



Hochschule für nachhaltige Entwicklung Eberswalde

STADT, LAND, PANKE – BERNAU VERBINDET

TRANSFERPROJEKT ZUM BRANDENBURG-TAG 2021

ABSCHLUSSBERICHT UND PRÜFUNGSLEISTUNG

VERFASSER:	FLORIAN BLOCH
MATRIKELNUMMER:	192124000
GUTACHTERIN:	LOUISA WOLF-GORNY/BIRTE KADDATZ
ABGABE AM:	26.02.2021

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung.....	4
1. Einleitung	5
2. Vorstellung des Landesfestes.....	6
2.1 Daten und Fakten zum geplanten Event.....	6
2.2 Nachhaltigkeitsanspruch.....	7
3. Das Transferprojekt	9
3.1 Projektauftrag und Projektziel	9
3.2 Mehrwert durch das Projekt.....	10
3.3 Rahmenbedingungen und Begleitumstände zum Projekt	11
4. Methodik und Ergebnisse	13
4.1 Projektentwicklung	13
4.2 Literaturrecherche	13
4.3 Zielgruppen-Analyse	14
4.4 Corona-Analyse.....	18
4.5 Analyse Bernau	22
4.5.1 Berechnung des Besucherpotentials mit dem Rad	22
4.5.2 Berechnung der benötigten Stellplätze	30
4.5.3 Analyse der Radwegesituation.....	33
4.5.4 Flächensuche für Stellplätze	36
4.5.5 Recherche potentieller Partner zur Förderung der Rad-Anreise	37
4.6 Maßnahmenpaket.....	39
4.6.1 Koordinierungsstelle Radfahren	40
4.6.2 Kommunikation mit den Partnern	41
4.6.3 Kommunikation an die Besucher	42
4.6.4 Anreize zur Förderung der Rad-Anreise.....	44
4.6.5 Wegführung zum Brandenburg-Tag	45
4.6.6 Aktionen zur Anreise.....	48
4.6.7 Aktionen vor Ort	49
4.6.8 Nachbetreuung	50
4.6.9 Erstellung von Personas und Customer Journeys	51
5. Ausblick und Reflektion	53
5.1 Status Quo zum Ende des Projektes	53
5.2 Weiterführende Aufgaben	53
5.3 Fazit und abschließende Gedanken	54

Quellenverzeichnis 57

Anhangsverzeichnis 71

Abbildungsverzeichnis 73

Zusammenfassung

Das Kulturamt der Stadt Bernau plante für September 2021 mit dem Brandenburg-Tag 2021 ein touristisches Großprojekt. Ein hoher Anteil an Rad-Anreisenden unter den Besuchern wurde dabei von den Veranstaltern gewünscht.

Als Student der Hochschule für nachhaltige Entwicklung Eberswalde, befasste sich der Autor mit der Thematik in Form eines Transferprojektes.

Neben konkreten Einschätzungen zu bestimmten Themen, die sich die Partner erhofften, war das übergeordnete Ziel des Projektes, die Entwicklung eines umfassenden Maßnahmenpakets zur Förderung des Radverkehrs zum Brandenburg-Tag 2021.

Methodisch wurde dabei umfangreich zum Status Quo vor Ort in Bernau bezüglich Radwege-Infrastruktur und Beschilderung, sowie zur Nutzung des Rads als Verkehrsmittel in der Bevölkerung recherchiert. Ebenso wurde eine umfangreiche Literatur-Recherche bezüglich Radverkehr in Deutschland und Brandenburg, zur Besucherlenkung im Radverkehr, zu Rad-Verkehrsplanung, zu Festival- und Veranstaltungs-Tourismus, zu möglichen Marketing-Maßnahmen sowie zu einer Sammlung von Leitfäden und Best Practice-Beispielen zur Förderung des Radverkehrs vorgenommen. Darauf aufbauend wurde das Rad-Besucher-Potential für den Brandenburg-Tag ermittelt, die benötigte Stellplatz-Anzahl abgeschätzt, sowie die dafür benötigte Fläche errechnet. Anschließend wurde eine Einschätzung zu möglichen Stellplatz-Lokalitäten erstellt, und potentielle Partner für Marketing und Aktionen für die Anreise ermittelt. Ebenso wurde eine Corona-Einschätzung erstellt.

Mit Hilfe dieser Vorarbeiten wurde ein umfangreiches Anreise-Konzept zur Förderung des Radverkehrs erstellt. Dieses umfasste die Errichtung einer Koordinierungsstelle für den Radverkehr, die Kommunikation mit potentiellen Partnern und Besuchern, diversen Marketing-Maßnahmen, Aktionen entlang der Wegführung und vor Ort, verschiedene Anreize zur Rad-Anreise, sowie eine Nachbetreuung der Partner und Besucher. Dieses Paket wurde im Rahmen einer Abschlusspräsentation den Transferprojekt-Partnern mittels einer Präsentation mit anschließender Fragerunde vorgestellt.

1. Einleitung

Im Juni 2019 hatte sich die Stadt Bernau offiziell für die Ausrichtung des 17. Brandenburg-Tages beworben. Am 17. September 2019 erhielt sie dafür den Zuschlag von der Landesregierung. Federführend in der Planung und Durchführung des Brandenburg-Tages 2021 war das Kulturstadamt in Bernau - in Kooperation mit der Full Service Agentur RIAG Media GmbH. Beim Brandenburg-Tag handelt es sich um ein sich wiederholendes touristisches und kulturelles Großereignis, welches jeweils in einer anderen Stadt des Bundeslandes mit einem eigenen Motto über ein Wochenende verteilt stattfindet.¹

Das Credo von André Stahl, dem Bürgermeister von Bernau hierzu lautete, dass die Bernauer zu Fuß oder mit dem Rad zum Event kommen, die Barnimer mit dem Bus oder Rad, die Berliner mit dem ÖPNV.² Damit war die Richtung für die Verkehrs-Planung vorgegeben. Ebenfalls sollte dem Thema Nachhaltigkeit eine größere Rolle in der Planung beigemessen werden.

Da es für das den Bereich der Radanreise nicht die notwendigen Kapazitäten gab, wurde diese Aufgabe in Form eines Transferprojektes ausgeschrieben. Im Rahmen dieser Arbeit - welche im Zuge des Masterstudiums Nachhaltiges Tourismusmanagement an der Hochschule für nachhaltige Entwicklung Eberswalde stattfand - war der Autor vom 01.10.2020 bis zum 31.01.2021 für das Kulturstadamt Bernau tätig.

Das Projekt wurde von Seiten der Hochschule von der Studienfach-Beraterin Louisa Wolf-Gorny betreut. Von Seiten des Kulturstadamts Bernau, wurde es von Annelie Mattheis, der Projektleiterin des Brandenburg-Tages, betreut. Ebenfalls war Nicole Steinau, als Vertreterin der RIAG Media GmbH, eng in die gemeinsame Planung mit dem Verfasser der Arbeit involviert. Diese Abhandlung ist Teil des Transferprojektes und dient als Abschlussbericht über die Tätigkeit des Studenten während des Projektes.

¹ [Vgl. Zeitungsartikel MOZ zum Zuschlag](#)

² [Siehe Anhang I Transferprojekt-Vorstellung S. 2](#)

2. Vorstellung des Landesfestes

Die Landesfest-Tage in Deutschland wurden erstmals 1961 in Hessen in Form der Hessentage abgehalten. Das Ziel dieser Veranstaltung war es ursprünglich, den alteingesessenen Hessen und den hinzugezogenen Heimatvertriebenen aus den ehemaligen deutschen Ostgebieten ein Gefühl der Zusammengehörigkeit zu geben. Entsprechend bedeutend war die Präsentation des hessischen Brauchtums und hessischer Trachten. Mittlerweile finden die Landesfeste in 12 deutschen Bundesländern, in wiederkehrenden ein- bis vier-jährigen Abständen, statt. Sie werden in jeweils anderen Städten des entsprechenden Bundeslandes, über mehrere Tage verteilt, veranstaltet. Ihr Fokus hat sich im Laufe der Jahre von der reinen Präsentation des Brauchtums hin zu einer Mischung aus Kultur, Brauchtum und modernen Lebensstil gewandelt. Das erste Landesfest in Brandenburg - welches seitdem unter dem Namen Brandenburg-Tag bekannt ist – fand 1995 in Cottbus statt. Der 17te Brandenburg-Tag war für das Wochenende vom 03.09.2021 bis zum 05.09.2021 in Bernau geplant unter dem Motto „Stadt, Land, Panke – Bernau verbindet“. ³

2.1 Daten und Fakten zum geplanten Event

Die Planung und Umsetzung des Brandenburg-Tages 2021 waren zum Erstellungszeitpunkt dieser Arbeit ein laufender Prozess, welcher durchgehend Änderungen unterworfen war. Daher sind die hier verfassten Angaben lediglich eine Momentaufnahme vor dem Abgabetermin dieser Arbeit am 26.02.2021. Sie sollen dem Leser lediglich ein Bild vermitteln, in welchen Dimensionen das Landesfest geplant war und welche Aktionen beispielsweise vorstellbar waren. Die nachfolgenden Daten stammen größten Teils aus der Konzeptvorstellung vom 07.01.2021 von der RIAG Media GmbH, welche im Anhangsverzeichnis zum Download zur Verfügung steht.⁴

Zum Landesfest 2021 wurden, über drei Tage verteilt, etwa 120.000 Besucher erwartet. Als Auftaktveranstaltung diente die „Bernau-Nacht“ am Abend des 03.09.2021. Hierfür war

³ [Vgl. Webseite Brandenburg-Tag 2021](#)

⁴ [Siehe Anhang II Konzeptvorstellung](#)

lediglich ein begrenztes Areal in der Innenstadt vorgesehen⁵ und es wurde mit etwa 10.000 Besuchern gerechnet. Die Hauptveranstaltung sollte am 04.09. und am 05.09. stattfinden, wobei samstags mit 70.000 Besuchern gerechnet wurde und sonntags mit 40.000.⁶ Die Bernauer Innenstadt sollte dabei großräumig in vier Festgelände aufgeteilt werden. Die Festbereiche A-D setzten dabei unterschiedliche Schwerpunkte. Es sollte Konzerte geben, Kunst/Handwerkmärkte, Workshops, Aufführungen, Interviews, Vorstellungen zahlreicher Vereine, Stände für Partnerstädte, sowie Erlebnisflächen zu zahlreichen Themen wie Digitalisierung, Landespolitik oder Gesundheit. Zahlreiche Medienpartner wie rbb Fernsehen oder rbb Antenne Brandenburg sollten geladen und in die Moderation eingebunden werden. Ebenfalls war ein Meet and Greet mit Fußball-Vereinen wie dem Bundesliga Erstligisten Hertha BSC geplant. Mit Festbereich D war zudem ein eigener Bereich mit Programm für Kinder und Familien geplant. Es sollte zahlreiche Bühnen geben, unter anderem war eine Lasershow als Abschlussveranstaltung für Samstag geplant.⁷

Neben einem ausgeklügelten Sicherheits- und Hygiene-konzept, sollte es zudem einen eigenen Shuttleservice geben. Die Wegführung sollte mittels Tape-Art und großen Informationstafeln funktionieren. Es sollten Teile der Innenstadt für den Verkehr gesperrt werden und wurden eigenen Parkareale für die Besucher bereitgestellt werden. Ebenfalls wurden umfangreiche Werbemaßnahmen, wie großflächige Banner, Social Media-Aktionen, Anzeigenschaltungen und Radio-Werbung geplant.

2.2 Nachhaltigkeitsanspruch

Der Brandenburg-Tag 2021 sollte zudem ein eigenes Nachhaltigkeits-Konzept erhalten. So war unter anderem geplant, das Grünflächenamt und die Naturschutzbehörde in die Planung des Landesfestes zu involvieren. Im Bernauer Panke-Park – welcher als Festbereich diente – lebte zudem die bedrohte Zauneidechse⁸, auf welche bei der Planung Rücksicht genommen wurde. Mit „Panki der Zauneidechse“ war ein Maskottchen geplant, welches

⁵ [Siehe Anhang II Konzeptvorstellung S. 12](#)

⁶ [Siehe Anhang II Konzeptvorstellung S. 56](#)

⁷ [Siehe Anhang II Konzeptvorstellung S. 9-25](#)

⁸ [MOZ Artikel. Luft am „Pankebogen“ nicht belastet, Krakau, 2018](#)

die Gäste auf Naturschutz und bedrohte Arten aufmerksam machen sollte. Zudem sollte ein besonderer Wert auf Abfallmanagement und Recycling gelegt werden. Des Weiteren wurde erstmals auf Pyrotechnik für ein großes Feuerwerk als Abschlussveranstaltung verzichtet und stattdessen eine Lasershow in das Programm integriert, die ohne Lärm- und Schadstoff-Emissionen auskommt. Im Veranstaltungsplan war zudem eine verstärkte Nutzung von Solarstrom vorgesehen. Ein Schwerpunkt im Verkehrsmanagement lag auf dem emissionsarmen ÖPNV und – als Gegenstand dieser Arbeit – auf dem Fahrrad-Verkehr.⁹

⁹ [Siehe Anhang II Konzeptvorstellung S. 59](#)

3. Das Transferprojekt

Das Transferprojekt begann mit einem Kick-Off-Gespräch am 30.09.2020. Teilnehmer und Vertragspartner waren die Frau Wolf-Gorny seitens der Hochschule Eberswalde, der Autor und das Frau Mattheis seitens des Kulturrates Bernau. Die Projektlaufzeit war von Seiten der Hochschule Eberswalde mit 17 Wochen angesetzt. Im Anschluss wurde noch ein Zeitraum von 4 Wochen zur Erstellung dieser Arbeit gewährt.

3.1 Projektauftrag und Projektziel

Zu Beginn des Transferprojektes gab es noch kein klar definiertes Projektziel und keinen klaren Projektauftrag. Das Kulturrat Bernau erhoffte sich zunächst, Antworten auf folgende Fragen zu erhalten:¹⁰

- Wie kann die Anreise mit dem Rad gefördert werden?
- Wie viele Radbesucher sind zu erwarten?
- Aus welchen Regionen kommen die Anreisenden?
- Welche Infrastruktur wird benötigt?
- Welche Partner wären denkbar?
- Sind die Radwege attraktiv?
- Wie kann man die Anreise selbst zum Erlebnis machen?

Der Projektauftrag wurde bewusst vage gehalten, um dem Studenten eine individuelle Gestaltung des Projektes zu ermöglichen. Die Aufgabenfindung war insofern Teil des Transferprojektes. Die Aufgaben und Ziele wurden vom Autor mit Hilfe von Brainstorming zunächst grob entwickelt, im Verlauf des Projektes verdichteten sich diese einzelnen Aufgabenstränge nach und nach zu einem Gesamtauftrag.¹¹

Dieser wurde wie folgt definiert:

¹⁰ [Siehe Anhang I Transferprojekt-Vorstellung S. 2](#)

¹¹ [Die Notizen des Brainstorming-Prozesses sind nicht mehr verfügbar - Erläuterung im Quellenverzeichnis](#)

Entwicklung eines umfassenden Maßnahmenpakets zur Förderung des Radverkehrs zum Brandenburg-Tag 2021.

Jenes Maßnahmen-Paket sollte folgende Informationen umfassen:

- Einschätzung des Besucherpotentials der Fahrradfahrer
- Analyse der benötigten Rad-Stellplätze und Stellplatz-Infrastruktur
- Analyse möglicher Stellplatz-Lokalitäten
- Allgemeine Einschätzung zur Corona-Situation bezüglich der Radanreise
- Ermittlung möglicher Partner hinsichtlich der Förderung des Radverkehrs
- Mögliche Marketing-Maßnahmen zur Förderung des Rad-Verkehrs
- Empfehlung zur Wegführung der Anreisenden
- Mögliche Anreize zur Förderung der Rad-Anreise
- Mögliche weitere Aktionen zur Förderung der Rad-Anreise

Die Ergebnisse dieser Teilaufgaben wurden in Form einer Präsentation bei einer Abschlussveranstaltung, zum Ende der Transferprojekt-Laufzeit den Entscheidungsträgern des Kulturamtes Bernau, der RIAG Media GmbH und weiteren in die Planung des Brandenburg-Tag involvierten Personen mit berechtigtem Interesse, vorgestellt.

3.2 Mehrwert durch das Projekt

Der nicht-motorisierte Individual-Verkehr wird in der Planung im Veranstaltungsverkehr häufig eher als nebensächlich behandelt. So wurde im Leitfaden zum Veranstaltungsverkehr von AS&P mit einem durchschnittlichen Anteil am Modal Split – heißt an der Verteilung des Transportaufkommens auf die verschiedenen Verkehrsträger – von etwa 5% gerechnet.¹² Ebenfalls wurde bei RIAG Media aufgrund von Erfahrungswerten ursprünglich mit einem Anteil der Radbesucher am Modal Split von 5% für den Brandenburg-Tag gerechnet.¹³ Bei einer geschätzten Gesamt-Besucher-Anzahl von 120.000, würde dies dennoch 6.000 Besuchern entsprechen, die das Rad zur Anreise

¹² [Leitfaden zum Veranstaltungsverkehr AS&P, 2007, S. 62](#)

¹³ [Siehe Anhang II Konzeptvorstellung S. 56](#)

verwenden. Aufgrund der begrenzten Ressourcen ist diese Anzahl zu niedrig, um innerhalb des Planungsteams eine tiefgreifende Schwerpunkt-Analyse zu ermöglichen. Auf Grundlage der Selbstansprüche des Veranstalters hinsichtlich Nachhaltigkeit, sowie des ausgegebenen Leitsatzes zur Anreise mit dem Rad durch den Bürgermeister, ist das Thema Fahrradverkehr zum Brandenburg-Tag jedoch gewichtiger. Nicht zuletzt veränderte die Corona-Pandemie das Verkehrsnutzungs-Verhalten der Bevölkerung, wodurch die herkömmlichen Planungsgrundlagen im Modal Split hinfällig wurde.

Der erhoffte Mehrwert dieses Projektes war es, den für die Planung des Landesfestes verantwortlichen Personen eine Entscheidungs-Hilfe und Grundlage hinsichtlich des Fahrradverkehrs zum Brandenburg-Tag zu überreichen. Das Maßnahmenpaket sollte den Entscheidern im Kulturstadamt und bei RIAG Media zusätzlich die Möglichkeit geben, ohne großen Mehraufwand in der eigenen Planung, Antworten auf die in Punkt 3.1 formulierten Fragen zu finden. Ebenfalls sollte damit ein Leitfaden erstellt werden, der auch für zukünftige Landesfeste als Orientierungshilfe verwendet werden kann. Die Maßnahmen sollten zudem reale positive Auswirkungen auf die Förderung der Radanreise haben – und somit einen Beitrag zur Reduzierung der Lärm- und Schadstoff-Emissionen am Landesfest-Wochenende leisten. Die Konzepte und Ideen konnten somit als Teil der Nachhaltigkeitsstrategie des Brandenburg-Tages 2021 angesehen werden. Nicht zuletzt war es dem Autor, als Student im nachhaltigen Tourismusmanagement, zudem eine persönliche Motivation, die eigenen Ideen in einem touristischen Großprojekt wie dem Brandenburg-Tag umgesetzt zu sehen.

3.3 Rahmenbedingungen und Begleitumstände zum Projekt

Das Projekt wurde weitgehend eigenverantwortlich bearbeitet. Im Abstand von drei Wochen wurden Besprechungen zwischen dem Verfasser der Arbeit, Frau Mattheis aus dem Kulturstadamt und Frau Steinau von RIAG Media anberaunt. In diesen wurde sowohl über die jeweiligen Fortschritte in der Planung des Brandenburg-Tags und des Transferprojekts berichtet, als auch Aufgaben- und Ziel-Anpassungen vorgenommen. Ab Mitte November 2020 fanden die Treffen, vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie, nur noch online statt. Auch die Abschlusspräsentation wurde unter diesen Umständen via Online-Schaltung

durchgeführt. Der Autor hatte keinen festen Arbeitssitz im Kulturamt Bernau und war die meiste Zeit im Homeoffice tätig. Ausnahmen bildeten Recherchen zur Rad-Wege-Infrastruktur um Bernau und den Stellplatzflächen.

Bei der Planung im Event-Management kann es immer wieder zu schwer kalkulierbaren Wartezeiten in der Planung kommen, weil beispielsweise auf Genehmigungen von Behörden gewartet werden muss. Andererseits werden Themen teilweise abrupt wichtig und vorgezogen, obwohl sie laut der Planung noch gar nicht diese Relevanz haben. Dies hatte auch Auswirkungen auf die Arbeit des Autors, da sich so einerseits wichtige Informationen verzögerten, die für einen Arbeitsbereich benötigt wurden, andererseits stellten sich bereits erledigte Arbeiten aufgrund geänderter Rahmenbedingungen später als überflüssig heraus, oder neue Informationen, deren Zusammentragung ursprünglich in der Planung gar nicht, oder später vorgesehen war, zeitnah von den Partnern benötigt wurden. Die im Projektstrukturplan¹⁴ vorgesehene Reihenfolge der Aufgaben konnte unter diesen Rahmenbedingungen somit nicht immer eingehalten werden und wurde entsprechend angepasst. Die Ergebnisse der Arbeiten wurden am Ende des Transferprojekts dennoch in der ursprünglich vorgesehenen und chronologisch stimmigen Reihenfolge für die Abschlusspräsentation vom Autor zusammengefügt und werden im folgenden Teil der Arbeit ebenso nicht in der tatsächlich bearbeiteten Reihenfolge beleuchtet, sondern in der zeitlich sinnvollen und für diese Arbeit schlüssigen und vorgesehenen Abfolge.

¹⁴ [Siehe Anhang III Projektstrukturplan](#)

4. Methodik und Ergebnisse

Die Arbeit am Projekt lässt sich grob in fünf Phasen einteilen. Phase 1 entspricht dabei der Projektentwicklung, in der die Aufgabenstellung konkretisiert wurde und der Strukturplan erstellt wurde. In der darauffolgenden Phase wurde intensiv nach Sekundärliteratur bezüglich Radtourismus, Verkehrslenkung und Best Practice-Beispielen recherchiert. In Phase 3 wurde der Status Quo in Bernau hinsichtlich Besucherpotential, Radwege-Infrastruktur, möglicher Stellplätze und potentieller Partner untersucht. In der vierten Phase wurde aus den gesammelten Daten das Maßnahmenpaket zur Förderung der Radanreise zum Brandenburg-Tag entwickelt. In der letzten Phase wurden diese Ergebnisse zusammengetragen und in Form einer Abschlusspräsentation den Partnern vorgestellt. Der grobe Ablauf mit den einzelnen Phasen als Meilensteine, wurde im Projektstrukturplan zum Nachvollziehen skizziert.¹⁵

4.1 Projektentwicklung

Wie bereits in Kapitel 3.1 erwähnt, galt es zunächst einmal den Rahmen und die Ziele des Projektes abzustecken. In dieser Phase wurde unter anderem der Projektauftrag spezifiziert und der Projektstrukturplan erstellt. Des Weiteren wurden Überlegungen hinsichtlich der anzuwendenden Methodik angestellt und mit den Projektpartnern besprochen. Es wurde die Grundlage und gemeinsame Basis für die nachfolgende Arbeit geschaffen. Als Orientierungshilfe In dieser Projektphase befasste sich der Autor zudem mit den von der Hochschule Eberswalde zur Verfügung gestellten Projektberichten von bereits abgeschlossenen Transferprojekten. Zudem wurden organisatorische Dinge, wie benötigte Unterschriften und Dokumente zum Transferprojekt mit der Hochschule besprochen und bearbeitet.

4.2 Literaturrecherche

Die darauffolgende Phase umfasste eine umfangreiche Literaturrecherche seitens des Verfassers der Arbeit. Das Ziel hierbei war es, dem Autor ein breites Wissen rund um die

¹⁵ [Siehe Anhang III Projektstrukturplan](#)

Themengebiete Radtourismus und Radverkehr allgemein, sowie in Deutschland und speziell in Brandenburg zu vermitteln. Weitere wichtige Themengebiete in der Recherche waren die Besucherlenkung im Veranstaltungsverkehr, die Radwege-Infrastruktur in Brandenburg und im Landkreis Barnim, sowie die Beschilderung und Verkehrsführung entlang von Radwegen. Zusätzlich wurden Informationen bezüglich der Radanreise bei Veranstaltungs- und Festivaltourismus, Veranstaltungs-Marketing, sowie Leitfäden und Best Practice-Beispiele hinsichtlich Förderung des Rad-Verkehrs recherchiert. Diese Expertise sollte in den folgenden Schritten zur Entwicklung des Maßnahmenpakets eingesetzt werden. Auffällig war in diesem Schritt, dass es vergleichsweise wenig Fachliteratur bezüglich dieser Themen gab, bzw. in den vom Autor gefundenen Leitfäden nur mit wenigen nachprüfbaren Primärquellen gearbeitet wurde. Da die Arbeit jedoch nicht nur theoretische und wissenschaftliche Ergebnisse zum Ziel hatte, sondern als praxisorientierter Leitfaden zur Förderung des Radverkehrs fungieren sollte, wurden vom Verfasser auch praxisbezogene Quellen als für die Arbeit relevant eingestuft. Beispiele hierfür waren Leitfäden und Best-Practice-Beispiele, deren wissenschaftliche Genauigkeit vom Autor nicht unabhängig überprüft werden konnte, jedoch bereits in der Praxis Bestand hatten. Besonders zu den Themen Veranstaltungs-Marketing, Radverkehr zu Veranstaltungen und Radverkehrsförderung bei Veranstaltungen sowie Leitfäden zum Veranstaltungsverkehr, gab es nur wenige verwertbare Quellen. Der Verfasser ging davon aus, dass Veranstalter ihr Wissen und ihre Erfahrungswerte aus Wettbewerbsgründen nicht teilen. Diese Annahme wurde von Seiten der RIAG Media GmbH im Gespräch bestätigt.

4.3 Zielgruppen-Analyse

Zur besseren Einschätzung des Besucherpotentials – auch in Bezug auf die Ansprache möglicher Zielgruppen und möglicher Maßnahmen – wurde zunächst eine Zielgruppen-Analyse für die Rad-Anreisenden vorgenommen. In Gesprächen mit Frau Steinau ging hervor, dass es von Seiten der RIAG Media keine „bevorzugte“ Besucher-Gruppe gab. Als Volksfest sollte der Brandenburg-Tag mit seinem breit aufgestellten Programm eine möglichst breite Bevölkerungsschicht ansprechen. Mit Festbereich D, der mit seinen

Aktionen gezielt auf Kinder zugeschnitten war, ließ sich jedoch ein leichter Schwerpunkt auf junge Familien erkennen.¹⁶

Aus der Analyse zum Radverkehr im Bericht über Mobilität in Deutschland vom Bundesverkehrs-Ministerium ging hervor, dass der Verkehrsanteil des Fahrrads in Brandenburg im Jahr 2017 etwa 11% des gesamten Verkehrsaufkommens ausmachte.¹⁷ Auffallend war ein Rückgang des Gesamtanteils von 17% auf 11% seit dem Jahr 2002, was in dem Bericht auf eine gestiegene PkW-Besitzquote zurückgeführt wurde. Brandenburg lag damit im deutschen Mittelfeld. Von dem Verkehrsanteil unabhängig, nahm in Deutschland sowohl die Anzahl der Radfahrer, als auch die dabei durchschnittlich zurückgelegten Kilometer zu. Lag die durchschnittliche Wegstrecke im Radverkehr 2002 noch bei 3,2km, betrug sie 2017 bereits 3,8km.¹⁸ Aus dem Bericht ging ebenfalls hervor, dass der Anteil der Radfahrer in Metropolregionen – wie Berlin mit 15% Gesamtanteil des Rades am Modal Split im Jahr 2017 – am stärksten beim Radanteil zugenommen hatte, wohingegen der Anteil im ländlichen Raum schrumpfte. Bernau war als Mittelstadt zu zählen, welche in der Analyse zum Radverkehr mit einem leichten Zuwachs seit 2002 auf etwa 13-14% Gesamtanteil des Radverkehrs rechnen konnte.¹⁹ Eine weitere wichtige Erkenntnis aus dem Bericht war, dass die durchschnittliche zurückgelegte Strecke am Wochenende, mit 9,9km am Samstag und 12,4km am Sonntag, deutlich höher lag als an den Wochentagen. Zudem lag der Wegezweck der Radnutzung im Freizeitverkehr mit 41% an Samstagen bzw. 71% an Sonntagen deutlich über dem Wochendurchschnitt.²⁰ Wie aus der Grundlagenstudie Fahrradtourismus vom Bundeswirtschaftsministerium hervorgeht, war der Anteil der Tagesreisen mit dem Rad in Brandenburg von 10,7% deutlich über dem Bundesdurchschnitt mit 4,5% im Jahr 2009.²¹ Die durchschnittliche Wegstrecke umfasste dabei zwischen 6km und 25km. Die Abbildung 1 zeigt eindrücklich die Zusammensetzung der Fahrradnutzer in Deutschland in %, nach Altersklassen, im urbanen und ländlichen

¹⁶ [Siehe Anhang II Konzeptvorstellung S. 19](#)

¹⁷ [Mobilität in Deutschland – MiD. Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr, 2017, S. 22](#)

¹⁸ [Mobilität in Deutschland – MiD. Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr, 2017, S. 20](#)

¹⁹ [Mobilität in Deutschland – MiD. Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr, 2017, S. 23](#)

²⁰ [Mobilität in Deutschland – MiD. Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr, 2017, S. 24 - 25](#)

²¹ [Grundlagenuntersuchung zum Fahrradtourismus in Deutschland, 2009, S. 44](#)

Raum. Aus den Zahlen lässt sich ablesen, dass sich der Radnutzungsanteil unter 20 Jahren am Höchsten befand. Nach Erwerb des Führerscheins nahm dieser daraufhin stark ab – besonders im ländlichen Raum – und ab 40-50 Jahren stieg er wieder an. Auch ließ sich hier der allgemeine Trend zur verstärkten Radnutzung in der Stadt und sinkender Nutzung auf dem Land erkennen.

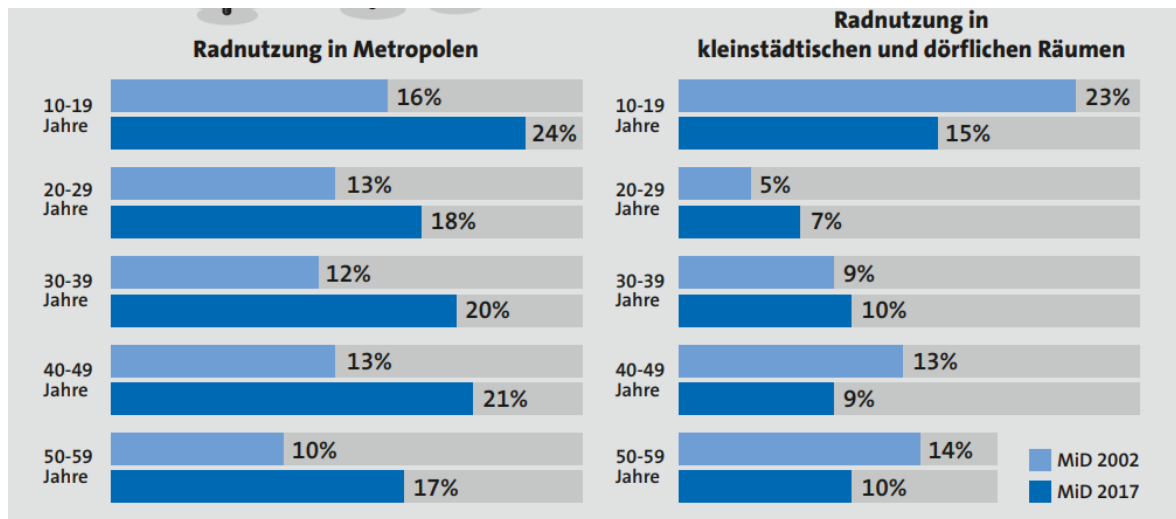


Abbildung 1 Radnutzung in verschiedenen Bevölkerungsgruppen²²

Der Bericht regte des Weiteren an, dass besonders die unter 30-Jährigen und über 60-Jährigen das Fahrrad für die Freizeit-Nutzung verwendeten. Bei den 30-60-Jährigen dominierte die Nutzung des Rades als Transportmittel zur Arbeit.²³ Zusätzlich gab der Bericht Hinweise auf die Geschlechter-Struktur und den ökonomischen Status. So befand sich der Anteil der Radnutzern bei den Männern leicht über dem der Frauen. Mit zunehmenden Einkommen stieg auch der Anteil der Radfahrer. So lag der Anteil der Personen, welche mindestens einmal im Monat das Rad nutzten und ein hohes Einkommen bezogen, bei etwa 60%, während der Anteil bei Personen mit einem niedrigen Einkommen bei 44%. Lag.²⁴ Als eine weitere wichtige Kennzahl zeigte der Bericht, dass die Nutzung des Rades am Gesamtverkehr im Juni und im September – der Monat, in dem das Landesfest geplant war – mit 14% am höchsten und in den Wintermonaten Januar und Februar mit 7%

²² [Abbildung 1 „Radnutzung in verschiedenen Bevölkerungsgruppen“, Mobilität in Deutschland – MiD. Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr, 2017, S. 28](#)

²³ [Mobilität in Deutschland – MiD. Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr, 2017, S. 30](#)

²⁴ [Mobilität in Deutschland – MiD. Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr, 2017, S. 33-34](#)

am Niedrigsten war. Es ließ sich zudem ein Anstieg der Nutzung des Fahrrades in den Sommermonaten für Freizeitaktivitäten feststellen. Dieser entsprach 34% Anteil an der Gesamtnutzung des Rades, gegenüber den Wintermonaten mit 20% im Januar.²⁵ Diese Einschätzung deckte sich nicht ganz mit den Daten der Rad-Zählstelle Bernau in Abbildung 2 aus der Radverkehrsanalyse Brandenburg 2017, in der vor allem im Juli und August die meisten Radfahrer gezählt wurden.

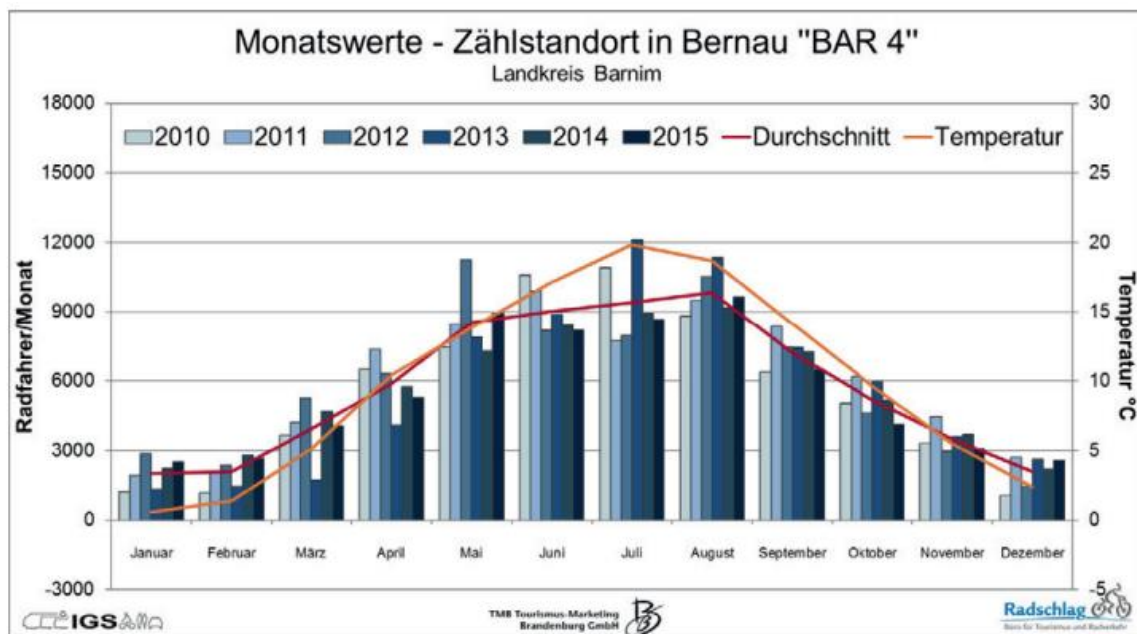


Abbildung 2 Jährliche Schwankungen im Radverkehrsaufkommen²⁶

Aus der Radverkehrsanalyse Brandenburg ging zudem hervor, dass im für den Brandenburg-Tag relevanten Zeitraum und im Wochenend-Ausflugsverkehr, zwischen 7 und 21 Uhr mit der Radanreise und -Abreise zu rechnen war. Das größte Radverkehrsaufkommen fand hierbei zwischen 10 und 17 Uhr statt.²⁷

Ein noch nicht genannter Faktor ist die Motivation für das Fahrradfahren. Als Quelle hierfür zog der Autor den Fahrradmonitor 2019 des Sinus-Instituts heran. Bezüglich ihrer Motivation gaben 56% der Befragten an, dass der Umweltschutz ihnen am Herzen liegt.

²⁵ [Mobilität in Deutschland – MiD. Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr, 2017, S. 40-42](#)

²⁶ [Abbildung 2 „Jährliche Schwankungen im Radverkehrsaufkommen“, Radverkehrsanalyse Brandenburg, 2017, S. 23](#)

²⁷ [Radverkehrsanalyse Brandenburg, 2017, S. 27](#)

Auch der Grund Fitness und Gesundheit befand sich mit 48% der Befragten deutlich über anderen Verkehrsmitteln. Der mit anderen Verkehrsmitteln vergleichsweise niedrigere Kostenfaktor war für 44% wichtig. Weitere wichtige Motivatoren zum Radfahren waren Flexibilität, Spaß und leichter verfügbare Parkmöglichkeiten.²⁸ Der Fahrrad-Monitor ordnete zusätzlich die Häufigkeit der Nutzung des Rades in seiner Befragung den Sinus-Milieus zu, welche Menschen mit ähnlichen Werten, Lebensstilen und sozialen Lage zu vereinfachten, idealtypischen Gruppen zusammenfassen. Die Häufigkeit der Rad-Nutzung verteilt sich relativ gleichmäßig über diese Gruppen, lediglich die Prekären – „Die um Orientierung und Teilhabe bemühte Unterschicht“ – sowie die Traditionellen – „Die Sicherheit und Ordnung liebende ältere Generation“ – nutzten das Rad unterdurchschnittlich, wohingegen das Milieu der Expeditiven – „Die ambitionierte kreative Avantgarde“ – das Rad überdurchschnittlich häufig nutzte.²⁹

Zusammenfassend und vereinfachend lässt sich sagen:

- Keine präferierte Zielgruppe, leichter Familienfokus beim Brandenburg-Tag
- Steigender Anteil Rad-Nutzer in der Stadt, sinkender Anteil auf dem Land
- In Brandenburg höchster Anteil an Tages-Ausflugsreisen in Deutschland
- Unter-30-Jährige und über-60-Jährige stellen die meisten Radfahrer im Ausflugsverkehr, 30-60-Jährige dennoch relevant
- Zeitpunkt des Brandenburg-Tag im September gut für Rad-Ausflugs-Verkehr
- Strecke im Ausflugsverkehr durchschnittlich unter 25km → relevanter Umkreis für die Radanreise maximal 10 – 12 km, wegen An- und Abreise
- Ansatzpunkte für das Marketing: Umweltschutz, Gesundheit, Kosten, Spaß, Parkmöglichkeiten

4.4 Corona-Analyse

Die Corona-Pandemie, welche auch zum Abgabezeitpunkt dieser Arbeit noch nicht beendet war, hatte durch Quarantäne-Vorschriften gravierende Einschränkungen im öffentlichen

²⁸ [Fahrrad-Monitor Deutschland, 2019, S. 49-50](#)

²⁹ [Fahrrad-Monitor Deutschland, 2019, S. S.26-31, 39](#)

Leben zur Folge. Unzählige geplante Events und Großveranstaltungen mussten im Jahr 2020 abgesagt werden. Auch der Brandenburg-Tag 2021 hatte in der Planung ein umfangreiches Hygiene-Konzept vorgesehen und es war zur Beendigung dieser Arbeit noch nicht abzusehen, ob das Landesfest in der Art und Weise, wie es geplant war stattfinden konnte. Auch für die Arbeit des Autors war das Thema Corona in der Planung relevant. Das Thema Hygiene betraf auch die An- und Abreise zum Brandenburg-Tag. Ebenso mussten allgemeine Hygienevorschriften sichergestellt werden. Nicht zuletzt, benötigte die Rad-Anreise durch das pandemie-bedingt veränderte Nutzungsverhalten der Verkehrsmittel eine genauere Einschätzung und Neubewertung, besonders in Bezug auf das mögliche Anreise-Potential.

Das Sinus-Institut hatte 2020 einen gesonderten Corona-Fahrrad-Monitor angefertigt. Da es nur vergleichsweise wenige aktuelle Studien zur Verkehrsnutzung im Corona-Betrieb zum Erstellungszeitpunkt dieser Arbeit gab, war diese Studie die primäre Bezugsquelle hinsichtlich dieses Themas. Laut der Studie gehörte der Radverkehr neben dem Fußgänger-Verkehr zu den „großen Gewinnern“ der Pandemie. So gaben etwa 25% der Befragten an, häufiger das Fahrrad zu nutzen. 18% der Studienteilnehmer gaben zudem an, das Fahrrad auch nach der Pandemie weiterhin stärker nutzen zu wollen. Gleichzeitig gaben jedoch auch 13% der Nutzer an, das Rad weniger zu benutzen.³⁰ Als Gründe für die häufigere Nutzung stachen nachfolgende Antworten heraus:

- Gesundheit und Fitness erhalten (85%)
- Ersatz für andere Freizeitaktivitäten (75%)
- Entkommen der häuslichen Enge (71%)
- Mehr Schutz vor Ansteckung gegenüber anderen Verkehrsmitteln (61%)
- Kürzere Wegstrecken auf Grund von Corona-Einschränkungen (61%)

Als wichtigste Gründe für eine geringere Rad-Nutzung wurde Folgendes von den Befragten angegeben:

- Haus wird seltener für Alltagswege verlassen (65%)

³⁰ [Fahrrad-Monitor Deutschland – Corona-Befragung 2020, S. 16-18](#)

- Seltener Treffen für mit Freunden/Verwandten (60%)
- Angst vor Unfallrisiko durch höheren Radverkehr (28%)³¹

Ebenfalls wurde das geänderte Nutzungsverhalten des Rads während Corona In der Umfrage betrachtet.

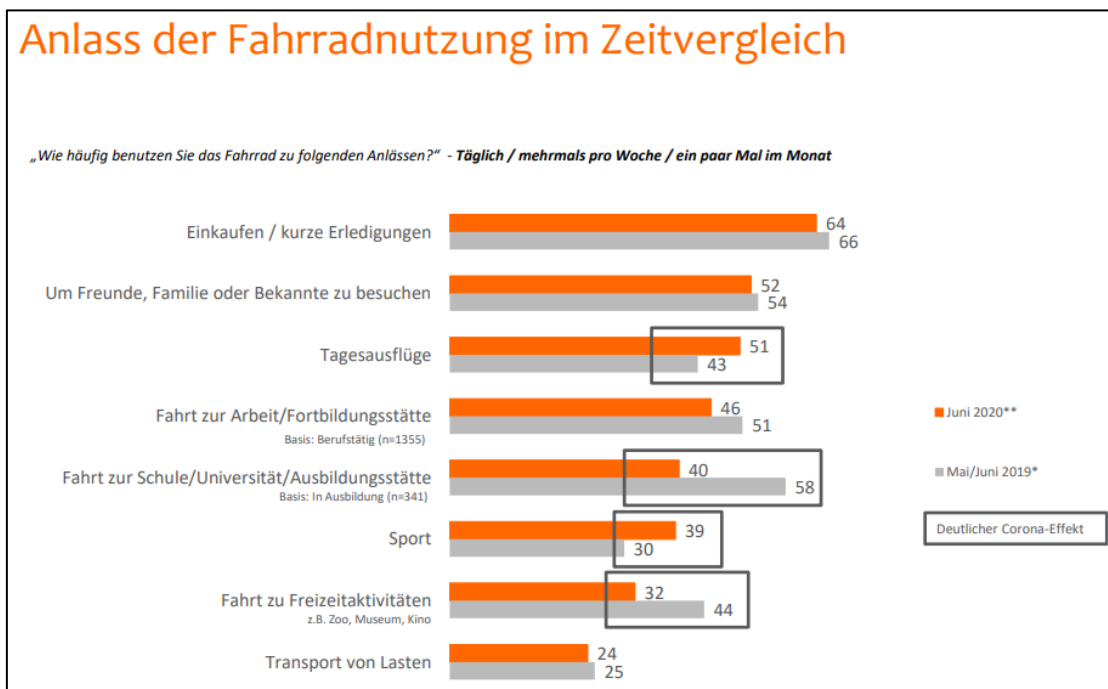


Abbildung 3 Anlass der Fahrradnutzung³²

Aus den Daten konnte man ablesen, dass das Fahrrad häufiger für Ausflüge und Sport genutzt wurde. Es gab dementsprechend seltener Fahrten zu Schule/Universität oder Arbeit, sowie seltener Fahrten zu Events, was darauf zurückzuführen ist, dass Events zu diesem Zeitpunkt deutlich seltener stattfanden und Alltagsfahrten zu Arbeit oder Schule durch Homeoffice verstärkt ausfielen. Während die Radnutzung gesamt gesehen nahezu konstant blieb, brach sie bei anderen Verkehrsmitteln wie zum Beispiel der Bahn ein. Tatsächlich wurden auf den deutschen Straßen deutlich mehr Radfahrer gemessen. Die automatischen Zählstellen in Berlin hatten im Juni 2020 insgesamt 26% mehr Radfahrer notiert. Im ersten Quartal wurden zudem mehr als 3,2 Millionen Räder verkauft, davon

³¹ [Fahrrad-Monitor Deutschland – Corona-Befragung 2020, S. 19-21](#)

³² Abbildung 3 „Anlass der Fahrradnutzung“, [Fahrrad-Monitor Deutschland – Corona-Befragung 2020, S. 36](#)

mehr als 1,1 Millionen E-Bikes.³³ Hervorzuheben ist, dass der Rad-Boom auch in der Zeit nach dem ersten harten Lockdown vom Frühjahr 2020 anhielt. Ebenso hielt die Nachfrage nach neuen Rädern auch während des zweiten harten Lockdowns zur Jahreswende 2020/2021 weiterhin an.³⁴ Die Annahme, dass die Fahrrad-Hochkonjunktur im Jahr 2021 anhalten würde – auch unabhängig von der Pandemie-Entwicklung, war für den Autor daher naheliegend.

Das Gesundheitsministerium schätzte die Gefahr, sich beim Fahrradfahren mit Corona anzustecken, als äußerst gering ein und bewarb dies daher aktiv. Auch bekannte Virologen, wie Christian Drosten, sprachen eine Empfehlung hinsichtlich des Radfahrens aus. Eine Ansteckung wäre nur in nicht empfohlenen Gruppenfahrten möglich. Der Umstieg von öffentlichen Verkehrsmitteln, die eine vergleichsweise hohe Ansteckungsgefahr vorwiesen, zu Fahrrädern, konnte das allgemeine Ansteckungsrisiko sogar senken.³⁵ Der Autor hatet aus diesem Grund von Gruppenfahrten und Aktionen, die Gruppenfahrten fördern, im Maßnahmenpaket abgesehen. Aufgrund des erwarteten andauernden Anstiegs im Freizeit-Radverkehr zur Zeit des Brandenburg-Tages, lag die Planungsunsicherheit vorrangig nicht beim Radverkehr, sondern bei der Frage, ob der Brandenburg-Tag in der Form, wie er geplant wurde, stattfinden konnte. Ausbleibende Radfahrer wären daher nicht Resultat einer reduzierten Radnutzung während Corona, sondern einer Reduzierung der gesamten Besucherzahl aus Angst vor Ansteckungen auf dem Veranstaltungs-Gelände.

Der Verfasser der Arbeit stellte Corona im Maßnahmenpaket als klare Chance für den Radverkehr heraus. Eine erfolgreiche Kommunikation des Hygiene-Konzeptes wurde hierfür als unerlässlich gesehen. Ebenfalls boten sich die im Rad-Monitor 2020 genannten Gründe für die häufigere Nutzung während der Pandemie als Berührungspunkte im Marketing zur Förderung des Radverkehrs zum Landesfest an. Da Radfahren per se als sicher vor Ansteckungen gilt, wurde in der Planung mögliche Ansteckungspunkte vor allem bei den Stellplätzen identifiziert. Hier sprach der Autor die Empfehlung aus, Schlangen und

³³ [Zeit Artikel, Wie Corona den Fahrradboom verstärkt, 2020, Meier, Götz](#)

³⁴ [FAZ Artikel, Der Ansturm hört nicht auf, 2021, Smolka](#)

³⁵ [Radlabor Artikel, Radfahren in Zeiten von Corona, 2020](#)

Engstellen zu vermeiden. Ebenfalls war ein einspuriges System zu bevorzugen, bei dem Ausgang und Eingang zu den Stellplätzen auf den jeweils gegenüberliegenden Seiten liegen und es somit zu keinem Gegenverkehr kommen könnte. Möglichkeiten zur Hand-Desinfektion wurde ebenfalls als essentiell festgehalten. Die Empfehlungen wurden in der Abschlusspräsentation sowohl in einem allgemeinen Abschnitt zur Corona-Einschätzung präsentiert, als auch bei einzelnen Punkten im Bereich zu den Maßnahmen vor Ort hervorgehoben.³⁶ Die Daten flossen zudem in die verschiedenen Szenarien bei der Berechnung des Besucherpotentials mit dem Rad ein.

4.5 Analyse Bernau

Von entscheidender Bedeutung für die Planung, waren die realen Gegebenheiten vor Ort in Bernau und der Umgebung. Hier galt es insbesondere herauszufinden, wie hoch das reale Besucherpotential zur Anreise war, um im Anschluss die nötige Anzahl an Stellplätzen und den benötigten Platz für diese zu berechnen. Potentielle Flächen für das Abstellen der Räder sollten ebenfalls herausgefunden werden. Zudem musste die Radwege-Infrastruktur und Beschilderung für die Besucherlenkung erfasst werden. Abschließend sollten die potentiellen lokalen und regionalen Partner-Unternehmen und -Organisationen für Aktionen im Maßnahmenpaket ermittelt werden.

4.5.1 Berechnung des Besucherpotentials mit dem Rad

Eine Hauptaufgabe für die weitere Planung im Transferprojekt und von größtem Interesse für das Kulturamt Bernau und die RIAG Media GmbH, war eine möglichst genaue Abschätzung des Besucherpotentials. In einem ersten Schritt musste die Bevölkerung in einem Umkreis um den Veranstaltungs-Ort ermittelt werden, aus dem eine Anreise mit dem Rad plausibel erschien. In der Literatur-Recherche konnte hierfür kein allgemeingültiger Maßstab ermittelt werden. Der Autor stützte sich daher auf die Ergebnisse der Recherche in 4.3. Aus der Grundlagenuntersuchung zum Fahrradtourismus ging hervor, dass mehr als 30% der Ausflugsreisenden bis zu 25km mit dem Rad am Tag

³⁶ Vgl. [Anhang IV Abschlusspräsentation](#)

zurücklegten.³⁷ Da die Strecke sowohl hinzu bei der Anreise, als auch zurück bei der Abreise gefahren werden musste, wurde diese Strecke halbiert und als Radius um das Veranstaltungsgelände gelegt. Weiterhin wurde mit einberechnet, dass die Anreisenden auf die Radwege angewiesen waren, welche nicht in Luftlinie vom angelegten Radius aus zum Zielort verlaufen. Um dies zu berücksichtigen, entschied sich der Verfasser der Arbeit dazu, pauschal von den verbliebenen 12,5km Radius 20% abzuziehen, wodurch der relevante Umkreis für die häufige Anreise mit dem Rad auf maximal 10km um das Veranstaltungsgelände festgelegt wurde.

Laut dem Bericht legten bis zu 18% der Ausflügler insgesamt bis zu 50km zurück. Ebenfalls war anzunehmen, dass ein nicht genau zu spezifizierendem Anteil der Radanreisenden ein Bike-and-Ride-Angebot nutzte und beispielsweise nur die Hinfahrt mit dem Rad absolvierte und heimwärts mit dem ÖPNV reist, wodurch sich der maximale Anreise-Radius ebenfalls erhöhte. Es wurde vom Autor in der Berechnung daher stufenweise 2 weitere Radien angelegt im Abstand von 15km und maximal 20km Umkreis um das Veranstaltungsgelände. Dies wurde als die maximale Distanz festgelegt, aus der Radanreisende als noch relevant angesehen wurden. Ein zusätzlicher Radius von 3,8km wurde angesetzt, was der durchschnittlichen Rad-Distanz für Alltagsfahrten entspricht. Dieser wurde aus demselben Grund wie bei den anderen Radien auf 3km gekürzt. Innerhalb dieses Radius wurde mit einer sehr hohen Radbereitschaft gerechnet, da diese Distanz nicht nur den Ausflugsverkehr miteinschloss. Abbildung 4 verdeutlicht die 4 Radien noch mal bildlich.

³⁷ [Grundlagenuntersuchung zum Fahrradtourismus in Deutschland, 2009, S. 44](#)

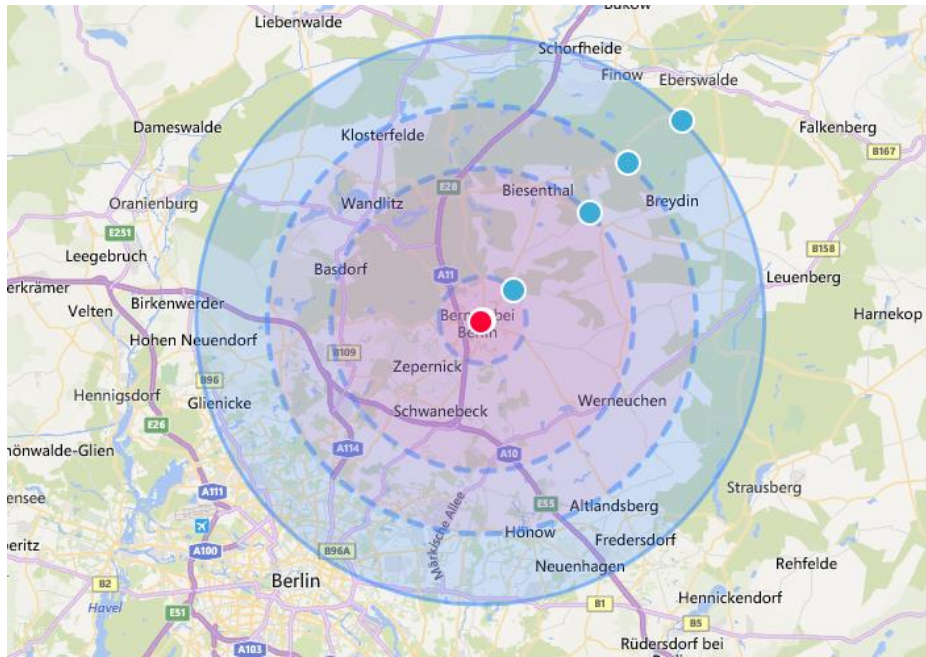


Abbildung 4 Radien um Bernau³⁸

Im nächsten Schritt wurden alle Orte innerhalb dieser Radien in einer Tabelle festgehalten und zu den einzelnen Radien zugeordnet und gruppiert.³⁹ Anschließend wurde für jeden Ort die Einwohneranzahl ermittelt und hinzugefügt. Die Einwohnerzahlen wurden, soweit verfügbar, dem Statistischen Bericht für Bevölkerungsentwicklung und Bevölkerungsstand im Land Brandenburg aus dem Jahr Dezember 2019 entnommen.⁴⁰ Zu einigen meist sehr kleinen Ortschaften gab es darin keine Daten, diese wurden online aus den jeweiligen Primärquellen von Wikipedia-Einträgen zu den Orten, oder den jeweiligen Stadtportalen entnommen. Diese Daten variierten in ihrer Aktualität. Die älteste auffindbare und in der Tabelle eingetragene Einwohner-Zahl stammte dabei aus dem Jahre 2012. Da es sich hierbei jedoch um ein vergleichsweise vernachlässigbares 200-Einwohner-Dorf handelte, ging der Autor nicht von einem großen Bevölkerungssprung in dem Zeitraum aus und entschied sich, dass potentielle Bevölkerungsänderungen in dem Zeitraum als vernachlässigbar für die Aussagekraft des Gesamtergebnisses anzusehen waren.

³⁸ [Abbildung 4 „Radien um Bernau“, Siehe Anhang V Besucherpotential](#)

³⁹ [Siehe Anhang V Besucherpotential](#)

⁴⁰ [Statistischer Bericht Bevölkerungsentwicklung und Bevölkerungsstand im Land Brandenburg Dezember 2019, 2. Korrigierte Ausgabe](#)

Gesamter Einzugsbereich für Radverkehr	100%	1.257.907
Einzugsbereich Radverkehr Berlin	79,55%	1.000.648
Einzugsbereich Radverkehr Brandenburg	18,11%	227.810
Einzugsbereich Radverkehr Nahbereich (<10km) gesamt	9,75%	122.685
Einzugsbereich Radverkehr Nahbereich (<10km) Berlin	2,91%	36.547
Einzugsbereich Radverkehr Nahbereich (<10km) Brandenburg	6,85%	86.138
Einzugsbereich Radverkehr Mittelbereich (10km-15km) gesamt	5,90%	74.275
Einzugsbereich Radverkehr Mittelbereich (10km-15km) Berlin	2,49%	31.340
Einzugsbereich Radverkehr Mittelbereich (10km-15km) Brandenburg	3,41%	42.935
Einzugsbereich Radverkehr Fernbereich (15-20km) gesamt	84,34%	1.060.947
Einzugsbereich Radverkehr Fernbereich (15-20km) Berlin	74,15%	932.761
Einzugsbereich Radverkehr Fernbereich (15-20km) Brandenburg	10,19%	128.186
Gesamt geschätzte Besucherzahl Brandenburgtag:		120.000
Geschätzte Durchdringung gesamt (gleichmäßig):		9,54%

Abbildung 5 Werte zum Radpotential⁴¹

In Abbildung 5 ist ein Ausschnitt der Ergebnisse aus den zusammengetragenen Daten zu sehen. Im gesamten 20km-Radius leben etwa 1.26 Millionen Menschen, davon 1 Millionen im Norden und Nordosten von Berlin. Etwa 228.000 Menschen leben im Einzugsbereich in Brandenburg. Knapp 10% der Menschen im 20km-Radius leben in einer Distanz von unter 10km Entfernung. Die Mehrheit lebt in dem maximalen Reichweiten-Radius von 15-20km Entfernung. Dies entspricht 1.06 Millionen Einwohnern oder 84% der Bevölkerung. Seitens der RIAG-Media-GmbH wurde mit einer Gesamtzahl von 120.000 Besuchern für den Brandenburg-Tag gerechnet. Im Gespräch mit Frau Steinau wurde der 20-km-Radius von Seiten der Full Service Agentur als realistisch eingeschätzt. Geht man von einer theoretischen, jedoch praktisch nicht denkbaren gleichbleibenden Durchdringung aus – also, dass jeder Einwohner im 20km-Radius ein gleiches Interesse am Besuch des Brandenburg-Tags besitzt und von der Veranstaltung erfahren hat – so ergibt sich bei den 120.000 anvisierten Besuchern eine Durchdringung von 9,54% - im Schnitt würde also etwa jeder 10te Einwohner zum Besucher des Brandenburg-Tages. Aus den zusammengetragenen Daten taten sich zudem verschiedene Bevölkerungs-Zentren hervor, die für die spätere Besucherlenkung entlang der Radwege, sowie für die Auswahl der wichtigsten Radwege relevant waren. Dies wird in 4.5.3 sowie 4.6.5 genauer erläutert. Nachfolgend wurde aus den gesammelten Daten fünf verschiedene Rad-Besucher-

⁴¹ Abbildung 5 „Werte zum Radpotential“, Siehe Anhang V Besucherpotential

Szenarien entwickelt, die von je unterschiedlicher Bereitschaft zur Radanreise ausgingen. Davon werden in dieser Arbeit die Szenarien 2, 3 und 4 beleuchtet. Szenario 1 wurde lediglich als Test-Szenario angelegt und beinhaltet die Annahme der als unrealistisch angesehene gleichbleibende Durchdringung von 9,54% in jedem Anreiseradius. Szenario 5 beinhaltet eine sehr optimistische Durchdringung in einem Corona-Szenario, was vom Autor ebenfalls als unrealistisch verworfen wurde.

Scenario 2: "realistische" Durchdringung		
Durchdringung Entfernung <3km:		50,00%
Durchdringung Entfernung <10km:		25,00%
Durchdringung Entfernung 10km-15km:		10,00%
Durchdringung Entfernung 15km-20km:		5,00%
Entfernung <3km % Radverkehr:		15,00%
Entfernung <10km % Radverkehr:		10,00%
Entfernung 10km-15km % Radverkehr:		5,00%
Entfernung 15km-20km % Radverkehr:		2,50%
Radfahrer gesamt:	100%	6.237
Radfahrer Berlin gesamt:	35,86%	2.236
Radfahrer Brandenburg gesamt:	64,14%	4.001
Radfahrer Nahbereich (<10km) gesamt	72,78%	4.540
Radfahrer Nahbereich (<10km) Berlin	14,65%	914
Radfahrer Nahbereich (<10km) Brandenburg	58,13%	3.626
Radfahrer Mittelbereich (10km-15km) gesamt	5,95%	371
Radfahrer Mittelbereich (10km-15km) Berlin	2,51%	157
Radfahrer Mittelbereich (10km-15km) Brandenburg	3,44%	215
Radfahrer Fernbereich (15-20km) gesamt	21,26%	1.326
Radfahrer Fernbereich (15-20km) Berlin	18,69%	1.166
Radfahrer Fernbereich (15-20km) Brandenburg	2,57%	160

Abbildung 6 Szenario 2⁴²

Abbildung 6 zeigt die Werte zur Berechnung in Szenario 2. In diesem Szenario wurde von einer realistischen Durchdringung ausgegangen, ohne Corona-Werte mit einzubeziehen. Literaturtechnisch wurden seitens des Autors keine relevanten Benchmarks zur Berechnung des Besucherpotentials gefunden. Auch wurde die Ermittlung des Besucherpotentials in allen Leitfäden ausgeklammert. Wie bereits zuvor, wurde hier davon ausgegangen, dass verwertbare Daten aus Wettbewerbsgründen zurückgehalten wurden. Die Durchdringungsfaktoren für die einzelnen Radien stammen daher aus Einschätzungen aus den gemeinsamen Gesprächen mit den Partnern und vorsichtiger Adjustierung, bis die Daten als realistisch einzuschätzen waren und sich zu den erwarteten 120.000 Besuchern

⁴² Abbildung 6 „Szenario 2“ Siehe Anhang V Besucherpotential

aufsummieren ließen. Als „realistisch“ wurde hier ein Durchdringungsfaktor von 50% im Radius unter 3km angesehen, was bedeutet, dass jeder zweite Bewohner im Umkreis von 3 Kilometer den Brandenburg-Tag besucht. Mit zunehmender Entfernung sinkt auch das Wissen über die Veranstaltung und das Bedürfnis daran teilzunehmen bei der Bevölkerung. Zwischen 3km und 10km wurde eine Durchdringung von 25% angenommen – jeder vierte besucht die Veranstaltung – In einem Abstand 10-15km vom Event nur noch jeder Zehnte, in einer Entfernung von bis zu 20 Kilometern, besucht nur noch jeder 20ste die Veranstaltung. In diesem Szenario würden mit dem 20-km-Radius 98.505 Besucher erfasst. Damit verblieben noch ca. 21.500 Gäste, die von weiter entfernt mit dem Auto oder ÖPNV anreisen würden. Grundlage für diese Zahlen war die bereits erwähnte Annahme der RIAG Media GmbH, dass insgesamt 120.000 Besucher erwartet wurden. Einer strengen wissenschaftlichen Prüfung würden diese Werte vermutlich nicht standhalten, jedoch gaben sie, nach Meinung des Autors und den Erfahrungswerten, ein realistisches Bild ab. Im Kontext, dass es sich hierbei nicht um eine rein akademische theoretische Arbeit handelte, für die auch eine langfristige Studie zur wissenschaftlichen Bestätigung angemessen erschien, sondern um ein praxisnahes Projekt, indem eine zeitnahe Einschätzung benötigt wurde, entschied sich der Verfasser der Arbeit dafür, mit diesen Näherungswerten zu arbeiten, um dennoch eine nachvollziehbare Einschätzung zu den Besucherzahlen abzugeben.

Die errechnete Bevölkerung wurden also mit den Durchdringungsfaktoren potenziert und stellten die potentiellen Besucher unter den Einwohnern im 20-km-Radius dar. Diese wurden anschließend mit den prozentual erwartbaren Radverkehrsanteilen aus den jeweiligen Entfernungen verrechnet. Die 15% Radfahranteil bei unter 3km entsprachen dem durchschnittlichen Radnutzungsverhalten im September in einer Mittelstadt, wie Bernau. Mit zunehmender Entfernung vom Veranstaltungszentrum, sank auch der Anteil der Radfahrer im Modal Split in dem Szenario stark ab. In einer Entfernung von 15-20 km entsprach dieser Anteil nur noch 2,5% der Anreisenden. Einer von 40 – dies entspricht dem Anteil der Radfahrer am Modal Split, multipliziert mit dem 18%-Anteil der Radfahrer, die bereit waren bis zu 50km im Ausflugsverkehr zu fahren.⁴³ Entsprechend wurde mit den

⁴³ [Vgl. Grundlagenuntersuchung zum Fahrradtourismus in Deutschland, 2009, S. 44](#)

Werten für die Abstände unter 10km und 10-15 km verfahren. In einer Nebenrechnung wurden die Einwohnerzahlen anschließend mit den Durchdringungsfaktoren und Radfahr-Faktoren multipliziert und – nach den jeweiligen Entfernungs-Gruppen – addiert. In diesem Szenario konnte mit insgesamt 6.237 Radbesuchern gerechnet werden, wovon etwa 2/3 aus Brandenburg kommen und 1/3 aus Berlin.

Besucher Freitag in %	Besucher Samstag in %	Besucher Sonntag in %	
8,33%	58,33%	33,33%	
Scenario 2 Verteilung			
Radfahrer Freitag	Radfahrer Samstag	Radfahrer Sonntag	Anteil an Besuchern in %
520	3.638	2.079	5,20%

Abbildung 7 Besucher in Szenario 2⁴⁴

Im nächsten Schritt in Abbildung 7, wurden diese Besucher den einzelnen Tagen zugeordnet. Dabei wurde der Verteilungsschlüssel verwendet, der von RIAG Media in seiner Konzeptvorstellung angeregt hat.⁴⁵ Der höchste erwartete Anteil an Radfahrern war damit am Samstag bei insgesamt 3.638 Radfahrern. Der Anteil am Modal Split befand sich in diesem Szenario bei 5,2% des gesamten Verkehrs. Da RIAG-Media, auf Grundlage ihrer internen Erfahrungswerte, den Anteil der Radfahrer mit 5% sehr nah an dem Wert des Autors geschätzt hatte, ließen sich die Durchdringungs-Werte nachbetrachtet als durchaus realitätsnah erachten. In einem letzten Schritt wurde nun noch der Anteil an Mehrfachbesuchern verrechnet. Hierfür wurde zur Vereinfachung angenommen, dass ein Besucher maximal ein weiteres Mal kam. In einem Gespräch teilte Frau Steinau von RIAG Media die Erfahrungswerte der Agentur, dass Besucher im Nahbereich unter 3km zu bis zu 75% auch an einem weiteren Tag ähnliche Events besuchten. Bei der Gruppe zwischen 3 und 10km jeder Vierte, bei den weiteren Entfernung, war der Anteil an Mehrfachbesuchern zu vernachlässigen. Aus Mangel an anderen Richtwerten, wurden diese Werte in einer weiteren Nebenrechnung zum finalen Besucherpotential für das Szenario 2 angewandt. Dadurch erhöhte sich der Anteil der Radfahrer um 2.239 Personen, was einen Gesamtanteil an Radfahrern von 8.476 oder 7,06% an dem gesamten Besucheraufkommen ausmachte.

⁴⁴ Abbildung 7 [„Besucher in Szenario 2“, Siehe Anhang V Besucherpotential](#)

⁴⁵ Vgl. Anhang II [Konzeptvorstellung, S. 56](#)

Würde man dieses Szenario als Grundlage für die Planung nehmen, so müsste man mit 4.945 Besuchern am Samstag – dem besucherstärksten Tag – rechnen und dem entsprechend die Stellplätze planen. Dieser Schritt erfolgt in 4.52.

In den Szenarien 3 bis 5 wurde nach demselben Muster verfahren, daher wird der Prozess hier nicht noch einmal gesondert beschrieben. Die genauen Zahlen und einzelne Schritte lassen sich dem Anhang V „Besucherpotential“ entnehmen. In den Szenarien 3 bis 5 änderten sich lediglich die Parameter hinsichtlich Durchdringung und Bereitschaft zur Radanreise.

Szenario 3 beschreibt ein Anreise-Szenario, indem sich Corona-bedingt die Bereitschaft zum Radfahren erhöhte, bei gleichgebliebener Durchdringung. Bei der erwarteten Gesamt-Besucherzahl änderte sich entsprechend nichts, der Anteil derer, die das Rad zur Anreise nutzen, stieg, was auf den allgemeinen Rad-Boom in der Corona-Zeit zurückzuführen war, sowie auf die Angst vor Ansteckung im ÖPNV. In diesem Szenario wurde mit 9.836 Besuchern gerechnet, was einem Modal-Split-Anteil von 8,20% entsprach. Auffällig in diesem Szenario war, dass der Anteil der Berliner sich auf fast 41% am Rad-Besucher-Potential erhöhte. Nach Verrechnung der Mehrfachfahrer und der Aufteilung auf die einzelnen Tage, konnte bei Szenario 3 mit 7.536 Besuchern am besucherstarken Samstag beim Landesfest gerechnet werden.⁴⁶ Dieses Szenario hatte gegenüber dem „Business-as-usual“-Szenario 2 also eine positive Steigerung des Radfahrer-Anteils. Corona wurde hier als Chance gesehen.

Szenario 4 beschreibt einen potentiellen Brandenburg-Tag, bei dem die Bereitschaft zur Fahrrad-Nutzung in Corona-Zeiten ebenso erhöht ist, wie in Szenario 3. In dieser Situation hatte sich jedoch die allgemeine Durchdringung reduziert. Dies spiegelte die reale Angst vor Ansteckung mit Corona auf dem Event wider, wodurch sich potentielle Besucher abgeschreckt fühlen könnten, und daher zu Hause blieben. Da hierzu noch keine adäquaten Studien vorhanden waren und die reale Corona-Lage vom 03. Bis 5. September 2021 zur Abgabe dieser Arbeit noch nicht abzuschätzen war, entschloss sich der Autor die allgemeine Durchdringung in diesem Szenario lediglich moderat zu reduzieren, um die

⁴⁶ [Vgl. Anhang V Besucherpotential](#)

möglichen Auswirkungen von Corona-Angst auf das Besucherpotential zu erfassen. In der Abschlusspräsentation vor den Partnern wurde hierbei vom Verfasser angemerkt, dass dieses Szenario je nach tatsächlicher Lage angepasst werden müsste. In diesem Szenario sank der Anteil der Berliner an den Radanreisenden auf etwa 36%. Der Besucheranteil machte in diesem Szenario lediglich 4,88% der gesamten Besucher aus, vorausgesetzt, diese blieben bei 120.000, was in Anbetracht eines „Angst-vor-Corona“-Szenarios nicht sonderlich realistisch erschien. Nach Hinzurechnen der Mehrfach-Anreisenden ergab sich für den besucher-starken Samstag ein Wert von 4.624, was unter dem Wert von Szenario 2 lag.⁴⁷ Es galt daher in der Planung, ein Szenario 3 zu ermöglichen und ein Szenario 4 zu verhindern. Die in diesem Kapitel gesammelten Daten bildeten die Grundlage zur Berechnung der benötigten Stellplätze.

4.5.2 Berechnung der benötigten Stellplätze

Zu den jeweiligen Szenarien aus 4.5.1 wurden in diesem Abschnitt weitergehende Berechnungen hinsichtlich der benötigten Stellplätze vorgenommen. Die Ergebnisse werden – wie im vorangehenden Kapitel – ausführlicher an Szenario 2 erläutert und für Szenario 3 und 4 entsprechend mit Verweis auf die Berechnung im Anhang lediglich die Ergebnisse erläutert. Für diesen Arbeitsteil wurde vom Autor zudem eine umfangreiche Literatur-Recherche über die Vor- und Nachteile verschiedener Stellplatz-Infrastruktur hinsichtlich Komforts, Platzverbrauch und Kosten, unterschiedlicher Park-Konzepte und möglicher Anbieter von Stellplatz-Infrastruktur vorgenommen. Der Großteil dieser Ergebnisse konnte später jedoch nicht verwendet werden, da seitens der RIAG-Media GmbH zu diesem Zeitpunkt bereits ein Partner für die Anmietung, Aufbau und Organisation der Stellplatz-Infrastruktur mit einem eigenen Konzept gefunden wurde. Zumindest teilweise konnte dieses angesammelte Wissen bei der Berechnung jedoch angewandt werden.

In Szenario 2 im Anhang V Besucherpotential, wurden für verschiedene Parktypen Berechnungen vorgenommen.

⁴⁷ [Vgl. Anhang V Besucherpotential](#)

Scenario 2 benötigter Platz		
Reine Abstellfläche in m ²	SA	SO
918,27	6.427,91	3.673,09
Hoch/Tief-Einstellung in m ²		
1.130,18	7.911,27	4.520,73
Höhengleiche Einstellung in m ²		
1.695,27	11.866,91	6.781,09

Abbildung 8 Benötigter Platz Szenario 2⁴⁸

In Abbildung 8 lassen sich Berechnungen für drei häufig genutzte Abstell-Typen erkennen. Die erste Abstellmöglichkeit beinhaltete lediglich die reine Abstellfläche, also ohne eine feste Infrastruktur mit Haltebügeln. Dies war die günstigste und zugleich am meisten Platz sparende Möglichkeit. Bei dieser Option würde Rad an Rad auf einer Wiese stehen. Diese Möglichkeit ist vom Komfortlevel her unbequem, unsicher und begünstigt wildes Parken. Im Leitfaden Fahrradparken des Landes Kärnten, wird die reine Abstellfläche pro Rad mit 1,3m² angegeben.⁴⁹ Dieser Wert wurde auch in weiteren Leitfäden bestätigt und für diese Arbeit als Richtwert verwendet. Im nächsten Schritt wurden die berechneten Radanreisenden in dem Szenario – inklusive Mehrfach-Anreisenden – mit 1,3m² multipliziert. Als Ergebnis, wurde zum Abstellen der Räder am Brandenburg-Tag 6.438m² reine Abstellfläche benötigt. Dieselbe Rechnung wurde für einfache Radständer in Hoch/Tief-Einstellung vorgenommen, sowie für Fahrradabstell-Anlagen mit höhengleicher Einstellung. Beide Modelle sind vergleichsweise häufig anzutreffen. Hier wird mit je 1,6m² pro Rad für Hoch/Tief-Bauweise gerechnet und mit 2,4m² für einfache Abstellanlagen mit höhengleicher Einstellung.⁵⁰ Setzt man die Berechnung fort, kommt man auf ein benötigtes Flächenareal von 7.911m² bei Hoch/Tief-Einstellung für Szenario 2, bei Höhengleicher Einstellung sogar auf 11.867m² am besucherstarken Samstag. Diese Berechnungen liefen jedoch unter der Annahme, dass ein Radanreisender sein Rad den ganzen Tag lang am Brandenburg-Tag abgestellt stehen lässt. Dies war jedoch unrealistisch. Von Seiten der RIAG-Media-Gruppe wurde eine durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Besucher von 3,5 Stunden geschätzt.⁵¹ Aus den Messdaten der Radverkehrsanalyse Brandenburg ließ sich

⁴⁸ Abbildung 8 „Benötigter Platz“, [Siehe Anhang V Besucherpotential](#)

⁴⁹ [Leitfaden Fahrradparken Land Kärnten, 2015, S. 9-10](#)

⁵⁰ [Leitfaden Fahrradparken Land Kärnten, 2015, S. 10](#)

⁵¹ [Siehe Anhang II Konzeptvorstellung, S. 57](#)

herauslesen, dass die Hauptnutzungszeit im Freizeit-Radverkehr an Wochenenden zwischen 10 und 18 Uhr war, in den Sommermonaten durchaus aber bis 20 Uhr verlängert wurde.⁵² Es ergaben sich somit drei volle Wechsel an der Stellplatz-Infrastruktur. Dadurch konnte die Anzahl der benötigten Stellplätze durch drei geteilt werden. In Abbildung 9 lassen sich die Ergebnisse dieser Berechnung ablesen. Für Szenario 2 wurden nun nur noch 1.648 Stellplätze benötigt.

Nach 3-Teilung am Samstag		mit 200 Plätzen Puffer
Reine Abstellfläche in m ²	2.143	2.403
Hoch/Tief-Einstellung in m ²	2.637	2.957
Höhengleiche Einstellung in m ²	3.956	4.436

Abbildung 9 Finale Stellfläche Szenario 2⁵³

Da bei der Datenerhebung diverse Ungenauigkeiten mit eingespield hatten, wie Bevölkerungszahlen, die bereits mehrere Jahre alt waren, oder auch die Durchdringungs-Quoten näherungsweise Schätzwerte waren, andere Zahlen wiederum auf Annahmen der Partner beruhten, entschied sich der Autor für die verschiedenen Szenarien jeweils einen Sicherheitspuffer von jeweils 200 Stellplätzen einzubauen. In diesem Szenario wurden dadurch 1.848 Stellplätze benötigt. Dies entsprach einer reinen Abstellfläche von 2.403m² zum Spitzentag, 2.957m² Abstellfläche in Hoch/Tief-Einstellung, sowie 4.436m² für ein Abstell-Areal bei höhengleicher Einstellung.

Diese Berechnung wurde ebenfalls für Szenario 3 und 4 vorgenommen. Bei Szenario 3 lag die benötigte Fläche, inklusive 200 Stellplätzen Puffer, bei 2.712 Stellplätzen, in Szenario 4 bei 1.741 Stellplätzen. Zwischen dem „Positiven“ Corona-Szenario und dem „negativen“ lagen somit ein Abstand von beinahe 1.000 Stellplätzen, was in der Höhengleichen Einstellung einen Unterschied von fast 2.400m² bei 6.509m² benötigter Abstellfläche im Szenario 3 gegenüber 4.179m² bei Szenario 4 ausmachte. Beide Szenarien waren zum Erstellungszeitpunkt dieser Arbeit realistisch. Es erfolgte daher die Empfehlung, seitens des Autors, in der Suche nach möglichen Abstellgeländen nach einem Areal zu suchen, dass

⁵² [Radverkehrsanalyse Brandenburg, 2017, S. 26-28](#)

⁵³ Abbildung 9 „[Finale Stellfläche Szenario 2](#)“, [Siehe Anhang V Besucherpotential](#)

dem Szenario 3 entsprach, da man dadurch alle möglichen Konstellationen abdecken konnte. Bevor der Autor sich im Anschluss an diese Ergebnisse auf Suche nach einem geeigneten Gelände begab, erfolgte eine genauere Radwege-Analyse in und um Bernau, um bei der Stellplatz-Suche mögliche Rad-Verkehrsknotenpunkte und Besucherlenkungs-Aspekte zu berücksichtigen und bei der Empfehlung für mögliche Stellplatzgebiete zu berücksichtigen.

4.5.3 Analyse der Radwegesituation

In diesem Abschnitt befasste sich der Autor mit den Radwegen in und um Bernau. Hierzu wurde zunächst Kartenmaterial ausgewertet, Daten von Radfahr-Zählstationen ermittelt, Leitfäden zur Radweg-Beschilderung recherchiert und anschließend die wichtigsten Radwege vor Ort mit dem Rad erkundet. Aus dem Radwegekonzept für den Landkreis Barnim ging hervor, dass Bernau als Knotenpunkt und Zusammenfluss vieler Radwege fungierte.

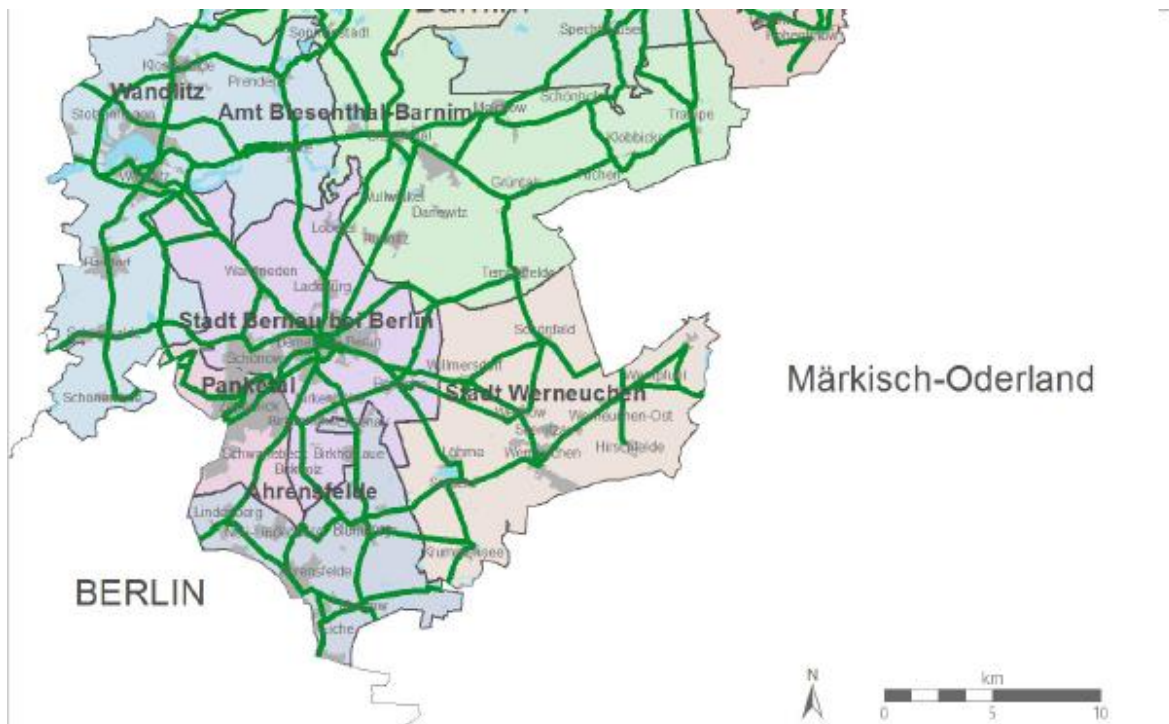


Abbildung 10 Radwege Barnim⁵⁴

⁵⁴ Abbildung 10 „Radwege Barnim“, Radwegekonzept für den Landkreis Barnim, 2016, S. 16

Dies ist besonders deutlich in Abbildung 10 zu sehen, welche eine Übersicht über erfasste Radwege im Landkreis Barnim darstellt. Bedeutend ist zudem die Tatsache, dass hier mehrere Radwander-Wege sich kreuzen, wie der „Rund um Berlin“-Regionalradwanderweg, welcher Wandlitz durch Bernau mit Werneuchen verbindet, sowie der Fernradwanderweg „Berlin-Usedom-Radweg“, welcher unter anderem den Norden Berlins mit einem ausgebauten Radweg durch Bernau nach Biesenthal verbindet. Dies lässt sich in Abbildung 11 nachverfolgen.

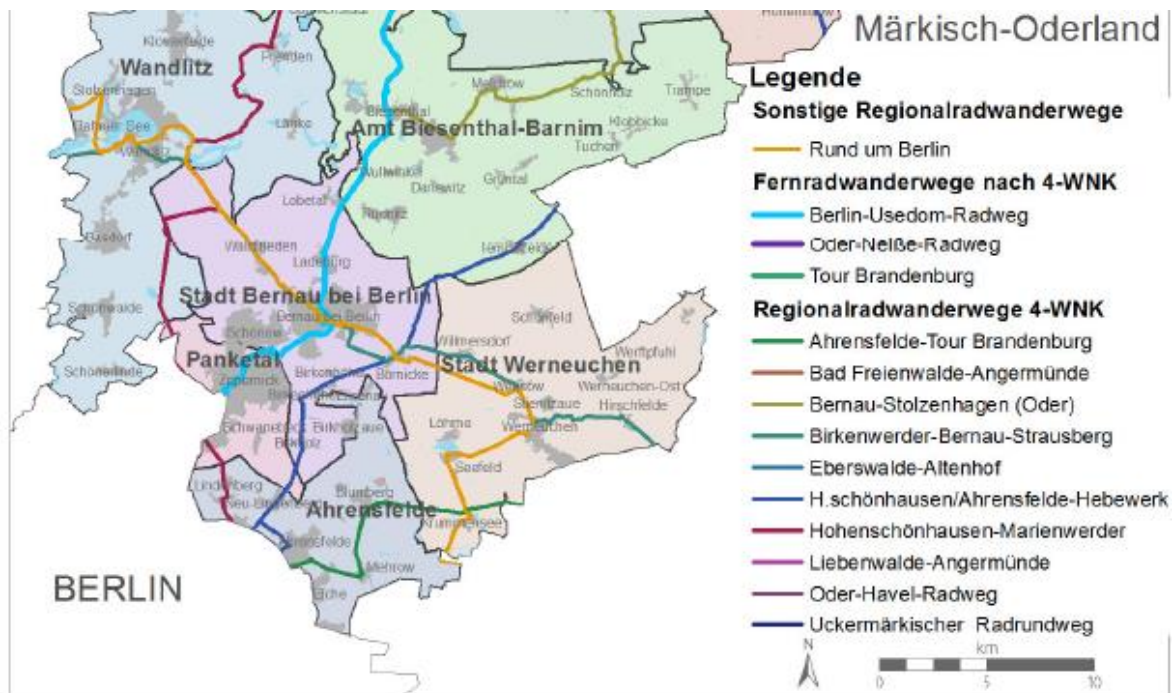


Abbildung 11 Radwanderwege Barnim⁵⁵

Wenn man die Radwege-Karten im Detail untersucht und mit den Einwohnerzahlen aus Anhang V zum Besucherpotential vergleicht, fällt auf, dass diese beiden Radwege die für die Rad-Anreise wichtigsten Bevölkerungszentren verbinden. Es lag daher nahe, dass ein Großteil der Besucher, die das Rad zur Anreise nutzen würden, dabei über diese beiden Radwege anreisen müssten. Die Wichtigkeit dieser beiden Radwege belegen zudem die Zählstellen aus der Radverkehrsanalyse Brandenburg. Im Jahr 2017 wurden entlang des Berlin-Usedom-Radfernwegs bis zu 15.000 jährliche Radwanderer gemessen.⁵⁶ Der Berlin-

⁵⁵ Abbildung 11 „Radwanderwege Barnim“, Radwegekonzept für den Landkreis Barnim, 2016, S. 8

⁵⁶ Vgl. Radverkehrsanalyse Brandenburg, 2017 S. 37-38

Usedom-Radweg verläuft zudem entlang der S-Bahnstrecke nach Berlin und ermöglicht diverse Gelegenheiten für Bike-and-Ride. Der Autor konzentrierte sich daher im weiteren Verlauf der Arbeit auf diese beiden Radwege und den Ort ihrer Zusammenkunft in Bernau. Der Berlin-Usedom Radweg wurde 2007 eröffnet, der Rund-um-Berlin-Radweg 2014. Die Radweginfrastruktur war daher vergleichsweise modern. Bei der Befahrung der Routen, fielen dem Autor ebenfalls nur vergleichsweise wenige Stellen mit Sanierungsbedarf entlang des Berlin-Usedom-Radwegs auf. Eine umfangreiche Beschilderung war durchwegs gegeben. Beide Radwege waren zudem an das 2014 umgesetzte, moderne Knotenpunktsystem angeschlossen. Dieses System bestand aus 102 Knotenpunkten und 176 Zwischenwegweisern.⁵⁷ Diese beinhalteten Wegweiser mit Nah- und Fernzielen, eine Karte mit Informationen, sowie die Knotenpunktnummern, die eine Orientierung ohne Ortsnamen oder GPS-Daten ermöglichten. Ein beispielhaftes Foto des Wegweiser-Systems hat der Autor in Abbildung 12 beigefügt.



Abbildung 12 Wegweiser⁵⁸

Neben den Hauptknotenpunkten gab es zusätzlich Beschilderungen an allen Weggabellungen. Der Autor hatte an dieser Stelle keine Probleme mit der Orientierung und konnte auch bei einer Online-Recherche keine Beschwerden dahingehend erkennen. Die Anfahrt-Situation wurde vom Verfasser daher als problemlos angesehen.

⁵⁷ [Radwegekonzept für den Landkreis Barnim, 2017, S. 8-9](#)

⁵⁸ [Abbildung 12 „Wegweiser“, Radtouren „Rund um Berlin“](#)

4.5.4 Flächensuche für Stellplätze

Der Zusammenfluss der beiden wichtigsten Radwanderwege nach Bernau, fand entlang an der Kreuzung der Jahnstraße und Mühlenstraße in Bernau statt und somit an der Kreuzung der Landesstraße L30 und Landesstraße L200. Der Bogen zwischen der L200 und der L30 entlang der Lohmühlenstraße, weiter über die Jahnstraße und über die August-Bebel-Straße als Teil der L30, bildet einen Halbkreis nördlich der Altstadt. Die Altstadt war, neben dem Panke-Park, zudem der Haupt-Veranstaltungsort des Brandenburg-Tages. Dies kann in Abbildung 13 nachverfolgt werden. Die Radwege wurden auf einer Karte in Anhang IV in der Abschlusspräsentation skizziert.⁵⁹ Die Ankunft des Großteils der Radfahrer konnte somit nördlich des Veranstaltungsbereich C und B entlang der Hauptverkehrsachse in Bernau erwartet werden.⁶⁰

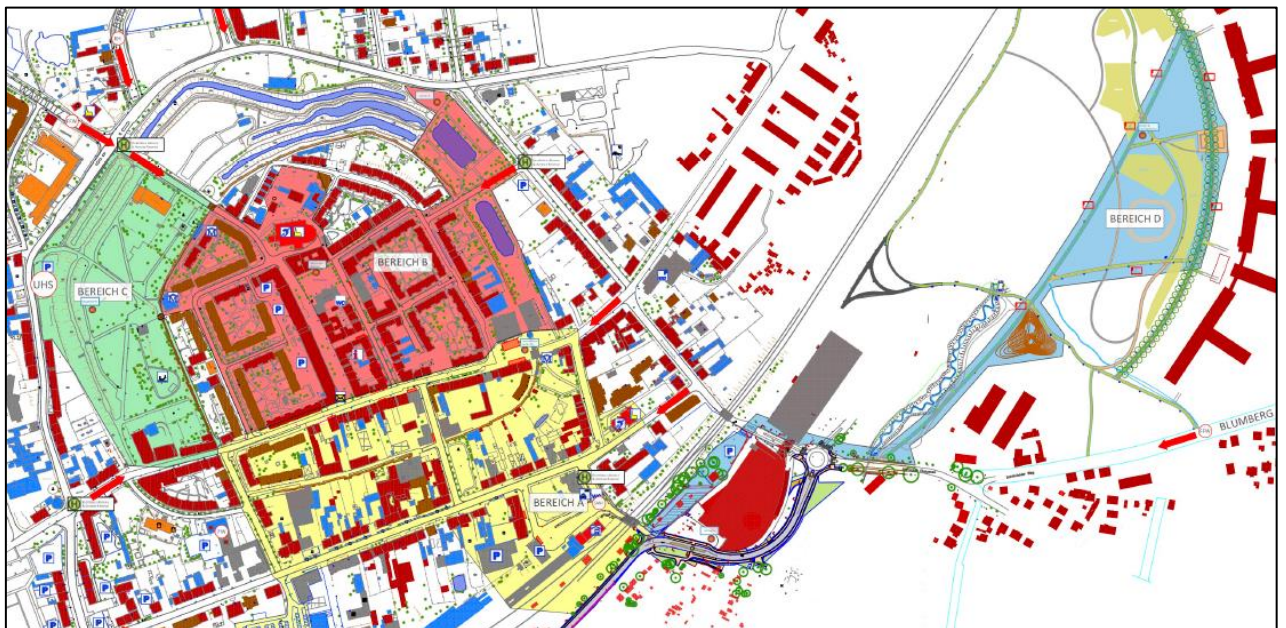


Abbildung 13 Veranstaltungsgelände⁶¹

Es wurde daher, von diesem Ort ausgehend, ein mögliches Gelände zum Abstellen der Fahrräder im Nahbereich gesucht, welches den 6.509m² für Szenario 3 mit Höhengleicher

⁵⁹ [Siehe Anhang IV Abschlusspräsentation S. 18](#)

⁶⁰ [Siehe Anhang II Konzeptvorstellung, S. 44-45, 48](#)

⁶¹ Abbildung 13 „Veranstaltungsgelände“ [Siehe Anhang II Konzeptvorstellung, S. 11](#)

Einstellung aus 4.5.2 entsprach. Es wurden im Verlauf der Arbeit 3 mögliche Gebiete ausgemacht. Dies war die Evangelische Grundschule Bernau, die Grundschule an der Hasenheide, sowie ein freies Gelände am Panke-Park. Die genaue Lage und grobe Abmessungen können der Abschlusspräsentation im Anhang entnommen werden.⁶² Alle drei Gelände zeichneten sich durch eine Nähe zu den Veranstaltungsgeländen und genug Platz für die Abstellung der Räder in jedem Szenario und jeder möglichen Stellplatzform aus. Der Autor besichtigte die Gelände anschließend vor Ort, um ihre Eignung festzustellen und begann mit der Recherche hinsichtlich der Ansprache der Betreiber und Besitzer der Gebiete, sowie der rechtlichen Situation bei deren Nutzung. Diese Arbeit wurde jedoch aus Priorisierungsgründen pausiert und später nicht weiterverfolgt, nachdem seitens der RIAG Media GmbH berichtet wurde, dass mit dem Gelände beim Panke-Park voraussichtlich bereits ein Gelände im Besitz der Stadt zur freien Nutzung zur Verfügung stand. Da der Prozess zur Akquirierung der Fläche jedoch zum Ende des Transferprojekts noch nicht abgeschlossen war und der Bedarf einer Reservefläche als denkbar erschien, nahm der Autor alle drei möglichen Gelände aus seiner Recherchearbeit mit in das Maßnahmenpaket auf.

4.5.5 Recherche potentieller Partner zur Förderung der Rad-Anreise

Als letzte Rechercheaufgabe, bevor das Maßnahmenpaket erstellt wurde, galt es mögliche Partnerunternehmen oder Organisationen herauszufinden. Hierunter fielen beispielsweise Fahrradläden, Rad-Reparatur-Werkstätten oder Hotels mit Bett and Bike-Zertifizierung. Diese wurden mittels Online-Recherche im 20km-Radius um Bernau identifiziert und vom Autor in Anhang VI aufgelistet.⁶³ Im Zuge dieser Recherche, entschied sich der Autor dafür, alle denkbaren Marketinginstrumente zur Förderung des Radverkehrs am Brandenburg-Tag in die Liste mit aufzunehmen. Als Ergebnis wurden 33 Fahrrad-Läden und Reparatur-Werkstätten sowie neun Bett and Bike-zertifizierte Unterkünfte in die Liste aufgenommen. Es gab zwei lokale Rad-Touren-Anbieter. Zusätzlich wurde im Rahmen dieser Arbeit versucht, den Kontakt zum ADFC Brandenburg und Berlin herzustellen. Diese

⁶² [Siehe Anhang IV Abschlusspräsentation S. 21-23](#)

⁶³ [Siehe Anhang VI Partnerorganisationen](#)

Organisationen und deren Mitglieder, die sich selbst als Interessensvertretung der Fahrradfahrer wahrnehmen, wurden vom Autor als potentielle Partner erachtet. Aufgrund einer Minimalbesetzung seitens des AFDCs, bedingt durch Corona, verlief die Kontaktaufnahme bis zum Abgabezeitraum der Arbeit schleppend und es wurde keine Vereinbarung getroffen. Es wurden diverse Rad-Magazine und Newsletter in die Liste aufgenommen, sowie Blogs und Veranstaltungskalender. Ebenso wurden lokale Zeitungen, Radiosender und Fernsehsender als mögliche Partner zur Förderung des Radverkehrs am Brandenburg-Tag ausgemacht. Zusätzlich wurden diverse Webseiten, soziale Medien und lokale Kanäle als potentielle Förderer identifiziert und die Liste den Partnern bei einer Zwischenpräsentation erläutert.⁶⁴ Zu einem komprimierten Teil wurden diese Ergebnisse auch in das Maßnahmenpaket übernommen.

Im Rahmen der vorangegangenen Recherche, kamen die Partner mit einer konkreten Bitte für eine Rechercheaufgabe auf den Autor zu. Die Idee war es, Sattelüberzüge mit Werbebotschaften zum Brandenburg-Tag herzustellen und an Abstellanlagen im Umkreis mit vielen parkenden Rädern überzustreifen. Für diese potentielle Marketing-Aktion, sollte der Autor konkrete relevante Orte mit vielen parkenden Rädern heraussuchen um abzuschätzen, wie viele Sattelüberzüge bedruckt werden müssten. Im Zuge dieser Aufgabe stellte sich schnell heraus, dass relevante Abstellanlagen nahezu ausschließlich an Bahnhöfen anzutreffen waren. Der Autor zog wieder einen Radius um Bernau von 3km, 10km, 15km und 20km und ordnete verschiedene Bahnhöfe den jeweiligen Radien zu. Anschließend wurde die Zahl der aktiven Stellplätze der jeweiligen Bahnhöfe ermittelt und – wo möglich – die Zahl der tatsächlichen durchschnittlichen Belegung. Diese Daten wurden von den jeweiligen Webseiten der Bahnhöfe selbst, aus Zeitungsartikeln, sowie aus den Zählungen von infraVelo⁶⁵ bezüglich Abstellplätze an Bahnhöfen ermittelt. Insgesamt waren im 20km-Radius Daten von 57 Bahnhöfen vorhanden. Für weitere 29 Bahnhöfe konnten keine verwertbaren Zahlen ermittelt werden. Es konnte für die Abstellanlagen an Bahnhöfen im 20km-Umkreis eine Anzahl von 13.105 Stellplätze ermittelt werden. Im Schnitt waren diese Plätze etwas überbelegt mit insgesamt 13.494 Rädern. Um die

⁶⁴ [Siehe Anhang VI Partnerorganisationen](#)

⁶⁵ [Standort- und Potenzialanalysen, infraVelo](#)

Gesamtzahl an potentiellen Abstellplätzen und Rädern zu ermitteln, wurden diese Zahlen durch die Anzahl der Bahnhöfe geteilt, für die es Daten gab, um den Durchschnittswert pro Bahnhof zu erhalten. Von diesem Wert aus wurde dann auf die 86 relevanten Bahnhöfe hochsummiert. Als Ergebnis, konnte man pro Bahnhof mit etwa 230 Abstellplätzen und einer realen Belegung von 237 Fahrrädern rechnen. Auf 86 Bahnhöfe verteilt bedeutet dies 19.772 Stellplätze und 20.360 real abgestellte Räder. Diese Daten wurden zur Nachverfolgung in Anhang VII Radstellplätze⁶⁶ aufbereitet und berechnet. Der Autor sortierte diese Stellplätze farblich nach ihrer potentiellen Wichtigkeit. Stellplatzanlagen in einem besonders nahen Umkreis wurden als wichtiger erachtet und wurden im Anhang VI farblich hervorgehoben. Ebenso wurden Stellplatzanlagen mit vergleichsweise hohen realen Auslastungen von über 500 Fahrrädern als wichtig markiert. Die Daten wurden an die Partner in einem Zwischengespräch übergeben und ausführlich besprochen, weshalb sie in dem Maßnahmenpaket lediglich am Rande vorkamen.

4.6 Maßnahmenpaket

In der nächsten Phase des Transferprojektes galt es, die gesammelten Daten zusammenzutragen und auf deren Grundlage ein Maßnahmenpaket mit Empfehlungen und Anregungen, zur Förderung der Radanreise zum Brandenburg-Tag, für die Projektpartner anzufertigen. Diese Maßnahmen wurden in Form einer Abschlusspräsentation den Partnern übermittelt.⁶⁷ Die Anregungen im Maßnahmenpaket sollten zum einen in gewissen Punkten wissenschaftlich fundierte Ergebnisse darstellen, die für einen Leitfaden wiederverwendet werden können, zum anderen kreative Anregungen für die weitere Bearbeitung des Themas liefern. Entsprechend basieren die Ergebnisse und Ideen im Maßnahmenpaket einerseits auf den in den vorhergehenden Kapiteln zusammengetragenen Daten, zum anderen basierten sie auf Kreativ-Leistungen, die der Autor in Form von Brainstorming zu den einzelnen Punkten vorgenommen hat.

⁶⁶ [Siehe Anhang VII Radstellplätze](#)

⁶⁷ [Siehe Anhang IV Abschlusspräsentation](#)

4.6.1 Koordinierungsstelle Radfahren

Die erste Empfehlung an die Projektpartner war die Einrichtung einer Koordinierungsstelle „Radfahren“. Diese Koordinierungsstelle wurde für ein bis zwei Mitarbeiter konzipiert und besaß drei Hauptaufgaben:

- Aktivierung und Koordination von relevanten Stakeholdern und Partnern, sowie Sicherstellung ihrer Partizipation bei den Maßnahmen
- Ausarbeitung und Umsetzung einer integrierten Anreise/Erlebnis-Konzeption, sowie Koordination der Maßnahmen in Absprache mit dem Kulturrat
- Entwicklung und Implementierung eines integrativen Marketingkonzepts, sowie redaktionelle Verantwortlichkeit über Kommunikationskanäle (B2B und B2C) in Absprache mit der Marketing-Abteilung des Brandenburg-Tags

Die Koordinierungsstelle war als Schnittstelle zwischen dem Kulturrat und RIAG Media einerseits, und den möglichen Partnern andererseits konzipiert. Diese war alleine für die Weiterentwicklung, Ausarbeitung und Umsetzung der Maßnahmen im Maßnahmenpaket verantwortlich. Sie sollte sich ausschließlich um das Thema Rad-Anreise kümmern. Die Empfehlung der Einrichtung dieser Stelle wurde ausgesprochen, da der Autor das Maßnahmenpaket als zu umfangreich und ambitioniert erachtete, als dass es ohne eine zusätzliche Ressourcen-Allokation von den Verantwortlichen hätte umgesetzt werden können. Da der Autor selbst das Thema in Form eines Hochschul-Projektes bearbeitete, empfahl er, die Koordinierungsstelle als ein ähnliches Transferprojekt auszuschreiben, dass an der Arbeit des Autors anknüpfen sollte. Weiterhin wurde empfohlen, mit der Umsetzung zeitnah zu beginnen, da für einige der Maßnahmen eine gewisse Vorlaufzeit veranschlagt werden musste. Zudem wurde die Betreuung und Kommunikation mit den Projektpartnern als zeitintensiv eingeschätzt.

4.6.2 Kommunikation mit den Partnern

Die Liste möglicher Partnerunternehmen wurde in 4.5.5 angelegt und im Maßnahmenpaket noch einmal besprochen.⁶⁸ Für die Umsetzung zahlreicher Maßnahmen wurden Kooperationspartner benötigt. Deren Akquise sollte somit fokussiert werden. Diese potentiellen Partner sollten durch die Koordinationsstelle „Radfahren“ gezielt angesprochen werden, um ein mögliches Interesse und das Potential abschätzen zu können. Ihr wurde hierbei eine Schlüsselrolle beigemessen. Sie sollte die Partner akquirieren, deren Ansprechpartner sein und diese mit Informationen versorgen und Orientierung bieten. Ebenfalls galt es die Identifikation mit den Maßnahmen und die Akzeptanz der Nachhaltigkeitsbestrebungen zu fördern. Die Akteure sollten durch die Einbindung in die Prozesse gestärkt werden und deren Involvement erhöht werden. Insgesamt sollten sowohl die Kooperationspartner, als auch die Besucher aus den Maßnahmen einen Mehrwert ziehen können.

Es wurde im Maßnahmenpaket angeregt, in der Öffentlichkeitsarbeit des Brandenburg-Tags auf die Suche nach Partnern für die Förderung des Rad-Verkehrs aufmerksam zu machen, um weitere potentielle Partner, die in der Liste der Partnerorganisationen im Anhang VI noch nicht enthalten sind, zur Eigeninitiative und Ansprache der Verantwortlichen beim Brandenburg-Tag zu motivieren. Es sollte sowohl mit Vorschlägen zur Einbindung, als auch mit der Möglichkeit zur Einbringung eigener Ideen für eine Kooperation, an potentielle Partner herangetreten werden. In der Kommunikation sollte zudem darauf geachtet werden, den angestrebten beidseitigen Mehrwert mit den Kooperations-Partnern zu kommunizieren.

Aus Gesprächen mit den Projektverantwortlichen im Kulturamt und bei RIAG Media ergab sich, dass die Bearbeitung und Betreuung der Partner als zeitintensiv einzuschätzen sei. Es wurde daher angeregt, möglichst zeitnah mit der Ansprache zu beginnen und die Partner-Akquise möglichst drei Monate vor dem Brandenburg-Tag Wochenende abgeschlossen zu

⁶⁸ [Siehe Anhang VI Partnerorganisationen](#)

haben. Dies ist darauf zurückzuführen, dass für zahlreiche mögliche Maßnahmen Sondergenehmigungen von den zuständigen Behörden beantragt werden müssten.⁶⁹

4.6.3 Kommunikation an die Besucher

Neben den Kooperationspartnern war die Kommunikation an die Besucher eine wichtige Aufgabe der angedachten Koordinierungsstelle Radfahren. Das Potential an Rad-Besuchern galt es auszuschöpfen und mit geeigneten Kanälen zu erhöhen. Hierfür waren auch einige der bereits angedachten Kooperationspartner, über die die Kommunikation an die Besucher abgewickelt werden sollte, von großer Bedeutung.

Es galt, von Seiten der Veranstalter, ein umfassendes Marketing-Konzept zu entwickeln und die geplanten Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs, ausgearbeitet durch die Koordinierungsstelle, im Gesamtkonzept zu integrieren. Da zum Zeitpunkt der Abgabe dieser Arbeit lediglich noch 6 Monate bis zum Brandenburg-Tag verblieben, wurde auch hier eine zeitnahe Umsetzung angeraten. Es wurde weiterhin empfohlen, wenige Tage vor Beginn des Landesfestes, die Marketing-Maßnahmen stark zu intensivieren. Die Botschaften sollten dabei folgende Inhalte umfassen:

- Eckdaten rund um den Brandenburg-Tag
- Möglichkeit zur Rad-Anreise hervorheben
- Informationen zu Radwegen, Kartenmaterial und Informationen rund um die Radanreise und Abstellmöglichkeiten bereitstellen
- Die Gesundheitsförderung des Radfahrens betonen
- Klimafreundlichkeit der Rad-Anreise hervorheben
- „Schöner Ausflugs“-Charakter der Radanreise betonen
- Geringes Risiko einer Covid19-Ansteckung gegenüber anderen Anreisemethoden herausheben
- Die geplanten Aktionen/Erlebnisse entlang der Radwege benennen
- Im Maßnahmenpaket geplante Positiv-Anreize nennen

⁶⁹ [Vgl. Brandenburgisches Straßengesetz, BbgStrG, §18-19](#)

Die Ansprache sollte dabei über alle beschriebenen Kanäle an die Zielgruppen erfolgen. Dabei wurde angeraten, der Koordinierungsstelle „Radfahren“ innerhalb des Gesamt-Marketingkonzeptes redaktionelle Freiheiten einzuräumen. Die Besucher sollten zu jeder Zeit die Möglichkeit haben, sich unkompliziert über die Rad-Anreise zu informieren. Die angedachten Marketinginstrumente für die Ansprache umfasst die im Anhang VI zusammengetragenen Kanäle.⁷⁰

Neben der Nennung der „klassischen“ Marketing-Instrumente, überlegte sich der Autor, für das Maßnahmenpaket, eine Auswahl möglicher Ansprache-Aktionen zur Förderung des Radverkehrs, die sich in ein umfassendes Marketing-Konzept für den Brandenburg-Tag integrieren ließen. Dies waren keine vollständig ausgereiften Marketing-Konzepte, da sie den Veranstaltern lediglich Anreize und Inspiration für die Kommunikation an die Radfahrer liefern sollten. Der Autor führt nachfolgend eine Sammlung dieser Ideen auf:

- Plakate/Flyer mit Informationen zur Radanreise und geplanten Erlebnissen entlang der Strecke in Fahrradläden/Werkstädten aufhängen/auslegen lassen
- In nahen Bahnhöfen Sitzbezüge mit Werbung zum Landesfest über parkende Räder ziehen
- Info-Stand bei den Stern-Radfahrten in Berlin⁷¹
- Beiträge in Rad-Magazinen oder dem ADFC veröffentlichen
- Bedeutung der Radanreise in Interviews, Zeitungen, oder Radio hervorheben
- Extra-Beiträge zur Radanreise in den sozialen Netzwerken
- Prominente Platzierung der Radanreiseinformationen auf der Landesfest-Website
- Reiseplaner und Navigation auf der Website integrieren
- Gesponsorte Beiträge auf Routen-Planungs-Seiten wie z.B. Komoot.de
- Geladene Prominenz auf dem Brandenburg-Tag, wie Hertha-BSC Fußballprofis, medienwirksam von Berlin nach Bernau mit dem Rad fahren lassen, inklusive Meet and Greet unterwegs
- Auffällige Räder mit Botschaft prominent platzieren

⁷⁰ [Siehe Anhang VI Partnerorganisationen](#)

⁷¹ [Sternfahrt, Website ADFC Berlin](#)

- Das von den Veranstaltern geplante Maskottchen „Panki die Zauneidechse“ gibt Informationen zur Radanreise in Borschüren, Flyern etc.
- In der Darstellung sitzt das Maskottchen dabei auf einem Rad⁷²
- Gewinnspiel für Radanreisende auf Social Media
- Maskottchen „Panki“ hält Vorträge an Grundschulen und gibt Infomaterial für die Eltern mit
- Radfahr-Charity-Rallye – Motto: „Rettet die Zauneidechse“
- Landesfest-App mit eigenem Radfahrbereich

4.6.4 Anreize zur Förderung der Rad-Anreise

Neben der gezielten Ansprache der in 4.4 herausgefundenen Motivatoren für das Radfahren, stellte der Autor Überlegungen an, wie man gezielt Anreize für eine Radanreise schaffen könnte. Die Ergebnisse dieser Überlegung wurden vom Autor dabei unterteilt in Positiv-Anreize – also Anreize die gezielt dem Radbesucher einen gefühlten Mehrwert bieten gegenüber anderen Verkehrsmitteln und das Radfahren subventionieren – sowie Negativ-Anreize – Sanktionen für andere Verkehrsmittel, die die Motivation zur Radanreise gegenüber den anderen Anreisemethoden stärkt. Bei den Maßnahmen handelte es sich um Ideen des Autors, sie sollten als Anreize und mögliche Inspiration für die Partner im Kulturamt und der Full Service Agentur dienen. Die Ergebnisse dieser Überlegungen sind nachfolgend zusammengefasst:

Positivanreize:

- Rabattaktionen: Wer sein Rad am vorgesehenen Stellplatz am Brandenburg-Tag parkt, bekommt ein Armbändchen/Gutscheincode – bei Vorlage gibt es einen kleinen Rabatt auf die nächste Rad-Reparatur bei teilnehmenden Partnern
- Selbe Idee für Gastronomie-Partner - bei Vorzeigen des Bändchens gibt es Rabatt auf Bio-Limonade, Bio-Eis, Schnitzel, etc.

⁷² [Siehe hierzu Anhang IV Abschlusspräsentation S. 40](#)

- Kostenfreie Rad-Checkups am Stellplatz/entlang der wichtigsten Radwege
- Kostenfreie bewachte Stellplätze, Sanitäreinrichtung und Gepäckabgabe
- Kostenfreie Möglichkeit sein E-Bike aufzuladen an Stellplätzen
- Vergünstigte Ausleihmöglichkeit für Räder am Landesfest-Wochenende bei teilnehmenden Partnern
- Rabatt für Übernachtungen in teilnehmenden Bett and Bike-Unterkünften
- Mögliches Gewinnspiel: Teilnehmer, die ein Bild von sich auf dem Rad unterwegs zum Landesfest posten, erhalten die Chance ein neues Rad zu gewinnen
- Virtueller Reiseplaner: Möglichkeit auf der Website die Route zu planen und sich anzeigen zu lassen, wie viel CO2 und Spritkosten man gegenüber der Motorisierten Individual-Verkehr-Anreise spart

Negativanreize:

- Höhere Parkgebühren für PkWs und diese entsprechend kommunizieren
- Höhere Parkgebühren für den geplanten Shuttle-Service und entsprechend bekannt geben
- Parkplätze für Autos im Gegensatz zu Rad-Parkplätzen eher außerhalb anbieten
- Parkplatz-Kontingente für PKWs begrenzen

4.6.5 Wegführung zum Brandenburg-Tag

In 4.5.3 wurde erläutert, dass die wichtigsten Anreisestrecken für Radfahrer zum einen der Berlin-Usedom-Radweg – hier im Besonderen der Abschnitt Pankeweg von Berlin, Pankow, Buch, Zepernick – zum anderen der Rund-Um-Berlin-Radwanderweg – der die Orte Werneuchen, Wandlitz und Ahrensfelde mit dem Rad nach Bernau verbindet - seien. Im Maßnahmenpaket wurde sich daher auf diese Routen konzentriert. Eine angemessene Beschilderung ist wie in 4.5.3 beschrieben auf diesen Strecken bereits vorhanden. Hinweisschilder mit Informationstafeln und Kartenmaterial speziell zum Brandenburg-Tag, sowie zu den Stellplätzen vor Ort sollten dennoch aufgestellt werden.

Der Autor zog erneut Radien um das Veranstaltungsgelände, wie in Abbildung 14 dargestellt. Er entschied sich dabei für vier Radien in einem Abstand von je zwei Kilometern.

Die Entfernung wurde gewählt, da mit den meisten Rad-Besuchern aus diesem Umkreis gerechnet wurde. Ebenfalls sollte die mehrfach auf der Strecke angebrachten Hinweisschilder sicherstellen, dass jeder die nötigen Informationen zu den Stellplätzen und den Bedingungen vor Ort bekommt, auch wenn er eines der Schilder unterwegs übersieht. Neben den beiden Hauptstrecken gibt es noch zahlreiche Nebenstrecken, über die Radanreisende ankommen könnten. Die in der Karte ebenfalls verzeichneten Strecken sollten jeweils lediglich 2km vor dem Veranstaltungs-Gelände eine Informations-Tafel mit den Gegebenheiten vor Ort bekommen, damit auch die hier Anreisenden die Möglichkeit bekommen hätten, sich angemessen zu informieren. Der Hauptfokus lag jedoch auf den beiden Hauptwegen.

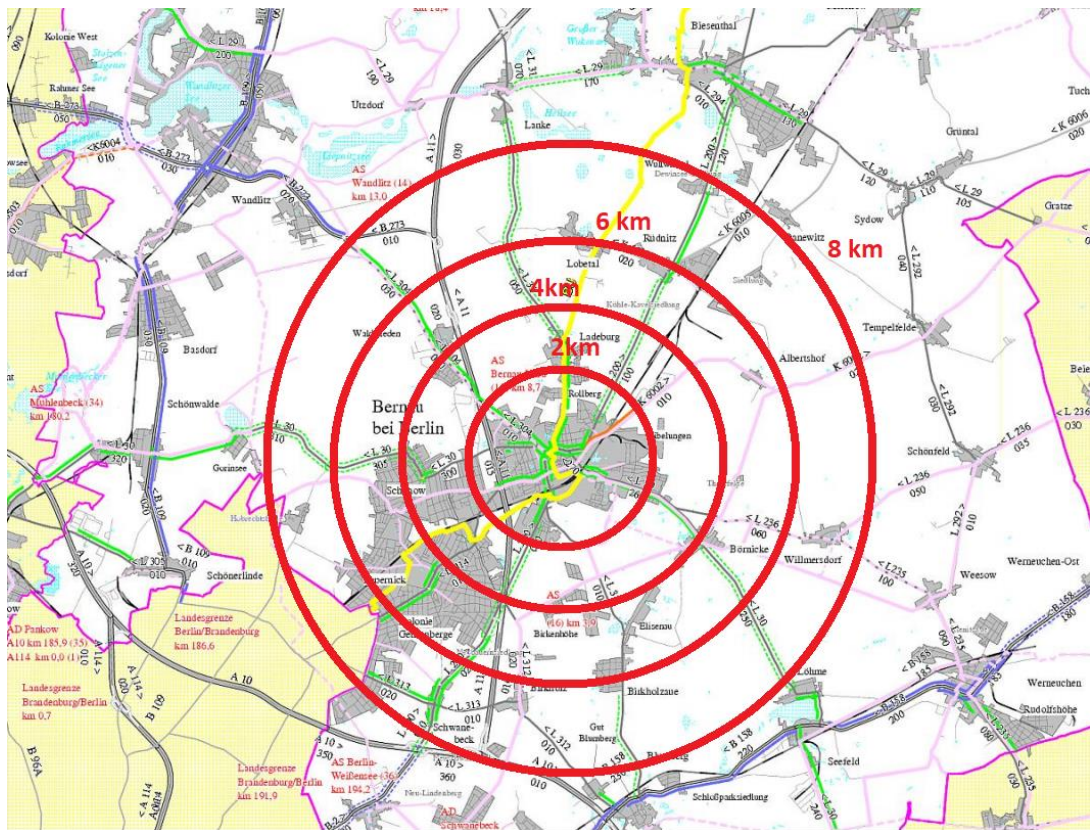


Abbildung 14 Wegführung⁷³

Neben der Wegführung entlang der Radwege, erschien auch eine Wegführung vor Ort notwendig. Diesbezüglich wurde vom Autor angedacht, ab der Innenstadt entlang der

⁷³ Abbildung 14 „Wegführung“ Siehe Anhang IV Abschlusspräsentation S. 42

Börnicker Str., August-Bebel Str. und Jahn Str. gut erkennbare Richtungsschilder an den großen Kreuzungen mit Meter-Angabe zu den Stellplätzen anzubringen, wie in Abbildung 15 illustriert. Um die Wegführung der Besucher zu den Stellplätzen durchgehend zu gewährleisten, wurde zudem angemerkt, dass die Anreisenden zu jedem Zeitpunkt die Möglichkeit besitzen müssten, sich entweder online auf der Website, über eine App oder die Social-Media-Kanäle, oder offline über Flyer oder Broschüren über die Anreise zu informieren. Des Weiteren wurde im Maßnahmenpaket angeregt, die Wegführung durch Tape-Art, die für die Fußgänger-Lenkung vor Ort von Seiten der RIAG Media GmbH geplant war, auch für die Fahrrad-Lenkung vor Ort zu verwenden. In diesem Fall sollten die Fahrradfahrer eine eigene, sich abhebende und gut kommunizierte Farbe bekommen, mit der der letzte Streckenabschnitt zu den Stellplätzen ab der Innenstadt beklebt worden wäre.



Abbildung 15 Richtungsschilder⁷⁴

An dieser Stelle hebt der Autor zudem hervor, dass für die angedachten Plakatierungen, sowie für die geplanten Aktionen entlang der Radroute in der Regel behördliche Genehmigungen benötigt werden.⁷⁵

⁷⁴ Abbildung 15 „Richtungsschilder“ Siehe Anhang IV Abschlusspräsentation S. 43

⁷⁵ [Website Bürgerportal Bernau](#)

4.6.6 Aktionen zur Anreise

In der Kommunikation mit den Besuchern wurde vom Autor angeregt, neben Informationen zum Landesfest und der Radanreise, auch mögliche Aktionen entlang der Reiseroute zu bewerben. Sie waren als Anregung zur Radanreise gedacht, da diese Aktionen zum einen die Anreise aufregender gestalten sollten, zum anderen in dieser Form lediglich den Anreisenden entlang der Radwege vorbehalten sein sollten. Wer über ein anderes Verkehrsmittel das Landesfest besuchte, hätte diese Aktionen somit verpasst. Die Aktionen sollten lediglich entlang der beiden Haupttrouten auf dem Berlin-Usedom-Radweg, sowie dem Rund-um-Berlin-Radwanderweg stattfinden, da sie hier voraussichtlich die meisten vorbeikommenden Radfahrer erreicht hätten. Der Autor wählte dabei erneut die Radian im Abstand von jeweils zwei Kilometern, wie in Abbildung 14 dargestellt. Somit waren die Aktionen entlang der Route mit den Standorten der geplanten Wegweiser und Informationstafeln auf den Haupttrouten gekoppelt. Bei den geplanten Aktionen wurde auf bereits mit den Partnern besprochene Aktionen eingegangen, wie einer angedachten Verleihstation für Räder ab der S-Bahnstation Buch. Des Weiteren holte sich der Autor Inspiration bei einem Leitfaden für Fahrrad-Events und -Festivals.⁷⁶ Nachfolgend sind die Ergebnisse dieses Kreativ-Prozesses als eine Sammlung von Ideen und Anregungen zur Förderung der Rad-Anreise zum Brandenburg-Tag dargestellt:

- In Buch als erste Station auf dem 8-km Radius: Next-Bike-Verleih
- Kurze Übungen zum sicheren Radfahren
- „Pimp my Bike“: Schmücken der Fahrräder für Kinder
- Ein Parcours/Kurs mit Hindernissen für Kinder oder Erwachsene aufbauen
- Einradfahren für Kinder
- Sitzgelegenheit zur Rast anbieten zum Entspannen z.B. mit Musikbox, die mit Pedalen angetrieben wird zum selber Musik machen
- Kleine Shows von Rad-Akrobaten, BMX-Fahrern
- Stand mit Infomaterialien, Rad-Petitionen etc. vom ADFC
- Aktions-/Informations-Stände von Umweltverbänden zu Themen Nachhaltigkeit

⁷⁶ [Fahrad-Events und -Festivals, Presto, rupprecht-consult](#)

- Kleines Terrarium aufbauen mit Zauneidechsen – Informationen und Möglichkeit einer Tierpartnerschaft
- Straßenmusiker performen am Straßenrand
- Kleine Radwerkstatt zum selber Basteln, Reifen aufpumpen, Kette ölen etc.
- Stand der Masken verkauft mit „Panki“-Logo, Erlös an Naturschutz
- Ausprobieren besonderer Radtypen anbieten wie Liegeräder, Lastenräder, Falträder, Bonanzräder, Tandem, etc.
- Schnitzeljagd/Geocache entlang der Route für Kinder mit spannenden Informationen z.B. zum Naturschutz, zur Panke, zur Zauneidechse, zum Fahrrad und einem Preis am Ende
- Kleines Puppentheater mit Panki der Zauneidechse
- Radcheck-Ups um Höhe richtig einzustellen, richtigen Reifendruck einzustellen, Sitzhaltung erklären etc.
- Wasserstelle zum Flasche auffüllen mit Informationen zu Wasserqualität und Verschmutzung
- Biobauern aus der Gegend bieten Straßenverkauf für Honig, Erdbeeren, Äpfel etc. an
- Kleine Tombola veranstalten, deren Einnahmen an guten Zweck gehen
- Outdoor Yoga/Pilates Sessions von Bernauer Yogalehrern auf Wiesen am Radweg

4.6.7 Aktionen vor Ort

Zusätzlich zu den Maßnahmen während der Anreise, sollten auch die kommunizierten Komfort-Maßnahmen bei den Stellplätzen die Entscheidung zur Radanreise mit beeinflussen. Zu diesen Maßnahmen zählten:

- Bewachter Stellplatz zur sicheren Radaufbewahrung
- Möglichkeit zur Gepäckabgabe für Radreisende
- Gelegenheit zum Auffüllen von Wasser
- Bereitstellung von Desinfektionsmitteln
- Kostenlose Toiletten
- Erhalt der Rabatt-Gutscheine aus 4.6.4

- Schnellen Orientierung zu den Festgebieten aufzeigen
- Anschluss an den geplanten Shuttlebus-Verkehr zu den Festgeländen
- Erste-Hilfe-Set für gestürzte Fahrer und wundgescheuerte Stellen oder geriebene Blasen bereitstellen
- Sitzgelegenheiten
- E-Bike-Ladestationen
- Mögliche Abgabe der Leihräder

4.6.8 Nachbetreuung

Im Maßnahmenpaket waren für die Zeit auf dem Brandenburg-Tag selber keine Maßnahmen vorgesehen, da die Besucher nach dem Abstellen der Räder zu „regulären“ Brandenburg-Tag-Besuchern wurden, und diese somit wieder in den planerischen Aufgabenbereich der RIAG-Media-GmbH übergingen. Der Autor erachtete jedoch eine Nachbetreuung, sowohl der Partner, als auch der Besucher, als notwendig. Die Nachbetreuung sollte den Besuchern eine Erinnerung und Reflexion ermöglichen. Des Weiteren sollte dadurch – auch über die Dauer des Brandenburg-Tags hinaus – auf Themen wie Nachhaltigkeit und die Vorzüge des Radfahrens aufmerksam gemacht werden. Folgende Ideen zur Nachbetreuung der Besucher wurden in der Abschlusspräsentation vorgebracht:

- Starten einer Umfrage im Anschluss des Brandenburg-Tages
- Fotos auf Social Media von den Maßnahmen und Veranstaltungen posten
- Nachbetreuender Newsletter, in welche sich Radfahrer an Informations-Ständen eingetragen konnten
- Artikel in Zeitungen, Magazinen zu den Events entlang der Strecke
- Maskottchen „Panki“ weiterhin als Rad/Nachhaltigkeitsmaskottchen in Bernau nutzen
- Gelungene Aktionen bei zukünftigen Stadtfesten wiederholen/ausbauen oder in einen Leitfaden für zukünftige Landesfeste aufnehmen
- Gewinnspielsieger küren

Neben der Nachbetreuung der Besucher, empfahl der Autor zudem eine interne Nachbetreuung in der Koordinierungsstelle Radfahren sowie mit den Partnern von Kulturamt, RIAG Media und den Partnern für Maßnahmen und Aktionen. Es wurde angeregt, folgende Fragen im Gespräch mit den Partnern zu beantworten:

- Was hat funktioniert, was nicht?
- Woran lag das?
- Sind alle Beteiligten zufrieden?
- War der Aufwand gerechtfertigt?
- Wie viele Radbesucher waren tatsächlich da?
- Was kann man später als Blaupause wiederverwenden, was verwerfen?
- Wurden alle Ziele erreicht?

4.6.9 Erstellung von Personas und Customer Journeys

Mittels der in Abbildung 16 dargestellten Customer Journey, wurde den Zuhörern, anhand von Meilensteinen die gesamten Maßnahmen, als Abschluss des Vortrages, visualisiert.

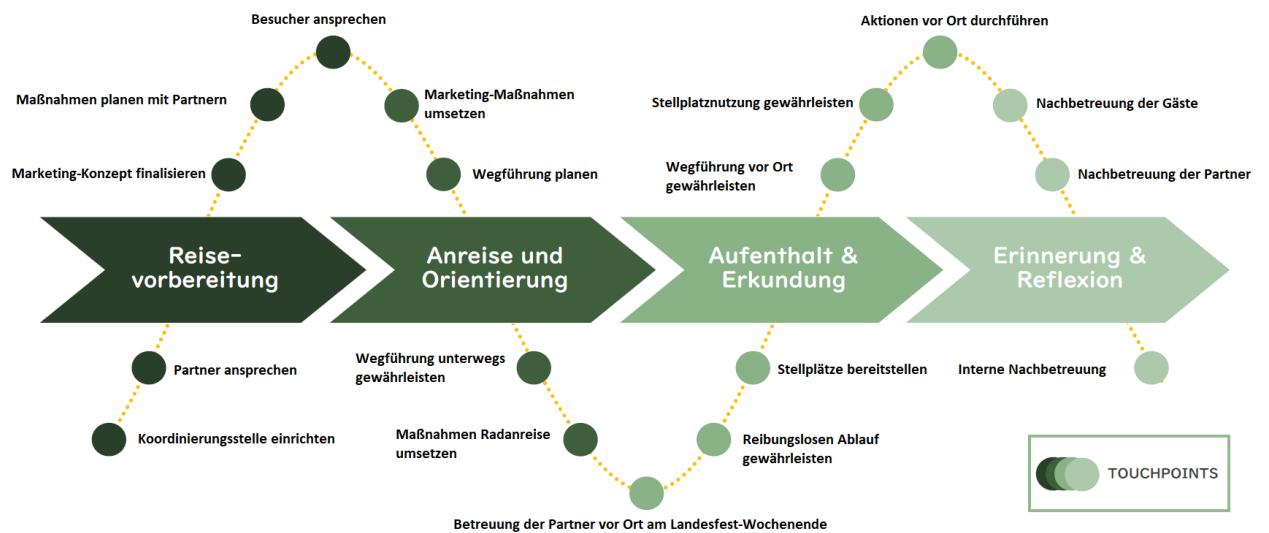


Abbildung 16 Customer Journey⁷⁷

Abbildung 16 „Customer Journey“ Siehe Anhang IV Abschlusspräsentation S. 58

Abschließend erstellte der Autor zwei Personas. Dabei handelte es sich um zwei fiktive Familien, die der Verfasser der Arbeit gedanklich zum Brandenburg-Tag anreisen ließ. Diese sind an den in 4.3 analysierten Zielgruppe angelehnt. Er erläuterte dabei anhand von Meilensteinen, wie diese Familien vom Brandenburg-Tag erfuhren, wieso sie sich zur Rad-Anreise entschlossen, wie sie sich weiter informierten, wie sie anreisten, was sie unterwegs erlebten und wie die Nachbetreuung im Anschluss an das Landesfest für sie verlief. Die Personas sollten den Zuhörern der Abschlusspräsentation beispielhaft vorführen, wie die Umsetzung der angedachten Maßnahmen in der Praxis aussehen könnte, und welche Einflüsse diese dabei auf die Besucher des Brandenburg-Tages haben könnten. Zusätzlich sollten anhand der Customer Journeys die Ergebnisse der Arbeit noch einmal für die Zuhörer im Zeitstrahl zusammengefasst und visualisiert werden. Die Vorstellung der Personas bildeten den Endpunkt des Maßnahmenpakets und der Abschlusspräsentation.⁷⁸

⁷⁸ [Siehe Anhang IV Abschlusspräsentation S. 59-62](#)

5. Ausblick und Reflektion

In diesem Kapitel wird auf den Status Quo des Projektes eingegangen. Im Anschluss geht der Autor auf weiterführende Forschungsfragen ein und gibt abschließend ein Resümee über die Arbeit und die Begleitumstände ab.

5.1 Status Quo zum Ende des Projektes

Im Anschluss an die einstündige Abschlusspräsentation vor den Partnern, wurde noch eine Fragerunde anberaumt und die zusammengetragenen Ergebnisse an die Partner übergeben. Die Zuhörer zeigten sich zufrieden. Dadurch war das Projekt von Seiten des Kulturamtes Bernau abgeschlossen. Die Planung des Brandenburg-Tages war zum Zeitpunkt der Abgabe dieser Arbeit weiterhin im Gange. Es wurde fest davon ausgegangen, dass die Veranstaltung trotz Corona in einer Form stattfinden konnte. Die Einrichtung der Koordinierungsstelle wurde von Seiten des Kulturamtes im Anschluss an die Abschlusspräsentation erwogen. Zusätzlich wurde von der RIAG Media GmbH angedeutet, dass eine weitere Zusammenarbeit mit dem Autor zu diesem Thema denkbar erschien. Zum Abgabezeitpunkt gab es hierzu jedoch noch keine Vereinbarung.

5.2 Weiterführende Aufgaben

Die Ergebnisse der Arbeit können als Leitfaden zu einer detaillierten Umsetzungsstrategie gesehen werden, die von der Koordinierungsstelle Radfahren später erstellt werden sollte. Unabhängig von der Etablierung einer solchen Position, können die Ergebnisse von den Entscheidern für die Planung des Radverkehrs herangezogen werden. Besonders in Bezug auf die Anzahl der benötigten Stellplätze, ermöglicht die Arbeit es den Planern, genauere Mutmaßungen über die zu erwartende Besucherzahl anzustellen.

Die genaue Ausarbeitung dieser Ideen zu einem finalen Konzept, die konkrete Planung von Aktionen entlang der Strecke, sowie zielgerichtete Marketingmaßnahmen und Kontaktaufnahme an mögliche Partner, sollten nach der Einrichtung der Koordinierungsstelle, nach Meinung des Autors, die ersten Aufgaben sein. Da es zum Erstellungszeitpunkt der Arbeit zu zahlreichen Themengebieten nur wenig Literatur gab,

bietet sich die Möglichkeit, im Nachgang tiefgreifendere Forschungen in diese Richtungen durchzuführen. Beispielsweise, wie sich nicht nur näherungsweise, sondern auch wissenschaftlich fundiert, ein mögliches Besucheraufkommen berechnen lässt. Der Brandenburg-Tag bietet zudem zahlreiche Möglichkeiten zur touristischen Feldforschung bezüglich messbarer Erfolge in der Umsetzung von Maßnahmen zur Radverkehr-Förderung.

Das Radfahren erlebte in Corona-Zeiten eine Renaissance, besonders die E-Mobilität im Radverkehr scheint endgültig in der Mitte der Gesellschaft angekommen zu sein. Umso wichtiger erscheint es, in Zeiten des Klimawandels, die nachhaltige Mobilität zu fördern und die Mechanismen, die zum Erfolg ihrer Förderung führen, zu verstehen.

Auch wenn die Geschichte des Fahrrads schon über 200 Jahre zurückreicht, so ist die Erfolgs-Geschichte noch nicht zu Ende erzählt und es bieten sich noch zahlreiche Forschungsfelder, die es wissenschaftlich zu erschöpfen gilt.

5.3 Fazit und abschließende Gedanken

Das Transferprojekt bot dem Autor zahlreiche Herausforderungen. So schuf Corona die Möglichkeit, von zu Hause aus zu arbeiten und sich die Arbeitszeiten flexibler einzuteilen, jedoch erschwerte sich auch die Kommunikation mit den Projektpartnern und es musste auf zahlreiche Forschungsmethoden wie Befragungen entlang der Radwege, oder Experten-Interviews verzichtet werden. Auch zog das geänderte Verkehrsnutzungs-Verhalten zahlreiche Unbekannten in der Recherche nach sich, zu denen es zum Erstellungszeitpunkt der Arbeit noch keine wissenschaftlichen Daten gab. Dass es noch keine Leitfäden zur Förderung des Radverkehrs, sowie nahezu keine Best-Practice-Beispiele in diesem Bereich gab, war für den Autor eine Überraschung. Während der Arbeit gab es kleinere technische Pannen auf Seiten des Verfassers, so musste sein Arbeits-Laptop zurückgesetzt werden, was zu einem Datenverlust führte. Während sich manche Daten reproduzieren ließen, waren die dokumentierten Brainstormings verloren.

Weiterhin war die weitgehende Freiheit in der Umsetzung der Arbeit einerseits von Vorteil für den Autor, da er weitgehend frei entscheiden konnte, wie er die Aufgaben anging und

wie er die Ziele für sich definierte. Auf der anderen Seite erhöhte dies die Unsicherheit in der Planung und er musste sich häufig die Frage stellen, ob er auf dem richtigen Weg war, ob die selbst gesetzten Ziele erreichbar und sinnvoll waren. Als sehr hilfreich für den Autor, hat sich dabei der strukturgebende Projektstrukturplan erwiesen, der von Frau Wolf-Gorny von Seiten der Hochschule angeregt wurde.

Als spannende Herausforderung empfand der Autor die sich gelegentlich ändernden Rahmenbedingungen. Besonders zu Beginn der Arbeit, versuchte der Autor die Herausforderungen meist sehr theoretisch anzugehen, was mitunter zeitintensive Recherchen nach sich zog, jedoch wenige für die Planung unmittelbar verwertbare Ergebnisse zur Folge hatte. In der Zwischenzeit waren neue Informationen im Planungsstand des Kulturamtes verfügbar, welche bereits gemachte Arbeitsschritte im Nachhinein vereinfacht hätten. Dies empfand der Autor jedoch nicht als störend, da nach Aussagen der RIAG Media GmbH, sich häufig ändernde Rahmenbedingungen und die Notwendigkeit sich daran anzupassen, zum normalen Alltag der Branche gehörten. Vielmehr änderte dies im Verlauf der Arbeit die Herangehensweise des Autors hin zu einer mehr praktisch orientierten, pragmatischeren Herangehensweise.

Als Beispiel hätte man natürlich sehr detailliert herausfinden können, wie viele Radstellplätze an verschiedenen Bahnhöfen verfügbar waren, indem man zu jedem einzelnen Bahnhof hinfuhr und sie zählte. Zielführender und an die praktischen Gegebenheiten angepasster war es jedoch, die verfügbaren Daten zu nehmen und einen Mittelwert davon zu nehmen und für die einzelnen Bahnhöfe anzusetzen, wodurch mehr Zeit für Recherchen und Überlegungen in anderen Bereichen ermöglicht wurde. Dieser Spagat zwischen den eigenen wissenschaftlichen Ansprüchen an die Arbeit und die realen, wechselnden Herausforderungen der tatsächlichen Gegebenheiten in dem praktisch umgesetzten Projekt, empfand der Autor als sehr bereichernd. Es lässt sich jedes Thema wissenschaftlich in seine Einzelteile zerlegen, doch am Ende müssen vor allem die Ergebnisse auch verwertbar sein. Dies ist dem Autor dank seiner sehr zuvorkommenden und verständnisvollen Partner im Kulturamt und bei RIAG Media gelungen, die ihm viele spannende Einblicke in das Event-Management gewährten und dieses Projekt überhaupt ermöglichten.

Der Autor freut sich, mit seinem Maßnahmenpaket einen Beitrag geleistet zu haben, um das in der Einleitung erwähnte Credo des Bürgermeisters zu erfüllen. Er selbst wird als Barnimer auf jeden Fall mit dem Rad zum Brandenburg-Tag 2021 anreisen.

Quellenverzeichnis

Quelle 1 Vgl. Zeitungsartikel MOZ zum Zuschlag

<https://www.moz.de/lokales/bernaue/brandenburg-tag-bernaue-hat-den-zuschlag-49099632.html> [Besucht am 24.02.2021]

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 2 Siehe Anhang I Transferprojekt-Vorstellung S. 2

[Querverweis zum Anhang](#)

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 3 Vgl. Website Brandenburg-Tag 2021

<https://landesfest.de/> {Besucht am 24.02.2021]

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 4 Siehe Anhang II Konzeptvorstellung

[Querverweis zum Anhang](#)

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 5 Siehe Anhang II Konzeptvorstellung S 12

[Querverweis zum Anhang](#)

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 6 Siehe Anhang II Konzeptvorstellung S. 56

[Querverweis zum Anhang](#)

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 7 Siehe Anhang II Konzeptvorstellung S. 9-25

[Querverweis zum Anhang](#)

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 8 Zeitungsartikel MOZ, Luft am „Pankebogen“ nicht belastet, Krakau, 2018

<https://www.moz.de/lokales/bernaeu/vor-ort-termin-luft-am-pankebogen-nicht-belastet-49097892.html> [Besucht am 24.02.2021]

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 9 Siehe Anhang II Konzeptvorstellung S. 59

[Querverweis zum Anhang](#)

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 10 Siehe Anhang I Transferprojekt-Vorstellung S. 2

[Querverweis zum Anhang](#)

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 11 Brainstorming-Prozess

Die Notizen des Brainstorming-Prozesses sind bei einer Systemwiederherstellung nach einem Absturz des Arbeits-Laptops des Autors verloren gegangen. Da die Ergebnisse des Prozesses in Form einer Aufgaben-Definition bereits vorlagen, und ein Brainstorming-Prozess schwer reproduzierbar ist, entschied sich der Verfasser gegen eine Nachstellung der Ereignisse lediglich zu Dokumentationszwecken.

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 12 Leitfaden zum Veranstaltungsverkehr AS&P, 2007, S. 62

https://www.ivm-rheinmain.de/wp-content/uploads/2012/02/Leitfaden_Maerz07.pdf

[Besucht am 24.02.2021]

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 13 Siehe Anhang II Konzeptvorstellung S. 56

[Querverweis zum Anhang](#)

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 14 Siehe Anhang III Projektstrukturplan

[Querverweis zum Anhang](#)

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 15 Siehe Anhang III Projektstrukturplan

[Querverweis zum Anhang](#)

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 16 Siehe Anhang II Konzeptvorstellung S. 19

[Querverweis zum Anhang](#)

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 17 Mobilität in Deutschland – MiD. Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr,
2017, S. 22

https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/mid-analysen-rad-fussverkehr.pdf?__blob=publicationFile [Besucht am 24.02.2021]

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 18 Mobilität in Deutschland – MiD. Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr,
2017, S. 20

https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/mid-analysen-rad-fussverkehr.pdf?__blob=publicationFile [Besucht am 24.02.2021]

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 19 Mobilität in Deutschland – MiD. Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr,
2017, S. 23

https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/mid-analysen-rad-fussverkehr.pdf?__blob=publicationFile [Besucht am 24.02.2021]

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 20 Mobilität in Deutschland – MiD. Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr,
2017, S. 24 - 25

https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/mid-analysen-rad-fussverkehr.pdf?__blob=publicationFile [Besucht am 24.02.2021]

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 21 Grundlagenuntersuchung zum Fahrradtourismus in Deutschland, 2009, S. 44

https://www.dwif.de/infopool/product/download/file_id-284.html [Besucht am
24.02.2021]

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 22 Siehe Abbildung 1 Mobilität in Deutschland – MiD. Analysen zum Radverkehr
und Fußverkehr, 2017, S. 28

[Querverweis zu der Abbildung](#)

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 23 Mobilität in Deutschland – MiD. Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr,
2017, S. 30

https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/mid-analysen-rad-fussverkehr.pdf?__blob=publicationFile [Besucht am 24.02.2021]

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 24 Mobilität in Deutschland – MiD. Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr,
2017, S. 33-34

https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/mid-analysen-rad-fussverkehr.pdf?__blob=publicationFile [Besucht am 24.02.2021]

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 25 Mobilität in Deutschland – MiD. Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr,
2017, S. 40-42

https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/mid-analysen-rad-fussverkehr.pdf?__blob=publicationFile [Besucht am 24.02.2021]

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 26 Siehe Abbildung 2 Radverkehrsanalyse Brandenburg, 2017, S. 23

[Querverweis zu der Abbildung](#)

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 27 Radverkehrsanalyse Brandenburg, 2017, S. 27

https://www.tourismusnetzwerk-brandenburg.de/fileadmin/user_upload/Bilder_Dokumente/Clustermanagement/Radtourismus/Radverkehrsanalyse_Brandenburg_2017.pdf [Besucht am 24.02.2021]

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 28 Fahrrad-Monitor Deutschland, 2019, S. 49-50

https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/fahrradmonitor-2019-ergebnisse.pdf?__blob=publicationFile [Besucht am 24.02.2021]

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 29 Fahrrad-Monitor Deutschland, 2019, S. 26-31, 39

https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/fahrradmonitor-2019-ergebnisse.pdf?__blob=publicationFile [Besucht am 24.02.2021]

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 30 Fahrrad-Monitor Deutschland – Corona-Befragung, 2020, S. 16-18

https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/fahrrad-monitor-deutschland-corona-befragung-2020.pdf?__blob=publicationFile [Besucht am 24.02.2021]

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 31 Fahrrad-Monitor Deutschland – Corona-Befragung, 2020, S. 19-21

https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/fahrrad-monitor-deutschland-corona-befragung-2020.pdf?__blob=publicationFile [Besucht am 24.02.2021]

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 32 Siehe Abbildung 3 Fahrrad-Monitor Deutschland – Corona-Befragung, 2020,
S. 36

[Querverweis zu der Abbildung](#)

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Zeit Artikel, Wie Corona den Fahrradboom verstärkt, 2020, Meier, Götz

Quelle 33 Zeit Artikel, Wie Corona den Fahrradboom verstärkt, 2020, Meier, Götz

<https://www.zeit.de/mobilitaet/2020-09/radfahrer-coronavirus-fahrrad-boom-staedte-zahlen-verkehr> [Besucht am 24.02.2021]

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 34 FAZ Artikel, Der Ansturm hört nicht auf, 2021, Smolka

<https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/auto-verkehr/corona-boom-in-der-fahrradbranche-der-ansturm-hoert-nicht-auf-17190912.html> [Besucht am 24.02.2021]

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 35 Radlabor Artikel Radfahren in Zeiten von Corona, 2020,

<https://www.radlabor.de/blog/radfahren-in-zeiten-von-corona-empfehlungen-und-tipps#>
[Besucht am 24.02.2021]

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 36 Siehe Anhang IV Abschlusspräsentation

[Querverweis zum Anhang](#)

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 37 Grundlagenuntersuchung zum Fahrradtourismus in Deutschland, 2009, S. 44

https://www.dwif.de/infopool/product/download/file_id-284.html [Besucht am 24.02.2021]

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 38 Abbildung 4 Radian um Bernau - Siehe Anhang V Besucherpotential

[Querverweis zum Anhang](#)

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 39 Siehe Anhang V Besucherpotential

[Querverweis zum Anhang](#)

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 40 Statistischer Bericht Bevölkerungsentwicklung und Bevölkerungsstand im Land Brandenburg Dezember 2019, 2. Korrigierte Ausgabe

https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/publikationen/Stat_Berichte/2020/SB_A01-07-00_2019m12_BB.xlsx [Besucht am 24.02.2021]

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 41 Abbildung 5 Radien um Bernau - Siehe Anhang V Besucherpotential

[Querverweis zum Anhang](#)

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 42 Abbildung 6 Szenario 2 - Siehe Anhang V Besucherpotential

[Querverweis zum Anhang](#)

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 43 Grundlagenuntersuchung zum Fahrradtourismus in Deutschland, 2009, S. 44

https://www.dwif.de/infopool/product/download/file_id-284.html [Besucht am 24.02.2021]

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 44 Abbildung 7 Besucher in Szenario 2 – Siehe Anhang V Besucherpotential

[Querverweis zum Anhang](#)

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 45 Siehe Anhang II Konzeptvorstellung S. 56

[Querverweis zum Anhang](#)

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 46 Vgl. Anhang V Besucherpotential

[Querverweis zum Anhang](#)

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 47 Vgl. Anhang V Besucherpotential

[Querverweis zum Anhang](#)

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 48 Abbildung 8 Benötigter Platz – Siehe Anhang V Besucherpotential

[Querverweis zum Anhang](#)

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 49 Leitfaden Fahrradparken Land Kärnten, 2015, S. 9-10

https://www.klimaaktiv.at/dam/jcr:01a70337-f7ee-4503-9e5c-30ff48bb0051/Leitfaden_Fahradparken_Web_2015-05-27-1.pdf [Besucht am 24.02.2021]

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 50 Leitfaden Fahrradparken Land Kärnten, 2015, S. 10

https://www.klimaaktiv.at/dam/jcr:01a70337-f7ee-4503-9e5c-30ff48bb0051/Leitfaden_Fahradparken_Web_2015-05-27-1.pdf [Besucht am 24.02.2021]

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 51 Siehe Anhang II Konzeptvorstellung S. 57

[Querverweis zum Anhang](#)

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 52 Radverkehrsanalyse Brandenburg, 2017, S. 26-28

https://www.tourismusnetzwerk-brandenburg.de/fileadmin/user_upload/Bilder_Dokumente/Clustermanagement/Radtourismus/Radverkehrsanalyse_Brandenburg_2017.pdf [Besucht am 24.02.2021]

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 53 Abbildung 8 Finale Stellfläche Szenario 2 – Siehe Anhang V
Besucherpotential

[Querverweis zum Anhang](#)

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 54 Siehe Abbildung 10 Radwegekonzept für den Landkreis Barnim, 2016, S. 16

[Querverweis zu der Abbildung](#)

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 55 Siehe Abbildung 11 Radwegekonzept für den Landkreis Barnim, 2016, S. 8

[Querverweis zu der Abbildung](#)

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 56 Radverkehrsanalyse Brandenburg, 2017, S. 37-38

https://www.tourismusnetzwerk-brandenburg.de/fileadmin/user_upload/Bilder_Dokumente/Clustermanagement/Radtourismus/Radverkehrsanalyse_Brandenburg_2017.pdf [Besucht am 24.02.2021]

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 57 Radwegekonzept für den Landkreis Barnim, 2016, S. 8-9

https://www.barnim.de/fileadmin/barnim_upload/61_Strukturentwicklungsamt/Konzepte/Radkonzept_LK_Barnim_04.07.2016_mit_Karte_cd.pdf [Besucht am 24.02.2021]

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 58 Siehe Abbildung 12 Radtouren „Rund um Berlin“

[Querverweis zur Abbildung](#)

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 59 Siehe Anhang IV Abschlusspräsentation S. 18

[Querverweis zum Anhang](#)

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 60 Siehe Anhang II Konzeptvorstellung S. 44-45, 48

[Querverweis zum Anhang](#)

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 61 Abbildung 13 Veranstaltungsgelände Siehe Anhang II Konzeptvorstellung S.

11

[Querverweis zum Anhang](#)

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 62 Siehe Anhang IV Abschlusspräsentation S. 21-23

[Querverweis zum Anhang](#)

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 63 Siehe Anhang VI Partnerorganisationen

[Querverweis zum Anhang](#)

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 64 Siehe Anhang VI Partnerorganisationen

[Querverweis zum Anhang](#)

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 65 Standort- und Potenzialanalysen, infraVelo

<https://www.infravelo.de/projektarten/fahrradparken/standort-und-potenzialanalysen/>

[Besucht am 24.02.2021]

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 66 Siehe Anhang VII Radstellplätze

[Querverweis zum Anhang](#)

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 67 Siehe Anhang IV Abschlusspräsentation

[Querverweis zum Anhang](#)

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 68 Siehe Anhang VI Partnerorganisationen

[Querverweis zum Anhang](#)

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 69 Vgl. Brandenburgisches Straßengesetz, BbgStrG, §18-19

<https://bravors.brandenburg.de/gesetze/bbgstrg#18> [Besucht am 24.02.2021]

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 70 Siehe Anhang VI Partnerorganisationen

[Querverweis zum Anhang](#)

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 71 Sternfahrt, Website, ADFC Berlin

<https://adfc-berlin.de/aktiv-werden/bei-demonstrationen/sternfahrt.html> [Besucht am 24.02.2021]

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 72 Siehe Anhang IV Abschlusspräsentation

[Querverweis zum Anhang](#)

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 73 Abbildung 14 Siehe Anhang IV Abschlusspräsentation S. 42

[Querverweis zum Anhang](#)

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 74 Abbildung 15 Siehe Anhang IV Abschlusspräsentation S. 43

[Querverweis zum Anhang](#)

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 75 Website Bürgerportal Bernau

https://www.bernaubei-berlin.de/de/buergerportal/wegweiser/was_erledige_ich_wo_antraege_formulare/artikel-sondernutzung.html [Besucht am 24.02.2021]

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 76 Fahrrad-Events und -Festivals, Presto, rupprecht-consult

http://www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx_rupprecht/06_PRESTO_Promotion_fahrrad-events_und_festivals.pdf [Besucht am 24.02.2021]

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 77 Abbildung 16 Customer Journey Siehe Anhang IV Abschlusspräsentation S. 58

[Querverweis zum Anhang](#)

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Quelle 78 Siehe Anhang IV Abschlusspräsentation S. 59-62

[Querverweis zum Anhang](#)

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Anhangsverzeichnis

Anhang I Transferprojekt-Vorstellung

Transfer-Projekte Brandenburg-Tag 2021 in Bernau bei B._E-Mail.pdf

https://www.mediafire.com/file/ubk7pilqs76cb7z/Transfer-Projekte_Brandenburg-Tag_2021_in_Bernau_bei_B._E-Mail.pdf/file [Besucht am 24.02.2021]

Anhang II Konzeptvorstellung

Konzeptvorstellung_BBT21_Nicole_Steinau.pdf

https://www.mediafire.com/file/83lsrza25racgaf/Konzeptvorstellung_BBT21_Nicole_Steinau.pdf/file [Besucht am 24.02.2021]

Anhang III Projektstrukturplan

Projektstrukturplan_Bloch_Florian_Brandenburgtag.xlsx

https://www.mediafire.com/file/8iy7d24c2iax8n5/Projektstrukturplan_Bloch_Florian_Brandenburgtag.xlsx/file [Besucht am 24.02.2021]

Anhang IV Abschlusspräsentation

Abschlusspräsentation_Florian Bloch.pptx

https://www.mediafire.com/file/x8tcs2h2txaowog/Abschlusspr%25C3%25A4sentation_Florian_Bloch.pptx/file [Besucht am 24.02.2021]

Anhang V Besucherpotential

Besucherpotential.xlsx

<https://www.mediafire.com/file/x1cdqijniunhxq2/Besucherpotential.xlsx/file> [Besucht am 24.02.2021]

Anhang VI Partnerorganisationen

Partnerorganisationen.pdf

<https://www.mediafire.com/file/czyk2w6w48ggz86/Partnerorganisationen.pdf/file>

[Besucht am 24.02.2021]

Anhang VII Radstellplätze

Radstellplätze.xlsx

<https://www.mediafire.com/file/q08czom0tiqwkqj/Radstellpl%25C3%25A4tze.xlsx/file>

[Besucht am 24.02.2021]

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Radnutzung in verschiedenen Bevölkerungsgruppen

Mobilität in Deutschland – MiD. Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr, 2017, S. 28

https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/mid-analysen-rad-fussverkehr.pdf?__blob=publicationFile [Besucht am 24.02.2021]

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Abbildung 2 Jährliche Schwankungen im Radverkehrsaufkommen

Radverkehrsanalyse Brandenburg, 2017, S. 23 https://www.tourismusnetzwerk-brandenburg.de/fileadmin/user_upload/Bilder_Dokumente/Clustermanagement/Radtourismus/Radverkehrsanalyse_Brandenburg_2017.pdf [Besucht am 24.02.2021]

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Abbildung 3 Anlass der Fahrradnutzung

Fahrrad-Monitor Deutschland – Corona-Befragung, 2020, S. 36
https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/fahrrad-monitor-deutschland-corona-befragung-2020.pdf?__blob=publicationFile [Besucht am 24.02.2021]

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Abbildung 4 Radian um Bernau

Siehe Anhang V Besucherpotential

[Querverweis zum Anhang](#)

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Abbildung 5 Werte zum Radpotential

Siehe Anhang V Besucherpotential

[Querverweis zum Anhang](#)

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Abbildung 6 Szenario 2

Siehe Anhang V Besucherpotential

[Querverweis zum Anhang](#)

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Abbildung 7 Besucher in Szenario 2

Siehe Anhang V Besucherpotential

[Querverweis zum Anhang](#)

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Abbildung 8 Benötigter Platz

Siehe Anhang V Besucherpotential

[Querverweis zum Anhang](#)

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Abbildung 9 Finale Stellfläche Szenario in Szenario 2

Siehe Anhang V Besucherpotential

[Querverweis zum Anhang](#)

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Abbildung 10 Radwege Barnim

Radwegekonzept für den Landkreis Barnim, 2016, S. 16

https://www.barnim.de/fileadmin/barnim_upload/61_Strukturentwicklungsamt/Konzepte/Radkonzept_LK_Barnim_04.07.2016_mit_Karte_cd.pdf [Besucht am 24.02.2021]

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Abbildung 11 Radwanderwege Barnim

Radwegekonzept für den Landkreis Barnim, 2016, S. 18

https://www.barnim.de/fileadmin/barnim_upload/61_Strukturentwicklungsamt/Konzepte/Radkonzept_LK_Barnim_04.07.2016_mit_Karte_cd.pdf [Besucht am 24.02.2021]

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Abbildung 12 Radtouren „Rund um Berlin“

<https://www.regionalparks-brandenburg-berlin.de/radtouren/> [Besucht am 24.02.2021]

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Abbildung 13 Veranstaltungsgelände

Siehe Anhang II Konzeptvorstellung

[Querverweis zum Anhang](#)

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Abbildung 14 Wegführung

Siehe Anhang IV Abschlusspräsentation S 42

[Querverweis zum Anhang](#)

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Abbildung 15 Richtungsschilder

Siehe Anhang IV Abschlusspräsentation S. 43

[Querverweis zum Anhang](#)

[>> Zur Textstelle springen <<](#)

Abbildung 16 Customer Journey

Siehe Anhang IV Abschlusspräsentation S. 58

[Querverweis zum Anhang](#)

[>> Zur Textstelle springen <<](#)