GRÜN-
BÜRGERBEWEGTE
KOMMUNALPOLITIK
BRANDENBURG

GBK

VCD Mobilität für Menschen.
Landesverband Brandenburg

Besser mobil in Brandenburg

Tipps, Ideen und gute Beispiele für eine nachhaltige Mobilität in Städten, Gemeinden und Landkreisen

Inhalt

1. Fahrradförderung ... 4
1.1 Fahrradparkhaus Oranienburg ... 5
1.2 Umsetzung eines Rad- und Fußverkehrsprojektes am OdF-Platz in Kleinmachnow ... 6
1.3 Bike-Sharing ... 9

2. Fußverkehr ... 10
2.1 Strategische Förderung des Fußverkehrs ... 11
2.2 Fußverkehrsförderung – Wandern und Tourismus ... 13

3. Öffentlicher Verkehr ... 14
3.1 Fahrscheinlos durch die Stadt – Das »Templiner Modell« ... 15
3.2 Unterwegs mit der »Schwielowsee-Gästekarte« ... 16
3.3 Nahverkehrsbeirat Oberhavel ... 18

4. AutoTeilen: Carsharing und Mitfahrgelegenheiten ... 19
4.1 StadtTeilAuto Potsdam ... 20
4.2 BARshare fördert Elektromobilität und Carsharing im Landkreis Barnim ... 24
4.3 Mitfahren leichtgemacht ... 25

5. Verkehrsberuhigung und autofreie Quartiere ... 26
5.1 Die »Autofreie Gartensiedlung Weißenburg« in Münster ... 28
5.2 Besser für alle – Shared Space in Calau ... 29

6. Güterverkehr und Stadtlogistik ... 30
6.1 Kostenfreier Verleih von Lastenrädern – »fLotte« in Berlin ... 31
6.2 Der kombiBUS und LandLogistik ... 32

7. Öffentlichkeitsarbeit und Mobilitätsbildung ... 33
7.1 Öffentlichkeitsarbeit ... 33
7.2 Bildungsangebote ... 34

8. Schaufenster Zukunft: Elektromobilität, Wasserstoff und autonomes Fahren ... 36

Selbstdarstellung / Impressum ... 39

Liebe Leserin, lieber Leser,

gut, schnell und sicher ankommen wollen alle, die sich auf den Weg machen. Doch das Auto ist oft nicht mehr die erste Wahl. Zum einen, weil gerade im Berufsverkehr die Staus nerven, und zum anderen, weil immer mehr Menschen entspannter und umweltfreundlicher unterwegs sein wollen. Dazu kommt das verloren gegangene Vertrauen in die Autoindustrie durch den Dieselskandal.

Dies alles führt zu einem Umdenken beim Verkehr. Busse und Bahnen werden kundenfreundlicher, die Infrastruktur für Elektromobilität, Fuß- und Radwege werden ausgebaut.

Dieses veränderte Mobilitätsverhalten ist außerdem ein Schlüssel zur Reduzierung der klimaschädlichen CO_2-Emissionen, und das ist dringend erforderlich. Der Ausstoß von CO_2 im Verkehrssektor ist in Brandenburg in den vergangenen Jahren sogar gestiegen, obwohl laut der »Energiestrategie 2030« des Landes zur Erreichung der Pariser Klimaschutzziele eine deutliche Verringerung des Endenergieverbrauchs im Verkehr nötig wäre. Dies gelingt jedoch nur, wenn auf allen Ebenen Anstrengungen unternommen werden, das Mobilitätsverhalten der Menschen zu verändern. Und dazu können die Landkreise, Städte und Gemeinden einen wesentlichen Beitrag leisten.

Mit dieser Broschüre richten sich der VCD Brandenburg e. V. (VCD) und die Grün-Bürgerbewegte Kommunalpolitik Brandenburg e. V. (GBK) an die kommunalen Akteur*innen und geben konkrete Hinweise, wie der Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel gestaltet werden kann. Die Möglichkeiten sind vielfältig: Ob Fahrradförderung, Verkehrsberuhigung, Verkehrsentwicklungsplanung, Mobilitätsbildung oder Neuordnung der Stadtlogistik – nur durch konkrete Maßnahmen vor Ort kann und wird es uns gelingen, die Städte klimaverträglicher und lebenswerter zu gestalten!

Oft sind es kleine Maßnahmen, die große Wirkungen erzielen können: Die Schließung eines von Autos genutzten Schleichweges in der Innenstadt kann dazu führen, dass ganze Straßenzüge lebendiger und menschenfreundlicher werden. Mit der Umstellung des kommunalen Fuhrparks auf E-Mobilität kann auch die kommunale Verwaltung ihren Beitrag zum Klimaschutz leisten. Und warum soll eine Kommune nicht kostenlos Lastenräder verleihen, um innerstädtische Logistik klimaneutral zu gestalten? Sogar bei den großen Versandhäusern beginnt hier ein Umdenken: Auch sie nutzen das Lastenrad immer häufiger für die »letzte Meile«, um Pakete beim Endkunden auszuliefern.

Schließlich sollte klimabewusstes Denken und Handeln bereits von Kindesbeinen an gefördert werden. Studien haben erwiesen, dass sich das Mobilitätsverhalten von Menschen bereits im Kindergarten- und Grundschulalter herausbildet. Daher sollte ein umweltgerechtes Mobilitätsverhalten schon in der KITA und Grundschule vermittelt werden. Den Zugang zu solchen Angeboten kann die Kommune steuern.

Wir möchten alle kommunalen Akteur*innen ermuntern, ihre Möglichkeiten zu nutzen und für die ökologische Mobilitätswende in ihrer Stadt und ihrem Landkreis einzutreten. Diese Broschüre soll Sie dabei unterstützen. Viel Spaß beim Lesen wünschen

Marc Nellen
stellvertretender Vorsitzender
VCD Brandenburg e. V.

Ursula Nonnemacher
Vorstandssprecherin Grün-Bürgerbewegte
Kommunalpolitik Brandenburg e. V.

Foto: depositphotos.com – mikdam

Fahrradförderung

1. Fahrradförderung

Den Radverkehr zu fördern, hilft viele Verkehrsprobleme vor Ort zu lösen: Die Feinstaub- und Lärmbelastung sinkt, es trägt zum Erreichen der Klimaziele bei und die Verlagerung von Autofahrten auf das Fahrrad reduziert Staus, Luftverschmutzung und die Gefahr schwerer Verkehrsunfälle. Außerdem macht Radfahren Spaß und die tägliche Bewegung ist gut für Fitness und Gesundheit. Immer mehr Menschen wollen deshalb öfter das Fahrrad nutzen. Doch meist kann die Radverkehrsinfrastruktur nicht mit dieser Entwicklung Schritt halten: Radwege existieren nicht, sind zu schmal oder es fehlt an geeigneten Abstellanlagen am Wohn-, Ziel- oder Umsteigeort.

Dazu kommt die Weiterentwicklung der Fahrräder. Elektro- und Lastenräder sowie Fahrradanhänger und neu auch die Elektroroller stellen besondere Anforderungen an die Radinfrastruktur und erhöhen den Handlungsdruck. In diesem Kapitel möchten wir Ihnen gute Beispiele aufzeigen, wie Brandenburger Kommunen den Radverkehr – sowohl hinsichtlich der Infrastruktur, als auch im Bereich des Fahrradparkens – fördern.

1.1 Fahrradparkhaus Oranienburg

Lange Zeit war die Abstellsituation am Oranienburger Bahnhof unzumutbar. Insbesondere, da sich die Stadt im Verkehrsentwicklungsplan eine Verringerung des Autoverkehrs zugunsten von Bussen, Bahnen, des Fahrrad- und Fußverkehrs verordnet hatte. Obwohl die Stadt an sich ideal für den Radverkehr geeignet ist, fehlten sichere Abstellmöglichkeiten am Bahnhof. Deswegen entschieden sich viele Pendler in der Vergangenheit gegen das Fahrrad. So wurde klar, dass die Fahrradstellplätze am Bahnhof ausgebaut werden mussten. Und spätestens, als 2013 das erste Brandenburger Fahrradparkhaus in Bernau eröffnet wurde, wollten nicht nur die Bündnisgrünen ein sicheres Parkhaus für Fahrräder in der Stadt Oranienburg errichten.

Der Platzmangel in der Innenstadt ließ keine ebenerdige Lösung für die erforderliche Anzahl von Fahrradabstellplätzen zu. Daher wurde eine zweistöckige Variante gewählt und im August 2018 wurde das Fahrradparkhaus Oranienburg nach einjähriger Bauzeit eröffnet. Nach Bernau und Potsdam ist es das dritte Parkhaus seiner Art in Brandenburg.

Vorher standen am viel genutzten S- und Regionalbahnhof nur etwa 350 Stellplätze zur Verfügung, die hoffnungslos überlastet waren. Fast genauso viele Räder wurden in der Vergangenheit »wild« in der Nachbarschaft abgestellt. Im neuen Parkhaus finden jetzt 1.000 Fahrräder Platz. Die Anlage wurde somit auf Zuwachs geplant.

Durch die Lage des neuen Fahrradparkhauses direkt am Bahndamm verkürzen sich jetzt nicht nur die Wege zum Zug, sondern es besteht auch eine direkte Anbindung des oberen Stockwerks an die Zugangstreppe zum S-Bahnsteig.

Der Bau kostete 1,75 Millionen Euro, die über das Programm »Aktive Stadtzentren (ASZ)« jeweils zu einem Drittel von Bund und Land gefördert wurden. Das Fahrradparkhaus ist Teil der Umgestaltung des Bahnhofsplatzes, bei der der Platz verkehrsberuhigt sowie eine neue Haltestellenanlage für Busse gebaut wurde.

➜ https://daten.verwaltungsportal.de/dateien/news/4/6/3/0/8/5/flyer_fahrradparkhaus_or.pdf

Kontakt

Heiner Klemp
Fraktionsvorsitzender
Bündnis 90 / Die Grünen Oranienburg
klemp@gruene-oranienburg.de

Baukosten pro Stellplatz

Quellen: ADFC 2012, Zukunft Bau 2014
© VCD e. V. 2018, Berlin, womo.vcd.org

Umgestaltung der Bushaltestelle OdF-Platz (Foto: Peter Weis, ADFC Brandenburg)

1.2 Umsetzung eines Rad- und Fußverkehrsprojektes am OdF-Platz[1] in Kleinmachnow

Tipp

Im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative fördert das Bundesumweltministerium investive Maßnahmen im Radverkehr unter folgenden Voraussetzungen: Sie müssen Modellcharakter zur bedarfsgerechten und radverkehrsfreundlichen Umgestaltung des Straßenraumes, zur Errichtung notwendiger und zusätzlicher Radverkehrsinfrastruktur sowie zur Etablierung lokaler Radverkehrsdienstleistungen haben. Informationen zu den Förderbedingungen und Antragsfristen:

➜ **www.ptj.de/projektfoerderung/nationale-klimaschutzinitiative/radverkehr**

Die Gemeinde Kleinmachnow ist geprägt durch ihren hohen Grünflächenanteil sowie die in den 90er Jahren mit Fördermitteln ausgebaute, jedoch beengte Rad- und Fußwege-Infrastruktur.

Bereits 2010 wurden die Radverkehrsinfrastruktur durch das Büro Alrutz / PGV geprüft und ein »Masterplan Fahrrad«[2] mit konkreten Vorschlägen für straßenbegleitende Wege und Kreuzungen erstellt. Die Gemeindevertretung Kleinmachnow hat diesen bestätigt, so dass die Verwaltung einzelne Projekte in die Planung aufnehmen konnte.

Für den Straßenzug Karl-Marx-Straße / Hohe Kiefer Ecke Ernst-Thälmannstraße mit der Ampelanlage am OdF-Platz konnte 2015 eine umfassende Überplanung mit Berücksichtigung aller Belange des Radverkehrs sowie auch der barrierefreien Gestaltung von Kreuzung und angrenzender Bushaltestelle begonnen werden.

Wesentliche Elemente der Umgestaltung waren:

- Aufhebung der Benutzungspflicht für die zuvor benutzungspflichtigen Radwege
- Anordnung von einseitigen Schutzstreifen auf der Fahrbahn (teilweise Tempo 30)
- Freigabe der als Gehwege beschilderten gemeinsamen Geh-/Radwege für Radfahrende, sofern diese die Mindestmaße gemäß Straßenverkehrsordnung (StVO) erfüllen, damit unsichere Radfahrende weiterhin diese Wege unter Berücksichtigung des Vorrangs für zu Fuß Gehende benutzen dürfen
- Realisierung von erweiterten Aufstellflächen für Radfahrende an der Kreuzung
- Barrierefreie Umgestaltung der Oberflächen der Querungsstellen für zu Fuß Gehende sowie vollständige Erneuerung der Lichtzeichenanlage mit taktilen und akustischen Signalgebern
- Barrierefreie Umgestaltung der angrenzenden vier Bushaltestellen

Die einzelnen Maßnahmen konnten trotz erheblicher finanzieller Aufwendungen (ca. 180.000 Euro) in den zuständigen Gremien der Gemeinde Kleinmachnow mit großer Mehrheit beschlossen und finanziert werden.

Die intensive Diskussion des Vorhabens in der Gemeinde, auch beflügelt durch die Auswertung der polizeilichen Unfallstatistik seitens der ADFC-Ortsgruppe, konnte die Verkehrsbehörde des Landkreises von der Aufhebung der Benutzungspflicht und von der Anlage von Schutzstreifen auf der Fahrbahn überzeugen.

Die 2014 gegründete Arbeitsgruppe »Barrierefreies Kleinmachnow« ermöglichte es, in der Gemeinde einen neuen Fokus auf die taktile Gestaltung von Oberflächen und die besonderen Anforderungen von in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen zu setzen. Die Finanzierung der Umbauten der Bushaltestellen konnte mit Fördermitteln zur ÖPNV-Infrastruktur[3] durch den Landkreis unterstützt werden.

Im Jahr 2016 wurden die Umgestaltung der Lichtzeichenanlage einschließlich barrierefreier Wege, die Haltestellen, die Aufstellflächen für Radfahrende vor den Kfz sowie die Markierung von Schutzstreifen abgeschlossen. Zuletzt

1. OdF steht für Opfer des Faschismus
2. Masterplan Fahrrad Kleinmachnow – www.adfc-kleinmachnow.de/masterplan_fahrrad/Masterplan_Fahrrad_Kleinmachnow_2012-11-12.pdf
3. Richtlinie zur Förderung von Investitionen zur Verbesserung der ÖPNV-Infrastruktur: www.potsdam-mittelmark.de/fileadmin/Redakteure/Bilder/_Bilder_Fachbereiche/FB_Sicherheit_Ordnung_und_Verkehr/FD_Verkehrsmanagement/Richtlinie.pdf

wurde der bisherige Mittelstreifen auf der Fahrbahn Hohe Kiefer entfernt, da dieser aufgrund des Schutzstreifens bei einer Fahrbahnbreite unter 5,5 m nicht mehr zulässig war.

Die ersten Unfallzahlen aus 2017 deuten auf eine deutliche Reduzierung der polizeilich registrierten Unfälle in diesem Abschnitt der Gemeinde Kleinmachnow hin.

Das Verkehrsverhalten der Kfz-Führenden sowie der Radfahrenden kann sich nur längerfristig anpassen, da Regelkenntnis und Regelakzeptanz nur langsam verbessert werden können.

Die Gemeinde Kleinmachnow hat bereits weitere Projekte zur Verbesserung des Rad- und Fußverkehrs im Gemeindegebiet in Aussicht gestellt, jedoch wird zuerst ein umfassendes Verkehrskonzept mit Leitzielen[4] für die Infrastruktur der Gemeinde erarbeitet. Voraussichtlich im Frühjahr 2019 wird das Verkehrskonzept fertig gestellt und kann dann schrittweise umgesetzt werden.

Kontakt

Peter Weis
Verkehrsreferent des ADFC Landesverband Brandenburg, Sprecher der ADFC-Ortsgruppe Kleinmachnow
p.weis@adfc-kleinmachnow.de

➜ **www.adfc-kleinmachnow.de/masterplan_fahrrad/Masterplan_Fahrrad_Kleinmachnow_2012-11-12.pdf**

Neue vorgezogene Aufstellfläche für Radfahrende am OdF-Platz (Foto: Peter Weis, ADFC Brandenburg)

Tipp

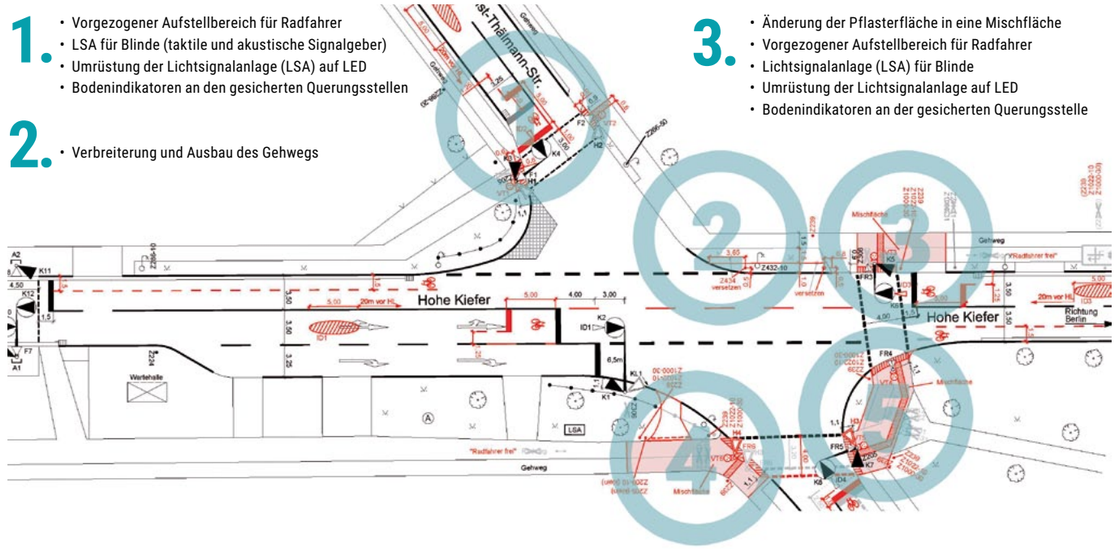
Die Planung des OdF-Platzes in Kleinmachnow zeigt, dass durch die informelle Zusammenarbeit der Verwaltung mit der AG Barrierefreies Kleinmachnow und der ADFC-Ortsgruppe schon im Vorfeld Probleme identifiziert und gemeinsame Ziele definiert werden konnten, die zu einer abgestimmten Planung und konfliktfreien Umsetzung geführt haben. Als günstig hat es sich auch erwiesen, dass dabei verschiedene Aspekte, wie die Erneuerung der Lichtsignalanlage, die Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht und die Verwendung der Fördermittel für ÖPNV-Haltestellen, gemeinsam bedacht und bearbeitet wurden.

Peter Weis empfiehlt deshalb unterschiedliche Nutzer*innengruppen, wie zu Fuß Gehende, Rollator-/Rollstuhlnutzende und Radfahrende frühzeitig einzubinden.

Sein Tipp: Bei der Diskussion über die Aufhebung der Benutzungspflicht von Radwegen ist es sinnvoll, stets auch die Unfalldaten für den entsprechenden Streckenabschnitt auszuwerten. Daraus ergaben sich für Kleinmachnow wichtige Argumente gegen die Benutzungspflicht.

Da die Akzeptanz der Kfz-Fahrenden für zulässiges Radfahren auf der Fahrbahn teilweise sehr eingeschränkt ist, wünscht sich der Fahrradexperte des ADFC zu diesem Thema eine Informationskampagne.

4. Integriertes Verkehrskonzept (IVK) Kleinmachnow, Leitziele für die gemeindeweite Verkehrsplanung: www.gemeindekleinmachnow.de/sessionnet/bi/vo0050.php?__kvonr=2224



1.3 Bike-Sharing

2018 verfügten 78 Prozent aller Haushalte in Deutschland über ein Fahrrad und 7 Prozent über ein Pedelec.[5] Trotz dieses hohen Ausstattungsgrades ist das eigene Rad nicht immer dort, wo gerade ein Fahrrad benötigt wird. Gerade in Kombination mit anderen Verkehrsmitteln kommt dem Verleih von Rädern deshalb eine wichtige Bedeutung zu.

Gute Beispiele für wohnungsnahe Bike-Sharing-Konzepte finden Sie in der Zusammenfassung des 2. Dialogforums Berlin-Brandenburg auf den Seiten des VCD Projektes »Wohnen leitet Mobilität«

➜ **www.vcd.org/themen/wohnen-und-mobilitaet/projektregionen/berlin-brandenburg**

Und in der Projekt-Datenbank unter:

➜ **www.vcd.org/themen/wohnen-und-mobilitaet/gute-Beispiele** > *Bikesharing*

Gute Beispiele zur Förderung von Lastenrädern haben wir in Kapitel 9 unter »Güterverkehr und Stadtlogistik« für Sie zusammengestellt.

Mehr Platz für's Rad

Auf dem VCD-Portal »Mehr Platz für's Rad!« unter **https://fahrradfoerderung.vcd.org** finden Sie weitere erprobte Lösungen zum Ausbau von Radverkehrsflächen und zum Fahrradparken. Neben einer Kurzbeschreibung der Maßnahme werden auch Angaben zur Umsetzungsdauer, Kosten und Ansprechpartner*innen gemacht, um Ihnen die Übertragbarkeit auf individuelle Situationen vor Ort zu erleichtern.

Tipp

Rat und Informationen zur Radverkehrsförderung finden Sie natürlich auch auf den Seiten der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK) in Brandenburg: **www.agfk-brandenburg.de**

5. Statistisches Bundesamt 2018: Fachserie 15 Heft 1 Wirtschaftsrechnungen Einkommens- und Verbrauchsstichprobe Ausstattung privater Haushalte mit ausgewählten Gebrauchsgütern und Versicherungen Erschienen am 20. Dezember 2018, S. 14 www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/EinkommenKonsumLebensbedingungen/AusstattungGebrauchsgueter/EVS_AusstattungprivaterHaushalte2152601189004.pdf?__blob=publicationFile

Foto: depositphotos.com – SOMATUSCAN

2. Fußverkehr

In Brandenburg werden 19 Prozent aller Wege zu Fuß zurückgelegt.[6] Dabei sind kurze Zubringerwege zum Auto, Fahrradparkplatz, Bus oder Bahn noch gar nicht mitgezählt. Trotzdem spielt der Fußverkehr in der Verkehrspolitik der meisten Gemeinden und Kreise oft keine oder nur eine untergeordnete Rolle.

Wenn Fußwege sicher, attraktiv, direkt und barrierefrei gestaltet werden und durch eine sinnvolle Beschilderung gut zu finden sind, macht zu Fuß gehen Spaß und wird zum Bestandteil einer intelligenten, multimodalen Mobilität, die eine wirkliche Alternative zum eigenen Auto darstellt. In diesem Kapitel möchten wir Ihnen aufzeigen, wie sich der Fußverkehr im Alltag sowie beim Tourismus gezielt fördern lässt.

2.1 Strategische Förderung des Fußverkehrs

Im Jahr 2016 startete FUSS e. V. das Projekt »Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien«, um herauszufinden, wie eine strategische Förderung des Zufußgehens in Deutschland aussehen könnte. Für eine möglichst zielgruppengenaue Erfassung und Analyse der Bedingungen und Bedürfnisse von zu Fuß Gehenden fanden dazu im Vorfeld zahlreiche Befragungen von verschiedenen Alters- und Zielgruppen sowie Fachleuten statt. Zudem wurde erstmalig in Deutschland ein Fachbeirat für die strategische Förderung des Fußverkehrs gegründet.

2018 setzte FUSS e. V. die Arbeit mit dem Projekt »Bausteine für eine Fußverkehrsstrategie« fort.

Übergang Logenstraße Frankfurt/Oder (Foto: Bernd Herzog-Schlagk, FUSS e.V.)

Projekt »Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien« (2016–2018)

Im Rahmen dieses Projektes wurden in Rendsburg, Eisenach, Marl, Jena und Chemnitz Fußverkehrs-Checks und Workshops mit Verwaltungen, Multiplikatoren und regionalen Interessenvertretungen durchgeführt. Aus den Erfahrungen dieser fünf Modellstädte ist der Handlungsleitfaden für kommunale Fußverkehrsstrategien entstanden, der seit Juli 2018 unter **www.fussverkehrsstrategie.de/hlf.html** heruntergeladen oder im Online-Shop von FUSS e. V. (**umkehr-fuss-online-shop.de**) als Print-Fassung bestellt werden kann.

Der Leitfaden fasst in fünf Kapiteln die wichtigsten Punkte für eine strategische Förderung des Fußverkehrs zusammen. Das erste Kapitel zeigt Ziele und Anknüpfungspunkte für die strategische Förderung des Fußverkehrs. Kapitel Zwei beschreibt die ersten Schritte, um gute Rahmenbedingungen für eine erfolgreiche Fußverkehrsförderung zu schaffen. In Kapitel Drei werden Kriterien definiert, nach denen das Maßnahmengebiet festgelegt werden sollte. Das vierte Kapitel benennt geeignete Maßnahmen für die Umsetzung und das letzte Kapitel stellt weiterführende Informationen und Handreichungen vor.

6. Ergebnis der Studie »Mobilität in Deutschland« (MiD) 2017 – www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/infas_Mobilitaet_in_Deutschland_2017_Kurzreport.pdf

Projekt »Bausteine für Fußverkehrsstrategien« (2018–2020)

Im April 2018 startete das Nachfolgeprojekt »Bausteine für Fußverkehrsstrategien«, in dem sieben weitere Modellstädte (Neustrelitz, Halle, Coesfeld, Göttingen, Erlangen, Mainz und Frankfurt/Oder) von FUSS e. V. bei der strategischen Förderung und der Lösung konkreter Verkehrsprobleme fachlich unterstützt werden. Der im ersten Projekt entwickelte Handlungsleitfaden wird dabei auf seine Praktikabilität und Umsetzbarkeit getestet und evaluiert.

Zu allen Modellstädten finden Sie unter **www.fussverkehrsstrategie.de** >Modellstädte eine ausführliche Dokumentation der Fußverkehrs-Checks sowie der weiteren Projektaktivitäten. Darüber hinaus organisierte FUSS e. V. im Oktober 2018 ein Aktivseminar als Grundstein für ein bundesweites Netzwerk »Fußverkehrsfreundliche Kommunen«.

Kontakt

Patrick Riskowsky
M.Sc. Stadt- und Regionalplanung, Projektorganisator für Fußverkehrsstrategien bei FUSS e. V. Berlin
patrick.riskowsky@fuss-ev.de

Als ersten Einstieg in das Thema bietet sich auch die Checkliste im Flyer »Fußverkehrscheck« des VCD an:

➜ **www.vcd.org/themen/wohnen-und-mobilitaet/intelligent-mobil/#c4556**

Tipp

Geh zu FUSS – Der Fachverband für Fußverkehr

Gehen macht Spaß, ist gesund und zugleich die umweltfreundlichste Fortbewegungsart! Deshalb setzt sich der Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e. V. seit über 30 Jahren für die Interessen der zu Fuß Gehenden ein. FUSS e. V. berät Bevölkerung, Verwaltung und Politik bei allen Fragen zum Fußverkehr mit Sachverstand und Erfahrung und unterstützt lokale und regionale Initiativen bei konkreten Verkehrsproblemen. Pilotprojekte zu fußverkehrsfreundlichen Verkehrslösungen führt der Verein in Zusammenarbeit mit anderen Organisationen und Verwaltungen durch. Damit Deutschland freundlicher für zu Fuß Gehende wird, bedarf es der strategischen Förderung des Fußverkehrs auf Orts-, Landes- und Bundesebene. Dazu hat FUSS e. V. klare Ziele, Forderungen und Positionen aufgestellt, die unter **www.fuss-ev.de/verein** nachzulesen sind.

Wie sicher sind zu Fuß Gehende unterwegs?

Im vierten VCD-Städtecheck stellte der VCD 2014 die Verkehrssicherheit von zu Fuß Gehenden in den Mittelpunkt. In Ergänzung zur Auswertung der Unfallzahlen wurden in Kapitel Sieben des Hintergrundpapiers eine Reihe guter Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit für zu Fuß Gehenden zusammengestellt – von baulichen Maßnahmen über rechtliche Regelungen bis zu Beteiligungsmöglichkeiten und Öffentlichkeitsarbeit.

Den ausführlichen Bericht finden Sie unter:

➜ **www.vcd.org/themen/verkehrssicherheit/vcd-staedtecheck/vcd-staedtecheck-2014/**

2.2 Fußverkehrsförderung – Wandern und Tourismus

Brandenburg profitiert vom Trend zum Urlaub in Deutschland. Besonders die in Deutschland einmaligen naturnahen Flüsse und Seen ziehen Urlauber an. Aber auch zum Wandern kommen immer mehr Menschen in die Region. Viele Gemeinden sind sich des Potentials noch nicht bewusst, dass sich durch Tourismus nicht nur die Wirtschaft, sondern auch die Verkehrsinfrastruktur einer Region stärken und die Angebote des Umweltverbundes ausbauen lassen.

Ein gutes Beispiel für den Wandertourismus in Brandenburg ist der Naturpark »Hoher Fläming« mit einem gut ausgeschilderten Wanderwege-Netz, einem internationalen Kunstwanderweg und Pauschalangeboten von 2 bis 10 Tagen inklusive Übernachtung, Frühstück, Gepäcktransfer und kleinem Wellness-Paket.

Die Verkehrsanbindung ist mit dem PlusBus für Potsdam und Brandenburg zumindest unter der Woche deutlich verbessert worden, und in der Region sorgt die Burgenlinie fünfmal am Tag für Anschluss. Überzeugend ist auch das Konzept für den Bahnhof in Bad Belzig: Ein nettes Café mit Tagessuppe, Kuchen und kleinen Snacks ermöglicht nicht nur Wanderern eine angenehme Einkehr. Neben dem Fahrkartenverkauf bieten der Regio-Laden und ein Fahrradverleih attraktive Zusatzangebote und zeigt damit, dass Bahnhöfe auch in kleinen Orten lebendige Kommunikationspunkte werden können.

Um eine Region zum Wandern und Spazierengehen attraktiv zu machen, braucht es – neben ausgewiesenen und markierten Fuß- und Wanderwegen – dazugehörige Bänke sowie Raststellen mit Regenunterständen und Toiletten. Mit kommunalen Tourismus-Entwicklungsplänen können Gemeinden den Wandertourismus strategisch planen und fördern. Wenn die Tourismusplanung mit den zuständigen Fachbehörden abgestimmt und mit den verbindlichen Umsetzungsplänen verzahnt werden, können dadurch Synergien gebündelt und Konflikte vermieden werden.

Chris Rappaport
Vorsitzender des Märkischen Wanderbundes Fläming-Havelland

➜ **www.wandern-im-flaeming.de**
➜ **www.maerkischer-wanderbund.de**

Auf dem Der Kunstwanderweg zwischen Bad Belzig und Wiesenburg Skulptur »Axis Mundi 2« von Jens Kranitz (Foto/VCD Schukraft)

Tipps zur Förderung des öffentlichen Verkehrs in Tourismusregionen finden Sie auch im nächsten Kapitel.

Fußverkehrsförderung im Wohnumfeld

Das vierte Dialogforum »Wohnen leitet Mobilität« in Brandenburg stellt gute Beispiele und Tipps vor, wie sich der Fußverkehr in Zusammenarbeit mit Wohnungsunternehmen fördern lässt.

➜ **www.vcd.org/themen/wohnen-und-mobilitaet/projektregionen/berlin-brandenburg/**

Foto: depositphotos.com – Igor Vetushko

Öffentlicher Verkehr

3. Öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Verkehr ist die wichtigste Stellschraube für eine soziale und ökologische Verkehrswende. Denn über große Distanzen oder als Schlechtwettervariante müssen attraktive Bus- und Bahnverbindungen vorhanden sein, um eine Alternative zum Auto zu bieten. Da das Hauptargument gegen den Ausbau des öffentlichen Verkehrs im Moment die fehlende Finanzierung ist, stellen wir im folgenden Beispiele vor, wie durch interessante Finanzierungsmodelle neue Angebote im öffentlichen Verkehr geschaffen wurden.

3.1 Fahrscheinlos durch die Stadt – Das »Templiner Modell«

Ende der 1990er Jahre startete im Uckermärkischen Templin ein bundesweit einzigartiges Experiment. Um dem zunehmenden Verkehr in der Innenstadt Herr zu werden, führte die Kurstadt mit rund 16.000 Einwohner*innen einen fahrscheinlosen öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) ein. Damit sollten einerseits Abgas- und Lärmemissionen zu Gunsten der Aufenthalts- und Lebensqualität reduziert werden. Andererseits wollte die Kommune die Mobilität von Einwohnerschaft und Gästen verbessern und so ihre Attraktivität als Lebens-, Arbeits- und Urlaubsort erhöhen.

In Zusammenarbeit mit der Busverkehrsgesellschaft des Landkreises und mit Hilfe von Landesfördermitteln wurde der städtische ÖPNV auf zwei Haupt- und zwei Nebenlinien ertüchtigt. 90 Prozent der Bevölkerung konnte auf diese Weise eine Haltestelle in maximaler Entfernung von 150 Metern zu ihrer Wohnung angeboten werden. Ab 1998 war die Nutzung des Busverkehrs für die Fahrgäste kostenfrei. Das neue Angebot wurde breit beworben und zeigte in kürzester Zeit durchschlagenden Erfolg: Die Fahrgastzahlen stiegen von wenig mehr als 41.000 (1997) auf über 350.000 (1998) und weiter auf mehr als 600.000 (2001). Finanziert wurden die wegfallenden Einnahmen aus dem Fahrscheinverkauf durch Zuschüsse aus der Stadtkasse, Einnahmen durch Werbung an den Haltestellen, Sponsoring sowie Kurbeiträge und Steuereinnahmen aus dem Tourismus.

Als Templin die steigenden Kosten des »ÖPNV zum Nulltarif« wegen der angespannten Haushaltssituation zu Beginn der 2000er Jahre nicht mehr tragen konnte, entschieden sich die Stadtverordneten für eine Umstellung des Modells. Seit 2003 kann den Stadtverkehr fahrscheinlos nutzen, wer als Einwohner*in eine Jahreskurkarte zum Preis von zunächst 29 Euro (Jahreskarte der Busverkehrsgesellschaft = 205 Euro) erwarb oder als Besucher*in die Zahlung des Kurbeitrages in Höhe von einem Euro je Übernachtung nachwies. Nach dieser Anpassung sanken die Fahrgastzahlen auf etwas mehr als 300.000 Personen. Seit der letzten Preisanpassung der Jahreskurkarte und Kurbeiträge (seit 2007 = 44 Euro bzw. 1,50 Euro/Übernachtung) liegen sie stabil zwischen 190.000 und 250.000 Fahrgästen. Der finanzielle Beitrag der Stadt für den »fahrscheinlosen« ÖPNV lag 2017 bei rund 123.000 Euro. Zum Vergleich: Die 13.000-Einwohner*innen-Gemeinde Schöneiche bei Berlin zahlt jährlich rund 300.000 Euro für den Betrieb der Schöneicher-Rüdersdorfer Straßenbahn GmbH auf der Tram-Linie 88 zwischen Berlin-Friedrichshagen — Schöneiche — Alt-Rüdersdorf.

Templin hat es geschafft, ein dauerhaft tragfähiges Modell für fahrscheinlosen ÖPNV zu entwickeln. Damit konnte eine deutliche Steigerung der Fahrgastzahlen erreicht und ein Ausbau des städtischen Nahverkehrs rentabel gemacht werden. Denn der Umstieg zahlreicher Einheimischen und Gäste vom privaten Pkw auf den Busverkehr sorgt für eine Entlastung der Innenstadt von Lärm, Abgasen und Verkehrsunfällen. Zugleich erhöhte sich die Mobilität der Menschen in der Stadt und macht diese über die Grenzen der Region bekannt. Die Jahreskurkarte ist deutlich günstiger als das normale Tarifsystem und ermöglicht auch einkommensärmeren Bevölkerungsgruppen die Nutzung des ÖPNV.

➜ **https://templin.de/mobilitat**

3.2 Unterwegs mit der »Schwielowsee-Gästekarte«

Die Gemeinde Schwielowsee ist mit ihren drei Ortsteilen Caputh, Ferch und Geltow seit 2012 staatlich anerkannter Erholungsort. Seit 2013 wird in der Saison von April bis Oktober ein Kurbeitrag von Übernachtungsgästen in der Höhe von einem Euro für Erwachsene je Nacht erhoben. Um den örtlichen Unterkunftgebenden, die anstrengende Diskussionen mit Gästen über den Sinn und Zweck des Kurbeitrags erwarteten, gute Argumente an die Hand zu geben, sollte mit Zahlung des Kurbeitrages eine Gästekarte ausgehändigt werden. Mit dieser waren von Anfang an Vergünstigungen (z. B. Eintrittsermäßigungen bei lokalen Sehenswürdigkeiten) verknüpft.

Als Bürgermeisterin des Erholungsortes legt Kerstin Hoppe Wert darauf, die den Ort auszeichnende und umgebende Natur zu schützen und die Bevölkerung und Gäste davon zu überzeugen, ihr Auto stehen zu lassen und den öffentlichen Nahverkehr zu nutzen. Um den Gästen eine kostenlose Nutzung der Busline 607 von Potsdam Hauptbahnhof über Caputh nach Ferch und zurück zu ermöglichen, wurden deshalb 2014 intensive Gespräche mit der damaligen Havelbusgesellschaft aufgenommen. Gegen Erstattung eines Pauschalbetrages von der Gemeinde an die Busgesellschaft konnten die Gäste zunächst für ein Jahr zur Probe durch Vorzeigen der Gästekarte kostenlos bis nach Potsdam fahren.

Nach Auswertung des ersten Jahres, bei reger Nutzung durch die Gäste, wurde festgestellt, dass die Höhe des Erstattungsbetrags zum einen nicht ausreichend erschien, zum anderen wurden die Gäste im Ortsteil Geltow, der nicht von der Buslinie 607 bedient wird, benachteiligt. Es musste daher eine andere Regelung gefunden werden. Hierbei stellte sich das Problem, dass der VBB-Tarif angewendet werden musste, um Gäste in Geltow einzubeziehen, da Havelbus dort nicht der alleinige Streckenanbietende war. Es wurde dann über zwei Jahre ein Couponsystem eingeführt, bei dem die Gäste mit ihrer Gästekarte ein Gutscheinheft erhielten, in dem auch ein Coupon für einen Fahrschein »Tageskarte Potsdam ABC« enthalten war. Dieser Coupon musste im Bus gegen einen ordentlichen Fahrschein umgetauscht werden. Die von der Busgesellschaft eingesammelten Coupons dienten später zur Abrechnung mit der Gemeindeverwaltung (Erstattung von 5,60 Euro pro Coupon).

Diese Regelung zeigte sich als sehr erklärungsintensiv, und die Gäste konnten für den gesamten Aufenthalt (unabhängig von der Dauer) nur einmal den ÖPNV nutzen. Insgesamt wurde davon deutlich weniger Gebrauch gemacht, d.h. die Erstattung an die Busgesellschaft sank deutlich unter den Erstattungsbetrag des ersten Jahres. Mit diesen Argumenten ging man erneut in Verhandlung mit der inzwischen neu gegründeten regiobus Potsdam Mittelmark GmbH. Schließlich sollte erreicht werden, dass möglichst viele Gäste auf möglichst bequeme Art den öffentlichen Nahverkehr nutzen können. Für 2018 einigte man sich wie in der Ursprungsversion darauf, den Gästen mit Gästekarte eine kostenlose Nutzung einzelner regiobus-Linien, die die jeweiligen Ortsteile mit Potsdam verbinden, beliebig oft während ihres Aufenthaltes zu ermöglichen – gegen einen nun deutlich höheren pauschalen Erstattungsbetrag.

Gäste und Unterkunftgebende sind mit dieser Regelung zufrieden. Eine entsprechende Verlängerung der Vereinbarung für 2019 ist bereits vorbereitet. Wunsch und Ziel wäre eine regionale Ausweitung des Angebotes auch auf den benachbarten Erholungsort Werder (Havel) – ähnlich der im Schwarzwald verbreiteten KONUS-Gästekarte:

➜ **www.schwarzwald-tourismus.info/service/konus2**

Kontakt:

Marion Trumbull
Kultur- und Tourismusmanagerin
Gemeinde Schwielowsee
m.trumbull@schwielowsee.de

Finanzierungsmodelle für den öffentlichen Verkehr

Um die Klimaschutzziele des Landes Brandenburg umsetzen zu können, müsste sich der Anteil des öffentlichen Verkehrs an den zurückgelegten Wegen bis 2035 verdoppeln. Das bedeutet in den Ballungsgebieten einen deutlichen Ausbau der bestehenden Kapazitäten und für den ländlichen Raum die Schaffung neuer Angebote. Um dies finanzieren zu können, muss auch über alternative Finanzierungsmodelle für den öffentlichen Verkehr nachgedacht werden. Der VCD Brandenburg hat deshalb angefangen, auf der Seite **https://brandenburg.vcd.org/themen/bahn-bus/oepnv-finanzierung** unterschiedliche Finanzierungsmodelle vorzustellen und zu diskutieren.

Foto: regiobus Potsdam Mittelmark

Tipp

Das Beispiel Schwielowsee zeigt, dass die Gäste das Angebot des kostenlosen öffentlichen Nahverkehrs gerne annehmen. Verbundübergreifende Lösungen stoßen jedoch oft erst einmal auf organisatorische Hürden. So blieb ein erstes Gespräch mit dem VBB 2016 zunächst ohne Ergebnis. Frau Trumbull empfiehlt deshalb, zuerst mit dem regionalen ÖPNV Anbietenden Kontakt aufzunehmen und gemeinsam erst einmal eine kleine Lösung zu finden, die dann weiter ausgebaut werden kann. Die Gemeinde Schwielowsee hat sich für ihre Idee auch Unterstützung und Rat bei der Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH und dem Verkehrsmanagement des Landkreis Potsdam Mittelmark geholt. Die aktuelle Lösung entwickelte sich letztendlich jedoch aus der Zusammenarbeit mit dem Busunternehmen. Weiterführende Informationen finden Sie unter:

➜ **www.schwielowsee-tourismus.de/service/gaestekarte.html**

Bald machbar: Kur- oder Gästebeitrag ermöglicht Brandburg-Tourist*innen die fahrscheinlose Nutzung von Bus und Bahn

Der Brandenburger Landtag diskutiert zur Zeit über eine Änderung des Brandenburger Kurorterechts und des Kommunalabgabengesetzes, die es Kur- und Erholungsorten in Brandenburg zukünftig ermöglichen soll, einen fahrscheinlosen ÖPNV für Gäste anzubieten. Solche Angebote motivieren nicht nur Tourist*innen, das Auto stehen zu lassen, sondern stabilisieren auch den öffentlichen Verkehr im ländlichen Raum, wie Beispiele aus anderen Regionen zeigen, z. B. die KONUS-Gästekarte im Schwarzwald oder der Heide-Shuttle in der Lüneburger Heide.

Bus und Bahn auf der Basis einer Kommunalabgabe fahrscheinlos nutzen zu können, sollte jedoch kein Privileg allein für Tourist*innen sein. Der VCD hat deshalb in seiner Stellungnahme vor dem Ausschuss für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Frauen und Familie angeregt, die Änderungen so zu fassen, dass auch die Einwohnerschaft von den Angeboten profitieren können. Dazu müsste die bisher geplante Beschränkung auf Gäste in Erholungsorten erweitert werden und die Regelung für alle Gemeinden Brandenburgs gelten.

Die Stellungnahme des VCD Brandenburg finden Sie unter: **www.vcd-brandenburg.de**

3.3 Nahverkehrsbeirat Oberhavel

Im Brandenburgischen Landkreis Oberhavel, der die Gebiete um Gransee und Oranienburg umfasst, wurde 1996 der Nahverkehrsbeirat ins Leben gerufen, der sich jährlich viermal trifft, um gemeinsam über aktuelle Probleme sowie Entwicklungsperspektiven zu diskutieren.

Unter dem Dach der Kreisverwaltung üben Vertreter*innen der im Kreistag vertretenen Parteien, die Oberhavel Holding Besitz- und Verwaltungs GmbH (zu der die lokale Autobusgesellschaft gehört), die Behindertenbeauftragte und Vereine wie Fuss e. V. und der ökologische Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD) eine beratende Tätigkeit aus. Ständige beziehungsweise häufige Gäste der Sitzungen sind das Brandenburgische Infrastrukturministerium, die Berliner Verwaltung, der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg und die Eisenbahngesellschaften. Zu den behandelten Themen gehören der Bus- und Eisenbahnbetrieb, einschließlich der Berliner S-Bahn und die Planung des Nahverkehrs. Das Gremium dient dem informellen Austausch und hilft, die unterschiedlichen Sichtweisen und Forderungen frühzeitig abzustimmen, um Synergien zu erzeugen und Probleme vermeiden zu können.

Trotz der guten Zusammenarbeit stößt die inhaltliche Arbeit, bedingt durch die finanziellen Möglichkeiten und die komplexen Zuständigkeiten, immer wieder an Grenzen. Daran scheiterten beispielsweise die Versuche des VCD, Verbesserungen bei der zwischen Fürstenberg (Havel) und Lychen/Templin verkehrenden Buslinie zu erreichen. Andere gemeinsame Projekte, wie die Wiedereinführung der Buslinie zwischen den Bahnhöfen Rheinsberg und Fürstenberg (Havel) über Menz und Neuglobsow, konnten umgesetzt werden.[7]

Der Nahverkehrsbeirat stellt ein Beratungsgremium dar, in dem sowohl Fachkompetenz als auch die Interessen der Nutzer*innen vertreten sind. Der informelle Charakter des Gremiums hilft, strategische Planungen vorzubereiten und Probleme frühzeitig zu erkennen. Dadurch lassen sich Planungen optimieren und langwierige, formelle Einwendungen weitgehend vermeiden.

Christoph Rudel
Vorstand des VCD Brandenburg

Freie Fahrt für Kinder und Jugendliche?!
Schüler*innenbeförderung in Brandenburg

Die Schüler*innenbeförderung obliegt den Landkreisen und kreisfreien Städten (§112 BbgSchulG) und wird von ihnen per Satzung geregelt. So wird z. B. entschieden, ob sich Eltern an den Beförderungskosten beteiligen müssen. Wo die Schüler*innenbeförderung beitragsfrei ist, wird i. d. R. vom zuständigen Verkehrsunternehmen ein Schüler*innenticket ausgegeben oder eine Fahrtkostenerstattung gewährt. Probleme ergeben sich, weil Schüler*innentickets meist ausschließlich an Schultagen oder auf der Fahrt zur/von der Schule gelten. In ihrer Freizeit oder in den Ferien sind die Kinder und Jugendlichen nicht mobil oder müssen einen Extrafahrschein (wie die VBB-Freizeitkarte) erwerben. Besonders betroffen sind junge Menschen aus einkommensarmen Familien. Erschwert wird die Mobilität aller Generationen zudem oft dadurch, dass nicht der Schüler*innenverkehr in den ÖPNV eingegliedert ist, sondern umgekehrt. Gerade in ländlichen Regionen ist das Angebot außerhalb der Schulzeiten dann signifikant ausgedünnt oder komplett eingestellt. Hier kann eine sozial und ökologisch ausgerichtete Kommunalpolitik ansetzen!

7. Der Betrieb musste aktuell aufgrund zu geringer Fahrgastzahlen leider wieder eingestellt werden.

Foto: depositphotos.com – Scharfsinn

Carsharing und Mitfahrgelegenheiten

4. AutoTeilen: Carsharing und Mitfahrgelegenheiten

Es könnte so einfach sein: Wenn statt einer Person zwei in einem Auto zusammenfahren, halbieren sich nicht nur die CO_2-Emissionen pro Kopf, sondern auch Stau, Parkplatzengpässe und andere negative Folgen des Autoverkehrs. Doch die Umsetzung von Sharing-Angeboten im Mobilitätsbereich ist nach wie vor kein Selbstläufer, obwohl die Akzeptanz für das Teilen deutlich gestiegen ist. Die folgenden Beispiele zeigen, wie das Autoteilen funktionieren kann und wie Gemeinden und Landkreise Sharing-Angebote unterstützen und fördern können.

4.1 StadtTeilAuto Potsdam

StadtTeilAuto Potsdam ermöglicht der Potsdamer Bevölkerung einen einfachen und unkomplizierten Einstieg in das Autoteilen. Wir teilen Wissen und Erfahrungen und erleichtern den Zugang zu allen Carsharing-Angeboten in Potsdam.

Basis von StadtTeilAuto ist der direkte zwischenmenschliche und nachbarschaftliche Kontakt. Daher kann in jedem Kiez und in jeder Stadt, wo Menschen Vertrauen zu ihren Nachbarn oder die Bereitschaft dazu haben, ein neues AutoTeil-Netzwerk entstehen. StadtTeilAuto unterstützt dabei gerne: Indem wir uns vernetzen und die Kosten für ein Auto solidarisch auf mehrere Nutzende verteilen, bieten wir einen niedrigschwelligen und interessanten Einstieg ins Autoteilen.

Teilen statt besitzen – voll im Trend

Laut Umfrage des Bundesverbandes der Verbraucherzentralen (vzbv) haben Sharing Angebote in Deutschland im Bereich Mobilität großes Potenzial: Je zwei Drittel oder mehr der Befragten können sich vorstellen, Mitfahrgelegenheiten (72 Prozent), Bikesharing (66 Prozent) oder Carsharing (62 Prozent) zu nutzen.[8] Deutlich geringer ist die Akzeptanz zugunsten von CarSharing ganz auf das eigene Auto zu verzichten, wie die Grafik von Nordlight Research zeigt.

Entstehen

Angefangen haben wir vor mehr als fünf Jahren in Potsdam-West mit zehn Menschen und zwei Autos. Mittlerweile sind wir 420 Menschen mit zwölf Autos, zwei Lastenfahrrädern und einem Fahrradanhänger. Auch ein E-Auto ist dabei. Eine wachsende Gemeinschaft von Menschen leiht sich diese Fahrzeuge gegenseitig aus – unter fairen Konditionen und ohne Gewinnabsicht.

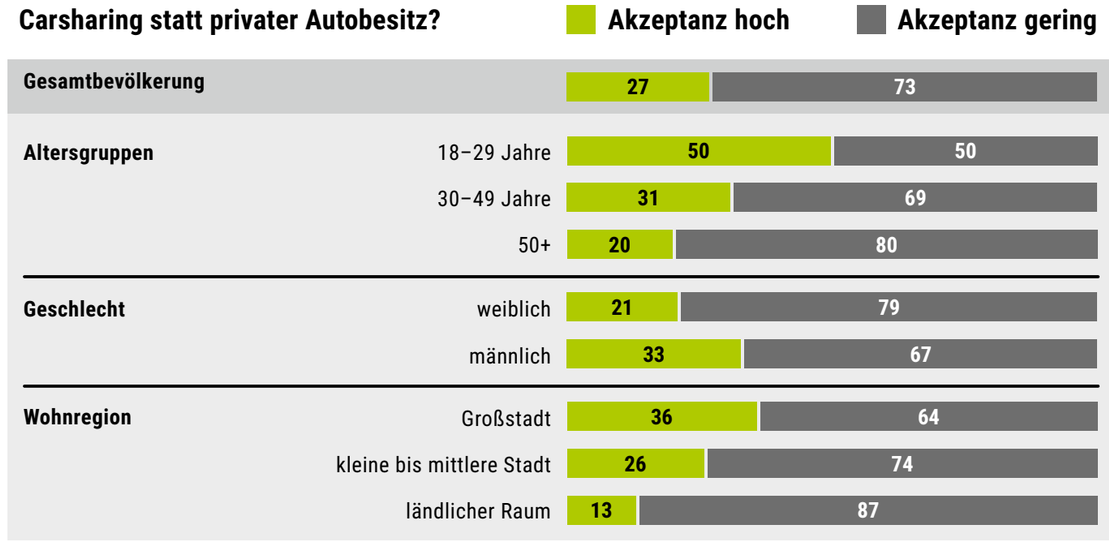
Bei StadtTeilAuto findet man unter anderem folgende Menschen:

- **Menschen, denen Benutzen wichtiger ist als Besitzen**
- **Autobesitzende, die ihr Auto nicht so oft brauchen und es teilen wollen**
- **Nichtautobesitzende, die ab und an ein Auto brauchen**
- **Menschen, die schon Autos teilen (z. B. zwei Familien untereinander)**
- **Menschen, die auf eine Vielfalt von Mobilitätsmöglichkeiten zurückgreifen wollen**
- **Menschen, die sich für solidarische und ökologische Alternativen interessieren**

8. www.vzbv.de/pressemitteilung/sharing-economy-beim-teilen-ist-verbrauchern-sicherheit-wichtig

Akzeptanz von Carsharing als Ersatz für das private Auto

Jeder vierte Bundesbürger kann sich vorstellen, zukünftig auf ein eigenes Auto zu verzichten und stattdessen Carsharing zu nutzen. Allen voran Jüngere und Großstädter. Ältere, Frauen und Bewohner ländlicher Regionen halten hingegen stärker am privaten Autobesitz fest.



Quelle: »Trendmonitor Deutschland« Nordlight Research, Ausgaben Q3 2018 – Dezember 2018.
Gesamtstichprobe 1.015 Privatpersonen ab 18 Jahren in deutschen Haushalten mit Internetanschluss.

Autoteilen ist ein Konzept, das sich schon vielerorts bewährt hat und das einen sinnvollen Beitrag zum ökologischen und gesellschaftlichen Wandel leistet. Wir teilen daher mehr als Autos und Fahrräder: Wir teilen auch Werte! Mit dem Autoteilen möchten wir Kosten, Parkplätze und Ressourcen einsparen, Gemeinschaft schaffen und den Kiez verbessern. Durch das gemeinschaftliche Teilen von Autos gehen wir bewusster mit Mobilitätsbedürfnissen um und erleben ganz direkt und persönlich, dass das gemeinsame Nutzen von Ressourcen die Umwelt schont und Spaß macht.

Ziele

Durch das Teilen von Autos in Potsdam wollen wir das Aufkommen an Autos in der Stadt reduzieren und damit zu einer gesünderen Umwelt, mehr Platz und mehr Gemeinschaft beitragen. Dies machen wir durch die Arbeit an folgenden Zielen:

1. Austausch von Wissen und Erfahrungen über Autoteilen und Carsharing, um dies bekannter, niedrigschwelliger und »salonfähiger« zu machen. Bei Info- und Netzwerkveranstaltungen von StadtTeilAuto werden praktische Informationen über verschiedene kommerzielle und

Tipp

Wann macht nachbarschaftliches Autoteilen Sinn? Eigentlich immer, aber besonders dort, wo kommerzielle Angebote nicht funktionieren und wo es um mehr als die Verfügbarkeit von Autos geht. Denn ein AutoTeil-Netzwerk stärkt den Zusammenhalt in der Nachbarschaft und bildet Bewusstsein für nachhaltige Mobilitätslösungen.

Mustervertrag für das private Autoteilen

Für Nachbarn oder Freunde, die ein Auto gerne gemeinschaftlich nutzen möchten, hat der VCD einen Mustervertrag für nachbarschaftliches Autoteilen entworfen. Er enthält Erläuterungen und Vorschläge für alle erforderlichen Regelungen und ist erhältlich unter:

➜ www.vcd.org/themen/auto-umwelt/carsharing

Foto: StadtTeilAuto Potsdam

nicht-kommerzielle Carsharing-Angebote ausgetauscht und über Wissenswertes beim nachbarschaftlichen Autoteilen informiert: »Wie macht man das mit Kosten, Versicherungen, Reservierung, Abrechnung usw.?« Aber auch Erfahrungen mit Potsdamer Carsharing-Anbietenden und neue Innovationen werden besprochen und evaluiert.

2. Auf- und Ausbau eines Netzwerks von privaten Autoteilern. Hier finden sich Menschen aus dem Kiez, die ihr eigenes Auto zum Teilen anbieten und Menschen, die ein Auto nutzen wollen. Anders als professionelle Carsharing-Unternehmen oder verschiedene Internetplattformen ist das Ziel nicht, kommerziell zu vermieten, sondern die Kosten und Pflichten von Autobesitzenden solidarisch zu teilen. Auch das Autoangebot ist im Gegensatz zu den meisten anderen Unternehmen vielfältig: Es gibt bei StadtTeilAuto kleine und große Autos, neue und alte Wagen, und sogar Transporter. Auch Lastenfahrräder und das erste elektrische Teilauto in Potsdam sind über StadtTeilAuto zu teilen. Mitmachen ist einfach und kostenlos.

3. Ausbau eines integralen Mobilitätsangebots in Zusammenarbeit mit dem Stadtteilnetzwerk Potsdam West e. V., der Landeshauptstadt Potsdam und professionellen Mitwirkenden: Dabei geht es uns nicht nur um die Mobilität mit dem Auto, sondern um schlaue, zukunftsfähige und integrierte Mobilitätslösungen. StadtTeilAuto bietet sich als Partner an, wenn es um konkrete Lösungen von (Verkehrs-) Problemen vor Ort geht. Von Anfang an haben wir viel Interesse von Presse und Medien erfahren, auch mit der Stadtverwaltung und der ProPotsdam haben wir Kooperationen gestartet.

Mitmachen

Wer mitmachen will, ist herzlich eingeladen, sich auf unserer Webseite oder persönlich – zum Beispiel bei einem unserer Infoabende – zu informieren! Denn wir wünschen uns, dass möglichst viele Menschen beim nachbarschaftlichen und solidarischen AutoTeilen mitmachen! Nachahmer sind gerne gesehen!

Kontakt

Joos van Dool und **Ingo Baumstark**
Gründer und Ansprechpartner von StadtTeilAuto
info@stadtteilauto.net

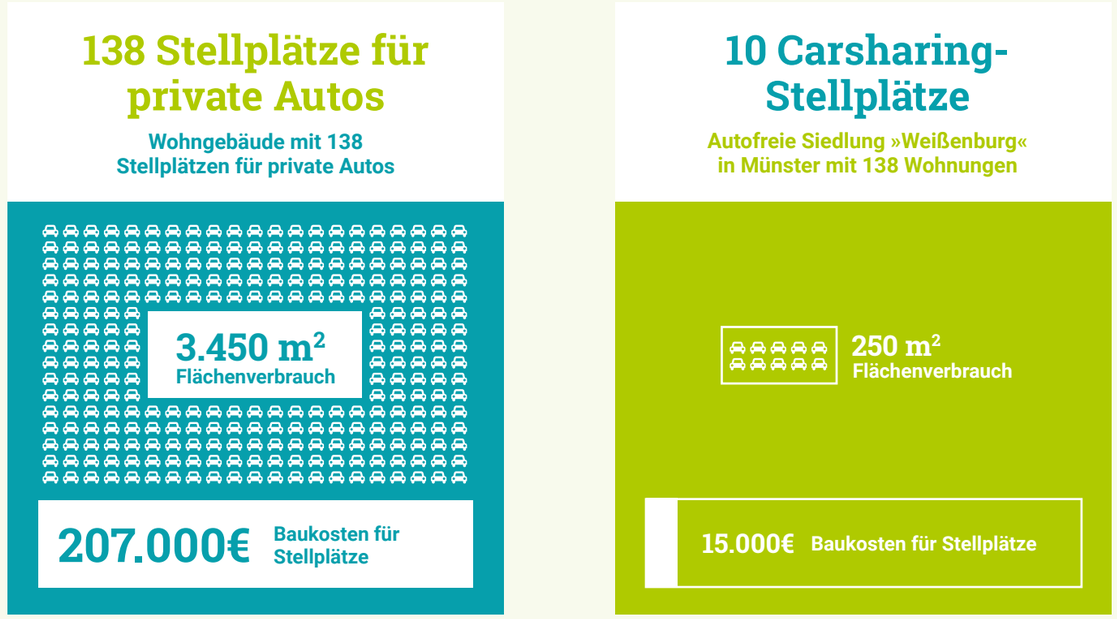
StadTeilAuto Potsdam

➜ www.stadtteilauto.net

Bundesverband Carsharing Deutschland

➜ www.carsharing.de

Verringerung von Baukosten und Flächenverbrauch durch ein intelligentes Mobilitätskonzept



Flächenverbrauch: 12,5 m² Stellplatzfläche und 12,5 m² Bewegungsfläche pro Stellplatz
© VCD e. V. 2018, Berlin, womo.vcd.org

Carsharing und Mobilitätsstationen am Wohnstandort

Auch das VCD-Projekt »Wohnen leitet Mobilität« unterstützt Interessierte mit guten Beispielen und Ideen zum Carsharing und zu wohnungsnahen Mobilitätsstationen.

Siehe zum Beispiel die Zusammenfassung des ersten Dialogforums auf:

➜ www.vcd.org/themen/wohnen-und-mobilitaet/projektregionen/berlin-brandenburg/

Foto: Barshare-Fahrzeug/ Barnimer Energiebeteiligungsgesellschaft mbH

4.2 BARshare fördert Elektromobilität und Carsharing im Landkreis Barnim

2019 startet die Barnimer Energiebeteiligungsgesellschaft mbH im Auftrag der Kreiswerke Barnim mit dem Projekt BARshare ein neues Mobilitätsangebot im Landkreis, das nicht nur die Elektromobilität fördern, sondern auch den Pkw-Bestand verringern soll. In der ersten Stufe werden dafür 23 E-Fahrzeuge an den Standorten Eberswalde, Britz, Biesenthal, Melchow und Bernau für ein stationsbasiertes Carsharing freigegeben.

Die Idee ist überzeugend: Die Fuhrparks von Landkreis und Kommunen werden vor allem wochentags und am Vormittag genutzt. Die geringe Auslastung führt zu relativ hohen Kosten und damit zu einer Hemmschwelle, den Fuhrpark auf Elektromobilität umzurüsten. Die Fuhrparks der Verwaltung an den Nachmittagen, abends und am Wochenende für die Bevölkerung frei zugeben, führt dazu, die vorhandenen Autos effizienter zu nutzen. Die Verwaltung bleibt dabei Hauptnutzende und hat bei Bedarf einen Vorrang bei der Buchung.

Das Projekt soll helfen, die verwaltungsinternen Fuhrparks im Sinne der Barnimer Null-Emissions-Strategie auf Elektrofahrzeuge umzustellen. Außerdem will das Projekt, in Ergänzung zum bestehenden ÖPNV-Angebot, der Bevölkerung eine Alternative zum eigenen Auto bieten und damit zumindest den Zweitwagen-Besitz im Landkreis deutlich reduzieren.

Bis 2021 ist eine sukzessive Erweiterung von BARshare-Standorten geplant.

Kontakt

Saskia Schartow
Projektleiterin Barnimer
Energiebeteiligungsgesellschaft mbH
schartow@bebg-barnim.de

➜ **www.barshare.de**

4.3 Mitfahren leichtgemacht

Noch stärker als das Autoteilen hilft das Zusammenfahren dem Klimaschutz. Inzwischen gibt es viele verschiedene Plattformen, Apps und Initiativen, die in Brandenburg Mitfahrgelegenheiten organisieren. Hier eine kleine Auswahl.

Pampa – die Mitfahr-App für's Land ist die Smartphone-App für das gegenseitige Mitnehmen im Dorf und auf dem Land. Gemeinsam können Familien, Berufstätige, junge und ältere Menschen Wege teilen, die sie bisher einzeln im Pkw gefahren sind. Die App wurde von der Einwohnerschaft aus Märkisch-Oderland gezielt für die Bedürfnisse der Menschen auf dem Land entwickelt. Das Projekt wird über die Nationale Klimaschutzinitiative des Bundesumweltministeriums gefördert und läuft derzeit als Pilotprojekt im Landkreis Märkisch-Oderland.

weitere Informationen zu pampa, sowie die Download-version für iOS und Android finden Sie unter:

➜ **www.pampa-mitfahren.de**

Ganz spontan und einfach geht das zusammen Fahren auch mit **Mitfahrbänken**. Gut sichtbar platziert und mit einem Hinweis, in welche Richtung die Fahrt gehen soll, können Menschen auf den Bänken auf eine Mitfahrgelegenheit warten. Klappt nicht immer, hat sich in einigen Regionen aber sehr gut etabliert.

Eine gute Idee sind auch regionale Mitfahrgruppen, wie beispielsweise **PotsAb**.[10] Die Initiative von Bürger*innen für Bürger*innen hilft, Fahrgemeinschaften im Potsdamer Norden zu organisieren. Die Gruppe funktioniert über eine einfache Registrierung und das gut sichtbare PotsAb-Schild, das Fahrenden und Mitfahrenden hilft, einander zu erkennen.

Unter folgendem Link veröffentlicht der VCD Brandenburg diese und weitere Tipps und Links rund ums Mitfahren und AutoTeilen in Brandenburg.

➜ **https://brandenburg.vcd.org/infothek/mobil-ohne-eigenes-auto**

Mitfahrbank Gemeinde Bispingen/Lüneburger Heide (Foto: Gemeinde Bispingen)

10. https://potsab.wordpress.com/

Verkehrsberuhigung und autofreie Quartiere

Foto: depositphotos.com – Stadtratte

5. Verkehrsberuhigung und autofreie Quartiere

Zunehmender Autoverkehr und hohe Fahrtgeschwindigkeiten sind in der Stadt wie auf dem Land Quelle von Lärmbelastung, Verkehrsunfällen und Flächenverbrauch.

Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Angebote, die den Verzicht auf das eigene Auto ermöglichen, helfen diese negativen Folgen deutlich zu reduzieren und die Lebens- und Wohnqualität eines Ortes zu steigern. Bislang gibt es in Brandenburg noch keine autofreie Siedlung. Wir stellen Ihnen in diesem Kapitel deshalb ein Beispiel aus Münster vor. Und auch wenn es nicht ganz ohne Autos geht, helfen Konzepte wie »Shared Space« und eine großflächige Ausweisung von Tempo 30, Lärm und Verkehrsunfälle zu reduzieren. Dass davon auch die Geschäfte in den Innenstädten profitieren, zeigt das Beispiel Calau.

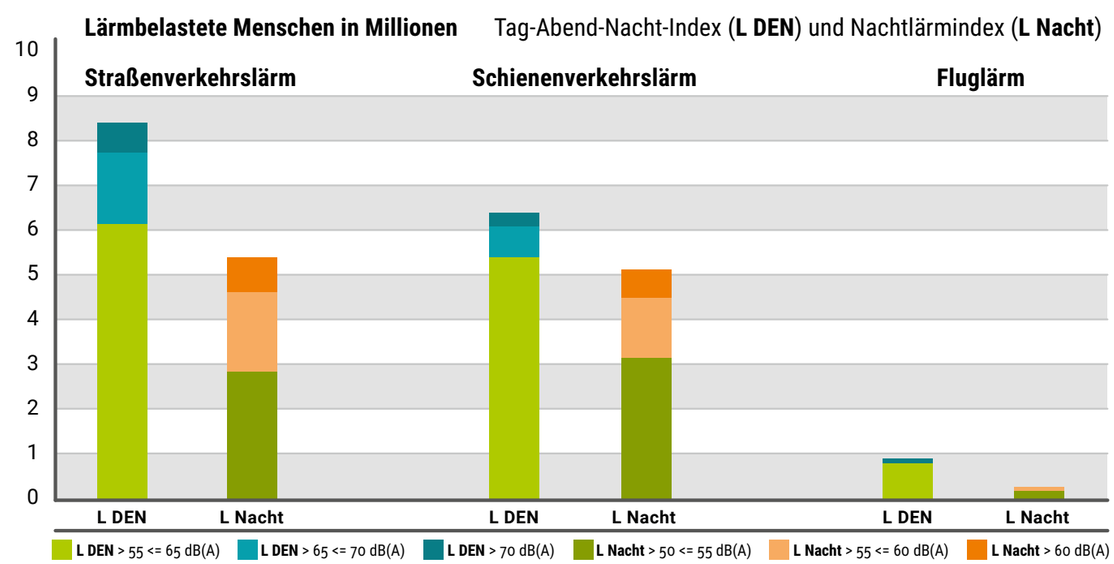
Im Jahr 2016 fühlten sich einer repräsentativen Umfragen des Umweltbundesamtes[11] zufolge 76 Prozent der Befragten in ihrem Wohnumfeld durch Straßenverkehr gestört oder belästigt. Allein in Brandenburg waren 2017 über 307.000 Menschen von Lärmbelastungen betroffen. Über 7.000 Personen verunglückten 2018 bei Verkehrsunfällen in Brandenburger Kommunen.[12]

Durch Verkehrsberuhigung und eine gute ÖPNV-Anbindung steigt nicht nur die subjektive Zufriedenheit der Bewohner*innen. Auch ökonomisch lässt sich laut einer Studie des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) ein Mehrwert feststellen.

Ist eine Haltestelle von Bus und Bahn im Umkreis von einem Kilometer zum Standort einer Immobilie vorhanden, steigert das den Wert der Mieten um bis zu 4,8 Prozent und den Kaufpreise um bis zu 4,7 Prozent.[13]

Verkehrslärm schadet der Gesundheit

Hintergrundwissen zum Thema Verkehrslärm, wie den Einstufungen und Gesundheitsbeeinträchtigungen finden Sie unter: **www.vcd.org/themen/verkehrslaerm**



Anzahl der von Lärm belasteten Einwohnerschaft in Brandenburg nach Lärmkartierung 2017 – eigene Darstellung auf Basis der Zahlen des Umweltbundesamtes [14]

11. www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/laermwirkung/laermbelaestigung
12. www.statistik-berlin-brandenburg.de/publikationen/stat_berichte/2019/SB_H01-01-00_2018m12_BB.pdf
13. www.haufe.de/immobilien/entwicklung-vermarktung/marktanalysen/verkehrsanbindung-beeinflusst-immobilienpreise_84324_326152.html
14. www.umweltbundesamt.de/daten/umwelt-gesundheit/gesundheitsrisiken-durch-umgebungslaerm

5.1 Die »Autofreie Gartensiedlung Weißenburg« in Münster

Der ständig wachsende Individualverkehr bringt gravierende ökologische und infrastrukturelle Probleme, vor allem auch in den Innenstädten. Eine Lösung können Wohnsiedlungen bieten, deren Bewohner*innen ausdrücklich auf den Besitz eines Kfz verzichten und stattdessen das Fahrrad, den öffentlichen Personennahverkehr oder Carsharing-Modelle nutzen. Voraussetzung ist eine relative Nähe zur Innenstadt, gute Verkehrsanbindung und eine ausreichende lokale Infrastruktur mit Einkaufsmöglichkeiten, Kitas, Schulen und Ärzten. Die Erfahrungen – Vorteile, aber auch Probleme – aus dem Leben in Kfz-freien Siedlungen können Anregungen für nachhaltigen Städtebau, ökologisch verantwortliche Organisation von Verkehr und Mobilität und damit für den Klimaschutz liefern.

Die »Autofreie Gartensiedlung Weißenburg« befindet sich im Geistviertel im Süden Münsters. Sie schließt damit an innovative »Gartenstadt«-Projekte wie den »Grünen Grund« an, die seit den zwanziger Jahren diesen Stadtteil prägen. Schon in der Planungsphase wurde 2001 der Verein »Autofreie Siedlung Weißenburg e. V.« von den zukünftigen Bewohner*innen gegründet, der bei der Vermietung der Wohnungen ein Mitspracherecht hat.

Gemeinsam gilt es einerseits, auftretende Probleme zu lösen, andererseits aber auch die Möglichkeiten und Vorteile des Kfz-freien Wohnens zu kommunizieren. Dazu dient unter anderem eine Siedlungshomepage. Eine Mailingliste ermöglicht die unkomplizierte Kommunikation. Das »Café Geistreich« (eine Gemeinschaftswohnung) wird jeden Sonntagnachmittag zum regelmäßigen informellen Bewohner*innentreff. Außerdem kann es von den Bewohner*innen für Aktivitäten genutzt werden. In einer vereinseigenen kleinen Werkstatt wird einmal wöchentlich Hilfe bei der Pflege und Reparatur der Fahrräder – der wichtigsten Alternative zum Pkw – angeboten. Gemeinsames biologisches Gärtnern wird im Gemeinschaftsgarten erprobt. Geerntetes Obst und Gemüse steht allen Siedlungsbewohner*innen zur Verfügung.

Außendarstellung und Erfahrungsaustausch stellen einen wichtigen Aspekt der Vereinsarbeit dar. Zahlreiche Anfragen von Journalist*innen und Umweltinitiativen belegen das große Interesse an der autofreien Siedlung, deren organisatorisches Modell auch im Vergleich mit ähnlichen Initiativen, etwa in Köln oder Freiburg, wichtige Aspekte zur den Fragen einer ökologisch nachhaltigen Stadt- und Verkehrsplanung beisteuern kann. Das große überregionale Interesse zeigt sich auch in den Seminar- und Abschlussarbeiten von Studierenden unterschiedlicher Hochschulen, die die Autofreie Siedlung Weißenburg als Modell für stadt- und verkehrsplanerische Fragen heranziehen.

Die Autofreie Siedlung Weißenburg ist kein isoliertes Idealprojekt, sondern erprobt unter »Alltagsbedingungen« ein zukunftsweisendes, stadtplanerisches Modell, das nicht nur im Hinblick auf nachhaltige Mobilität und klimaschonenden Verkehr, sondern unter den Aspekten des nachbarschaftlichen Zusammenlebens und der Integration wichtige Erfahrungen sammeln und vermitteln kann.

Sylvaine Hänsel
Vorstand der Autofreien Siedlung Weissenburg e. V.
vorstand@weissenburgsiedlung.de

Tempo 30 für mehr Leben

Der VCD engagiert sich für Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit. Das bedeutet: Schneller darf nur dort gefahren werden, wo der Bedarf an einer höheren Geschwindigkeit nachgewiesen und sichergestellt werden kann. Dadurch muss nicht mehr der Großteil aller Straßen überprüft und beschildert werden, sondern nur noch der kleinere Teil, wie Hauptstraßen mit wichtiger Verbindungsfunktion. Mit einer entsprechenden Änderung der Straßenverkehrsordnung können wir viel erreichen:

- **Mehr Sicherheit auf unseren Straßen**
- **Mehr Klarheit und Übersichtlichkeit**
- **Ein flüssiger und gleichmäßiger Verkehrsablauf**
- **Deutlich mehr Akzeptanz bei allen Verkehrsteilnehmenden für Tempo 30**

Und nicht zuletzt:

- **Mehr Spielraum für Kommunen, um ein sinnvolles Geschwindigkeitskonzept zu erarbeiten, statt kleinteiliger Wechsel der Geschwindigkeiten**

Mit Tempo 30 wird es sicherer, ruhiger und schöner in Brandenburger Gemeinden.

➜ https://tempo30.vcd.org

5.2 Besser für alle – Shared Space in Calau

Die Cottbusser Straße in der Calauer Innenstadt ist ein gelungenes Beispiel für das Konzept *Shared Space* in Brandenburg, bei dem alle Verkehrsteilnehmenden den Straßenraum gleichberechtigt und rücksichtsvoll nutzen und die Qualität des öffentlichen Raumes deutlich erhöht wird.

Schon 1997 plante die Stadt im Rahmen der Stadtkernsanierung eine Umgestaltung der Altstadt, um die Innenstadt als Kommunikations- und Begegnungsraum zu beleben, den Einzelhandelsstandort zu stärken, die Straßenführung zu optimieren und den Lärm in der Altstadt zu reduzieren. Die Stadt bewarb sich 2008 deshalb als eine von 17 Brandenburger Kommunen um die Teilnahme an dem vom Land geförderten Modellprojekt *Shared Space*. In drei Kommunen wurde eine Machbarkeitsstudie[15] durchgeführt. Calau entschloss sich auf dieser Basis für die Umsetzung des Projektes.

Kernstück der Umgestaltung war die Cottbusser Straße vom Marktplatz bis zum Knotenpunkt mit der L52. Die Cottbusser Straße ist die Haupteinkaufsstraße in Calau und die wichtigste Achse der Altstadt. Mit Bäumen, einem Brunnen und Sitzmöglichkeiten wurde die Aufenthaltsqualität deutlich verbessert und die Linearität der Straße gebrochen. Eine Straße als Raum, und nicht mehr als Achse von A nach B, zu gestalten, ist eine der wichtigen Maßnahme eines *Shared Space*-Projekts, denn so kann die Geschwindigkeit schon allein durch die Gestaltung deutlich reduziert werden: Eine entscheidende Voraussetzung, damit das gleichberechtigte Miteinander aller funktionieren kann. Geschäftsbereiche, Bereiche für zu Fuß Gehende und Fahrbahn wurden durch unterschiedliche Oberflächenbelege gestaltet. Auf weitere bauliche Trennungen wurde verzichtet.

2011 und 2012 wurden die wichtigsten Umbauten mit Städtebaufördermitteln von rund 834.000 Euro durchgeführt. 2017 wurde als letzter Abschnitt noch der Kreisel als Zufahrt zur L 52 fertiggestellt. Auch dieser Bauabschnitt wurde mit Landes- und Bundesmitteln gefördert.

Der Umbau der Cottbusser Straße nach dem *Shared Space*-Prinzip hat gut funktioniert.

Die Leiterin des Baumamtes, Frau Görs betont, dass die formulierten Ziele aus der Machbarkeitsstudie, besonders die Erhöhung der Aufenthaltsqualität in der Cottbusser Straße und damit die verbundene Steigerung der Attraktivität der Altstadt, durchaus erreicht wurden.

Foto: Stadt Calau

Und auch die IHK Cottbus zieht eine positive Bilanz, denn die Neugestaltung der Cottbusser Straße hat zu einer spürbar lebendigeren Innenstadt geführt, was sich unter anderem an einer Vermietungsrate der Ladeflächen von nahezu 100 Prozent festmachen lässt.

Die Sorge, ein *Shared Space* könne durch die fehlende Abgrenzung der unterschiedlichen Nutzungen zu einem erhöhten Unfallrisiko führen, hat sich auch in Calau nicht bestätigt. Formal ist der *Shared Space* in Calau als verkehrsberuhigter Bereich ausgeschildert. So wird ergänzend zur Gestaltung auch rechtlich abgesichert, dass die Geschwindigkeiten in der Cottbusser Straße niedrig bleiben.

Inzwischen haben andere Kommunen die Stadt besucht, um Einblicke in die Prinzipien von *Shared Space* zu bekommen und deren Umsetzung in der Praxis mit eigenen Augen zu erleben.

Bei Rückfragen zum *Shared Space* in Calau können Sie mit dem Bauamt der Stadt Kontakt aufnehmen:
bauamt@calau.de

Hintergrundinformationen zum Konzept *Shared Space*, weitere Beispiele und Beratung bietet das Netzwerk *Shared Space*.

➜ http://netzwerk-sharedspace.de

NETZWERK shared space

15. Die Machbarkeitsstudie für Calau steht unter https://daten2.verwaltungsportal.de/dateien/seitengenerator/sharespacecalaubericht050911.pdf zur Verfügung.

Güterverkehr und Stadtlogistik

Foto: © Michael Anders

6. Güterverkehr und Stadtlogistik

Trotz kurzer Wege innerhalb der eigenen Stadt oder Gemeinde nutzen viele Menschen innerorts das Auto. Ein häufiger Grund: Sie müssen oft Lasten transportieren – ob den Einkauf nach Hause bringen oder die Kinder zur Kita. Doch auch hier können Landkreise und Gemeinden einiges tun, um Alternativen zum Auto zu unterstützen.

6.1 Kostenfreier Verleih von Lastenrädern – »fLotte« in Berlin

Sie heißen Bella und Fred in Berlin, Hannah in Hannover und Kasimir in Köln. Gemeint ist nicht die Hitliste der beliebtesten Vornamen in Deutschland. Vielmehr sind es Namen, die Freie Lastenrad-Initiativen ihren Cargobikes geben. Freie Lastenräder sind spendenbasierte Non-Profit-Projekte. Sie beruhen auf ehrenamtlichem Engagement und dem Prinzip »Teilen statt Besitzen«, denn nicht alle, die gelegentlich etwas zu transportieren haben, benötigen ein eigenes Lastenrad.

In Berlin waren es Lastenrad-Begeisterte im ADFC, die sich im Sommer 2017 zusammenfanden, um solch ein Freies Lastenrad-Projekt zu gründen, mit dem Ziel, die öffentliche Wahrnehmung von Lastenrädern zu steigern und eine Alternative zum Auto aufzuzeigen. Lastenräder sind emissionsfrei, geräuscharm und stadtgerecht, weil platzsparend und wendig. Mit ihnen lässt sich der wöchentliche Großeinkauf oder ein kleiner Umzug schnell und bequem erledigen, genauso wie der Kinder-Shuttle zur Kita oder in der Freizeit.

Wie groß der Bedarf tatsächlich ist, zeigt die positive Resonanz in Berlin. Im Januar 2018 mit drei Lastenrädern gestartet, ist der fLotte-Verleih seitdem auf vierzehn Lastenräder (August 2018) angewachsen. Über Wochen sind manche Räder im Voraus ausgebucht.

Lastenräder, die von Sponsoren gestiftet wurden, oder Privatpersonen, einem Bezirk oder Geschäften gehören, stehen an Verleihstandorten in der Stadt bereit. Prinzipiell kann jedes Geschäft, jedes Café, jede Einrichtung mit regelmäßigen Öffnungszeiten Standort werden. Auch in Potsdam gibt es einen Standort bei Pedales am Potsdamer Hauptbahnhof, wo der fLotte »Max« auf Kundschaft wartet.

Die Ausleihe funktioniert einfach und unkompliziert. Wer ein Lastenrad ausleihen möchte, registriert sich zuerst auf der Webseite **www.flotte-berlin.de**. Dann bucht die oder der Entleihende im Kalender einen passenden Standort und freien Termin von einem bis zu drei Tagen. Mit der Buchungsbestätigung erhält man ein Codewort gesendet, mit dem man sich dann beim gewählten Standort meldet, identifiziert sich per Ausweis und darf das Rad kostenfrei nutzen. Nach der Nutzung wird es an den Standort zurückgebracht.

Bislang wurden in über 50 deutschen Städten kostenfreie Verleih-Angebote von ehrenamtlichen Initiativen auf die »Räder« gestellt. Ein großer Erfolg ist der Gewinn des Deutschen Mobilitätspreises 2018 für den Dachverband Forum Freie Lastenräder, in dem sich viele Freie Lastenrad-Projekte zusammengeschlossen haben. In Berlin werden noch in diesem Jahr mindestens 20 Räder hinzukommen, denn die Bezirke Lichtenberg und Spandau werden unter dem Namen fLotte kommunal je zehn Räder beisteuern.

Kontakt

Thomas Büermann
Initiator des fLotte-Projekts
kontakt@flotte-berlin.de

Registrierung für die kostenfreie Entleihe von Lastenrädern in Berlin

➜ **www.flotte-berlin.de**

Forum Freie Lastenräder: Hier bekommen neue Initiativen, die sich gründen wollen, einen guten Überblick, und finden Ansprechpartner, um voneinander zu lernen und auf Vorarbeiten von anderen aufzubauen.

➜ **www.dein-lastenrad.de**

6.2 Der kombiBUS und LandLogistik

Das Start-up LaLoG (LandLogistik GmbH) basiert auf dem Projekt »kombiBUS« aus dem Landkreis Uckermark im Land Brandenburg. Hier wird seit 2012 erfolgreich im öffentlichen Linien- und Bedarfsverkehr des kommunalen Omnibusunternehmens die Mitnahme von Gütern ohne Ausnahmeregelung realisiert.

Innovatives Ziel der LandLogistik ist es, die bisher parallel aufgestellten Systemwelten des Güter- und Personenverkehrs im Sinne kombinierter Transportketten aufeinander abzustimmen, so dass durch eine übergreifende und digitale Zusammenführung gegenseitige Synergieeffekte erzeugt werden. Diese sollen nicht nur unternehmerische Mehrwerte bringen, sondern auch helfen, die Versorgung des ländlichen und urbanen Raumes zu verbessern sowie bestehende Kapazitäten optimaler auszulasten. Damit unterstützt LaLoG die Klimaschutzziele des Landes Brandenburg und schafft Angebote zur Verkehrsverlagerung.

Die digitale Informations- und Vermittlungsplattform ist im Moment in Vorbereitung. Um erfolgreich zu sein, baut LaLoG auf den Dialog mit den Kommunen, Kunden und Dienstleistern sowie die branchenübergreifende Beratungsleistung über die beiden Systemwelten Mobilität und Logistik hinweg. Mit den kombinierten Angeboten möchte das junge Start-up die verschiedensten Zielgruppen für eine interdisziplinäre Logistikkultur gewinnen.

Kontakt

Anja Sylvester
Geschäftsführerin: LandLogistik GmbH
anja.sylvester@landlogistik.eu

➜ www.landlogistik.eu

Kommunale Förderung von Lastenrädern

Um die autofreie Mobilität vor Ort zu fördern, bieten inzwischen mehr als ein Dutzend Kommunen bundesweit Kaufprämien für Lastenräder an. Diese sind unterschiedlich ausgerichtet. Die Oberbayerische Stadt Wolfratshausen z. B. fördert Lastenräder mit und ohne Pedelec-Antrieb zur privaten und gewerblichen Nutzung mit max. 1.500 Euro und bietet zusätzlich einen Pkw-Abwrackbonus von 500 Euro an. Im niedersächsischen Landkreis Grafschaft Bentheim wird ausschließlich für Firmen eine Kaufprämie von 500 Euro gezahlt. Aachen konzentriert seine Förderung auf Unternehmen, Freiberufler*innen, Vereine und öffentliche Einrichtungen, denen max. 2.000 Euro zum Kauf von Cargobikes mit Pedelec-Antrieb angeboten werden. Einen Überblick bietet die Website:

➜ http://www.cargobike.jetzt/kaufpraemien

Flotte Brandenburg

In Kooperation mit der Flotte Berlin sind der ADFC Brandenburg und der ökologische Verkehrsclub VCD Brandenburg gerade dabei, eine gemeinsame Verleihplattform für freie Lastenräder in Brandenburg aufzubauen. Unter dem Namen »Flotte Brandenburg« wollen die beiden Verbände Initiativen vor Ort beim Aufbau von Freien Lastenrad-Projekten unterstützen. Über die neue Plattform können sich Interessierte voraussichtlich ab Herbst 2019 über Verleihangebote in Brandenburg informieren, Räder kostenfrei buchen und eigene Lastenräder zum Verleih einstellen.

Mehr zum Projekt unter:

➜ www.vcd-brandenburg.de
➜ https://brandenburg.adfc.de

7. Öffentlichkeitsarbeit und Mobilitätsbildung

Unser Mobilitätsverhalten wird sehr stark durch Routinen geprägt. Wer sich auf ein Verkehrsmittel für die täglichen Wege festgelegt hat, schaut oft nicht mehr nach Alternativen. Landkreise, Städte und Gemeinden sind deshalb immer stärker gefragt, gute Öffentlichkeitsarbeit für nachhaltige Mobilitätsangebote zu machen. In diesem Kapitel haben wir einige Beispiele zusammengestellt, die es Ihnen ermöglichen, sich schnell und unproblematisch in bestehende Kampagnen einzuklinken. Außerdem stellen wir Ihnen bestehende Bildungs- und Aktionsangebote für Kinder und Jugendliche vor. Sie helfen damit schon den Kleinsten, aktiver und zunehmend selbstständiger am Verkehr teilzunehmen und sich mit den Folgen ihres Mobilitätsverhaltens auseinanderzusetzen. Zugleich helfen viele der Aktionsideen, das tägliche Verkehrschaos vor Schulen und Kindergärten zu reduzieren, weil sie eine Alternative zum Elterntaxi bieten.

7.1 Öffentlichkeitsarbeit

Landesweite Tage der Sichtbarkeit

Mit der Kampagne werden zu Fuß Gehende und Radfahrende für eine bessere Sichtbarkeit im Straßenverkehr sensibilisiert. Mögliche Aktivitäten sind beispielsweise die Durchführung eines Beleuchtungs-Checks mit Kleinreparaturen am Fahrrad oder das Verteilen reflektierender Werbegeschenke.

Zeitraum: Start der dunklen Jahreszeit, meist Ende Oktober/Anfang November

➜ https://netzwerk-verkehrssicherheit.de/sichtbarkeit2019

Europäische Mobilitätswoche (EMW)

Das Umweltbundesamt unterstützt Kommunen mit zahlreichen Materialien bei der Durchführung und Umsetzung von Aktionen zur Europäischen Mobilitätswoche. 2019 geht es um die Förderung des Fußverkehrs. Dafür können Sie die »Fußbox« bestellen mit Aktionsideen und Materialien.

Zeitraum: Jeweils im September

➜ www.umweltbundesamt.de/europaeische-mobilitaetswoche

STADTRADELN
Radeln für ein gutes Klima

Stadtradeln – Der Radel-Wettbewerb für Kommunen und Kreise.

So geht's:

1. Anmelden: Eine berechtigte Person meldet die Kommune/den Kreis fürs STADTRADELN an und legt dabei den dreiwöchigen Aktionszeitraum innerhalb der Kampagnenphase fest.

2. Mobilisieren: Möglichst viele Kommunalpolitiker*innen und die Bevölkerung zum Mitradeln bewegen.

3. STADTRADELN-Star benennen: Nach Möglichkeit prominente STADTRADEL-Stars auserwählen und dann losradeln.

Zeitraum: Mai bis September

➜ www.stadtradeln.de

Eine Kampagne des
Klima-Bündnis

7.2 Bildungsangebote

Aktionstage »Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten«

Grundschulen und Kindergärten zeigen mit kreativen Aktionstagen, wie viel Spaß es macht, das Auto öfter einmal stehen zu lassen und den Weg stattdessen zu Fuß zurück zu legen.

Zeitraum: Zwei Wochen im September im Rahmen der Europäischen Mobilitäts-Woche

Das ist zu tun: Anmelden, eine Aktion oder ein Projekt entwickeln und während der Aktionstage möglichst viele Schul- oder Kita-Wege zu Fuß zurücklegen, das Projekt auf der Aktionswebseite dokumentieren und an der Verlosung der Preise teilnehmen

Für Brandenburger Schulen und Kindergärten wird es auch in diesem Jahr wieder ein kostenloses Starterset geben.

Kontakt:

VCD Brandenburg: **info@vcd-brandenburg.de**

➜ **https://brandenburg.vcd.org/themen/mobilitaetsbildung/**

VCD-Laufbus

Mit dem VCD-Laufbus unterstützt der VCD Kindergärten und Grundschulen dabei, Laufgemeinschaften einzurichten. Für Kinder eine tolle Sache, denn sie können im Freundeskreis zusammen gehen, sich bewegen, Spaß haben und gleichzeitig die Verkehrssicherheit trainieren. Und auch die Eltern profitieren: Weil sie sich bei der Begleitung der Kinder abwechseln können, sparen sie Zeit für das tägliche Holen und Bringen. Außerdem reduziert sich das Verkehrsaufkommen vor Schulen und Kindergärten deutlich.

Zeitraum: Fortlaufend, besonders sinnvoll für die ersten Elternabende vor Schulbeginn

Das ist zu tun: Einfach Informationsmaterial herunterladen, Idee auf einem Elternabend besprechen und Laufbus starten.

Kontakt:

VCD Brandenburg: **info@vcd-brandenburg.de**

➜ **www.vcd.org/themen/mobilitaetsbildung/vcd-laufbus**

FahrRad! Fürs Klima auf Tour

Eine Kampagne für Jugendliche von 12 bis 18 Jahren: Klassen oder Freizeitgruppen erledigen so viele Wege wie möglich mit dem Rad – das können die Fahrten zur Schule, zum Fußball, zu Freunden oder zu anderen Freizeitaktivitäten sein. Die geradelten Kilometer werden gesammelt und ergeben zusammen mit den gelösten Quizaufgaben das Ergebnis, mit dem sich das Team für die Preise qualifiziert.

Zeitraum: März bis Ende August

Das ist zu tun: Team zusammenstellen, anmelden, los radeln, Kilometer melden, Quiz-Aufgaben lösen und tolle Preise gewinnen

Kontakt:

VCD Bundesverband: **klima-tour@vcd.org**

➜ **www.klima-tour.de**

Kleine Adler für sichere Schulwege

Im Projekt »Kleine Adler für sichere Schulwege« untersuchen die Kinder der fünften und sechsten Klasse ihre Schulumgebung in kleinen Gruppen. So entdecken und dokumentieren sie unter Anleitung eines Erwachsenen die Gefahrenstellen auf dem Schulweg, wiederholen aber auch gleichzeitig das bereits Gelernte, etwa aus der Radfahrprüfung.

Zeitraum: nach Absprache

➜ **https://netzwerk-verkehrssicherheit.de/kladler**

Die Kindermeilenkampagne

Schon seit 2002 sammeln Kindergarten- und Schulkinder Grüne Meilen für das Weltklima!

Jedes Jahr sammeln europaweit viele tausende Kinder ihre Wege, die sie zu Fuß, auf Roller und Rad, mit Bus oder Bahn zurücklegen, in Form von Grünen Meilen. Diese Meilenzahlen präsentiert das Klima-Bündnis zusammen mit den Wünschen und Ideen der Kinder für den Klimaschutz auf der nächsten UN-Klimakonferenz.

Zeitraum: bis Ende Oktober

Tipp: Lässt sich prima mit der Aktion »Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten« kombinieren

➜ **www.kindermeilen.de**

Projekte zur Verkehrssicherheit

Einen guten Überblick über aktuelle Angebote zur Verkehrssicherheit für unterschiedliche Zielgruppen bietet die Seiten des Netzwerk Verkehrssicherheit Brandenburg. Angebote für Kinder finden Sie beispielsweise unter:

➜ **https://netzwerk-verkehrssicherheit.de/angebote-fuer-kinder**

Elektromobilität, Wasserstoff und autonomes Fahren

Foto: depositphotos.com – Scharfsinn

8. Schaufenster Zukunft: Elektromobilität, Wasserstoff und autonomes Fahren

Neben Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung hat auch die technische Entwicklung entscheidenden Einfluss darauf, wie Mobilität zukünftig aussehen wird, und wie klimaverträglich sie gestaltet werden kann. In diesem Kapitel geben wir Ihnen deshalb einen kurzen Einblick in laufende Projekte, die sich in Brandenburg mit Zukunftsthemen der Mobilität, wie alternativen Antrieben und autonomem Fahren beschäftigen.

Elektromobilität mit Auto, Fahrrad, Bus und Bahn kann dazu beitragen, die langfristigen Klimaziele zu erreichen, wenn der Anteil erneuerbarer Energien konsequent ausgebaut wird. Mit dem aktuellen deutschen Strommix erreichen E-Mobile jedoch keine wesentlich besseren CO_2-Werte als moderne Verbrennungsmotoren. Und auch, wenn die öffentliche Diskussion oft einseitig auf diesen Antrieb fokussiert ist, sollte nicht vergessen werden, dass der E-Motor nicht die einzige Option für die Mobilität der Zukunft darstellt. Auf **www.vcd.org/themen/auto-umwelt/alternative-antriebe** finden Sie eine umfassende Übersicht über die Vor- und Nachteile unterschiedlicher alternativer Antriebsmöglichkeiten.

Stand: Elektromobilität in Brandenburg

Nach Abschluss des Förderwettbewerbs PIOnEER², bei dem eine Bestandsaufnahme zur öffentlichen Lade-Infrastruktur in Brandenburg durchgeführt wurde, bescheinigte die Reiner Lemoine Institut gGmbH Brandenburg noch erheblichen Nachholbedarf beim Aufbau der Lade-Infrastruktur.

Einen Überblick über bestehende E-Mobilitätsprojekte in Brandenburg gibt die Übersichtskarte[17] von PIOnEER². Weitere Projekte und Kontakte finden sich auf den Seiten der Initiative »E-mobiles Brandenburg«.[18]

Wasserstofftechnologie für Busse und Bahnen

Das Wasserstoff-Forschungszentrum der Brandenburgischen Technischen Universität (BTU Cottbus) forscht unter anderem an der Herstellung und Speicherung von Wasserstoff, der anschließend für Brennstoffzellen-Antriebe im Rahmen von E-Mobilität und ÖPNV mit Brennstoffzelle einsetzbar ist.[19]

Erste Vorgespräche für den Einsatz von wasserstoffbetriebenen Personenzügen gibt es schon. Die Niederbarnimer Eisenbahn hat im Februar 2019 den weltweit ersten Wasserstoff-Personenzug der Firma Alstom im Rahmen einer Sonderfahrt vorgestellt. Die Eisenbahngesellschaft plant Fahrzeuge vom Typ Coradia iLint ab dem Fahrplanwechsel 2022 auf der Heidekrautbahn (RB27) einzusetzen.

➜ **www.neb.de/unternehmen/aktuelles/details/wasserstoff-zug-coradia-ilint-in-basdorf-praesentiert**

16. https://reiner-lemoine-institut.de/wp-content/publications/2017_12_01_Zukunftsforum/2017_11_30_PIOnEER2_final.pdf
17. https://energie.wfbb.de/de/E-mobiles-Brandenburg
18. https://www.b-tu.de/fg-kraftwerkstechnik/forschung/projekte/aktuell#c176110

Autonomer Busverkehr in der Prignitz

Die kreiseigene Busverkehrsgesellschaft OPR GmbH des Landkreises Ostprignitz-Ruppin testet gemeinsam mit der TU Berlin und der TU Dresden den Einsatz von autonomen Kleinbussen. Im Rahmen des Modellvorhabens »Autonomer Nahverkehr im ländlichen Raum in der Modellregion Ostprignitz-Ruppin« sollen praktische Erfahrungen gewonnen werden, die auch auf andere Regionen übertragen werden können.[23]

Ähnliche Forschungsprojekte gibt es auch in anderen Regionen. Zum Beispiel das Projekt NAF-Bus (Nachfragegesteuerter Autonom Fahrender Bus).[24]

Das Projekt hat zum Ziel, einen ÖPNV *on demand* mit automatisierten Fahrzeugen zu entwickeln und zu evaluieren. Das neuartige Mobilitätskonzept basiert auf automatisierten, elektrisch angetriebenen Kleinbussen, die es ermöglichen, bestehende Bus- und Bahnlinien zu vernetzen sowie eine bessere Erreichbarkeit und Mobilität in ländlich gelegenen Orten zu schaffen. Die Organisation des Straßenverkehrs, insbesondere das informationstechnische und organisatorische Zusammenwirken mit personengeführten Fahrzeugen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), soll erforscht werden. Das Projekt befasst sich darüber hinaus intensiv mit gesellschaftlichen Aspekten und erforscht das Verhalten der Nutzer*innen, die Akzeptanz von Passagieren und anderen Verkehrsteilnehmenden sowie die rechtlichen Aspekte autonomer Fahrzeuge im ÖPNV. Das Projekt findet in den Kreisen Nordfriesland (Sylt und Enge-Sande) sowie Dithmarschen (Wesselburen und Lunden) statt.

Wissenschaft und Forschung

Auch die TH Wildau beschäftigte sich im März 2019 in ihrem zweiten Forum »Neue Mobilitätsformen« mit den Themen Ridepooling und Automatisiertes Fahren. Die Dokumentation finden Sie unter:

➜ **www.th-wildau.de/wissenschaftswoche/fonemo2019**

Wie klimaverträglich ist unsere Energie?

In der Energiestrategie 2030 hat die Landesregierung für Brandenburg das energie- und klimapolitische Ziel formuliert, dass bis 2030 der Anteil der erneuerbaren Energien am Primärenergieverbrauch 32 Prozent betragen soll. Bezogen auf den künftigen Endenergieverbrauch wurden folgende Teilziele formuliert:

- **Anteil am Stromverbrauch: 100 %**
- **Anteil am Wärmeverbrauch: 39 %**
- **Anteil am Verkehr (inkl. Flugverkehr): 8 %**

Insgesamt wären damit 44 % (88 Petajoule) des prognostizierten Endenergieverbrauchs für 2030 durch erneuerbare Energien gedeckt.[20]

2015 lag der Anteil erneuerbarer Energien am Primärenergieverbrauch in Brandenburg bei 19,9 %.[21]

Im Bundesdurchschnitt produzierte eine Kilowattstunde Strom 2017, basierend auf dem deutschen Strommix, 489 Gramm CO_2.[22]

Beratung und Förderung

Dies bietet die neu gegründete Anlauf- und Koordinierungsstelle E-mobiles Brandenburg (AK EMO). Sie soll Kommunen und Unternehmen im Land Brandenburg bei der Initiierung und Umsetzung zukunftsweisender Elektromobilitätsprojekte unterstützen. Die AK EMO setzt damit die Arbeit des internationalen Schaufensters Elektromobilität Berlin-Brandenburg (2012 bis 2015) und der Initiative E-mobiles Brandenburg (2015 bis 2016) fort und wird zukünftig zentraler Ansprechpartner zu Fördermöglichkeiten der E-Mobilität und Ladeinfrastruktur.

➜ **https://energie.wfbb.de/de/E-mobiles-Brandenburg**

19. https://mlul.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.295361.de
20. https://mwe.brandenburg.de/de/energiestrategie-2030/bb1.c.478377.de
21. www.umweltbundesamt.de/themen/klima-energie/energieversorgung/strom-waermeversorgung-in-zahlen#Strommix
22. www.reg-nordwestbrandenburg.de/Download/db/2017-11-03_AutoNV_OPR_Presseinformation-LK_OPR_FINAL.pdf
23. www.naf-bus.de

GRÜN-
BÜRGERBEWEGTE
KOMMUNALPOLITIK
BRANDENBURG

Die GBK blickt auf 20 Jahre Kommunalpolitische Arbeit zurück. Unser Verein wurde im Frühjahr 1991 von 50 Kommunalpolitiker*innen gegründet. Darunter waren Mandatsträger*innen von Bündnis 90, Grüne Partei, Neues Forum, Bürgerinitiativen und Vereinen. Ziel war, eine Basis für eine gemeinsame Arbeit mit Informationsaustausch und Weiterbildung zu schaffen. Der Verein steht der Partei Bündnis 90/Die Grünen nahe, ist jedoch personell und organisatorisch unabhängig. So sind auch parteilose Mandatsträger im Verein organisiert. Die GBK berät Kommunalvertreter*innen und vermittelt Expert*innen für fachspezifische Themen. Sie informiert über aktuelle Entwicklungen in der Kommunalpolitik.

Kommunalpolitische Fachveranstaltungen werden mit Förderung des Landes Brandenburg angeboten. Planspiele zur Kommunalpolitik sowie zur Baupolitik können vor Ort durchgeführt werden. Die GBK veranstaltet bei Bedarf zusammen mit Fraktionen und Initiativen vor Ort Seminare zu aktuellen Themen.

Die GBK vertritt kommunalpolitische Interessen gegenüber der Bundes- sowie der Landespartei und den Fraktionen, arbeitet mit an Positionsentwicklungen und Stellungnahmen. Als Mitherausgeberin der Fachzeitschrift für Alternative Kommunalpolitik (AKP) fördert die GBK den bundesweiten Austausch der Kommunalpolitiker*innen.

Verein für grün-bürgerbewegte Kommunalpolitik Brandenburg e.V. (GBK)

Ansgar Gusy
Dortustraße 52
14467 Potsdam

0331-582 46 06
info@gbk-brandenburg.de
www.gbk-brandenburg.de

VCD Mobilität für Menschen.
Landesverband Brandenburg

Der ökologische Verkehrsclub VCD Brandenburg e. V. engagiert sich seit 1991 für eine umwelt- und sozialverträgliche, sichere und gesunde Mobilität in Brandenburg. Er lässt sich dabei leiten von dem Gedanken einer globalen Verantwortung, die ihn motiviert, auf lokaler und regionaler Ebene nach Lösungen für eine zukunftsfähige, klimaverträgliche und nachhaltige Verkehrspolitik zu suchen.

Für dieses Ziel betreibt der VCD Brandenburg gezielt Lobbyarbeit, er informiert und aktiviert die Öffentlichkeit, unterstützt alternative Verkehrskonzepte vor Ort und engagiert sich mit nachhaltigen Mobilitätsbildungsangeboten in Kindergärten und Schulen, sowie in der Erwachsenenbildung. Die inhaltliche und organisatorische Arbeit des VCD wird von der Geschäftsstelle in Potsdam und seinen ehrenamtlichen Aktiven im Vorstand und in den fünf Kreisgruppen getragen.

Regelmäßige Aktivitäten des VCD Brandenburg sind neben Lobby- und Öffentlichkeitsarbeit u.a. Mobilitätsbildung in Schulen und Kindergärten, die Organisation und Betreuung eines Alleen-Erntecamps und die Ausrichtung einer VCD-Fachexkursion.

Verkehrsclub Deutschland, Landesverband Brandenburg

Anja Hänel
Im Haus der Natur, Lindenstraße 34
14467 Potsdam

0331-201 55 60
info@vcd-brandenburg.de
www.vcd-brandenburg.de
www.verkehrswende-brandenburg.de

IMPRESSUM

Herausgeber: VCD Brandenburg, GBK Brandenburg e. V.
V.I.S.D.P.: Anja Hänel
Redaktion: Ansgar Gusy, Anja Hänel, Fritz Viertel
Artikel externer Autor*innen sind namentlich gekennzeichnet
Foto Titelseite: © Michael Anders
Lektorat: Erika Lach-Pückert
Satz / Layout: Michael Anders, www.greengraphics.de
Druck: 2019, 1. Auflage, gedruckt auf Recyclingpapier

GRÜN-
BÜRGERBEWEGTE
KOMMUNALPOLITIK
BRANDENBURG

GBK

VCD Mobilität für Menschen.
Landesverband Brandenburg