



Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club e. V.
Landesverband Brandenburg
Gutenbergstraße 76
14467 Potsdam
www.brandenburg.adfc.de

+++ SPERRFRIST BIS 17 Uhr +++

(Veröffentlichung der „Potenzialanalyse zu Radschnellwegen in Brandenburg“ durch das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung Brandenburg)

Pressekontakte:

Stellv. Landesvorsitzender:
Christian Wessel
Mobil: 0173 200 3 200
christian.wessel@brandenburg.adfc.de

GEMEINAME PRESSEMITTEILUNG

ADFC Brandenburg e.V.

Bündnis „Verkehrswende Brandenburg jetzt!“

**Kontakte der lokalen
ADFC-Gruppen am Ende der
Pressemitteilung**

Potsdam, den 16. Juni 2022

ADFC: Brandenburger Radschnellverbindungen jetzt auf den Weg bringen

Der ADFC begrüßt die Veröffentlichung der Potenzialanalyse zu Radschnellverbindungen in Brandenburg durch das Verkehrsministerium als einen wichtigen Baustein für die Verkehrswende. Allerdings geht der Brandenburger ADFC von einem deutlich größeren Potenzial aus, als es in der Studie ausgewiesen wird. Denn insbesondere Pendler:innen in den Ballungsräumen steigen für den Weg zur Arbeit vermehrt aufs E-Bike um. Der ADFC fordert daher das Land auf, Planung und Bau von Radschnellverbindungen in Brandenburg zu beschleunigen und die Finanzierung zu sichern.

ADFC Brandenburg-Vorstand **Christian Wessel**: „Ich begrüße die Veröffentlichung der Potenzialanalyse zu Radschnellverbindung durch das Verkehrsministerium, denn Radschnellverbindungen sind das Rückgrat der Verkehrswende im Ballungsgebiet. Viele Menschen warten auf einen Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur und würden gerne öfter das Rad nutzen. Was fehlt, ist ein Netz aus guten und sicheren Radwegen. Nun müssen endlich die nächsten Schritte folgen: Planen und Bauen. Beispielsweise wurde für den Süd-Westen Berlins die Trasse für die Verbindung Berlin-Potsdam-Werder bereits in einer Machbarkeitsstudie entwickelt. Auch wenn klar ist, dass Radschnellverbindungen schrittweise und in Abschnitten gebaut werden

müssen, fragen sich die Menschen, wann sie dieses Projekt in der Realität erleben können.“

Analyse weist 16 Radschnellverbindungen aus

Radschnellverbindungen sind qualitativ hochwertige, direkt geführte und leistungsstarke Verbindungen für den Alltagsradverkehr, möglichst durchgängig mit einer Breite von 3 Metern bei Einrichtungsverkehr und 4 Metern bei Gegenverkehr. Die vom MIL veröffentlichte Potenzialanalyse weist 16 Korridore aus, die mehrheitlich zwischen Berlin und dem Brandenburger Umland liegen. Die Analyse attestiert beispielsweise aber auch Potenzial für eine Verbindung zwischen Schwarzheide und Lauchhammer.

ADFC Brandenburg sieht noch größeres Potenzial

Der ADFC geht von einem weitaus größeren Potenzial für das Land Brandenburg aus, als in der Potenzialanalyse ausgewiesen wird. Dazu **Christian Wessel**: „Ziel der Landesregierung ist es, bis 2030 den Radverkehrsanteil im gesamten Land von jetzt 11% auf 20% anzuheben. Wir halten dies grundsätzlich für erreichbar, denn immer mehr Menschen entdecken den Gewinn an Lebensqualität, wenn sie mit dem Rad oder dem E-Bike zur Arbeit pendeln. Diese Dynamik wird in der Potenzialanalyse aber nicht sichtbar.“

Verkehrswende muss finanziert werden

ADFC-Brandenburg Vorstand **Christan Wessel** weiter: „Die Menschen wollen auch auf dem Land sicher von A nach B kommen. Neben den Radschnellverbindungen fordern wir ein landesweites Radwegenetz für ganz Brandenburg. Für eine Verkehrswende muss die Radverkehrsinfrastruktur jetzt zügig ausgebaut werden. Dafür muss die Landesregierung die finanziellen Mittel bereitstellen. Allerdings fehlen diese im aktuellen Haushaltsentwurf für 2023/24. Das muss sich ändern, sonst wird die Regierungskoalition ihre selbst gesteckten Ziele verfehlen.“

Radschnellverbindungen in den Regionen

ADFC-Sprecher:innen aus den Regionen kommentieren die Potenzialanalyse zu Radschnellverbindungen wie folgt:

Reinhard Kähler, Königs-Wusterhausen: „Die Potentialanalyse zeigt: Die Metropolregion braucht viele Radschnellverbindungen. So wird es für viele Pendler:innen lohnend und attraktiv, zwischen Brandenburg und Berlin tatsächlich mit dem Rad zu fahren. Ich bin sicher, dass es auch im Südosten von Berlin ein solches Potential gibt, das volkswirtschaftlich gesehen den Bau einer leistungsfähigen Radverkehrsverbindung gebietet.“

Uwe Kaufmann, Falkensee: „Das identifizierte hohe Potenzial von 4.000 Radfahrer:innen bei der Pendlerbeziehung Falkensee - Spandau ist wenig verwunderlich und zeigt einen möglichen Ausweg aus dem täglichen Verkehrschaos auf dieser Strecke. Die Planung einer Radschnellverbindung muss dringend mit Berlin koordiniert und an das dort geplante

Radhaupttroutennetz angeschlossen werden. Ein noch größeres Potenzial wird sich mit einer durchgängigen Anbindung an die Nachbarkommunen im Havelland erschließen, der Bedarf für Verbindungen der Kommunen im Speckgürtel wurde ja in der Studie ebenfalls benannt."

Birgit Heine, Cottbus: „Es ist sehr schade, dass die großen Städte Cottbus, Frankfurt (Oder) und Brandenburg an der Havel leer ausgehen sollen. Auch hier wäre es wichtig, den zahlreichen Schüler:innen, Studierenden und Berufspendler:innen mit Radschnellwegen als schnelle, sichere und komfortable Radrouten eine echte Alternative zum KFZ-Verkehr anzubieten. Damit würde man gleichzeitig die Städte merklich entlasten und attraktiver machen.“

Ronald Benke, Frankfurt (Oder): „Der sonstige Raum der Metropolregion darf nicht vernachlässigt werden. Insbesondere zwischen den Ober-/Mittelzentren und ihrem jeweiligen Umland ist eine Pendler:innenmobilität und damit ein nennenswertes Potential für Radschnellverbindungen zu verzeichnen. Die Studie sollte dem Rechnung tragen und eine Angebotsplanung vorlegen, welche sich nicht nur an den sehr hohen Pendler:innenzahlen des Berliner Umlandes orientiert. Ansonsten wird der sonstige Metropolenraum immer den Kürzeren ziehen.“

Maja Seidling, Panketal: „Wir vermissen in der Potenzialanalyse einen Korridor von Berlin gen Nord-Osten. Der Freizeitradweg Berlin-Usedom wird bereits rege von Touristen genutzt, aber nicht von Pendler:innen. Hier fehlt für die Pendlerverbindung Bernau-Panketal-Berlin eine direkte und schnelle Alltags-Route. An diesem Beispiel erkennt man, dass Alltagsradverkehr und touristischer Radverkehr zusammen gedacht und entwickelt werden müssen.“

Andreas Blaschke, Birkenwerder: „Angebot schafft Nachfrage, das zeigen schon die punktuellen Oberflächenverbesserungen auf der 15 km langen Radroute von Oranienburg nach Berlin-Reinickendorf. Eine Zählung am Knotenpunkt mit 600 Radelnden täglich zeigt, dass viele schon jetzt die Vorteile des Fahrrades gegenüber Auto-Stau und S-Bahn-Ausfall zu schätzen wissen. Mit einer prognostizierten Nutzermenge von über 1.000 Radfahrer:innen ist es nicht nachvollziehbar, dass diese Strecke in der Analyse fehlt.“

Hartwig Paulsen, Michendorf: „Die dargestellten Korridore sind in erster Linie Verlängerungen von Radschnellverbindungen aus Berlin heraus. Das überrascht mich auch nicht bei der Art und Weise, wie die Studie erstellt wurde. Was wir benötigen, ist allerdings ein lückenloses Netz von Radvorrangrouten in ganz Brandenburg und nicht nur ein paar Radschnellverbindungen im Ballungsraum um Berlin. Dies sollte aber nicht als Konkurrenz verstanden werden, sondern als Sowohl-Als-Auch.“

Informationen für die Presse

Pressekontakte ADFC Brandenburg

ADFC Brandenburg	Christian	Wessel	christian.wessel@brandenburg.adfc.de 0173 200 3 200
ADFC Birkenwerder	Andreas	Blaschke	birkenwerder@brandenburg.adfc.de cottbus@brandenburg.adfc.de
ADFC Cottbus	Birgit	Heine	falkensee@brandenburg.adfc.de
ADFC Falkensee	Uwe	Kaufmann	
ADFC Frankfurt (Oder)	Ronald	Benke	ronald.benke@brandenburg.adfc.de 017643492082
ADFC Dahme-Spreewald	Reinhard	Kähler	reinhard.kaehler@brandenburg.adfc.de
ADFC Michendorf	Hartwig	Paulsen	michendorf@brandenburg.adfc.de
ADFC Panketal	Maja	Seidling	panketal@brandenburg.adfc.de

Über den ADFC Brandenburg

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e.V. (ADFC) ist mit mehr als 220.000 Mitgliedern die größte Interessenvertretung der Radfahrerinnen und Radfahrer in Deutschland. Er berät in allen Fragen rund ums Fahrrad: Recht, Technik und Tourismus. Politisch engagiert sich der ADFC auf regionaler, nationaler und internationaler Ebene für die konsequente Förderung des Radverkehrs.

Der ADFC Brandenburg hat 3.500 Mitglieder und lokale ADFC-Gruppen in 20 Städten und Gemeinden. Gemeinsamen streiten wir für eine Verkehrswende mit dem Fahrrad in Brandenburg. Mehr Information über den Landesverband [hier](#).

Über das Bündnis „Verkehrswende Brandenburg jetzt!“

Das Bündnis „[Verkehrswende Brandenburg jetzt!](#)“ setzt sich seit 2019 für eine Verkehrswende und klimafreundliche Mobilität in Brandenburg ein und fordert die Landesregierung auf, der Verkehrswende endlich Vorfahrt gegenüber dem Straßen- und Flugverkehr einzuräumen.

In dem Bündnis **engagieren sich: ADFC Brandenburg, Argus Potsdam, die Brandenburgische Studierendenvertretung, der BUND, die BUND Jugend, Changing Cities, der Deutsche Bahnkundenverband, die Eisenbahnverkehrsgewerkschaft (EVG), Fridays For Future Brandenburg, die Gewerkschaft der Lokomotivführer (GDL), Greenpeace, die Grüne Liga Brandenburg, Potsdam autofrei, das Umweltbüro der Evangelischen Kirche, der VCD Brandenburg und der Verband der deutschen Verkehrsunternehmen Ost (VDV Ost).**