

Zukunft mobil

vorankommen in Nuthetal

15. November 2025 Zukunftskonferenz,
Klimastammtisch Nuthetal
Anja Hänel, VCD Brandenburg e.V.

Der ökologische Verkehrsclub

- Wir engagieren uns für ...
 - die ökologisch-soziale Verkehrswende in Brandenburg
 - Klimaschutz + Nachhaltigkeit
 - Lebensqualität in Stadt und Land
 - mehr Verkehrssicherheit

Mit derzeit 9 ½ Gruppe ;)

www.vcd-brandenburg.de

Foto: VCD/Kuppert



Aktuelle Herausforderungen

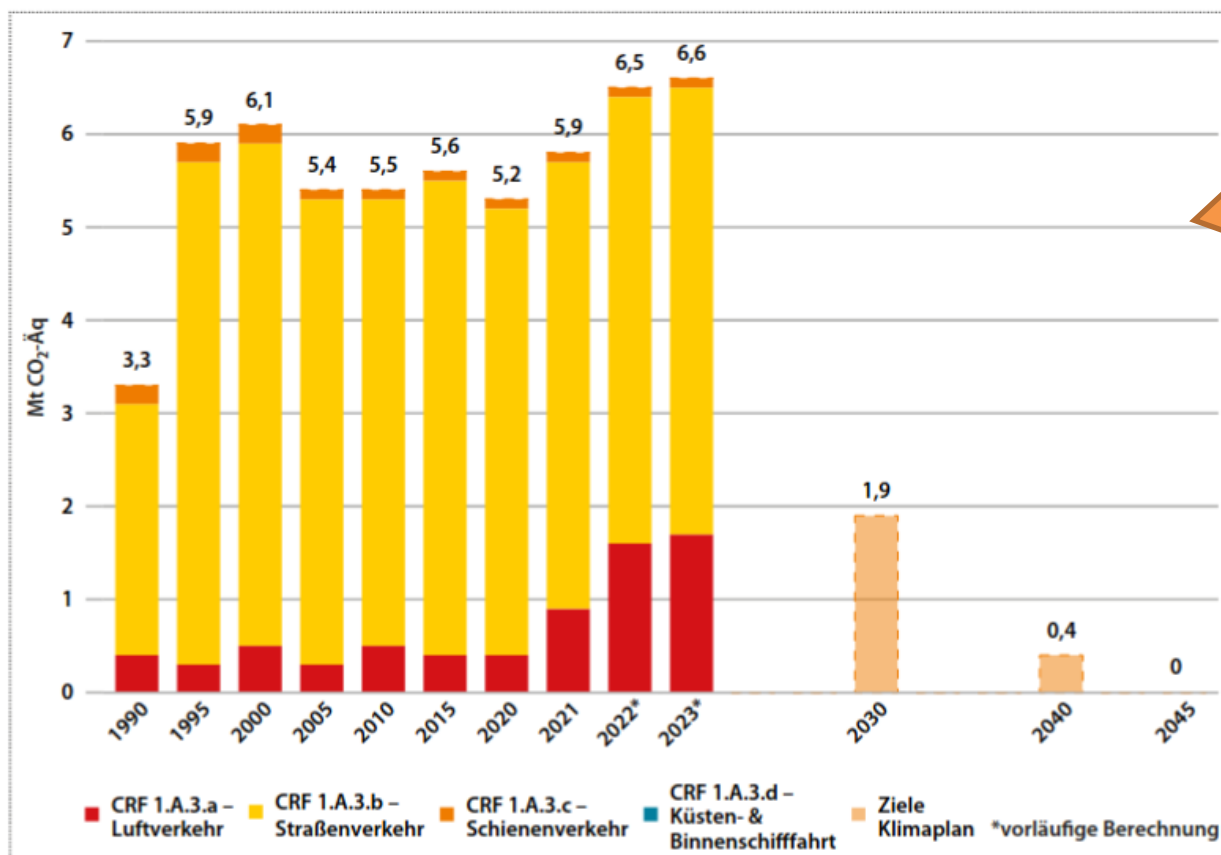


Abbildung 10: Entwicklung der THG-Emissionen im Verkehrssektor seit 1990 und die Ziele laut Klimaplan

Verkehr
Immer noch



Bärenanteil <=
Straßenverkehr

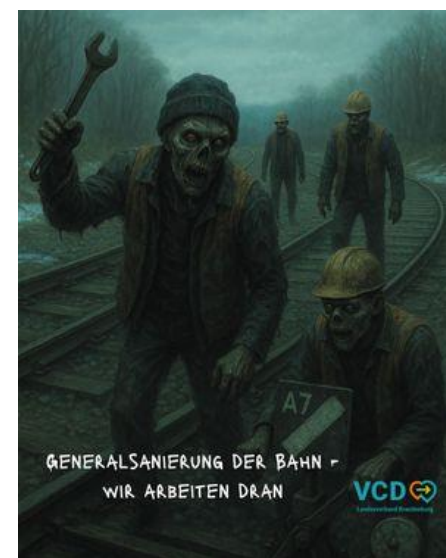
Gesamtemissionen



1990: 113,2 Mt. CO₂-Äq
2024: 48,7 Mt. CO₂-Äq

Quelle: MWAEEK Klimagasbilanz
2023 und 2024

Die Zukunft des ÖPNVs ist düster



2024 Angebotskürzungen im ÖPNV
2025 Angebotskürzungen im SPNV
2025 Tarifierhöhungen

Wir haben kein Geld

Beispiele für klimaschädliche Subventionen im Verkehr

Bundesebene

Dieselsteuerprivileg, Entfernungspauschale, Dienstwagensteuer, Kerosinsteuerbefreiung auf inländischen Flugverkehr

→ Verlust von Steuereinnahmen in Höhe von 11,3 -14,8 Mrd. € / a

Quelle: Ariadne Studie

Kommunale Ebene (Potsdam)

Anwohnendenparken bis 31.8.2025 30 €/a

Reale Kosten je Stellplatz ca. 145 €

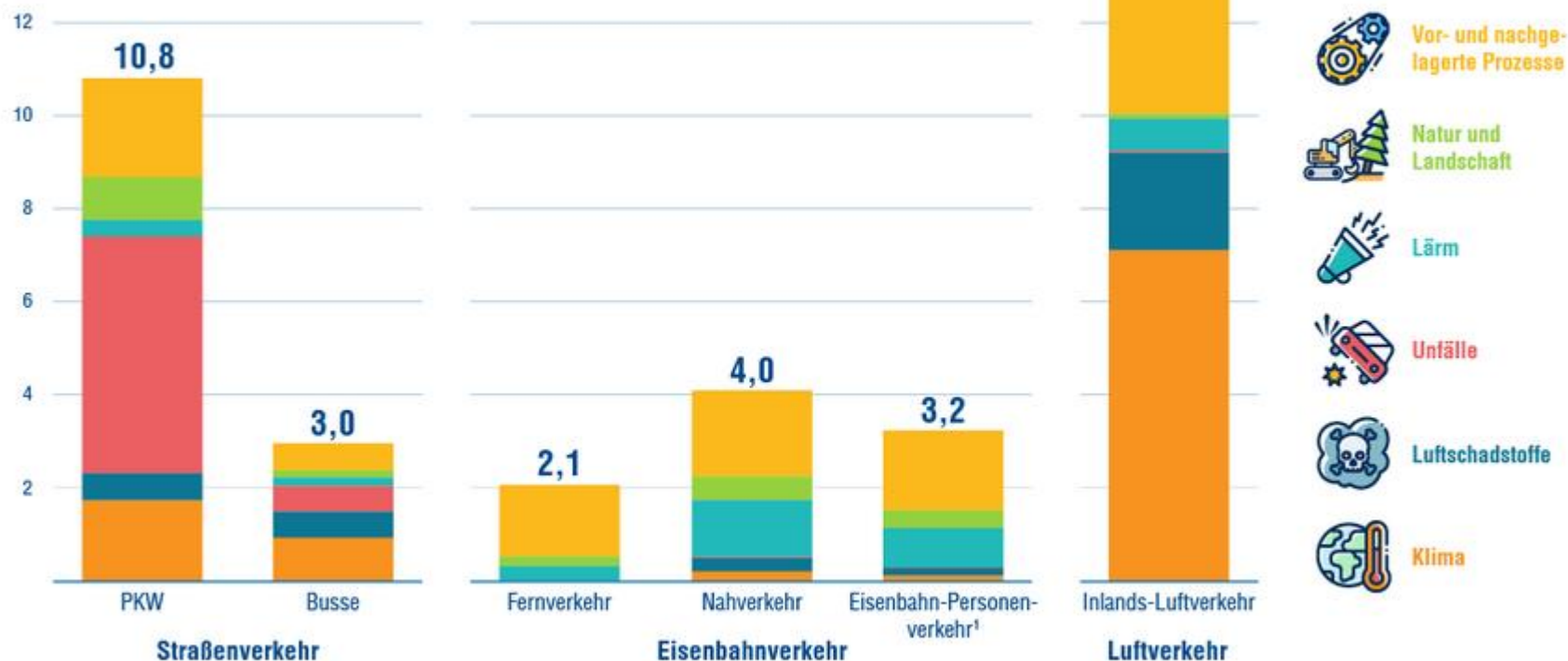
→ Subvention des Autoverkehrs in Höhe von ca. 88.000 € / a

Quelle: VCD Potsdam

Reale Kosten des Verkehrs

Durchschnittskosten des Personenverkehrs

Externe Kosten in Cent pro Personenkilometer, in Deutschland, 2017



Kosten des Rad- und Fußverkehrs

Parameter	Fahrrad, €/pkm		Auto, €/pkm	
	Soziale Kosten	Private Kosten	Soziale Kosten	Private Kosten
Klimawandel	<0,001	0	0,004	0
Subventionen	<0,001	0	0,003	0
Luftverschmutzung	<0,001	0	0,055	0
Lärm	<0,001	0	0,076	0
Infrastruktur (Ausbau)	0,004	0	0,086	0
Bestehende Infrastruktur	<0,001	0	0,002	0
Parken	<0,001	<0,001	0,027	0,027
Ökosystemdienstleistungen	?	0	?	0
Boden- und Wasserqualität	<0,001	0	0,006	0
Ressourcennutzung, Abfälle	<0,001	0	0,007	0
Betriebskosten	0	0,052	0	0,267
Reisezeit	0	0,291	0	0,093
Staus und stockender Verkehr	0	0,002	0	0,021
Gesundheitseffekte	-0,321	-0,223	0	0
Erhöhte Lebenserwartung	0,011	-0,534	0	0
Unfälle	0,001	?	0,003	?
Wahrgenommene Sicherheit, Unbehagen	0	0,110	0	?
Lebensqualität, Image, Tourismus	?	?	?	?
Gesamt	-0,305	-0,302	0,269	0,408

Quelle: Goessling
/Vivavelo

Tabelle 1: Übersicht der berücksichtigten Parameter und Faktorkosten

Zwischenfazit

- Wer kein Geld hat, sollte...
- Wer Klimaschutz ernst...

Können Wollen wir uns
die Mobilitätswende
leisten?

Zukunft der Mobilität

Interessante Projekte

- Landlogistik / CargoSurfer
Warenmitnahme im ÖPNV
- SkySails
Drachenantrieb bei Containerschiffen
- Next future Mobility
autonomer ÖPNV
umstiegsfrei durch koppelbare Kabinen
- Autonome Busverkehr Neustadt Dosse
https://www.iges.com/kunden/mobilitaet/forschungsergebnisse/autonome-e-kleinbusse/index_ger.html
- Übersicht über autonome Modellprojekte
<https://www.vdv.de/liste-autonome-shuttle-bus-projekte.aspx>

Autonomes Fahren als Chance?

Gesetz zum autonomen Fahren ermöglicht

- den Regelbetrieb autonomer Fahrzeuge im öffentlichen Straßenverkehr
- In einem örtlich und räumlich festgelegten Betriebsbereich

Personenbeförderungsg

schaftt Rechtsrahmen
für Pooling Dienste



Autonomer Bus Magdeburg
Foto: VCD / Hänel

Was wir wirklich brauchen

-
- Projekt Radbahn U1
 - Autofreie Wohnquartiere Bsp. Stellwerk 60 Köln
 - Kiezblocks Bsp. Bellermanngarten Berlin
Wedding

Was hilft Novellierung des Straßenrechts

- 25. Januar 2024
Verabschiedung des Brandenburgischen Mobilitätsgesetzes
und Novelle des Brandenburgischen StraßenG
- 14. Juni 2024
Novelle des StraßenverkehrsG (Bund)
- 5. Juli 2024
Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO).
- 9. April 2025 in Kraft treten der Allgemeinen
Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)

§ 45 (1) Satz 7 StVO

(1) Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben sie

...

7. zur Verbesserung des Schutzes der **Umwelt**, darunter des **Klimaschutzes**, zum Schutz der **Gesundheit** oder zur Unterstützung der geordneten **städtebaulichen Entwicklung**, sofern die Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigt ist und die Sicherheit des Verkehrs nicht beeinträchtigt wird, hinsichtlich
 - a) der Einrichtung von Sonderfahrstreifen und bevorrechtigenden Lichtzeichenregelungen für Linienbusse und
 - b) der Bereitstellung angemessener Flächen für den fließenden und ruhenden Fahrradverkehr sowie für den Fußverkehr.

Konkret heißt das



Radverkehr

Kfz-Fahrstreifen oder Parkspuren -> Fahrradwegen
Parkplätzen -> Radabstellanlagen
Kein Nachweis der vorrangigen Radnutzung mehr nötig



Fußverkehr

Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) können leichter
angeordnet werden. Auch bei T 30
Es muss keine besondere Gefährdung mehr nachgewiesen
werden



Busspuren

Nachweis von 20 Bussen pro Stunde wird sehr wahrscheinlich
entfallen



Anwohnenden- parken

Zonen für das Bewohnerparken können schon bei zu
erwartendem Parkdruck ausgewiesen werden.

Bisher Nachweispflicht: Nachfrage > als Angebot überstieg.



Tempo 30

- nun auch an Spielplätzen, an hochfrequentierten Schulwegen, an Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen möglich
- Zebrastreifen sind möglich
- Lückenschluss auf Hauptverkehrsstraßen: bis zu 500 Meter zwischen zwei bestehenden Tempo-30-Abschnitten
Bisher lag die Obergrenze bei 300 Metern.
- Noch offen: wie die Nachweispflichten geregelt werden

Kampagnen + Aktionen

Radverkehr

Tage der Sichtbarkeit



**EUROPÄISCHE
MOBILITÄTS
WOCHE**
16-22 SEPTEMBER

Fußverkehr



**Kleine Adler
für sichere Schulwege**



Entscheidungshilfe für Zonen

Zeichen	Wann geeignet	Vorteile/ Nachteile
	Wohngebiete, alle Gebiete ohne erheblichen Durchgangsverkehr Aufteilung der Straße bleibt unverändert, Parken kann eingeschränkt werden	Mehr Sicherheit durch kürzeren Anhalteweg aber: kein Radweg, Ampel oder Zebrastreifen möglich
	Geschäftsbereiche, Aufteilung der Straße bleibt unverändert, Parken kann eingeschränkt werden	Mehr Sicherheit durch kürzeren Anhalteweg aber: kein Radweg, Ampel oder Zebrastreifen möglich
	Gebiete in denen der Radverkehr Vorrang haben soll, Tempo 30	Vorrang Radverkehr,
	Wohngebiete, Gebiete mit Aufenthaltsqualität, Schrittgeschwindigkeit, Aufenthalt und Spielen auf der Straße erlaubt	Vorrang Aufenthalt und Fußverkehr
	Aufenthalt steht im Vordergrund	Vorrang Aufenthalt und Fußverkehr

Entscheidungshilfe Radwege

Zeichen	Wann geeignet	Vorteile/ Nachteile
	Radschnellweg Zuständigkeit: Land (wichtig: Einbringen in die Erarbeitung des Radnetz Brandenburg) idR. 3-4 m Breite pro Richtung (MobiG/ Novelle d. StraßenG fokussiert auf Verbindungsfunktion) beleuchtet, querungsfrei,	hohe Kosten durch Ausbaustandards Evt. Eingriffe in Natur- u. Landschaft Bisher: Nachweis hohen Radverkehrsaufkommens (neu: angebotsorientierte Planung) Hohes Sicherheitsgefühl
	Radwege Kommune kann selbst planen Nach Novelle StraßenG aus selbstständig möglich Breite > 1,6m / Richtung (2m)	Hohes Sicherheitsgefühl vor allem bei baulich getrennten Radwegen oder protected bikelanes
Gestrichelte Linie auf der Fahrbahn	Schutzstreifen Breite >1,25 (1,5m) Hilfreiche Übersicht:, allerdings Standard NRW https://radwege-hamm.de/wp/standards-von-radwegen/	Schnell und günstig umsetzbar Geringes Sicherheitsgefühl

Quellen

- Allianz pro Schiene, Externe Kosten des Verkehrs
<https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/umwelt/externe-kosten/>
- Ariadne Studie zu klimaschädlichen Subventionen
https://www.kopernikus-projekte.de/lw_resource/datapool/systemfiles/cbox/3677/live/lw_datei/ariadne-kurzdossier_klimasch-C3-A4dliche-subventionen_april2024.pdf
- Goesling, Vivavelo-Vortrag zu den externen Kosten des Radverkehrs
https://vivavelo.org/wp-content/uploads/2022/09/Goessling_CBA-Auto-Fahrrad_270418.pdf
- Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Klimaschutz (MWAEEK) Klimagasinventur des Landes Brandenburg 2023
https://mwaek.brandenburg.de/media/bb1.a.3814.de/Klimagasinventur_BB_2023.pdf
- Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Klimaschutz (MWAEEK) Pressemitteilung zur Klimagasinventur 2024
https://mwaek.brandenburg.de/de/emissionen-auf-historischem-tiefstand/brandenburg_06.c.864764.de
- VCD Potsdam, Position Anwohnendenparken
<https://brandenburg.vcd.org/potsdam/stellungnahmen-positionen>
- Infos zu Aktionen und Kampagnen
<https://brandenburg.vcd.org/themen/mobilitaetsbildung/kindergarten-grundschule>

Gute Beispiele

- <https://skysails-marine.com/>
- <https://cargosurfer.eu/>
- Next future transportation
<https://www.youtube.com/watch?v=kJIQaCIUHTI>
- Radbahn U1 <https://www.fahrrad-initiativen.de/pool/radbahn>
- Stellwerk 60
<https://www.nachbarn60.de/>
- Kiezblock Bellermanngarten
<https://gruppef.com/bellermanngarten-ein-kiez-blueht-auf/>
- Weiter Ideen zur Mobilität der Zukunft
- Mobilität der Zukunft
<https://www.youtube.com/watch?v=YauHKOTIm3c>

Kontakt



Anja Hänel

VCD Brandenburg: Haus der Natur, Lindenstr. 34, 14467
Potsdam, Tel. 0331 - 201 55 60, E-Mail: [info@vcd-
brandenburg.de](mailto:info@vcd-brandenburg.de)

Danke

für Ihre Aufmerksamkeit!