

ADFC Ortsgruppe Falkensee. | Innsbrucker Str. 22 | 14612 Falkensee

Presse

**Allgemeiner Deutscher  
Fahrrad-Club e. V.**  
**Ortsgruppe Falkensee**  
Uwe Kaufmann  
Innsbrucker Str. 22  
14612 Falkensee

Tel.: 03322 / 400799  
falkensee@brandenburg.adfc.de  
<http://www.falkensee.adfc.de>

Falkensee, 02.04.2023

**Betrifft:** Pressemitteilung zur Podiumsdiskussion „Wie geht radverkehrsfaire Politik“

Die Ortsgruppe Falkensee des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC) hat am 30.3.2023 das Thema "Wie geht radverkehrsfaire Politik" durchaus kontrovers mit geladenen Gästen und ca. 30 interessierten Falkenseer\*innen diskutiert. Moderiert von Julia Concu (Vorsitzende der SVV Falkensee) haben Prof. Christian Rudolph (Lehrstuhl für Radverkehr TH Wildau), Dr. Stefan Overkamp (Vorsitzender des ADFC Landesverbandes Brandenburg), Clemens Rostock (verkehrspolitischer Sprecher der Landtagsfraktion von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) sowie Roland Stimpel (Vorstand des Fachverbands Fußverkehr Deutschland FUSS eV) im Podium brennende Fragen rund um den Rad- und Fußverkehr beantwortet.

Nachdem Martin Eiselt und Uwe Kaufmann (Sprecher des ADFC Falkensee) die Gäste und das Publikum begrüßt haben wurde schon einmal klargestellt, dass die Organisation des Radverkehrs wohl zu den komplizierteren Verkehrsproblemen zählt, verglichen mit dem Fuß- und Kfz-Verkehr. Die Konflikte zwischen diesen Verkehrsarten standen dann auch im Mittelpunkt der Diskussion. Die Forderung "Mehr Radwege bauen!" ist einfach gestellt, aber wie erfolgt bei beengten Verhältnissen eine gerechte Aufteilung der Verkehre, die sich den vorhandenen Raum teilen müssen? Roland Stimpel stellte dazu heraus, dass es keine gute Lösung sei, die Gehwege für den "Radverkehr Frei" zu geben, denn eigentlich gehört der Radverkehr (nach §2 der StVO) auf die Fahrbahn. Auf der anderen Seite sei es weniger schlimm, einem Fahrrad als einem Auto zu begegnen. Prof. Rudolph sagt dazu, dass beim Fahren auf der Fahrbahn die Überholvorgänge durch Kfz der größte Stressfaktor für Radfahrende sind. Hier hilft nur eine Reduzierung der Geschwindigkeit und ein Umdenken in den Köpfen der Verkehrsteilnehmer hin zu mehr gegenseitiger Rücksichtnahme. Auch eine klare Markierung und Wegweisung für den Radverkehr kann hier Abhilfe schaffen. Diese kann für eine verständliche Kommunikation an die Verkehrsteilnehmer sorgen, wie Prof. Rudolph erläuterte. Bspw. kommt es immer wieder zu Unverständnis bei Autofahrern gegenüber Radfahrern, wenn vermeintlich ein Radweg im Seitenbereich der Fahrbahn



existiert, der aber lediglich ein Gehweg ist. Der ADFC Falkensee hat für solche Fälle wiederholt die Markierung der Fahrbahn mit sog. Piktogrammketten gefordert, wie es in vielen westdeutschen Städten bereits üblich ist.

Stefan Overkamp betonte, dass die Erhöhung des Anteils des Radverkehrs am Gesamtverkehr (Ziel in Brandenburg ist, von 11% auf 20% bis 2030 zu kommen) vor allem auch ein kulturelles Problem ist. Nach eigener Erfahrung in Münster nutzt auch der dortige Bürgermeister regelmäßig das Fahrrad und ist damit Vorbild. Clemens Rostock meinte dazu, dass leider der Radverkehr immer noch stark vernachlässigt wird, weil dieser Verkehrsart in der Politik und Verwaltung zu wenig Bedeutung beigemessen wird. Er hat den Eindruck, dass man bei der Planung immer noch davon ausgeht, dass mit dem Rad Entfernungen größer als 10km nicht zurückgelegt werden, weshalb man dafür keine Radwege bauen müsste. Durch die Volksinitiative "Verkehrswende jetzt!" hat jedoch im Brandenburger Landtag eine Neupriorisierung stattgefunden (2019 wurden durch die VI 27.329 Unterschriften gesammelt). Ein schönes Beispiel sei das Förderprojekt Lastenradprämie, auf das es einen Ansturm mit Anträgen gab. Ein Problem stellt aber der Mittelabfluss von Fördermitteln dar, die von Verwaltungen nicht abgerufen werden. Hier gibt es offenbar Personal- und Kompetenzengpässe.



Konsens herrschte in der Auffassung, dass man die Motivation zum Umstieg vom Auto auf das Fahrrad nicht über Verbote oder belehrende Kampagnen erreicht. Vielmehr sind Angebote an Radwegen, Abstellplätzen, Wegweisung und vor allem einer durchgängigen Radverkehrsinfrastruktur Anreize, das Auto stehen zu lassen und innerörtlich mit dem Rad die Besorgungen zu erledigen. Hierbei spielt das subjektive Sicherheitsgefühl eine entscheidende Rolle. Für eine Verkehrswende hin zu mehr ökologischen Verkehrsarten muss aber auch an der Gesetzgebung und den Regelwerken zur Verkehrsplanung herangegangen werden. Die Prämisse des „flüssigen (Kfz-) Verkehrs“ als oberstes Planungsziel muss unter der „Vision Zero“ (Null Tote und Schwerverletzte im Straßenverkehr) durch die Zielstellung der maximalen Sicherheit der Verkehrsteilnehmer ersetzt werden, wie Dr. Overkamp herausstellte.

Die Teilnehmer\*innen interessierte auch die Frage, was wir in Falkensee von anderen Kommunen / Ländern lernen könnten. Konkret gab es dazu von Prof.

Rudolph die Empfehlung, sich Radverkehrslösungen in Oldenburg und Kiel anzuschauen, die er als "hidden champions" in der Radverkehrsentwicklung nannte. In Bezug auf Fahrradstraßen gab es den Vorschlag, für eine bessere Akzeptanz nicht nur die Schilder für die Ausweisung anzubringen, sondern diese Maßnahme mit Einfärbung der Fahrbahn und Beschilderung wie bspw. "Auto ist hier Gast" zu begleiten. Dr. Overkamp empfahl dann noch, wie in Holland die Fahrbahnen für Kfz zu verengen, um den Kfz-Verkehr zu verlangsamen.



Viele weitere und sehr interessante Aspekte wurden angesprochen. Der ADFC Falkensee wird diese auf seiner Webseite zeitnah dokumentieren.

Uwe Kaufmann, Martin Eiselt  
(Sprecher des ADFC Falkensee)