

## 11. Handlungsfeld "Service rund um's Rad"

Ein attraktives Angebot an Dienstleistungen erleichtert die Radnutzung und kann damit Menschen zum Umsteigen vom Auto auf das Fahrrad bewegen. Diese Angebote können sich sukzessive mit zunehmender Radnutzung entwickeln und teilweise rein privatwirtschaftlich organisiert werden. Bei vielen dieser Dienstleistungen ist neben Unterstützung der öffentlichen Hand vor allem das Engagement der örtlichen Wirtschaft (Fahrradhandel, Gewerbe, Einzelhandel) oder von Verbänden (insbesondere ADFC) gefragt.

Angesichts der Fülle von Handlungsmöglichkeiten für Dienstleistungen und Anreize zur Fahrradnutzung können hier nur einige Aspekte beispielhaft aufgeführt werden. Eine unmittelbare Steuerung dieser Aktivitäten durch die Stadtverwaltung ist oft nicht möglich, wohl aber die direkte Anregung dieser Aktivitäten bei den möglichen Akteuren. Vieles ergibt sich aus den Eigeninteressen der Akteure. Das Thema steht in enger Wechselwirkung zum Thema Öffentlichkeitsarbeit (vgl. Kapitel 10), da viele Serviceangebote gleichzeitig eine direkte öffentlichkeitswirksame Werbung für das Fahrrad darstellen. Zum Service-Baustein „Verknüpfung mit dem ÖV“ vgl. Kapitel 8.

### 11.1 Aktivitäten der Stadtverwaltung

Seitens der Stadtverwaltung ist insbesondere die Information und Motivation anderer Handlungsträger zur Etablierung entsprechender Angebote gefordert. Dies kann geschehen über

- die direkte Ansprache potenzieller Akteure (z.B. Großbetriebe, Sportvereine),
- schriftliche Informationen an einen größeren Verteiler (z.B. Hauseigentümer, Einzelhandel),
- Beratung Verwaltung (nach Absprache oder als "Radfahrersprechstunde").

Für einzelne Serviceeinrichtungen, die im besonderen öffentlichen Interesse liegen, kommt auch eine Anschubfinanzierung oder ein Betriebskostenzuschuss durch die Stadt in Frage

Als investives Angebot von städtischer Seite wird die Einrichtung eines zentralen „**Radlerinfopunktes**“ vorgeschlagen, wo in Verbindung mit einer möglichst überdachten größeren Fahrradparkanlage insbesondere für die Zielgruppen Einkaufs- und Berufsradverkehr sowie Radtouristen weitere Informationen und Serviceangebote vorgehalten werden sollten. Eine solche Einrichtung sollte an einer möglichst zentralen Stelle in der Innenstadt liegen, z.B. in der Nähe der städtischen Tourismuszentrale „Cottbus Service“ am Stadthallenvorplatz, und kann - auch sukzessive wachsend - folgende Bausteine umfassen:

- Infotafeln (vgl. auch Kapitel 9.4)

- Radfahrerstadtplan und Informationen zum sich entwickelnden Radroutennetz
- Informationen über neu umgesetzte Radverkehrsmaßnahmen
- Informationen zu Bike+Ride sowie der Fahrradmitnahme in Bussen
- Informationen über laufende Aktivitäten und Veranstaltungen "rund um's Rad" (ADFC, sonstige Vereine)
- Händler- oder Gastronomiewerbung zur Mitfinanzierung der Maßnahme
- "Kummerkasten" für "Mängel-Coupons" (vgl. Kapitel 10.3)
- "Lufttankstelle"
  - öffentlich zugängliche Druckluftpumpen
- Gepäckschließfächer
  - vor allem für den Einkaufs- und touristischen Radverkehr, aber auch für ÖPNV-Kunden.

Eine evtl. finanzielle Beteiligung der CMT, des Einzelhandels (z.B. Spreegalerie) oder von Sponsoren sollte angestrebt werden (z.B. könnte die Luftpumpe von einem Fahrradhändler bereitgestellt werden, die Infotafeln von Verbänden, Sparkasse oder Versicherungen und die Gepäckschließfächer mit Beteiligung des Einzelhandels). Dies hat nicht nur hinsichtlich der Senkung der auf die öffentliche Hand entfallenden Kosten Bedeutung, sondern dient gleichzeitig der Motivation und der Initiierung weiteren Engagements dieser Handlungsträger bzgl. einer Förderung des Radverkehrs.

Die Förderung der Fahrradnutzung durch die Beschäftigten der Stadtverwaltung kann z.B. durch Teilnahme am AOK-Wettbewerb „Mit dem Rad zur Arbeit“ gefördert werden. An dieser jährlichen bundesweiten Aktion beteiligt sich die AOK Brandenburg im Jahr 2005 erstmals. Vor allem die vielen innerstädtischen Arbeitsplätze bilden dabei ein großes Potenzial. Durch die Bereitstellung von dienstlich und privat nutzbaren Rädern können Mitarbeitern zum Verzicht auf das Auto für den Arbeitsweg motiviert werden und so, z.B. bei geplanten Neubauten, Stellplätze eingespart werden. Wichtig ist dabei die Beachtung der Anforderungen des Fahrradparkens – die Räder müssen für die Bediensteten Zeit- oder Bequemlichkeitsvorteile versprechen.

Qualitativ gute **Diensträder** können Mitarbeiter auch dazu motivieren, Dienstwege mit dem Rad zu absolvieren. Städtische Diensträder besitzen Vorbildfunktion und können so auch als ein Element der Öffentlichkeitsarbeit gesehen werden. Auch hier ist es wesentlich, dass die Nutzung der Diensträder sehr einfach möglich ist und ihr Standort optimal zu den Wegen liegt. Günstig ist z.B. die Anmeldung und Bereitstellung direkt beim Pförtner. Wartung und Pflege der Diensträder kann durch einen Wartungsvertrag mit einem Fahrradhändler gewährleistet werden

(halbjährliche Inspektion). Kleinere Reparaturen sind ggf. durch Haushandwerker vorzunehmen. Derzeit stehen der Stadtverwaltung 26 Diensträder in verschiedenen Fachämtern und in Außenstellen des Ordnungsamtes zur Verfügung.

## 11.2 Aktivitäten weiterer Handlungsträger

### Polizei

Die örtliche Polizei kann an ihre bisherigen Aktivitäten anknüpfen. Sinnvoll sind gezielte Sicherheits-Checks von Fahrrädern zu Veranstaltungen an Schulen oder im Rahmen von Verkehrssicherheitskampagnen (z.B. bzgl. Beleuchtung). Bewährt haben sich auch Überwachungsaktionen, um kritische Fehlverhaltensweisen aufzuzeigen und zu reduzieren (rowdyhaftes Verhalten in der Fußgängerzone, Linksfahrer auf Radwegen, ohne Licht fahren). Dabei sind zeitlich oder räumlich konzentrierte Schwerpunktaktionen, die auch in der Öffentlichkeit (Presse) bekannt gemacht werden sollten, zu empfehlen.

Ein wesentlicher weitere Handlungsschwerpunkt ist die personenbezogene Codierung von Fahrrädern mit computergestützter Archivierung der Daten zum Zwecke der Diebstahlprävention. Diese werden bereits in umfangreichen Maße durchgeführt. Auch ein verstärktes und konzentriertes Vorgehen der Polizei gegen Fahrraddiebstähle ist sinnvoll, da hier deutliche Erfolge möglich sind, die auch bei der allgemeinen Kriminalitätsstatistik zu Buche schlagen. Als ein Vorbild ist hier Krefeld zu nennen, wo die Aufklärungsquote immerhin bei über 30 % liegt – in Cottbus werden bisher ca. 20 % der Fahrraddiebstähle aufgeklärt (2000: 20,6 %; 2001: 19,5 %; 2002: 10,7 %; 2003: 20,3 %). Nach den Angaben der Polizei wird der Wert für 2004 voraussichtlich wieder bei etwa 20 % liegen.

### ADFC

Der ADFC Cottbus bietet, unterstützt durch den Bundes- und Landesverband, Serviceleistungen für Radler. Das Spektrum dieser Informations- und Beratungsangebote schließt dabei organisierte Tourenangebote mit ein. Wichtige Bestandteile des ADFC auf lokaler Ebene sind darüber hinaus in vielen Städten Beratungen zu Versicherungen, zum Fahrradkauf und zu Reismöglichkeiten. Weiter kann der ADFC über das aktuelle Geschehen zum Thema Rad in Cottbus informieren, Pressemitteilungen herausgeben und in vielen Detailfragen an die zuständigen Ansprechpartner vermitteln.

Zu prüfen ist auch die Bereitstellung von Informationen und Beratungsangeboten aller Art in einem "Fahrradbüro". Die Räumlichkeit sollte von der Stadt gestellt werden (bzw. Mietzuschuss), die personelle Besetzung könnte über ABM-Verträge in Verbindung mit ehrenamtlicher Tätigkeit des ADFC erfolgen. Eine Verbindung dieses Informations- und Beratungsangebotes mit einer ADFC-Geschäftsstelle kann sinnvoll sein.

## **Volkshochschule**

Die Volkshochschule könnte fahrradbezogene Kurse wie z.B. Fahrradreparatur oder das Erlernen bzw. Ertüchtigen des Fahrradfahrens für Erwachsene (insbesondere Senioren) anbieten. Darüber hinaus bieten sich Kurse zum Umgang mit GPS-Geräten an, da insbesondere im Freizeitverkehr GPS-geführte Touren zunehmend an Bedeutung gewinnen. In Abstimmung mit Verwaltung könnten zukünftige Workshops zum Fahrradverkehr in der Trägerschaft der VHS organisiert werden (vgl. Kapitel 10).

## **Fahrradhandel**

Das in Cottbus vergleichsweise gute Angebot des Fahrradhandels (vgl. Kapitel 3.1) bietet neben den üblichen Leistungen bzgl. Beratung, Verkauf und Reparatur, auch erstaunlich oft die Möglichkeit, Fahrräder auszuleihen. 8 von 17 befragten Fahrradhändler gaben an, bereits Fahrradverleih anzubieten<sup>1</sup>. Geprüft werden sollte, ob durch die Vermietung von Spezialfahrrädern (Liegeräder, Tandems) und Fahrradanhänger für Kinder- bzw. Lastentransport das Angebot abgerundet werden kann. Derartige Angebote dienen auch gleichzeitig der Verkaufsförderung.

Gerade für den Fahrradhandel bieten sich auch weitere Serviceaktivitäten zum Zwecke der Kundenwerbung an. Bekannt sind gute Erfahrungen mit Angeboten eines Schnellreparaturservice für kleinere Schäden und Pannen, der Bereitstellung einer allgemein zugänglichen Druckluftpumpe; oder mit vollautomatischen Fahrradwaschanlagen. Auch die Codierung von Fahrrädern (vgl. Polizei) sollte vom Fahrradhandel in Verbindung mit dem Kauf eines Fahrrades angeboten werden.

Die in Cottbus bei einem Fahrradhändler zu Erprobungszwecken installierte Fahrradwaschanlage (Bild 11-1) erfreute sich einer große Nachfrage. Wegen technischer Probleme wurde sie jedoch zwischenzeitlich abgebaut.

---

<sup>1</sup> Stadtverwaltung Cottbus (2002): Analyse des Services „rund um´s Fahrrad“ in Cottbus.



Bild 11-1 Automatische Fahrradwaschanlage (Cottbus)

### **Fahrradkuriere**

Derzeit gibt es in Cottbus nur einen Fahrradkurierdienst. Ein weiterer Autoverleiher bietet auch Fahrradgepäckträger an. Hier ist nach den Erfahrungen anderer Städte ein größeres Potenzial zu vermuten. Zu erwägen ist, seitens der Stadtverwaltung sich bei Lieferungen/Kurierfahrten im Stadtgebiet verstärkt auch für Fahrradkurierangebote einzusetzen (z.B. auch Städte Troisdorf, Nürnberg).

### **Touristischer Service, Gastgewerbe**

Das radtouristische Potenzial, das Cottbus durch seine Lage an überregionalen Radwanderwegen (Spreeradweg, Tour Brandenburg, Gurkenradweg, Bergbautour) und die Nähe zu radtouristisch interessanten Zielen (z.B. Spreewald) bietet, wird von den Leistungsträgern zunehmend erkannt. So gibt es in der Stadt Cottbus bereits 13 Beherbergungsbetriebe, die die Qualitätsanforderungen des Regionalmanagements der Lausitz hinsichtlich des Angebotes „Bett&Bike“ erfüllen<sup>2</sup>. Zwei Betriebe haben sogar die vom ADFC vergebene Qualitätsauszeichnung, die vergeben wird, wenn die folgenden Anforderungen erfüllt werden:

- Aufnahme von radfahrenden Gästen auch für nur eine Nacht .
- Das Fahrrad wird sicher untergebracht.
- Für nasse Kleidung und Ausrüstung gibt es eine Trockenmöglichkeit.
- Für kleinere Reparaturen am Rad steht das wichtigste Werkzeug zur Verfügung.
- Für größere Pannen ist die Adresse der nächste Werkstatt bekannt.

---

<sup>2</sup> Quelle: Regionalmanagement der Lausitz (2003): Broschüre „Radwandern in der Lausitz“.

- Bereitgestellte Informationsmaterial wie regionalen Radwanderkarten sowie Bus- und Bahnfahrpläne gibt Hinweise zu Ausflugszielen in der Umgebung.
- Kräftiges Frühstück.

Die Umfrage zum Service „rund um´s Rad“ hat darüber hinaus weitere Angebote des Beherbergungsgewerbes aufgezeigt, so – oft in Kooperation mit Fahrradhändlern – die Fahrradleih- und Reparaturmöglichkeit (vgl. Kapitel 3.1, Abbildung 3-3). Auch Tourenangebote werden bereits inkl. Mietrad und Lunchpaket von einigen Hotels zu attraktiven Konditionen angeboten und z.B. mit dem Gurkenradweg vermarktet. Auch andere Anbieter haben Pauschalangebote mit Übernachtungsmöglichkeit in Cottbus in ihrem Programm.

Obwohl Cottbus an verschiedenen überregionalen Radwanderwegen liegt, ist die Stadt selbst, insbesondere die Innenstadt mit ihren Versorgungsmöglichkeiten und touristischen Angeboten, nicht optimal in diese Netzstruktur eingebunden. Neben der in Kapitel 9 angesprochenen Einbindung in ein Leistungssystem und der Einrichtung von Infotafeln können weitere Angebote zur Verbesserung beitragen.

Für durchfahrende Fahrradtouristen besteht Bedarf an abschließbaren Boxen oder bewachten Räumen, wo das Gepäck am Rad sicher aufbewahrt wird, ohne dass es extra abgenommen werden muss. Auch Gepäckschließfächer dienen diesbezüglich als sinnvolles Angebot. Diese Einrichtungen sollten möglichst in zentraler Lage bereitstehen und natürlich ausgeschildert sein, damit die ortskundigen Fahrradtouristen sie auch finden. Erst damit kann der Fahrradtourist, der nachgewiesenermaßen ausgabefreudiger ist als andere Touristen, unbeschwert in der Stadt bummeln und konsumieren. So stellt die Stadt Kelheim in Bayern an drei Stellen im Stadtgebiet kostenlos nutzbare Fahrradboxen für die Radtouristen bereit (vgl. Bild 11-2).



Bild 11-2: Fahrradboxen im Zuge des Donau-Radweges (Kelheim)

**Radwanderführer und -karten** – wie sie z.T. bereits für das regionale Umfeld von Cottbus in unterschiedlicher Qualität existieren - bieten die Möglichkeit, neue Zielgruppen anzusprechen, z.B. Familien. Radwanderführer und -karten fördern die Freizeitgestaltung in der Nähe des Wohnorts und erfüllen damit einen wichtigen

ökologischen Beitrag bei der Begrenzung des motorisierten Freizeitverkehrs. Zudem fördern sie die Identifikation mit der direkten Cottbuser Umgebung.

Um den Bewegungsradius zu erweitern, sollte in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn und/oder den Verkehrsbetriebe eine Broschüre zur Fahrradmitnahme in Öffentlichen Verkehrsmitteln konzipiert werden. Diese könnte auch Tourenempfehlungen enthalten. Vorbilder sind z.B. regelmäßig erscheinende Broschüren des ADFC Berlin e.V. oder Faltblätter der Erfurter Verkehrsgesellschaft.

Um den Fahrradtourismus für Cottbus zu intensivieren wird die Erarbeitung eines radtouristischen Konzeptes empfohlen, in das alle wesentlichen Leistungsträger (u.a. CMT, Gastgewerbe, Fahrradhandel, Verkehrsbetriebe) eingebunden werden. Ziel dieses Konzeptes sollte ein aufeinander abgestimmtes Servicepaket mit einheitlicher Vermarktungsstrategie sein, die in das regionale Tourismusangebot integriert ist. Cottbus könnte sich so im Bereich des Städtetourismus positiv positionieren und als fahrradfreundliche Stadt in einer radtouristisch interessanten Region bundesweit werben.

### **Einzelhandel**

Beim Einzelhandel ist ein wesentliches Handlungsfeld die Bereitstellung von anforderungsgerechten Fahrradständern. Bedarf für Maßnahmen durch die Einzelhändler besteht dabei vor allem in der Innenstadt, auch wenn hier bereits eine größere Zahl der Fahrradstellplätze im öffentlichen Straßenraum von der Stadt bereitgestellt wird. Auch bei Super- und Verbrauchermärkten in den Stadtteilen besteht oft noch Handlungsbedarf.

Die Einzelhandelsorganisationen könnten durch ein offensiv vermitteltes Angebot von Bringdiensten für sperrige oder schwere Einkäufe die Fahrradnutzung fördern. Darüber hinaus ist - durch Zusammenarbeit der Einzelhändler z.B. in der Innenstadt - das Aufstellen von Gepäckschließfächern oder die Bereitstellung von Fahrrad-Anhängern und Leih-Kinderwagen (z.B. an besonderen Einkaufstagen, Weihnachtszeit etc.) sinnvoll. Diese Angebote richten sich dabei natürlich nicht nur an Radfahrer, sondern können auch für andere Kunden von Nutzen sein.

### **Betriebe**

Um das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel zu fördern, ist insbesondere der Fahrtzweck Berufsverkehr im Hinblick auf ein Verlagerungspotenzial (Fahrrad statt Auto) von Bedeutung. Hier können die Betriebe maßgeblich dazu beitragen, die Fahrradnutzung ihrer Beschäftigten - auch im eigenen Interesse - zu fördern.

Eine Reihe deutscher und ausländischer Betriebe und Arbeitsstätten haben Programme oder Aktionen realisiert, um mehr Beschäftigte mit dem Fahrrad oder öffentlichen Verkehrsmitteln statt mit dem Kfz zum Arbeitsplatz kommen zu lassen

(PBS/PGV 1997)<sup>3</sup>. Die pharmazeutischen Unternehmen Merck in Darmstadt und Gödeke in Freiburg etwa haben ihr Angebot an Fahrradstellplätzen erheblich ausgebaut und geben Broschüren für Fahrradrouten zwischen Orten, wo mehrere Beschäftigte wohnen, und dem Betrieb heraus. Die Uniklinik Freiburg verteilt ebenfalls Broschüren über Fahrradrouten an die Beschäftigten, gleichzeitig finanzierte sie die Neuerrichtung der Eisenbahnstation "Freiburg Klinikum". Die Betriebe und das Uniklinikum beabsichtigten vorrangig, ihr Image zu verbessern und die Straßen und Kfz-Stellplätze im Betriebsbereich zu entlasten.

Das Baseler Chemie-Unternehmen Ciba-Geigy fördert die Fahrradnutzung mit einem umfangreichen Programm, so z.B. mit Gratisfahrrädern für Beschäftigte, die auf einen Kfz-Stellplatz auf dem Betriebsgelände verzichten. Neben dem Imagegewinn und allgemeinen Umweltqualitätszielen lag das betriebliche Interesse Ciba-Geigys in der Gewinnung von Flächen, die vorher von parkenden Kfz der Beschäftigten blockiert waren, für produktive Zwecke. Innerhalb von 15 Jahren konnte so die Zahl der mit dem Rad zur Arbeit kommenden Mitarbeiter von 4 % auf 26 % erhöht werden. Dadurch konnte eine Fläche von etwa 1000 Kfz-Stellplätzen für andere Zwecke genutzt werden.

Der norwegische Industriebetrieb Hunsfos bot seinen 610 Beschäftigten zu Beginn der 90er Jahre stark verbilligte Qualitätsfahrräder zum Kauf an, um den kostenintensiven Bau neuer Kfz-Stellplätze zu vermeiden. Mit einem weiteren Zuschuss für 210 Beschäftigte, die sich zur Fahrrad- statt der Kfz-Nutzung auf dem Arbeitsweg verpflichteten, erübrigte sich der Stellplatzbau. Zugleich sank die Zahl der Krankheitstage dieser Beschäftigten um die Hälfte, wodurch der Betrieb im ersten Jahr umgerechnet etwa 450.000,- DM an Krankheitskosten einsparte.

Die Lufthansa stellte in Hamburg - neben anderen fahrradfördernden Aktivitäten - jedem Beschäftigten, der auf einen firmeneigenen Kfz-Stellplatz verzichtet, ein Fahrrad im Wert von ca. 600 Euro zur Verfügung.

Mehr Informationen zu Argumenten und Handlungsmöglichkeiten von Unternehmen sind zu finden unter

[www.bikeandbusiness.de](http://www.bikeandbusiness.de) vom ADFC Hessen,

[www.gewinn-faktor-fahrrad.de](http://www.gewinn-faktor-fahrrad.de) vom ADFC Niedersachsen,

[www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de](http://www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de) von den Bundesverbänden AOK und ADFC,

[www.clever-mobil.org](http://www.clever-mobil.org) des von Bund und Städten geförderten Klimabündnis e.V.

und [www.wirtschaft-in-bewegung.com](http://www.wirtschaft-in-bewegung.com) eines privaten Anbieters.

---

<sup>3</sup> Planerbüro Südstadt, Planungsgemeinschaft Verkehr (1997): Bericht über die Situation des Radverkehrs in Deutschland; Bonn