** Ausbau des Feldwegs nicht möglich, da Ausgleichsflächen für Flughafen; weitere Absenkung der Höchstgeschwindigkeit nicht möglich, da außerorts und jetzt bereits „lediglich" 70 km/h

7

Bezeichnung Abschnitt

Rudower Chaussee – Schönefelder Straße

Bezeichnung der regionalen Verbindung	Radschnell-weg	Regionale Hauptroute	Hauptroute	Ergänzungs-route	Freizeit-route
Schönefeld (R-/S-Bhf / Ortskern) – Rudow (U Rudow)		X			

Ausgangssituation

Art der Radverkehrsführung	Oberfläche / Befahrbarkeit	Geschwindigkeit	Kfz-Verkehrsstärke
Mischverkehr	Asphalt, sehr gut befahrbar	A: 50 B: 100 C: 30	

Textliche Beschreibung, Luftbild Fotos, Querschnitt,

- Direkte, kürzeste Verbindung zwischen Schönefeld und Rudow
- Verbindung ist Hauptroute im Zielnetzes des Landkreises sowie im Berliner Radverkehrsplan
- Im Abschnitt A im vorhandenen Straßenraum keine Radverkehrsanlagen herstellbar
- Im Abschnitt B: östlich parallel zur Straße verlaufender sehr schmaler, unbefestigter Gehweg, mit Fahrrad nur sehr schlecht befahrbar
- Erhebliche Geschwindigkeitssprünge in kurzem Abständen (Länge Abschnitt B: 300m)
- Im Abschnitt C vorhandenen Straßenraum Radverkehrsanlagen nur einseitig und nur bei Wegfall von Parkplätzen herstellbar

Abschnitt A: Schönefeld

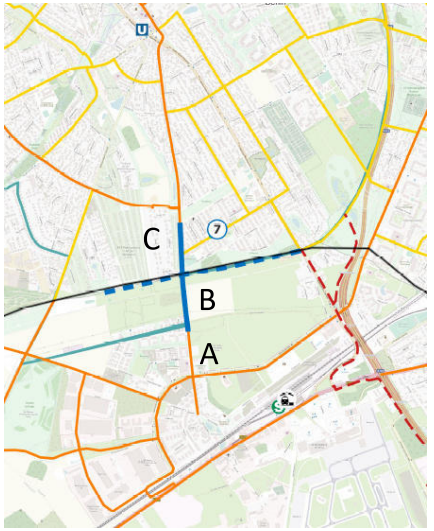


Abschnitt B: außerorts



Abschnitt C: nördlich Landesgrenze





Kartengrundlage: openstreetmap.org
(© OpenStreetMap-Mitwirkende)

Beschreibung der Maßnahme (Text, Skizze Querschnitt/Lageplan)

Abschnitt B

- Anordnung Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h

Möglicher Umsetzungszeitraum	Nächste Umsetzungsschritte
kurzfristig	Abstimmung Straßenverkehrsbehörde (nach StVO-Novelle)
Erste grobe Kostenschätzung	Relevante Akteure: Gemeinde Schönefeld, Bezirk Neukölln
Mögliche Förderung	Bewertung durch die Kommune(n): Ausbau des Abschnitt B inkl. Radwege soll kurzfristig ausgeschrieben werden; Geschwindigkeitsbeschränkung wurde von der Straßenverkehrsbehörde mehrfach abgelehnt

8 Waltersdorfer Chaussee

Bezeichnung Abschnitt: Waltersdorfer Chaussee

Bezeichnung der regionalen Verbindung	Radschnell-weg	Regionale Hauptroute	Hauptroute	Ergänzungs-route	Freizeit-route
Flughafen BER – Schönefeld – Rudow/Altglienicke - Adlershof		X			

Ausgangssituation

Art der Radverkehrsführung	Oberfläche / Befahrbarkeit	Geschwindigkeit	Kfz-Verkehrsstärke
A: straßenbegleitende Geh- und Radwege B: straßenunabhängiger Geh- und Radweg	A: Pflaster, schlechter Zustand B: Asphalt, sehr gute Befahrbarkeit	A: 50	A: 11.000

Textliche Beschreibung, Luftbild Fotos, Querschnitt,

- Abschnitt B: Betriebsweg der Autobahn; straßenunabhängige, weitgehend knotenpunktfreie, sehr gut ausgebaute und attraktiv durch Grünzüge geführte Wegeverbindung, die hohe Reisegeschwindigkeit zwischen der Landesgrenze und Adlershof ermöglicht; Bestandteil des Mauerwegs
- Problempunkt ist der Übergang zwischen den Abschnitten A und B:
  - Widersprüchliche Beschilderung zur Einfahrt zu Abschnitt B
  - Gesicherte Querungsstelle mit Fußgänger-LSA liegt südlich der regulären Einfahrt zu Abschnitt B, dort nur Mittelinsel
  - Dadurch offensichtlich verbreitete Nutzung einer unbefestigten Verbindung durch Grünzug
  - Querungsstelle mit Fußgänger-LSA durch Poller eingeschränkt

Abschnitt B

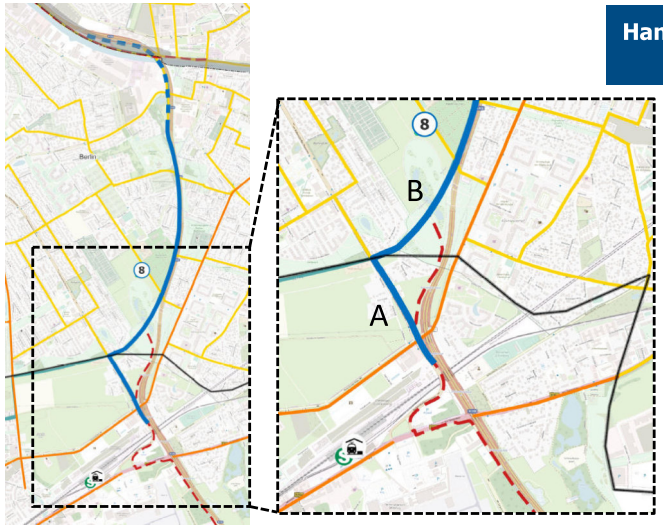


Einfahrt in Abschnitt B



Alternative Zufahrt zum Abschnitt B





Kartengrundlage: openstreetmap.org
(© OpenStreetMap-Mitwirkende)

Beschreibung der Maßnahme (Text, Skizze Querschnitt/Lageplan)

Kurzfristig:

- Eindeutige Beschilderung der Einfahrt zu Abschnitt B

Abschnitt A

- Sanierung der straßenbegleitenden Geh- und Radwege
- Verlegung der Fuß-LSA in den Verlauf des Mauerwegs



Luftbild: © GeoBasis-DE/LGB, dl-de/by-2-0;
© Geoportal Berlin, dl-de/by-2-0

Möglicher Umsetzungszeitraum	Nächste Umsetzungsschritte
Erste grobe Kostenschätzung	Relevante Akteure Gemeinde Schönefeld, Bezirk Neukölln, Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg, Autobahn GmbH
Mögliche Förderung	Bewertung durch die Kommune(n) Sanierung Radweg Abschnitt A für 2024 vorgesehen, dabei auch Überprüfung Beschilderung; LSA dient Ein-/Ausfahrt Friedensstraße mit Schleifenanforderung

9

Bezeichnung Abschnitt

Waltersdorf – Am Seegraben/B96a

Bezeichnung der regionalen Verbindung

BER / Schulzendorf – Waltersdorf – Segra Airport Park – Am Seegraben/B96a – Schönefeld/Grünbergallee (S-Bhf.)

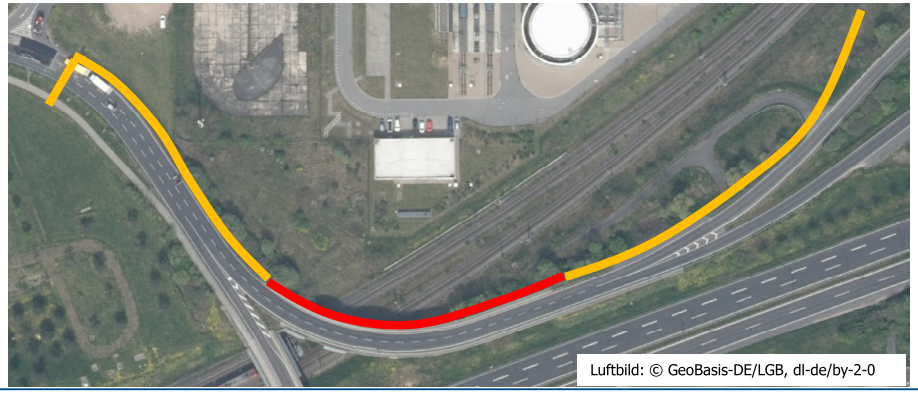
Radschnell-weg	Regionale Hauptroute	Hauptroute	Ergänzungs-route	Freizeit-route
	X			

Ausgangssituation

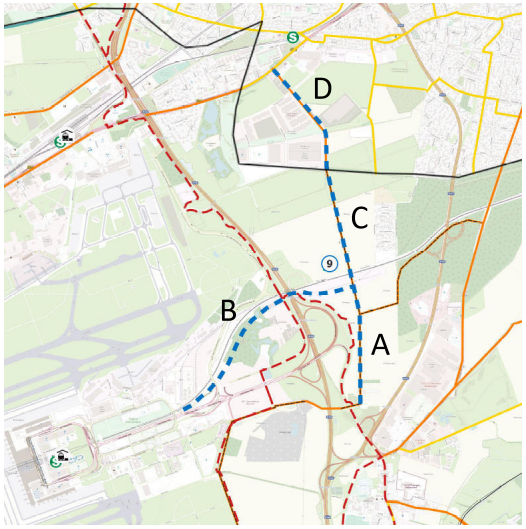
Art der Radverkehrsführung	Oberfläche / Befahrbarkeit	Geschwindigkeit	Kfz-Verkehrsstärke
A+C: straßenunabhängige Geh- und Radwege B+D: Mischverkehr	A+C: weitgehend neu herzustellen B+D: Asphalt	B+D: 50	

Textliche Beschreibung, Luftbild Fotos, Querschnitt,

- Derzeitige Route zwischen B96a und BER bzw. Waltersdorf westlich der A113 ist umwegig und nicht klar erkennbar
  → Schaffung einer möglichst direkten, geradlinigen Alternativroute östlich der Bahn
- Route A+C+D als Planung im Radverkehrskonzept Schönefeld als Hauptroute enthalten; Anbindung in Berlin (B96a) im Radverkehrsplan als Ergänzungsroute ausgewiesen
- Abschnitt A+C: Querung der derzeitigen Fläche des Betonmischwerks sowie der Bahnstrecke zum BER erforderlich
  Alternativroute über den vorhandenen, asphaltierten und gut befahrbaren straßenbegleitenden Geh- und Radweg entlang der Berliner Chaussee bis zur Kreuzung Schwarzer Weg, von dort im Mischverkehr auf dem Schwarzen Weg bis zum Abschnitt C
- Abschnitt B straßenunabhängige Anbindung des nördlichen Erschließungsrings des BER:
  Einbindung in das vorhandene Straßennetz schwierig, vsl. Erweiterung des Brückenbauwerks über die Bahn + Querungsstelle zum auf der östlichen Straßenseite vorhandenen Geh- und Radweg erforderlich



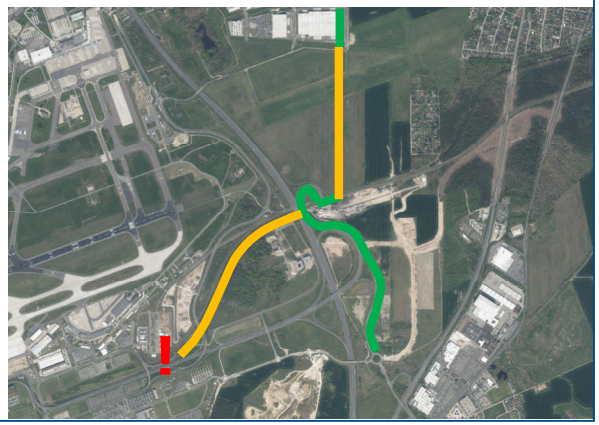
Luftbild: © GeoBasis-DE/LGB, dl-de/by-2-0



Kartengrundlage: openstreetmap.org
(© OpenStreetMap-Mitwirkende)

Beschreibung der Maßnahme (Text, Skizze Querschnitt/Lageplan)

- Abschnitt C:
  Neubau eines ca. 1,0km langen asphaltierten Geh- und Radwegs mit mind. 3,0m Breite



Luftbild: © GeoBasis-DE/LGB, dl-de/by-2-0;
© Geoportal Berlin, dl-de/by-2-0

Möglicher Umsetzungszeitraum	Nächste Umsetzungsschritte
mittelfristig	
Erste grobe Kostenschätzung C: 700-900 Tsd. € (ohne Flächenankäufe)	**Relevante Akteure** Gemeinde Schönefeld, Bezirk Treptow-Köpenick, Flughafen BER
Mögliche Förderung	**Bewertung durch die Kommune(n)** Abschnitte A+C werden beim Bau der Transversale berücksichtigt; Querung Schwarzer Weg ggf. im Zuge der U7-Verlängerung möglich

10 Zeuthen – Schulzendorf - Bohnsdorf

Bezeichnung der regionalen Verbindung
Zeuthen – Schulzendorf – Bohnsdorf – Grünau (S-Bhf)

Radschnell-weg	Regionale Hauptroute	Hauptroute	Ergänzungs-route	Freizeit-route
	X			

Ausgangssituation

Art der Radverkehrsführung	Oberfläche / Befahrbarkeit	Geschwindigkeit	Kfz-Verkehrsstärke
A: Mischverkehr B: straßenbegl. Geh-/Radweg C: straßenunabh. Geh-/Radw. D: Mischverkehr	A+B: Asphalt, gute Befahrbarkeit C: unbefestigt, Waldboden, sehr schlecht befahrbar D: Asphalt, gute Befahrbarkeit	A: 50 B: 50 D: 30	< 5.000 < 3.000 < 3.000

Textliche Beschreibung, Luftbild Fotos, Querschnitt,

- Sehr geradlinige, direkte Achse, die zentral durch Schulzendorf und Bohnsdorf verläuft
- Verbindung ist Bestandteil des NUDAFA-Zielnetzes und des Radverkehrsplans Berlin (jeweils als Hauptroute)
- Abschnitte C und E sind derzeit schmale, unbefestigte Waldwege / Trampelpfade (ca. 1-2m breit)
  Bei einem Ausbau ist ein erheblicher Natureingriff mit entsprechendem Planungsvorlauf erforderlich

Abschnitt A

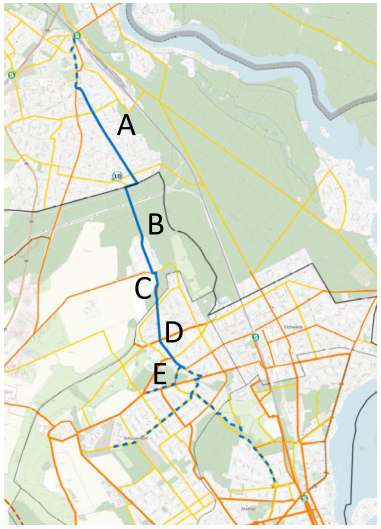


Abschnitt C



Abschnitt E





Kartengrundlage: openstreetmap.org
(© OpenStreetMap-Mitwirkende)

Beschreibung der Maßnahme (Text, Skizze Querschnitt/Lageplan)

- Abschnitt A: Asphaltierung der Pflasterdecke Kreuzung Waldstraße / Schwarzer Weg
- Abschnitt C:
  - Sicherung Radwegende bzw. Querung am Doppelknoten Weidenweg / Am Hochwald und Weidenweg / Im Wiesengrund; Prüfung Anordnung Tempo 30
  - Herstellen eines mind. 3,0m breiten asphaltierten Geh- und Radwegs auf ca. 220m Länge durch den Waldabschnitt
  - Alternativroute über den vorhandenen straßenbegleitenden Geh- und Radweg Weidenweg / Karl-Liebknecht-Straße
- Abschnitt E:
  - Herstellen eines mind. 3,0m breiten asphaltierten Geh- und Radwegs auf ca. 210m Länge durch den Waldabschnitt

Möglicher Umsetzungszeitraum	Nächste Umsetzungsschritte
Mittel- bis langfristig	
Erste grobe Kostenschätzung	**Relevante Akteure**
0,5 Mio €	Gemeinde Zeuthen, Gemeinde Schulzendorf, Gemeinde Schönefeld, Bezirk Treptow-Köpenick
Mögliche Förderung	**Bewertung durch die Kommune(n)**
	Kein Handlungsbedarf im Abschnitt B; Abschnitte C+E erheblicher Eingriff, daher keine zeitnahe Umsetzung zu erwarten

11

Bezeichnung Abschnitt

Eichwalde – Grünau: Grünauer Straße – Grünauer Weg

Bezeichnung der regionalen Verbindung	Radschnell-weg	Regionale Hauptroute	Hauptroute	Ergänzungs-route	Freizeit-route
Königs Wusterhausen – Wildau – Zeuthen – Eichwalde – Schmöckwitz-Siedlung – Grünau – Köpenick		X			

Ausgangssituation

Art der Radverkehrsführung	Oberfläche / Befahrbarkeit	Geschwindigkeit	Kfz-Verkehrsstärke
Grün. Str.: Gehweg – Rad frei Grün. Weg: Mischverkehr	Grünauer Str.: Pflaster im Seitenraum, gut befahrbar Grünauer Weg: Pflaster + Sand, äußerst schlecht befahrbar	Grün. Str.: 50 Grün. Weg: 30-Zone	Grün. Str.: <3.000 Grün. Weg: <500

Textliche Beschreibung, Luftbild Fotos, Querschnitt,

- Sehr geradlinige, direkte Achse durch das Zentrum von Eichwalde und Schmöckwitz Siedlung
- Verbindung ist Bestandteil des NUDAFA-Zielnetzes (als Hauptroute) wie auch des Radverkehrsplans Berlin (als Ergänzungsroute)
- In Eichwalde auf den Abschnitten mit asphaltierter Fahrbahn bzw. auf den anderen Abschnitten im gepflasterten Seitenraum bereits mit guter bis befriedigender Qualität nutzbar
- In Treptow-Köpenick: Netzlücke im Bereich der Siedlung Schmöckwitz, da äußerst schlecht befahrbare Fahrbahn aus Pflaster und Sand; Nutzung des gepflasterten Gehwegs schließt sich aufgrund zu geringer Breite aus.

Grünauer Straße

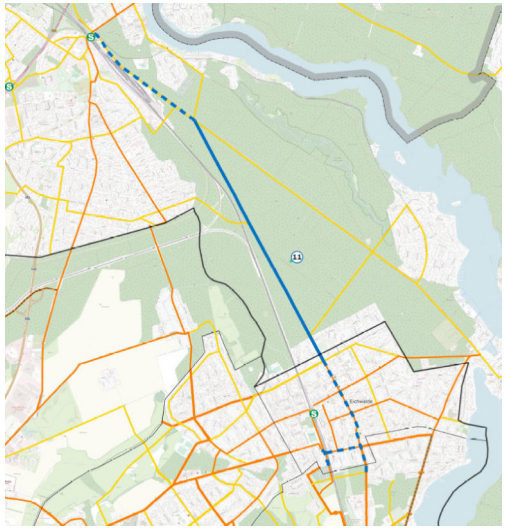


Übergang Grünauer / Wald



Grünauer Weg





Kartengrundlage: openstreetmap.org
(© OpenStreetMap-Mitwirkende)

Beschreibung der Maßnahme (Text, Skizze Querschnitt/Lageplan)

Adlergestell / Grünauer Weg:

- Verbesserung der Querungssituation an der Einmündung Adlergestellt / Grünauer Weg durch Herstellen einer direkten Anbindung an den straßenbegleitenden Geh-/Radweg (Befestigung des Grünstreifens im Umfang von ca. 15qm, ggf. Anlage Mittelinsel)

Grünauer Weg:

- Herstellen einer gut befahrbaren Oberfläche (vorzugsweise Asphalt) in einer Breite von 4,0m auf ca. 360m Länge
- Fahrradgerechter Umbau der Durchfahrtssperre in den Waldbereich

Grünauer Straße zwischen Waldstraße und Bahnhofstraße

- Prüfung Ausweisung als Tempo 30-Zone (Recht-vor-Links bereits gegeben)

Möglicher Umsetzungszeitraum	Nächste Umsetzungsschritte
kurzfristig	
Erste grobe Kostenschätzung	**Relevante Akteure**
300 Tsd. EUR	Bezirk Treptow-Köpenick Gemeinde Eichwalde
Mögliche Förderung	**Bewertung durch die Kommune(n)**
	Ausschreibung für Entwurfsplanung in Vorbereitung

12

Bezeichnung Abschnitt
Rundweg BER

Bezeichnung der regionalen Verbindung	Radschnell-weg	Regionale Hauptroute	Hauptroute	Ergänzungs-route	Freizeit-route
Rundweg BER					X

Ausgangssituation

Art der Radverkehrsführung	Oberfläche / Befahrbarkeit	Geschwindigkeit	Kfz-Verkehrsstärke
A: straßenunabhängiger Weg B: Mischverkehr C: gesperrt D: Mischverkehr E: gesperrt	A: Boden / Schutt / Kies, ausreichende bis sehr schlechte Befahrbarkeit B: Asphalt D: Asphalt	B: 30 D: 30-Zone	

Textliche Beschreibung, Luftbild Fotos, Querschnitt,

- Die Abschnitte C+E verlaufen durch abgesperrtes, mit Zäunen gesichertes Gebiet und sind daher für den Radverkehr nicht befahrbar; sie können jedoch über die Routen C1 und E1 umfahren werden, die beide über straßen-begleitenden, asphaltierte Radwege verfügen.
- Die Abschnitte A und B sind als Hauptrouten Bestandteile der Radverkehrskonzepte und Zielnetze von Schönefeld sowie den Landkreisen
- Der Ausbau des Abschnitt A ist unter der Bezeichnung Runway Nr. 3 im Radverkehrskonzept Schönefeld geplant

Abschnitt A mittlerer Teil

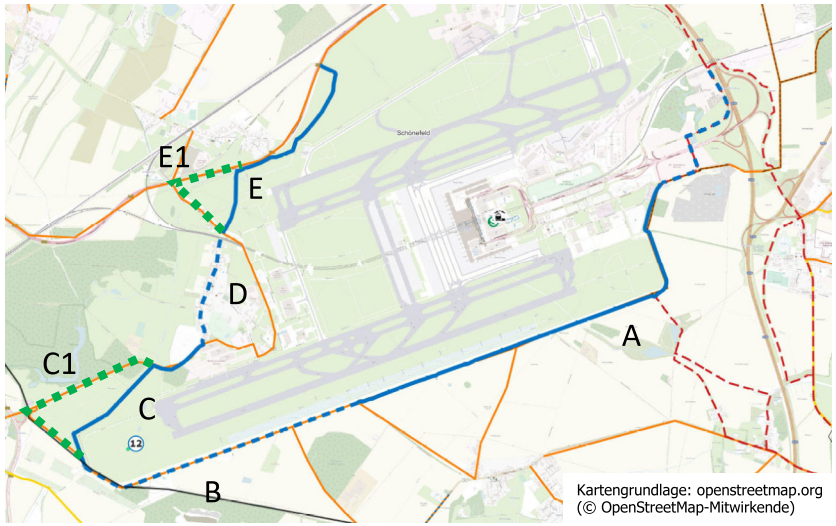


Abschnitt A westlicher Teil



Abschnitt B





Kartengrundlage: openstreetmap.org
(© OpenStreetMap-Mitwirkende)

Beschreibung der Maßnahme (Text, Skizze Querschnitt/Lageplan)

- Grundlegender Ausbau des Abschnitts A auf ca. 5,0km Länge unter Beibehaltung des vorhandenen Wegequerschnitts von ca. 3,0m Breite als straßenunabhängiger Geh- und Radweg, alternativ Fahrradstraße mit Asphaltoberfläche

Möglicher Umsetzungszeitraum	Nächste Umsetzungsschritte
Erste grobe Kostenschätzung 1,5 Mio. €	**Relevante Akteure** Gemeinde Schönefeld
Mögliche Förderung	**Bewertung durch die Kommune(n)** Maßnahme ist in Klärung und Planung; kurzfristige Umsetzung angestrebt

NUDAFA REALLABOR

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP
Stadtentwicklung und Mobilität
Planung Beratung Forschung GbR

complan
Kommunalberatung

November 2024

LAND BRANDENBURG
Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung

DIALOG FORUM
Airport Berlin Brandenburg

Gemeinde Eichwalde
Der Bürgermeister

Dieses Vorhaben wurde finanziert durch:
die Planungsförderungsrichtlinie des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg,
den Regionalen Entwicklungsfonds für die Flughafenregion Berlin-Brandenburg sowie die Gemeinde Eichwalde.