

# **Gemeinsam vorwärts: Unsere Forderungen für Brandenburg**

**Impulse für 2015 bis 2030**





und einem insgesamt eingeschränkten Verkehrsangebot. Aufgrund der starken Abhängigkeit vom Auto hat sich die Stausituation in den ländlichen Regionen im Jahr 2023 erheblich verschärft.

Die Stautunden stiegen im Jahr 2023 um über 38 Prozent auf 17.381 Stunden an, verglichen mit 12.534 Stunden im Jahr 2022. Auch die Länge der Staus nahm um fast 22 Prozent zu, von 25.518 Kilometern auf 31.030 Kilometer. Der ADAC Berlin-Brandenburg führt diese Entwicklung auf das gestiegene Pendleraufkommen im Jahr 2023 zurück, da zwei Drittel der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in Brandenburg in eine andere Gemeinde pendelten.<sup>3</sup> Ein Anstieg von knapp acht Prozent bei den Übernachtungen in Beherbergungsbetrieben und steigende Tourismuszahlen verschärften die Stausituation zusätzlich. Im Feierabendverkehr kommen Autofahrende in Brandenburg im Durchschnitt nur noch mit 22 km/h voran.

Brandenburg, mit seinen weitläufigen Landschaften, Wäldern und Seen, ist ein beliebtes Ziel für Radfahrende. Routen wie der Havel-Radweg oder der Oder-Neiße-Radweg ziehen jährlich zahlreiche Besucherinnen und Besucher an und fördern den lokalen Tourismus. Trotz des politischen Ziels, dass bis 2030 rund 20 Prozent der Wege von den der Brandenburger Bevölkerung mit dem Fahrrad zurückgelegt werden sollen, bleibt der Ausbau und die Verbesserung der Radinfrastruktur hinter den Erwartungen zurück. Derzeit nutzen sie ihr Fahrrad nur für etwa elf Prozent der zurückgelegten Strecken, was auf die unzureichende Radinfrastruktur zurückzuführen ist. Obwohl Brandenburg insgesamt über 2.000 Kilometer Radwege entlang von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen



viele Radwege nicht zu wichtigen Zielen wie Bahnhöfen, Einkaufsmöglichkeiten oder Arbeitsplätzen führen. Daher ist eine verbesserte Anbindung der Radwege an den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und andere Verkehrsmittel dringend erforderlich.

Der ÖPNV spielt eine zentrale Rolle in der Verkehrspolitik Brandenburgs, insbesondere im Hinblick auf die Angebotsausweitung und die Verbesserung der Lebensqualität, sowohl in städtischen als auch in ländlichen Regionen. Während zentrale Städte und Ballungsräume von einem gut ausgebauten ÖPNV-Angebot profitieren, leiden periphere Gebiete oft unter unzureichenden Verbindungen und längeren Fahrzeiten. Der Ausbau eines verlässlichen Verkehrsangebots in diesen Regionen ist entscheidend, um die Erreichbarkeit zu verbessern und der Abwanderung entgegenzuwirken. Es braucht gezielte Investitionen in die Infrastruktur und den Betrieb von Bus- und Bahnlinien, ergänzt durch flexible Mobilitätslösungen wie Rufbusse und On-Demand-Verkehre, die den spezifischen Bedürfnissen ländlicher Gebiete gerecht werden.

Der ADAC Berlin-Brandenburg verfolgt gemäß seiner Mobilitäts-Charta das Ziel einer nachhaltigen und bedarfsgerechten Mobilität in der Region. Er fördert multimodale und alternative Verkehrskonzepte sowie das Sharing-Prinzip zur Effizienzsteigerung. Als unabhängiger Akteur vertritt der ADAC Berlin-Brandenburg die Mobilitätsinteressen seiner rund 1,4 Mio. Mitglieder und strebt durch Zusammenarbeit mit Partnern, auch politisch, bezahlbare und praktikable Mobilitätslösungen an. Vor Ort und digital setzen wir uns dafür ein, Alternativen zu schaffen, indem wir pragmatische und flexible Lösungen vorschlagen. Wir unterstützen die Menschen in Berlin und Brandenburg partnerschaftlich dabei, zwischen verschiedenen Mobilitätsoptionen zu wählen.

Vor diesem Hintergrund hat der ADAC Berlin-Brandenburg auf Basis der aktuellen Situation und der voraussichtlichen Entwicklung der Metropolregion seine verkehrspolitischen Forderungen für Brandenburg und Berlin bis 2030 formuliert. Die Zuordnung der verkehrspolitischen Forderungen zu den einzelnen Verkehrsmittelarten ist nicht immer trennscharf, da viele Maßnahmen mehrere Verkehrsmittel betreffen oder Schnittstellen zwischen ihnen aufweisen; so kann z.B. eine Forderung zur Förderung des ÖPNV auch positive Effekte auf den Pkw-Verkehr oder die Schiene haben. Wir haben die Zuordnung, basierend auf dem primären Fokus der jeweiligen Forderung sowie den größten Auswirkungen auf die jeweilige Verkehrsmittelart, entschieden.



verfügt, enden viele Wege abrupt aufgrund der lückenhaften Radverkehrsinfrastruktur.<sup>4</sup> Besonders im ländlichen Raum mangelt es oft an durchgängigen, gut ausgebauten Radwegen, die eine sichere und bequeme Nutzung des Fahrrads ermöglichen. Die Einbindung von Radwegen in das bestehende Verkehrsnetz ist häufig unzureichend, da

<sup>3</sup> Quelle: <https://www.bz-berlin.de/berlin/immer-mehr-pendler-in-berlin-und-brandenburg>

<sup>4</sup> Quelle: <https://www.berliner-kurier.de/berlin/brandenburg/radwege-in-brandenburg-neu-ist-nur-besser-li.2225665>

# Inhaltsverzeichnis

1. Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur .....	5
2. Attraktivierung des ÖPNV durch flexible und pragmatische Lösungen .....	8
3. Bedarfsgerechter und sicherer Ausbau der Radwege .....	10
4. Angemessener Ausbau der Schiene .....	12
5. Stärkung des Flughafens BER als internationales Drehkreuz .....	14
6. Vernetzte Mobilität .....	16
7. Sonstige Forderungen .....	18



# 1. Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur

**Brandenburg, das sich zunehmend als bedeutender Wirtschaftsstandort etabliert hat, sieht sich mit einer stetig wachsenden Verkehrsbelastung konfrontiert.**

**Besonders betroffen sind wichtige Verkehrsachsen wie die A10, die sich als Hauptstaufalle in Brandenburg herauskristallisiert hat. Diese Entwicklung ist eng mit dem gestiegenen Pendleraufkommen verbunden, da zwei Drittel der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in Brandenburg in eine andere Gemeinde pendeln.**

Zusätzlich hat die Eröffnung der Tesla-Gigafactory in Grünheide zu einem drastischen Anstieg der Pendlerzahlen geführt. Seit dem 30. Juni 2022 verzeichnete die Region Oder-Spree einen Zuwachs von 111 Prozent bei den Pendlerinnen und Pendlern. Das entspricht einem zusätzlichen täglichen Berufsverkehr von 9.225 Menschen. Auch Großbeeren, ein weiterer wichtiger Wirtschaftsstandort, registrierte einen Anstieg der Pendlerzahlen um zehn Prozent, entsprechend 1.055 Personen.<sup>1</sup>

Ein zentraler Aspekt der Verkehrspolitik in Brandenburg ist der bedarfsgerechte Erhalt und Ausbau der Straßeninfrastruktur. Gleichzeitig erfordert die Ansiedlung neuer Wirtschaftsstandorte, wie der Tesla-Gigafactory in Grünheide, sowie die damit verbundenen Pendlerströme eine umfassende und vorausschauende Verkehrsplanung. In diesem Zusammenhang ist ein klares Konzept zur permanenten und rechtzeitigen Sanierung der 806 Brücken an Bundesstraßen sowie der 750 Brücken an Landesstraßen in Brandenburg von entscheidender Bedeutung. Zusätzlich sollte berücksichtigt werden, dass etwa 23 Prozent der Landesstraßen in einem sehr schlechten Zustand sind, was eine effiziente und nachhaltige Verkehrsinfrastruktur zur Erhaltung der Lebensqualität dringend erforderlich macht.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Quelle: <https://www.tagesspiegel.de/potsdam/brandenburg/tesla-werk-in-brandenburg-grunheide-hat-landesweit-den-hochsten-zuwachs-an-berufspendlern-10749676.html#:~:text=Der%20Tesla%2DStandort%20Gr%C3%BCnheide%20verzeichnet,die%20meisten%20Pendler%20aus%20Potsdam.&text=Die%20Gemeinde%20Gr%C3%BCnheide%20E%20%80%93%20Standort%20des,angezogen%20als%20ein%20Jahr%20zuvor.>

<sup>2</sup> Quelle: [https://www.stgb-brandenburg.de/fileadmin/user\\_upload/stgb-brandenburg.de/dokumente/themengebiete/planungs-und\\_bauwesen/StGB\\_2017-10\\_Abstufung-Landesstrassen.pdf](https://www.stgb-brandenburg.de/fileadmin/user_upload/stgb-brandenburg.de/dokumente/themengebiete/planungs-und_bauwesen/StGB_2017-10_Abstufung-Landesstrassen.pdf)

## Wofür wir uns einsetzen:

- » **Bedarfsgerechter Erhalt und Ausbau der Straßeninfrastruktur:** Brandenburg verfügt über ein weitläufiges Straßennetz, das regelmäßig gewartet und bei Bedarf erweitert werden muss, um den steigenden Anforderungen gerecht zu werden. Die Herausforderung besteht darin, die Straßeninfrastruktur bedarfsgerecht zu erhalten und auszubauen, insbesondere in wachsenden Regionen und entlang zentraler Verkehrsachsen. Etwa 30 Prozent der Straßeninfrastruktur befindet sich in einem sanierungsbedürftigen Zustand.<sup>3</sup> Projekte wie die Instandhaltung und Sanierung der A10 sowie anderer wichtiger Verbindungen sind entscheidend, um



den Verkehrsfluss zu verbessern, Engpässe zu beseitigen und die Anbindung neuer Wirtschaftsstandorte zu gewährleisten.

- » **Erhalt und Sanierung der Brandenburger Brücken:** Angesichts der Tatsache, dass in den nächsten 30 Jahren etwa 440 der derzeit 1556 Brücken, die in die Zuständigkeit der Straßenbauverwaltung fallen, saniert oder erneuert werden müssen, ist ein systematisches und langfristig finanziertes Sanierungsprogramm unerlässlich.<sup>4</sup> Wir fordern daher ein klares Konzept zur permanenten und rechtzeitigen Sanierung der Brücken in Brandenburg.
- » **Bündelung des städtischen Autoverkehrs auf leistungsfähigen Hauptverkehrsstraßen:** Um den innerstädtischen Verkehr zu entlasten, ist es entscheidend, den Autoverkehr auf leistungsfähige Hauptverkehrsstraßen zu lenken. Dies verringert die Belastung in Wohngebieten und fördert eine effizientere Verkehrsführung. Gleichzeitig müssen diese Hauptverkehrsstraßen so gestaltet sein, dass sie den Verkehr sicher und zügig abwickeln können, ohne zusätzliche Unfallschwerpunkte zu schaffen.

<sup>3</sup> Quelle: <https://mil.brandenburg.de/mil/de/service/foerderprogramme/mobilitaet-verkehr/foerderprogramm-kommunaler-strassenbau/>

<sup>4</sup> Quelle: <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/potsdam-bruecken-in-brandenburg-wie-gut-ist-der-zustand-dpa.urn-newsml-dpa-com-20090101-220206-99-996499>

- » **Entlastung des Stadtverkehrs in touristisch interessanten Ballungsgebieten:** Der anhaltende Tourismusboom in Brandenburg, der 2023 zu einem Rekord von 14,2 Millionen Übernachtungen führte, stellt den Straßenverkehr und die Parkrauminfrastruktur in beliebten Regionen wie dem Spreewald (2,2 Millionen Übernachtungen) vor neue Herausforderungen.<sup>5</sup> Der ADAC Berlin-Brandenburg empfiehlt, mehr Parkflächen am Stadtrand zu schaffen, die durch ein gut ausgebautes öffentliches Nahverkehrssystem mit den touristischen Zielen verbunden sind. Der Bau von Quartiersgaragen und die Bündelung von Parkmöglichkeiten in unterirdischen oder Hochregalstrukturen, beispielsweise auf Supermarktgebäuden, bieten gerade in den vier kreisfreien Städten (Brandenburg an der Havel, Cottbus, Frankfurt (Oder) und Potsdam) weitere Potenziale, um den ruhenden Verkehr besser zu steuern und den öffentlichen Raum zu entlasten.

- » **Entschärfung von Unfallschwerpunkten:** Trotz des historischen Tiefstands von nur 108 Verkehrstoten in Brandenburg im Jahr 2023 – dem niedrigsten Wert seit Bestehen des Bundeslandes – ist die steigende Zahl der Unfälle und Verletzten alarmierend. Mit 74.037 Verkehrsunfällen (+3,5 Prozent) und 10.923 Verletzten (+3,3 Prozent) besteht dringender Handlungsbedarf. Der ADAC Berlin-Brandenburg fordert daher gezielte Maßnahmen zur Entschärfung der Unfallschwerpunkte,



insbesondere auf Landstraßen. Dort wurde die Hälfte der Verkehrstoten verzeichnet. Ein weiterer Schwerpunkt muss darauf liegen, Unfälle innerhalb geschlossener Ortschaften zu reduzieren, da dort die tödlichen Unfälle um 25,9 Prozent zugenommen haben.<sup>6</sup>

- » **Attraktivierung des Pendlerverkehrs:** Täglich pendeln etwa zwei Drittel der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in Brandenburg zur Arbeit in eine andere Gemeinde, darunter knapp 200.000 Menschen, die regelmäßig von Brandenburg nach Berlin fahren, und gut 80.000 Erwerbstätige, die in die entgegengesetzte

<sup>5</sup> <https://www.rbb24.de/wirtschaft/beitrag/2024/03/brandenburg-tourismus-2023-bilanz-uebernachtungen.html>

<sup>6</sup> Quelle: <https://www.rbb24.de/panorama/beitrag/2024/02/brandenburg-unfall-verkehr-bilanz-2023-unfallbilanz-unfalltote.html>

Richtung pendeln.<sup>7</sup> Um diese hohe Verkehrsbelastung zu reduzieren, sollen alternative Mobilitätsangebote gefördert werden, insbesondere durch den Ausbau von Park&Ride-Anlagen. Mit aktuell weniger als 23.000 verfügbaren Park&Ride-Plätzen besteht großes Potenzial, durch zusätzliche Anlagen an Einfallstraßen und S-Bahnhöfen sowie durch eine Verbesserung der bestehenden Anlagen den Umstieg auf den ÖPNV zu erleichtern.

» **Planung und gesellschaftliche Akzeptanz:** Die erfolgreiche Umsetzung verkehrspolitischer Maßnahmen hängt maßgeblich von der gesellschaftlichen Akzeptanz ab. Planungs- und Beteiligungsprozesse müssen daher transparent gestaltet und die Bürgerinnen und Bürger frühzeitig eingebunden werden. Nur so lassen sich Konflikte vermeiden und eine breite Zustimmung für die notwendigen Veränderungen erreichen.

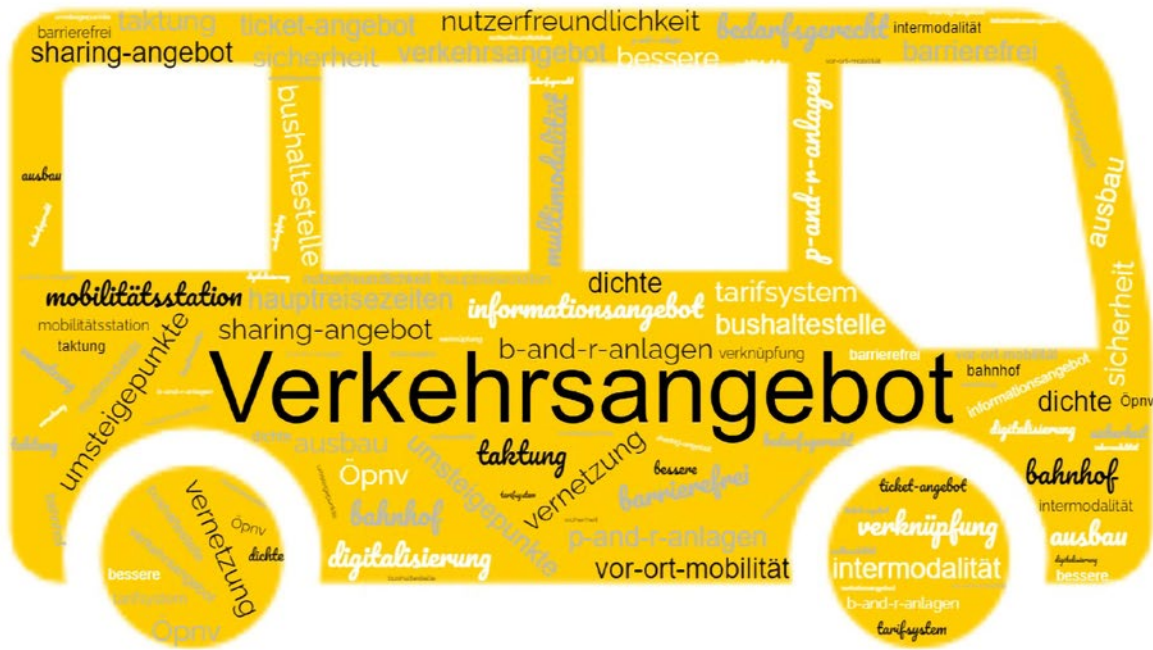
» **Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge:** Mit der zunehmenden Verbreitung von Elektrofahrzeugen in Brandenburg ist es unerlässlich, das Netz an Ladepunkten entsprechend zu erweitern. In Brandenburg sind 1,48 Millionen Pkw zugelassen, darunter 23.000 Elektroautos (BEV und PHEV), für die 2.785 öffentlich zugängliche Ladepunkte zur Verfügung stehen.<sup>8</sup> Um den Übergang zur Elektromobilität zu fördern und den individuellen Mobilitätsbedarf zu decken, muss die Anzahl der Ladepunkte erheblich erhöht werden.

» **Ausbau von HVO 100-Tankstellen ermöglichen:** Trotz des politischen Fokus auf Elektromobilität bleibt der Verbrennungsmotor für viele private wie gewerbliche Nutzerinnen und Nutzer auch in den kommenden Jahren unverzichtbar. HVO 100, ein paraffinischer Biokraftstoff der zweiten Generation auf Basis von Abfall- und Reststoffen, kann die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Vergleich zu fossilem Diesel um bis zu 90 % senken – und das ohne technische Umrüstung bestehender Fahrzeuge. Der ADAC Berlin-Brandenburg bekennt sich zu einer technologieoffenen Mobilitätswende und sieht im verstärkten Einsatz fortschrittlicher Biokraftstoffe einen pragmatischen Beitrag zur schnellen und bezahlbaren CO<sub>2</sub>-Minderung im Verkehrssektor. Daher soll die Landespolitik gezielt den Ausbau einer öffentlichen Tankstelleninfrastruktur für HVO 100-Kraftstoff (Hydrotreated Vegetable Oil) fördern und regulatorisch ermöglichen. Die politischen Entscheidungsträger sind gefordert, durch gezielte Maßnahmen den Marktzugang und die Verfügbarkeit von HVO 100 zu verbessern. Dazu zählen die Förderung und Genehmigung entsprechender Tankstellen, insbesondere an Standorten mit kommunalen oder gewerblichen Flotten, das Schaffen regulatorischer Klarheit für einen diskriminierungsfreien Verkauf sowie die Vorbildfunktion des Landes durch den Einsatz von HVO 100 in eigenen Fuhrparks – etwa bei Stadtreinigung, Polizei oder der Feuerwehr.



<sup>7</sup> Quelle: <https://www.rbb24.de/wirtschaft/thema/2016/pendleratlas/beitraege/pendleratlas.html>

<sup>8</sup> Quelle: [https://www.rbb24.de/wirtschaft/beitrag/2024/07/neuzulassungen-weniger-e-autos-berlin-zuwachs-brandenburg.html#:~:text=Insgesamt%20gibt%20es%20in%20Berlin,\(Stand%3A%20Juni%202023\).](https://www.rbb24.de/wirtschaft/beitrag/2024/07/neuzulassungen-weniger-e-autos-berlin-zuwachs-brandenburg.html#:~:text=Insgesamt%20gibt%20es%20in%20Berlin,(Stand%3A%20Juni%202023).)



## 2. Attraktivierung des ÖPNV durch flexible und pragmatische Lösungen

**Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) spielt eine zentrale Rolle in der Mobilität des Landes Brandenburg.**

**Während zentrale Städte und Ballungsräume von einem guten ÖPNV-Angebot profitieren, leiden periphere Gebiete oft unter unzureichenden Verbindungen und längeren Fahrzeiten.**

Das lässt sich durch verschiedene Zahlen und Trends belegen, auch wenn eine präzise Quantifizierung schwierig ist. Diese Schwierigkeiten ergeben sich aus der Heterogenität des ÖPNV-Angebots, da die Häufigkeit von Bus- und Bahnverbindungen stark zwischen verschiedenen Regionen und Gemeinden variiert. Zudem ist die Definition von „Peripherie“ unterschiedlich und kann sich auf Entfernung zu Großstädten, Bevölkerungsdichte oder andere Kriterien beziehen. Auch die Datenlage ist nicht immer optimal, da umfassende und einheitlich aufbereitete Daten oft fehlen.

Trotz dieser Herausforderungen zeigen sich bestimmte Tendenzen: In Ballungsräumen wie Potsdam, Cottbus oder

Frankfurt (Oder) ist die Dichte des ÖPNV-Netzes in der Regel höher als in ländlichen Regionen. Das schlägt sich in einer größeren Anzahl von Bus- und Bahnlinien pro Quadratkilometer nieder. In peripheren Gebieten hingegen ist die Taktfrequenz oft geringer, was zu längeren Wartezeiten und eingeschränkter Flexibilität führt. Nachtverkehr ist in ländlichen Regionen meist kaum vorhanden, und der ÖPNV wird häufig durch Bedarfsverkehr organisiert, bei dem Fahrten nur nach vorheriger Anmeldung stattfinden. Dies bietet zwar Flexibilität, ist jedoch weniger komfortabel als ein regulärer Fahrplanverkehr. Die Herausforderungen des ÖPNV in Brandenburg erfordern eine gezielte Verbesserung der Vernetzung und Taktung, um den unterschiedlichen Bedürfnissen der ländlichen und städtischen Bevölkerung gerecht zu werden. Insbesondere ist eine verstärkte Investition in den Ausbau der Infrastruktur und eine Anpassung des Angebots notwendig, um die Attraktivität und Effizienz des ÖPNV weiter zu steigern.

## Wofür wir uns einsetzen:

» **Erhöhung der Taktfrequenz auf stark frequentierten Strecken:** Zum europaweiten Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2023 wurden in Berlin und Brandenburg bedeutende Verbesserungen im Regional- und S-Bahnverkehr umgesetzt, darunter die Eröffnung neuer Bahnsteige in Potsdam Pirschheide und Erweiterungen im S-Bahn-Angebot.<sup>1</sup> Der ADAC Berlin-Brandenburg begrüßt diese Maßnahmen, betont jedoch die Notwendigkeit, die Taktfrequenz im gesamten öffentlichen Nahverkehr weiter zu erhöhen. Trotz der positiven Entwicklungen in der Infrastruktur und der Angebots-erweiterungen bleibt die Taktung in vielen ländlichen und weniger frequentierten Regionen unzureichend. Um den steigenden Mobilitätsbedürfnissen gerecht zu werden und die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs weiter zu fördern, ist eine Anpassung der Taktfrequenzen unerlässlich.

» **Barrierefreiheit:** Der ADAC Berlin-Brandenburg fordert eine rasche und umfassende Umsetzung der Barrierefreiheit im Brandenburger ÖPNV. In Berlin und Brandenburg sind bereits 61 Prozent der 345 bedienten Regionalbahnhöfe, 95 Prozent der 168 S-Bahnhöfe und 83 Prozent der 175 U-Bahnhöfe barrierefrei.<sup>2</sup> Obwohl das Personenbeförderungsgesetz seit Anfang 2022 die vollständige Barrierefreiheit für Busse, U-Bahnen und Straßenbahnen vorschreibt, bleibt die Realität in Brandenburg hinter diesen Anforderungen zurück. Das Land Brandenburg hat in den vergangenen Jahren zwar kontinuierlich in die Barrierefreiheit investiert: Rund elf Millionen Euro im letzten Jahr und über 21 Millionen Euro in diesem Jahr wurden für den Ausbau barrierefreier Haltepunkte ausgegeben.<sup>3</sup> Diese Investitionen sind ein Schritt in die richtige Richtung, jedoch muss die tatsächliche Umsetzung schneller und umfassender erfolgen. Es ist entscheidend, dass alle Busse und Straßenbahnen in Brandenburg bis spätestens Ende 2025 vollständig barrierefrei sind. Dies betrifft nicht nur die Fahrzeuge selbst, sondern auch die Haltestellen und die Zugänglichkeit der Stationen.

» **Aufgestocktes PlusBus-Angebot:** Der PlusBus gilt seit seiner Einführung im Jahr 2014 als ein Erfolgsmodell für den öffentlichen Nahverkehr in Brandenburg. Mit aktuell 44 PlusBus-Linien und einer Steigerung der Fahrgastzahlen auf 10,2 Millionen Fahrgäste im Jahr 2023 hat sich das Angebot als verlässliche und attraktive Lösung für viele Brandenburger erwiesen. Dennoch zeigen die regional unterschiedlichen Auslastungen und die noch bestehende Unterversorgung in einigen Landkreisen, dass weiteres Potenzial besteht.<sup>4</sup> Der

ADAC Berlin-Brandenburg plädiert daher für eine deutliche Erhöhung der PlusBus-Linien, um die bestehende Lücke zu schließen und die Mobilität in ländlichen Regionen weiter zu verbessern.

» **Erhöhung der Anzahl von Fahrradabstellanlagen:** Der ADAC Berlin-Brandenburg fordert eine signifikante Erhöhung der Anzahl und Ausstattung modularer Fahrradabstellanlagen im Brandenburger ÖPNV. Im Rahmen des aktuellen Pilotprojekts „Modulares Fahrradparken“ in Neuenhagen werden bis 2026 fast 3.000 Stellplätze an 14 Bahnstationen errichtet. Dafür werden bis zu 14 Millionen Euro bereitgestellt.<sup>5</sup> Um die Integration von Radverkehr und öffentlichem Nahverkehr weiter zu verbessern und der steigenden Nachfrage gerecht zu werden, ist eine Ausweitung dieses Projekts auf weitere Gemeinden unerlässlich.

» **Bessere Anbindung und Vernetzung von Luftverkehr, Eisenbahn und Bus:** Der öffentliche Nahverkehr in Berlin muss besser mit dem Luftverkehr und dem Fernverkehr auf der Schiene vernetzt werden, um den Reisekomfort und die Effizienz zu erhöhen. Derzeit verkehren der Airport Express (FEX) und die Regionalbahnen mehrmals stündlich zwischen Berlin und dem Bahnhof „Flughafen BER“. Die S-Bahn-Linien S9 und S45 bieten alle 20 Minuten Verbindungen in die Berliner Innenstadt. Darüber hinaus gibt es Intercity-Verbindungen nach Rostock und Dresden/Chemnitz. Die Expressbusse X7 und X71 verbinden den U-Bahnhof Rudow in etwa 14 Minuten mit den Terminals 1 und 2 des Flughafens BER. Der Expressbus BER2 fährt mehrmals täglich vom Potsdamer Hauptbahnhof zum Flughafen BER.



1 Quelle: <https://www.vbb.de/presse/fahrplanwechsel-2023-2024-im-oePNV-in-berlin-und-brandenburg/>

2 Quelle: <https://www.vbb.de/der-vbb/publikationen/zahlen-und-fakten/barrierefreiheit/>

3 Quelle: <https://www.omnibusrevue.de/nachrichten/management/brandenburg-barrierefreiheit-an-oePNV-haltestellen-soll-verbessert-werden-3528934>

4 Quelle: <https://www.rbb24.de/panorama/beitrag/2024/04/oePNV-brandenburg-zehn-jahre-plusbus.html>

5 Quelle: <https://mil.brandenburg.de/mil/de/pilotprojekt-modulares-fahrradparken-im-land-brandenburg/>



## 3. Angemessener Ausbau der Schiene

Im Brandenburger Schienen- und Liniennahverkehr werden jährlich über 147 Millionen Fahrgäste gezählt, von denen 32,6 Prozent die S-Bahn nutzen.<sup>1</sup> Diese hohe Nutzungsrate unterstreicht die Bedeutung einer zuverlässigen und leistungsfähigen Schieneninfrastruktur und verdeutlicht den enormen Druck auf das bestehende Verkehrsnetz.

Das Programm i2030, das den Ausbau des Schienennetzes in der Region Berlin-Brandenburg vorantreiben soll, wird diesen Herausforderungen begegnen.<sup>2</sup> Es umfasst Maßnahmen zur Erweiterung bestehender Strecken, zur Schaffung neuer Verbindungen und zur Verbesserung der Infrastruktur. Ohne eine schnelle und effektive Umsetzung des i2030-Programms könnten Verzögerungen im Ausbau dazu führen, dass der öffentliche Nahverkehr den Bedürfnissen der Bevölkerung nicht mehr gerecht wird. Die Beschleunigung dieses Programms ist daher von zentraler Bedeutung, um die Herausforderungen des Schienenverkehrs in Brandenburg zu bewältigen und eine zukunftsfähige Mobilität sicherzustellen.

<sup>1</sup> Quelle: <https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/h-i-5-5j>  
<sup>2</sup> Quelle: <https://www.i2030.de/>

### Wofür wir uns einsetzen:

- » **Beschleunigung des Programms i2030 zum Schienenausbau:** Trotz der ehrgeizigen Pläne schreitet der Fortschritt des i2030-Programms bisher zu langsam voran. Der zunehmende Verkehrsdruck erfordert eine beschleunigte Umsetzung der geplanten Projekte. Nur durch eine zügige Erweiterung und Modernisierung des Schienennetzes kann sichergestellt werden, dass Brandenburg auch in Zukunft über eine leistungsfähige und nachhaltige Verkehrsinfrastruktur verfügt, die den Anforderungen der Fahrgäste gerecht wird.
- » **Schnellere Elektrifizierung wichtiger Bahnstrecken:** Der ADAC Berlin-Brandenburg fordert eine beschleunigte Elektrifizierung von Bahnstrecken, insbesondere im regionalen Kontext, wie beim Prignitz-Express (RE6) in Brandenburg. Diese Strecke, die letzte Regionalexpress-Linie im Bundesland ohne Oberleitung, soll nun vollständig elektrifiziert werden.<sup>3</sup> Obwohl eine Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Land Brandenburg

<sup>3</sup> Quelle: <https://www.rbb24.de/panorama/beitrag/2024/03/prignitz-express-re6-hennigsdorf-wittenberge-soll-vollelektrifiziert-werden.html>

und der Deutschen Bahn bereits geschlossen wurde, wird die Umsetzung erst 2030 beginnen können. Der ADAC Berlin-Brandenburg betont, dass solche Projekte zügiger vorangetrieben werden müssen.

» **Einsatz von Zügen mit alternativen Antrieben:** Der ADAC Berlin-Brandenburg fordert einen deutlich verstärkten Einsatz von Zügen mit alternativen Antrieben auf nicht-elektrifizierten Strecken, um die Umweltbelastung durch den Schienenverkehr zu reduzieren. In der Metropolregion Berlin-Brandenburg gibt es bereits vielversprechende Entwicklungen, die als Vorbild für ganz Deutschland dienen könnten. So wird beispielsweise der Giga-Train, der zwischen Erkner und der Tesla-Fabrik in Grünheide verkehrt, von der Niederbarnimer Eisenbahn (NEB) mit Akkuzügen betrieben. Darüber hinaus plant die NEB, künftig auch wasserstoffbetriebene Züge einzusetzen, um den Einsatz fossiler Brennstoffe weiter zu reduzieren.<sup>4</sup> Diese Entwicklungen zeigen, wie Batterie- und Wasserstoffzüge als sinnvolle und umweltfreundliche Alternative zu Dieselloks etabliert werden können.

<sup>4</sup> Quelle: <https://www.rbb24.de/studiofrankfurt/wirtschaft/2023/05/berlin-brandenburg-niederbarnimer-eisenbahn-neue-zuege-batterie-wasserstoff.html>

» **Reaktivierung von Schienenverbindungen:** Der ADAC Berlin-Brandenburg plädiert für eine zügige Reaktivierung von Schienenverbindungen, um die Verkehrsanbindung in der Region nachhaltig zu verbessern. Im Rahmen des i2030-Projekts wurden zwar Fortschritte bei der Planung und der Kosten-Nutzen-Untersuchung für viele Strecken erzielt, doch die Umsetzung verzögert sich erheblich. Projekte, wie die Verlängerung der Heidekrautbahn bis zum Bahnhof Gesundbrunnen stehen weiterhin auf der Kippe.<sup>5</sup> Der ADAC Berlin-Brandenburg betont, dass die Reaktivierung von Bahnstrecken, insbesondere in weniger dicht besiedelten Gebieten, unerlässlich ist, um eine flächendeckende Mobilität zu gewährleisten und den motorisierten Individualverkehr zu entlasten. Auch in städtischen Bereichen, in denen die Investitionskosten oft höher ausfallen, müssen Projekte konsequent vorangetrieben werden, um die Verkehrswende zu unterstützen.

<sup>5</sup> Quelle: <https://www.rbb24.de/wirtschaft/beitrag/2024/03/brandenburg-berlin-heidekrautbahn-neb-reaktivierung-barnim-oberhavel.html>







» **Stärkung des touristischen und freizeitorientierten Radverkehrs:** Brandenburg, mit seinen vielfältigen Landschaften, Wäldern und Seen, bietet hervorragende Möglichkeiten für den Radtourismus. Routen wie der Havel-Radweg oder der Oder-Neiße-Radweg ziehen bereits viele Besucherinnen und Besucher an und fördern den lokalen Tourismus. Dennoch wird das Potenzial der Region für Radfahrer bislang nicht ausreichend ausgeschöpft. Der ADAC Berlin-Brandenburg fordert eine gezielte Stärkung des touristischen und freizeitorientierten Radverkehrs sowie eine umfassende Integration dieser Aspekte in die Planung des Alltagsradverkehrs.

## Wofür wir uns einsetzen:

» **Förderung des Ausbaus von Radschnellwegen:** Eine Ende 2022 vorgelegte Machbarkeitsuntersuchung zu den Radschnellverbindungen hat gezeigt, dass sowohl ein Radschnellweg von Teltow, Kleinmachnow und Stahnsdorf nach Potsdam als auch eine Vorrangroute vom Bahnhof Werder in die Landeshauptstadt Potsdam realisierbar wären.<sup>2</sup> Auch der geplante Radschnellweg über die Glienicker Brücke nach Berlin stellt eine wertvolle zusätzliche Verbindung dar. Der ADAC Berlin-Brandenburg drängt auf eine rasche und umfassende Fortführung sowie den Ausbau der Radschnellwege in Brandenburg, insbesondere in der Region Potsdam-Mittelmark. Derzeit sind die Pläne aufgrund ungeklärter Finanzierungsfragen und Unsicherheiten bezüglich der Kostenübernahme auf Eis gelegt.

» **Sichere und überdachte Abstellplätze und Fahrradparkhäuser, insbesondere an Knotenpunkten wie Bahnhöfen:** Der ADAC Berlin-Brandenburg begrüßt die Initiative des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg (MIL) sowie des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Förderung von Fahrradparkhäusern an Bahnhöfen. Mit dem Pilotprojekt „Modulares Fahrradparken“ wurde ein bedeutender Schritt zur Stärkung der Vernetzung von Rad- und Bahnverkehr unternommen. Die geplante Errichtung von bis zu 2.500 Stellplätzen in 14 Kommunen bis 2026 zeigt bereits erste positive Ansätze. Um jedoch die Klimaziele zu erreichen und den Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung gerecht zu werden, sind weitere Maßnahmen dringend erforderlich.<sup>3</sup> Der ADAC Berlin-Brandenburg plädiert daher für eine signifikante Erhöhung der geplanten Fahrradparkhäuser. Zusätzlich zu den derzeit vorgesehenen 14 Projekten in 14 Kommunen sollten weitere Städte und Gemeinden in Brandenburg berücksichtigt werden, um eine umfassende und attraktive Radverkehrsinfrastruktur zu gewährleisten.

» **Sichere Wege für mehr Radverkehr:** Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Radfahrenden ist in den letzten Jahren gestiegen, was auf eine unzureichende Infrastruktur und mangelnde Sicherheit hinweist.<sup>4</sup> Der ADAC Berlin-Brandenburg empfiehlt daher die konsequente Umsetzung sicherer und möglichst separat geführter Wege für den Radverkehr. Zur Förderung des Radverkehrs und zur Erhöhung der Sicherheit auf den Straßen ist es essenziell, dass Fuß- und Radwege nach Möglichkeit voneinander getrennt werden.

» **Der „Holländische Griff“ zur Vermeidung von Dooring-Unfällen:** Der ADAC Berlin-Brandenburg fordert die konsequente Einführung und Förderung des „Holländischen Griffs“ als effektive Maßnahme zur Vermeidung von Dooring-Unfällen. Bei dieser Technik öffnet der Fahrzeugführer die Autotür mit der rechten Hand, wodurch er automatisch den Kopf dreht und den Verkehr überprüft, bevor die Tür geöffnet wird.



<sup>2</sup> Quelle: <https://www.maz-online.de/lokales/potsdam-mittelmark/schnell-rad-weg-und-vorrang-route-fuer-radfahrer-plan-ruht-geld-fehlt-MM7CV4CMJJCULAGNLXPGI13UKQ.html>

<sup>3</sup> Quelle: <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2023/083-wissing-bike-and-ride-stellplaetze-brandenburg.html>

<sup>4</sup> Quelle: <https://mil.brandenburg.de/mil/de/themen/mobilitaet-verkehr/neue-mobilitaet/mobilitaetsstrategie-brandenburg-2030/>



## 5. Stärkung des Flughafens BER als internationales Drehkreuz

Der Flughafen Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) zählt zu den modernsten Flughäfen Deutschlands und hat sich seit seiner Eröffnung im Jahr 2020 als drittgrößter Flughafen des Landes etabliert.

Mit rund 2,36 Millionen Passagieren im Juli 2024 verzeichnete der BER ein Wachstum von etwa sieben Prozent im Vergleich zum Vorjahresmonat.<sup>1</sup>

Um die Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens BER zu steigern und die Zufriedenheit der Reisenden zu gewährleisten, sind eine verbesserte Anbindung an das Schienennetz, die konsequente Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen und die Sicherstellung pünktlicher Flugverbindungen entscheidende Faktoren. Der ADAC Berlin-Brandenburg fordert daher die verantwortlichen Stellen auf, diese Maßnahmen zügig und konsequent umzusetzen.

<sup>1</sup> Quelle: <https://corporate.berlin-airport.de/de/unternehmen-presse/presseportal/pressemitteilungen/2024-07-10-verkehrsbericht-juni-20241.html>

### Wofür wir uns einsetzen:

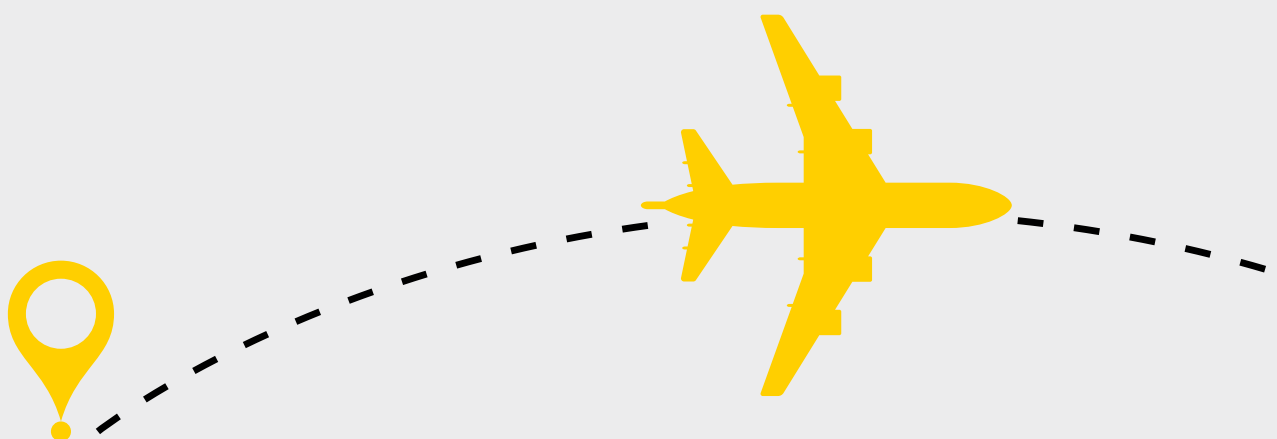
- » **Verbesserte Anbindung des Flughafens Berlin-Brandenburg:** Um den Flughafen BER wettbewerbsfähiger zu machen und seine Rolle als internationales Drehkreuz zu stärken, ist eine intensivere Verknüpfung mit dem nationalen und internationalen Schienenverkehr dringend erforderlich. Derzeit verkehren der Airport Express (FEX) und die Regionalbahnen (RB 22, RB 23, RB 24 und RB 32) mehrfach pro Stunde zwischen Brandenburg und dem Bahnhof „Flughafen BER“. Die S-Bahn-Linien S9 und S45 bieten alle 20 Minuten Verbindungen ins Berliner Stadtzentrum. Zudem bestehen Intercity-Verbindungen nach Rostock sowie Dresden/Chemnitz. Die Expressbusse X7 und X71 bringen Fahrgäste in etwa 14 Minuten vom U-Bahnhof Rudow



zu den Terminals 1 und 2 des Flughafens BER. Der Expressbus BER2 fährt mehrmals täglich vom Potsdamer Hauptbahnhof zum Flughafen BER. Eine direkte Anbindung an das ICE-Netz würde die Erreichbarkeit des Flughafens für Reisende aus ganz Deutschland und dem europäischen Ausland verbessern und gleichzeitig die Verkehrsbelastung auf den Straßen reduzieren.

» **Sozial verträgliche Parkgebühren am Flughafen BER:**

Der ADAC Berlin-Brandenburg fordert eine sozial verträglichere Gestaltung der Parkgebühren am Flughafen BER. Derzeit müssen Autofahrende, die länger als zehn Minuten vor dem Terminal 1 parken, bereits nach 30 Minuten elf Euro und nach einer Stunde 23 Euro zahlen. Diese hohen Gebühren stehen in keinem Verhältnis zu den Strafzetteln für Falschparkende, die zwischen 10 und 30 Euro kosten.<sup>2</sup>



## Berlin-Brandenburg

<sup>2</sup> Quelle: <https://www.maz-online.de/lokales/dahme-spreewald/schonefeld/parken-am-hauptstadtflughafen-ber-guenstige-und-kostenfreie-parkplaetze-am-flughafen-schonefeld-YVVOT0JTCVHZHJWEBIFH7OTQDE.html>



## 6. Vernetzte Mobilität

**Brandenburg ist ein weitläufiges, teils ländliches Bundesland mit vielfältigen Verkehrserfordernissen. Multimodalität ermöglicht es, verschiedene Verkehrsmittel wie Auto, Bahn, Bus und Fahrrad zu kombinieren, um die Reisezeit und -effizienz zu optimieren.**

**In ländlichen und suburbanen Gebieten Brandenburgs sind öffentliche Verkehrsmittel oft nicht ausreichend ausgebaut oder schwer erreichbar. Das stellt eine besonders große Herausforderung für Pendlerinnen und Pendler dar, die möglicherweise mit dem Auto zur nächsten Bahnstation fahren und dann mit dem Zug weiterreisen möchten.**

Hier kann die Integration von Bussen, Bahnen und Fahrrädern helfen, Entfernungen zu überbrücken und die Erreichbarkeit von wichtigen Zielen wie Arbeitsplätzen, Schulen und Einkaufsmöglichkeiten zu verbessern. Intermodalität beschreibt dabei die Nutzung mehrerer

Verkehrsmittel in einer Reise, bei der unterschiedliche Transportmittel sinnvoll kombiniert werden, um das Ziel effizient zu erreichen. Zum Beispiel könnte eine Person mit dem Fahrrad zur Bahnstation fahren und von dort aus mit dem Zug weiterreisen. Multimodalität hingegen bedeutet, dass den Reisenden verschiedene Verkehrsmittel zur Auswahl stehen, sodass sie je nach Situation und persönlicher Präferenz flexibel entscheiden können, welches Verkehrsmittel am besten passt. Beide Ansätze fördern eine höhere Flexibilität und Nachhaltigkeit im Verkehrssystem und tragen zur Reduktion von Emissionen und Verkehrsstaus bei.



## Wofür wir uns einsetzen:

### » Entwicklung einer umfassenden und ganzheitlichen Vision für die Mobilitätswende in Brandenburg:

Der ADAC Berlin-Brandenburg fordert die Entwicklung einer umfassenden und ganzheitlichen Vision für die Mobilitätswende in Brandenburg, die alle Verkehrsteilnehmenden und -mittel integriert. Die Mobilitätsstrategie 2023 betont die Bedeutung des Umweltverbunds und die Vernetzung von Fußverkehr, Radverkehr und öffentlichem Nahverkehr. Für den ADAC bleibt jedoch das Auto von zentraler Bedeutung: Mit einem Anteil von 82,2 Prozent an allen Kraftfahrzeugen ist der Pkw nach wie vor die am häufigsten vertretene Fahrzeugklasse und muss auch in einer Mobilitätswende einen angemessenen Stellenwert behalten.<sup>1</sup> Es fehlt an einer koordinierten Strategie, die die Synergien zwischen Auto, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr nutzt. Eine solche Vision muss langfristige Ziele setzen und innovative Lösungen wie Elektromobilität, autonomes Fahren und neue Technologien berücksichtigen, um die Mobilität der Zukunft effizient und nachhaltig zu gestalten. Nur so kann Brandenburg eine erfolgreiche und für alle Bürgerinnen und Bürger gerechte Mobilitätswende erreichen.

» **Ausbau von Sharing-Angeboten:** Die Förderung nachhaltiger Mobilität in Brandenburg kann durch einen gezielten Ausbau von Carsharing-, Bikesharing- und Ridesharing-Angeboten erheblich gestärkt werden. Diese „Shared Mobility“ nutzt vorhandene Kapazitäten besser und schont Umweltressourcen, während sie gemeinschaftliche Mobilitätsformen unterstützt. Damit Sharing-Angebote attraktiv sind, sollten sie nahtlos mit dem öffentlichen Nahverkehr und untereinander verknüpft sein, um komplexe Reiseketten für Nutzer einfacher zu gestalten. Derzeit ist das größte Angebot in Städten wie Potsdam, Frankfurt (Oder) und Schwedt verfügbar. In kleineren Städten jedoch fehlen solche Dienste oft, da Carsharing-Anbieter in der Regel Ballungsräume ab 500.000 Einwohnern bevorzugen – was in Brandenburg lediglich das Berliner Umland abdeckt.

<sup>1</sup> Quelle: <https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/076-2023>

Der ADAC Berlin-Brandenburg fordert daher eine gezielte Unterstützung und Förderung von Carsharing-Angeboten auch in kleineren Städten, um nachhaltige Mobilität für alle Brandenburger zugänglich zu machen.

### » Geräuschkinder Updates und Nachrüstmöglichkeiten für bereits verkaufte Motorräder im Bestand bereitstellen:

Der ADAC Berlin-Brandenburg fordert, dass Motorradhersteller geräuschkinder Updates und Nachrüstmöglichkeiten für bereits verkaufte Motorräder zur Verfügung stellen.

### » Ausweitung des On-Demand-Verkehrs:

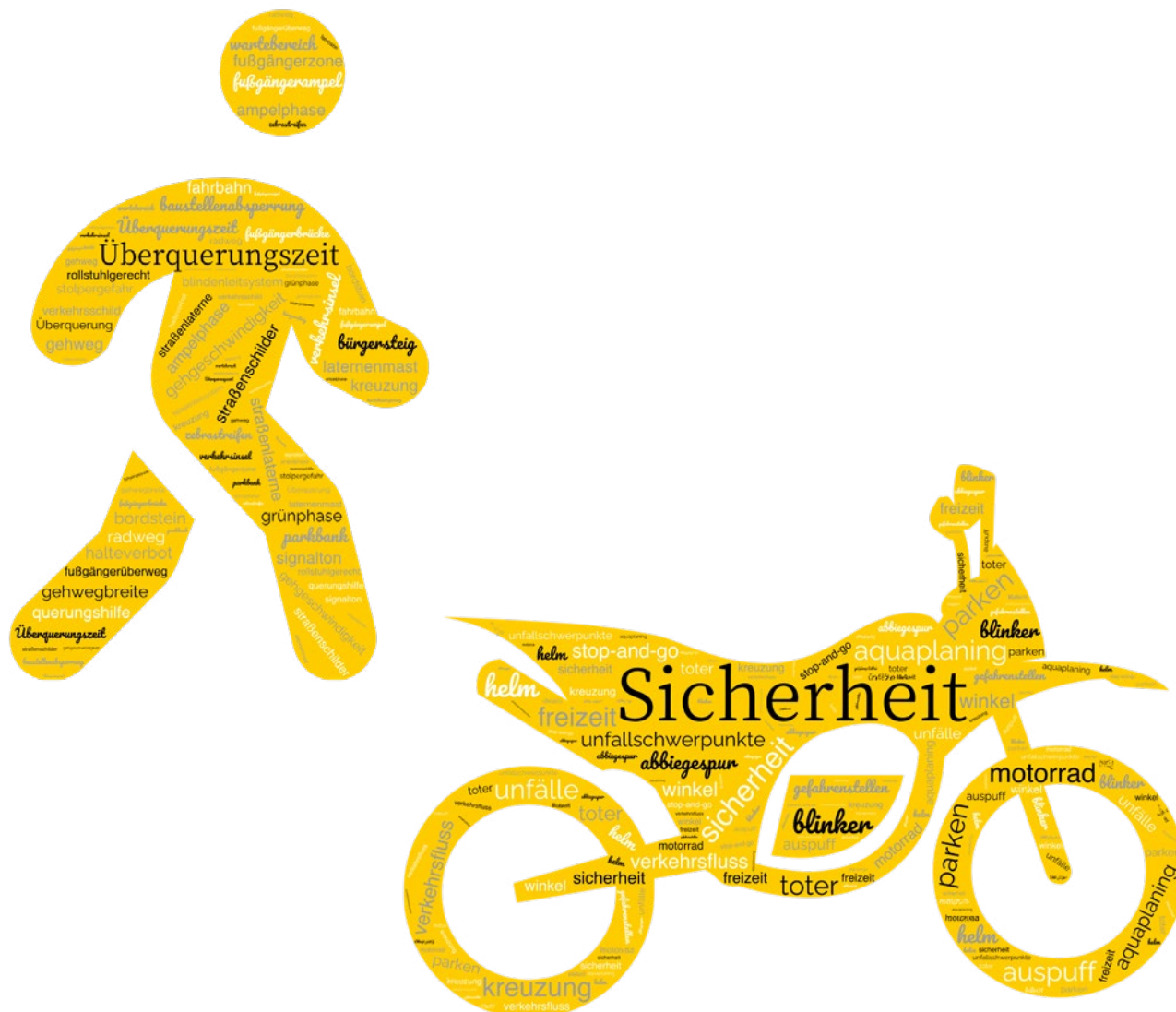
Der ADAC Berlin-Brandenburg empfiehlt eine Ausweitung des On-Demand-Verkehrsprojekts „DALLI – Dein Brandenburg“ im Landkreis Oder-Spree. Seit dem Start am 1. April 2022 hat sich „DALLI“ erfolgreich etabliert und zeigt nach 100 Tagen eine hohe Akzeptanz, wie die über 1.000 registrierten Fahrgäste und der wöchentliche Anstieg der Fahrten um 20 Prozent belegen. Die bereits eingeführte Möglichkeit zur Fahrradmitnahme und die geplante Ausweitung nach Bad Saarow, Wendisch Rietz und Reichenwalde sind weitere positive Entwicklungen, die den Erfolg des Projekts unterstreichen.<sup>2</sup> Der ADAC Berlin-Brandenburg plädiert für eine Ausweitung auf weitere Gebiete im Landkreis und angrenzende Regionen, einschließlich der geplanten Erweiterungen nach Bad Saarow und Reichenwalde, um die Mobilität zu verbessern und den Zugang zu wichtigen Einrichtungen wie dem Klinikum Bad Saarow zu erleichtern. Der ADAC Berlin-Brandenburg empfiehlt zudem eine Überprüfung und mögliche Erweiterung der Fahrzeugflotte, um die bestehende Abdeckung zu verbessern und den Ausbau in neuen Regionen zu unterstützen.

### » Erhöhung der Attraktivität des Fußverkehrs:

Der ADAC Berlin-Brandenburg fordert einen umfassenden Ausbau der Fußverkehrsinfrastruktur in Brandenburg. Dazu gehören die Verbesserung und Erweiterung der Gehwege sowie die Schaffung zusätzlicher Verweil- und Ruhemöglichkeiten.



<sup>2</sup> Quelle: <https://www.landkreis-oder-spree.de/Service-Aktuelles/Aktuelles/Ukraine-Hilfe/>



## 7. Sonstige Forderungen

### Für ein harmonisches Miteinander auf Brandenburgs Straßen: Sicherheit im Fokus

In einem weitläufigen Bundesland wie Brandenburg ist eine vielseitige und ausgewogene Verkehrspolitik entscheidend, um die Sicherheit und Lebensqualität für alle Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten. Eine gezielte Förderung von Motorradfahren und zu Fuß Gehenden ist dabei unerlässlich, um spezifische Bedürfnisse zu adressieren und ein harmonisches Miteinander auf Brandenburgs Straßen zu fördern.

Dieses Kapitel stellt zentrale verkehrspolitische Forderungen vor, die auf die Bedürfnisse von Motorradfahrenden und zu Fuß Gehenden in Brandenburg eingehen. Von Sicherheitsmaßnahmen und verbesserten Verkehrsbedingungen für Motorradfahrende bis hin zu einer attraktiveren Gestaltung der Gehwege und einer gesteigerten Aufenthaltsqualität für zu Fuß Gehende – die vorgeschlagenen Maßnahmen sollen Brandenburgs Straßen für alle sicherer und lebenswerter machen.

## Wofür wir uns einsetzen:

» **Bessere Kennzeichnung besonders gefährlicher Strecken für Motorradfahrende:** Der ADAC Berlin-Brandenburg fordert eine umfassende und deutlich sichtbare Kennzeichnung besonders gefährlicher Strecken für Motorradfahrende im gesamten Land Brandenburg. Angesichts der hohen Zahl von Verkehrsunfällen mit Personenschaden in Brandenburg – insgesamt 8.635 Fälle im letzten Jahr – und der Tatsache, dass davon 762 Unfälle (8,82 Prozent) unter Beteiligung von Motorrädern (Krafträdern mit amtlichem Kennzeichen) stattfanden, ist eine gezielte Markierung unfallträchtiger Stellen dringend erforderlich.<sup>1</sup> Das betrifft nicht nur die Installation von Warntafeln an besonders gefährlichen Strecken, sondern auch die regelmäßige Aktualisierung dieser Markierungen basierend auf aktuellen Unfallstatistiken und Gefahrenanalysen. Nur durch eine gezielte und klar erkennbare Kennzeichnung können Motorradfahrende frühzeitig auf potenzielle Risiken hingewiesen und so die Sicherheit auf Brandenburger Straßen signifikant verbessert werden.

» **Forderung zur Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr:** Als Mobilitätsclub wollen wir die Sicherheit des Fußverkehrs in Brandenburg zu erhöhen, insbesondere in dicht besiedelten Stadtgebieten. Positiv hervorzuheben ist die Stadt Potsdam. Dort fühlen sich laut ADAC-Umfrage 66 Prozent der zu Fuß Gehenden sicher im Straßenverkehr, womit die Stadt bundesweit den Spitzenplatz belegt.<sup>2</sup> Als größtes Ärgernis nennen die Befragten abgestellte und zu schnelle E-Scooter. Hinzu kommt, dass die Zahl der Verletzten bei E-Scooter-Unfällen angestiegen ist. 2022 kamen bei 104 E-Scooter-Unfällen Menschen zu Schaden. Im Jahr 2023 stieg die Zahl auf 148 an.<sup>3</sup> Daher fordern wir als ADAC Berlin-Brandenburg eine effektive räumliche Trennung von E-Scooter-Fahrenden und zu Fuß Gehenden sowie Verkehrssicherheitskampagnen, um für die Gefahren der Nutzung von E-Scootern zu sensibilisieren.

» **Forderung zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität:** Für eine attraktivere Gestaltung des Fußverkehrs fordert der ADAC Berlin-Brandenburg den Ausbau der Gehwege sowie die Schaffung zusätzlicher Aufenthalts- und Ruhezeiten. Solche Maßnahmen sind wichtig, um das Gehen als komfortable und einladende Mobilitätsform in Berlin zu fördern und so zur Steigerung der Lebensqualität im öffentlichen Raum beizutragen.



» **Nichtdiskriminierung älterer Verkehrsteilnehmer:** Ältere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer dürfen im Straßenverkehr nicht benachteiligt werden. Es ist essenziell, freiwillige Angebote wie Fahr-Fitness-Checks (ADAC) oder spezielle Verkehrsberatungen zu fördern, um die Sicherheit und Mobilität dieser Bevölkerungsgruppe zu gewährleisten.

<sup>1</sup> Quelle: [https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fdownload.statistik-berlin-brandenburg.de%2F4f3bc999cd8eae%2F4db8c7b7a7e5%2F5B\\_H01-02-00\\_2023j01\\_BB.xlsx&wdOrigin=BROWSELINK](https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fdownload.statistik-berlin-brandenburg.de%2F4f3bc999cd8eae%2F4db8c7b7a7e5%2F5B_H01-02-00_2023j01_BB.xlsx&wdOrigin=BROWSELINK)

<sup>2</sup> Quelle: <https://www.rbb24.de/panorama/beitrag/2023/11/adac-umfrage-sicherheit-verkehr-fussgaenger-potsdam-berlin.html>

<sup>3</sup> Quelle: <https://www.rbb24.de/panorama/beitrag/2024/07/berlin-brandenburg-e-scooter-unfall-statistik.html>

## Impressum

### **Ansprechpartner:**

Dr. Jasmin Rychlik  
ADAC Berlin Brandenburg e.V.  
Bundesallee 29/30, 10717 Berlin  
E-Mail: [jasmin.rychlik@bbr.adac.de](mailto:jasmin.rychlik@bbr.adac.de)

### **Verfasser und Herausgeber:**

ADAC Berlin Brandenburg e.V.  
Bundesallee 29/30, 10717 Berlin  
E-Mail: [jasmin.rychlik@bbr.adac.de](mailto:jasmin.rychlik@bbr.adac.de)

### **Bildnachweise:**

Word-Clouds-Grafiken: S. 2, S. 5, S. 8, S. 10, S. 12, S. 14, S. 16: ADAC Berlin-Brandenburg e.V./Merve Serin;  
generiert via [www.wordclouds.com](http://www.wordclouds.com)

ADAC Berlin-Brandenburg: S. 17 oben

Adobe Stock: S. 1: Comofoto, S. 3 link: Mickis Fotowelt, S. 6 links: Peeradontax, S. 6 rechts: ambrozinio,  
S.7: tongpatong, S. 11: pureshot, S. 13 links: Mistervlad, S. 13 rechts: michelsass, S. 17 unten: ArTo

unsplash.com: S. 3 rechts: Wolfgang Weiser, S. 3 rechts: Jay Wennington

Freepik.com: S. 9: rosshelenphoto

Markus Drangsal: S. 15