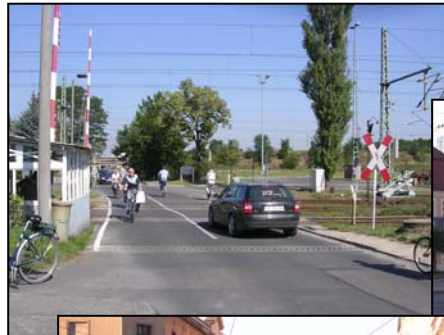


# Stadt Cottbus

Radverkehrskonzept

Kurzfassung



# Stadt Cottbus

Radverkehrskonzept

Kurzfassung

Auftraggeber: Stadt Cottbus  
Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung

Auftragnehmer: Planungsgemeinschaft Verkehr  
Große Barlinge 72 a  
D - 30171 Hannover  
Telefon 05 11 - 80 80 37  
Fax 05 11 - 80 46 37  
E-Mail [pgv@pgv-hannover.de](mailto:pgv@pgv-hannover.de)  
[www.pgv-hannover.de](http://www.pgv-hannover.de)

Bearbeitung: Dankmar Alrutz  
Elke Willhaus  
  
Jessica Gardemann  
Heike Prahlow

Hannover, im Dezember 2004

## Ziel des Konzeptes

Die Stadt Cottbus will aufbauend auf ihren bisherigen Aktivitäten die Förderung des Radverkehrs gezielt weiter vorantreiben. Dazu dient das vorliegende Radverkehrskonzept, das im Sinne einer integrierten Gesamtverkehrsplanung Teil **der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes** der Stadt Cottbus ist. Das Konzept umfasst als Zielplanung der Radverkehrsförderung die wesentlichen Bausteine einer fahrradfreundlichen Stadt und leitet den Handlungsbedarf für einen mittel- bis längerfristigen Zeitrahmen (etwa bis 2020) ab. Es dient damit als **Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung** in Hinblick auf die Herleitung konkreter Maßnahmenprogramme und die Bereitstellung der erforderlichen Haushaltsmittel.

In der Anfangsphase des Projektes diente die ganztägige **Fahrradwerkstatt** unter Beteiligung eines breiten Spektrums von Akteuren der Sammlung von Kritikpunkten und Forderungen zur Radverkehrssituation in Cottbus und zur Förderung eines verwaltungs-übergreifenden Konsenses. Diesem Ziel diente auch die Etablierung **des Runden Tisches Radverkehr**, dessen Teilnehmern Zwischen- und Endergebnisse aus dem Radverkehrskonzept erläutert und zur Diskussion gestellt wurden.

## Derzeitige Situation des Radverkehrs

Die Stadt Cottbus hat bereits eine lange Tradition als Radfahrstadt. Radfahrer aller Altersstufen und sozialer Schichten gehören hier wie selbstverständlich zum Stadtbild. Begünstigt durch die ebene Topografie und eine vergleichsweise kompakte Stadtstruktur beträgt der **Radverkehrsanteil an allen Wegen 22 %** und bringt Cottbus damit in eine Spitzenstellung unter den deutschen Großstädten.

Die Stadt Cottbus hat dem bereits seit langem durch einen kontinuierlichen Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur Rechnung getragen und verfügt mittlerweile über ein umfangreiches **Radwegenetz von etwa 120 km Länge**. Allerdings weisen die vorhandenen Radverkehrsanlagen einen sehr unterschiedlichen Standard auf, insbesondere die älteren Radwege (etwa 50 km sind älter als 15 Jahre) genügen den verkehrsplanerischen und verkehrsrechtlichen Anforderungen in ihrem baulichen Standard, aber auch bzgl. der Art der Radverkehrsführung auf Streckenabschnitten und an Knotenpunkten oft nicht. Zudem gibt es im Radverkehrsnetz und im Zuge der auch für den Radverkehr relevanten Hauptverkehrsstraßen noch wichtige Lücken.

Diese Defizite wirken sich nicht nur auf den Benutzungsgrad, sondern auch auf die Verkehrssicherheit aus. Selbst unter Berücksichtigung der hohen Fahrradnutzung ist das **Unfallgeschehen** in Cottbus im Vergleich mit anderen Städten als eher ungünstig zu bewerten, es gibt ausgeprägt unfallreiche Straßenzüge und Knotenpunkte.

Auch auf der Ebene anderer Handlungsfelder ist die derzeitige Situation durch gute Ansätze, die aber noch deutlichen Verbesserungsbedarf erkennen lassen, gekennzeichnet:

- Im Verlauf der Radwanderwege ist überwiegend eine Ausweisung vorhanden, die **Wegweisung** genügt jedoch nicht den heutigen Anforderungen und berücksichtigt bzgl. der Ausweisung Cottbus als Ziel für Radtouristen nur unzureichend.
- Es gibt bereits fast 9.000 **Fahrradparkanlagen** im Stadtgebiet (davon etwa 70 % an Schulen und Hochschulen), jedoch ist die Ausbildung der Abstellanlagen nicht immer anforderungsgerecht und gerade im zentralen Innenstadtbereich gibt es bereichsweise noch immer einen erheblichen Fehlbedarf.
- Während insbesondere an den Endhaltestellen der Straßenbahn bereits ein vergleichsweise gutes Angebot an **Bike+Ride-Abstellanlagen** besteht (insgesamt etwa 550), ist die Situation vor allem am Hauptbahnhof in jeder Beziehung als unzureichend zu bezeichnen.
- Wichtige Ansätze zur Verbesserung der Kommunikation unter den Handlungsträgern der Radverkehrsförderung sind vorhanden (Fahrrad-Werkstatt, Runder Tisch), jedoch ist eine gezielte **Öffentlichkeitsarbeit** zur Verbesserung des Fahrradklimas bisher eher schwach ausgeprägt.
- Im **Servicebereich** engagieren sich bereits einige Handlungsträger (insbesondere das Gastgewerbe) im Hinblick auf den Fahrradtourismus. Dienstleistungen, die auch den Alltagsverkehr ansprechen sind jedoch – neben einer relativ guten Grundausstattung mit Fahrradhändlern - kaum vorhanden.

Insgesamt wird das Fahrrad in Cottbus, Befragungen zu Folge, als vollwertig anerkanntes Verkehrsmittel gesehen. Allerdings wird der Spaß am Radfahren auch aus Sicht der Nutzer durch Defizite bei den verkehrlichen Angeboten und in der Sicherheit eingeschränkt. Die Aktivitäten der Stadt werden subjektiv als unzureichend bewertet.

Zusammenfassend zeigt die Bestandsanalyse, dass in Cottbus auch vor dem Hintergrund ungünstiger werdender Rahmenbedingungen (demografische Entwicklung, Stadtumbau) erhebliche Anstrengungen notwendig sein werden, um den erreichten hohen Stand zu halten oder möglichst zu steigern. Unter Berücksichtigung von Erfahrungen aus anderen Städten wird ein **Radverkehrsanteil von 26 % für das Jahr 2010** als realistische Zielgröße angestrebt. Das **Potenzial** liegt dabei insbesondere in der Verlagerung des nach wie vor hohen Anteils relativ kurzer Autofahrten auf das Fahrrad.

## Ziele der Radverkehrsförderung in Cottbus

Um die Potenziale weitgehend ausschöpfen zu können, ist es erforderlich, die breite Akzeptanz, die das Fahrrad in der Bevölkerung von Cottbus genießt, zu stabilisieren und auszuweiten. Dabei kommt es darauf an, dass die Beseitigung der bestehenden - und auch von den derzeitigen und potenziellen Radnutzern wahrgenommenen - Defizite konsequent fortgesetzt und möglichst forciert wird.

Dem Handlungskonzept liegt deshalb eine zeitgemäße Sicht der Radverkehrsförderung im Sinne des Leitbildes **Radverkehr als System** zu Grunde. Dies beinhaltet ein umfassendes Verständnis der Radverkehrsförderung, das neben der Schaffung von gut nutzbaren, sicheren Radverkehrsanlagen im Straßenraum auch die Wegweisung, das bequeme und diebstahlgeschützte Abstellen des Fahrrades, und eine auf ein positives Fahrradklima zielende Öffentlichkeitsarbeit einbezieht. Damit greift die Stadt Cottbus einen Ansatz auf, der auch der Fahrradpolitik der Bundesregierung gemäß dem **Nationalen Radverkehrsplan 2002 – 2012** entspricht.

Daran orientiert sind für die Radförderung in Cottbus folgende Ziele maßgebend:

### Oberziele

- **Steigerung der Radnutzung in Cottbus**
- **Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr**

### Teilziele

- Vervollständigung und Qualitätsverbesserung auf der Ebene des kommunalen Radverkehrsnetzes für den Alltagsradverkehr
- Bessere Angebote für das Fahrradparken an der Wohnung und in der Stadt
- Verbesserung des Fahrradklimas durch Öffentlichkeitsarbeit
- Ausschöpfung der Potenziale des Fahrradtourismus durch Infrastruktur- und Serviceangebote

Auf Grundlage dieser Punkte wurde ein **20-Punkte-Programm** zur Radverkehrsförderung in Cottbus erarbeitet, in dem die wichtigsten Grundsätze auf der Ebene der betrachteten Handlungsfelder zusammengefasst sind.

## 20-Punkte-Programm der Radverkehrsförderung

### Oberziele

1. Cottbus will seinen Ruf als Fahrradhochburg ausbauen und die Nummer 1 unter den großen Städten in Ostdeutschland werden. Als mittelfristiges Ziel wird eine weitere **Steigerung des Radverkehrsanteils** auf 26 % (bis 2010) angestrebt.
2. Der **Erhöhung der Verkehrssicherheit** kommt angesichts der im Städtevergleich ungünstigen Bilanz von Cottbus eine hohe Priorität zu. Durch Beseitigung oder Entschärfung von Verkehrssicherheitsdefiziten an den unfallreichen Straßenzügen und Knotenpunkten wird eine kontinuierliche Senkung der Unfallzahlen auch bei einer Zunahme des Radverkehrs angestrebt. Die Wirkung von ergriffenen Maßnahmen ist durch eine kontinuierliche Beschreibung der Entwicklung des Unfallgeschehens zu überprüfen.

### Kommunales Radverkehrsnetz für den Alltagsradverkehr

3. Das **Grundnetz der Velorouten** wird Basis der mittelfristigen Maßnahmenplanung im Verkehrsnetz. Präferenz besitzt die durchgängige Herrichtung einer Nord-Süd- und einer Ost-West-Verbindung.
4. Bei allen **Straßenbauvorhaben**, gleich aus welchem Anlass, sind die Belange des Radverkehrs entsprechend den aktuellen Grundsätzen der Radverkehrsführung gleichwertig zu berücksichtigen. Dies kann z.B. im Rahmen eines Sicherheitsaudits oder einer „Radverkehrsverträglichkeitsprüfung“ geschehen. Dabei ist die Arbeitsgruppe „Radverkehr“ in den einzelnen Arbeitsstufen der Planung und Durchführung einzubeziehen.
5. Radverkehrsanlagen und die Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten sollen im Zuge von Baumaßnahmen nach einem einheitlichen Standard realisiert werden. Dadurch wird ein Wiedererkennungswert bei allen Verkehrsteilnehmern gefördert, der die Orientierung erleichtert und damit auch die Verkehrssicherheit erhöht. Dafür sollten für Cottbus verbindliche Entwurfsgrundsätze aufgestellt werden.
6. Bei Verbesserungsmaßnahmen für den Radverkehr im vorhandenen Straßennetz sollen bevorzugt **kostengünstige und vergleichsweise schnell realisierbare Maßnahmen** (z.B. Markierung von Radfahr- oder Schutzstreifen, Öffnung von Einbahnstraßen) eingesetzt werden. **Radverkehrsanlagen** sind vorrangig dort, wo Verkehrssicherheitsdefizite oder erhebliche Qualitätsmängel bzgl. der Befahrbarkeit bestehen, in Stand zu setzen.
7. Wichtige Radfahrbeziehungen im Netz sollen in Verbindung mit der touristischen Wegweisung in ein **Leitsystem für den Radverkehr** einbezogen werden.

### **Fahrradparken an der Wohnung und in der Stadt**

8. Die Einrichtung neuer und die anforderungsgerechte Umrüstung bestehender **Fahrradabstellanlagen an öffentlichen Zielpunkten** wird fortgesetzt. Insbesondere sollen in der Innenstadt verstärkt dezentrale Anlagen, nach Möglichkeit unter Einbeziehung von Einzelhandel und Gewerbe, geschaffen werden. Die Stadt Cottbus legt sich auf 1 oder 2 einheitlich im Stadtgebiet einzusetzende Typen von Fahrradständern fest, die auch durch private Errichter angewendet werden.  
Neben den qualitativen Verbesserungen sind alle Anlagen mit einer ausreichenden Kapazität zu versehen.
9. Die **Wohnungsunternehmen** werden sensibilisiert, vorhandene, nicht dem Standard entsprechende **Fahrradabstellplätze** nutzerfreundlich umzurüsten. Das trifft sowohl auf die Lage im Gebäude zu (wo dies möglich ist), als auch auf die Aussonderung von sogenannten „Felgenkillern“.
10. Die **Fahrradabstellplatzsatzung** wird auf Grund der bisherigen Erfahrungen und neuer Erkenntnisse überarbeitet. In der neugefassten Stellplatzsatzung wird den Fahrradabstellplätzen das gleiche Gewicht wie den Stellplätzen für Kfz gegeben. Dabei wird der steigenden Bedeutung des Radverkehrs in Cottbus Rechnung getragen.
11. Die Bedingungen zum **Fahrradparken am Bahnhof**, als Tor und Visitenkarte der Stadt, sollen im Kontext mit den geplanten Umgestaltungen des Bahnhofumfeldes deutlich und nachhaltig verbessert werden. Dazu sind frühzeitig Gespräche mit der Deutschen Bahn AG zu führen.
12. An den **Haltestellen des ÖPNV** mit großem Umsteigepotenzial zum Fahrrad sollen sukzessive auch Fahrradboxen oder geschlossene Sammelanlagen („Fahrradkäfige“) eingesetzt werden.

### **Ausschöpfen der Potenziale des Fahrradtourismus**

13. Der **Fahrradtourismus** wird als relevanter Wirtschaftsfaktor verstanden und verstärkt in die Aufgabenstellungen des Stadtmarketing einbezogen. Grundlage ist die Entwicklung eines **radtouristischen Konzeptes**, in das alle wesentlichen touristischen Leistungsträger eingebunden sind.
14. Ziel ist es, auf infrastruktureller Ebene die Stadt besser in das überregionale Radwanderwegesystem zu integrieren (insbesondere bzgl. des Leitsystems) sowie die **Informations- und Serviceangeboten** von verschiedenen Handlungs- und Leistungsträgern zu verbessern und zu koordinieren.  
Wesentliche Lücken im touristischen Radwegenetz (z.B. Radweg nach Peitz /Garkoschke/ auf dem ehemaligen Bahnkörper und die Bahnquerung im Bereich des Stadions der Freundschaft) sind mittel- bis langfristig in die Finanzplanung der Stadt einzubeziehen.

### Verbesserung des Fahrradklimas durch Öffentlichkeitsarbeit

15. **Öffentlichkeitsarbeit** im Sinne einer Information über neue Maßnahmen und Angebote wird unter Einsatz geeigneter Medien verstärkt („Tue Gutes und rede darüber“). Eine offensive Werbung im Hinblick auf eine verstärkte Radnutzung sollte vor allem an die Kinder und Heranwachsende adressiert sein, um die traditionell positive Grundstimmung in der Bevölkerung auch bei den jüngeren Jahrgängen zu etablieren.
16. Ein zweiter zentraler Baustein der Öffentlichkeitsarbeit richtet sich an das Themenfeld „**Verkehrssicherheit**“. Auch hier sollen verstärkt die jüngeren Verkehrsteilnehmer angesprochen werden, die z.B. in Schulen in Kampagnen zur Verkehrssicherheit erreicht werden. Dabei soll auch über neue Regelungen zum Radverkehr, die im Stadtgebiet zum Einsatz kommen, informiert werden.

### Umsetzung des Radverkehrskonzeptes

17. Der **Runde Tisch** soll als verwaltungsübergreifendes Kommunikationsforum zur Begleitung des Umsetzungsprozesses des Radverkehrskonzeptes auch längerfristig eingesetzt werden. Aufgabenstellung, Arbeitsweise und Zusammensetzung sind auf Grundlage der Erfahrungen im Rahmen des laufenden Modellvorhabens weiterzuentwickeln.
18. Die Zunahme des Radverkehrs ist kein Selbstläufer und auch nicht im Rahmen einer Konzepterstellung als einmaliger Handlungsansatz sicher zu stellen. Radverkehrsförderung muss vielmehr als **Daueraufgabe von Politik und Verwaltung** verstanden werden und auch personell in der Verwaltung hinreichend ausgestattet sein.  
Mit einem **Fahrradbeauftragten**, der ämterübergreifend die radverkehrsbezogenen Aktivitäten der Stadt koordiniert und als fester Ansprechpartner in Sachen Radverkehr nach innen und außen dient, haben zahlreiche andere Städte gerade in der Phase der Umsetzung eines Radverkehrskonzeptes gute Erfahrungen gemacht.
19. Der erforderliche Handlungsbedarf auf allen Ebenen der Radverkehrsförderung wird zeitlich gestuften Realisierungsphasen zugeordnet. Im Sinne einer **Wirkungskontrolle** wird im bestimmten Turnus (z.B. alle 5 Jahre SrV Turnus) eine Zwischenbilanz gezogen und mit Erhebungsdaten (z.B. Unfallentwicklung, Vorher-Nachher-Vergleichen bei konkreten Maßnahmen, turnusmäßige Zählungen an Referenzpunkten) unterlegt. Auf dieser Basis erfolgt eine Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes.
20. Zur Qualitätssicherung dient neben der Zwischenbilanz auch die Einbeziehung in generelle Qualitätsmanagementverfahren (z.B. Sicherheitsaudit für Straßen). Eine umfassende und systematische Überprüfung des Standes und



der Entwicklung der Radverkehrspolitik kann durch spezielle Qualitätsmanagementverfahren, wie z.B. das im Nationalen Radverkehrsplan empfohlene BYPAD-Verfahren, erreicht werden.

## Handlungsfeld Fortschreibung Radverkehrsnetz

Grundvoraussetzung für eine stärkere Fahrradnutzung ist eine fahrradfreundliche Infrastruktur des Straßen- und Wegenetzes. Das Handlungsfeld „Radverkehrsnetz“ stellt deshalb einen Schwerpunkt im Rahmen des Gesamtkonzeptes dar.

Auf Basis der strukturellen Gegebenheiten (Quellen und Ziele des Radverkehrs, Straßen- und Wegenetz, Barrieren) wurde ein **Netz von Hauptverbindungen des Radverkehrs** entwickelt, das alle Stadtteile einbezieht, und das durch die überregionalen Radwege im Stadtgebiet ergänzt wird (Plan in der Anlage).

Das auf den Alltagsradverkehr ausgerichtete Hauptverbindungsnetz (Velorouten), das entsprechend der Nachfrage die Stadtteile auf möglichst kurzem Wege mit der Innenstadt verknüpft, ist in einer weiteren Planungsphase noch um Nebenverbindungen, die das Netz auf Stadtteilebene und durch tangentielle Verbindungen verdichten, zu ergänzen.

Das Radverkehrsnetz bietet die Grundlage für die Feststellung, des Handlungsbedarfs und von Dringlichkeiten zur Vervollständigung und Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur. Die vorrangig herzurichtenden Netzabschnitte sind in Abbildung 5-3 aufgeführt. Im wesentlichen handelt es sich dabei um die Nord-Süd-Achsen 1 und 2 von Sielow bis Sachsendorf bzw. Madlow sowie die Ost-West-Achsen 3 und 4 zwischen Sandow und Ströbitz zzgl. einzelner Netzverdichtungen. Damit kann ein **Grundnetz**, das die Einwohnerstarken Stadtteile mit der Innenstadt verbindet, realisiert werden.

Der sich aus der Analyse ergebende Handlungsbedarf im Netz ist im Plan 5-1 dargestellt und greift die **festgestellten** wesentlichen Mängel im Streckenverlauf auf:

- Fehlende Radverkehrsanlagen bei hoher Verkehrsstärke,
- Unzureichende Breite und/oder Belagsqualität vorhandener Radverkehrsanlagen.

Daneben gibt es punktuellen Handlungsbedarf insbesondere an den Unfallhäufungspunkten und Knotenpunkten (vgl. auch Kapitel 12.5)

Die Prioritätsbewertung ergibt aus Sicht des Radverkehrs folgender besonders dringlicher linienhafter Handlungsbedarf:

- Neubau von Radverkehrsanlagen
  - Straße der Jugend
  - Sielower Landstraße

- Karlshofer Straße / Kiekebuscher Bahnhofstraße
- Franz-Mehring-Straße / Karl-Liebknecht-Straße
- Bestandsverbesserung vorhandener Radverkehrsanlagen
  - Madlower Hauptstraße
  - Saarbrücker Straße
  - Willy-Brandt-Straße.
  - Gelsenkirchener Allee
  - Dissenchener Straße

Die tatsächliche zeitliche Umsetzung einer Maßnahme kann allerdings nicht allein aus der Dringlichkeit aus Radverkehrssicht bewertet werden. Aufwändigere Maßnahmen erfordern in der Regel einen hohen Planungs- und Kostenaufwand, einige Maßnahmen sind nur in Abhängigkeit mit anderen Planungen wie Kanalbau oder grundsätzliche Straßenumgestaltungen sinnvoll umzusetzen und müssen auch deren zeitliche Anforderungen berücksichtigen.

Andererseits gibt es Maßnahmen, die mit vergleichsweise wenig Aufwand umsetzbar sind und deshalb kurzfristig im Sinne eines **Sofortmaßnahmen-Programmes** realisiert werden können. Hier bieten auch die neuen Regelungen der StVO (und VwV-StVO) gerade für Cottbus noch erheblichen Handlungsspielraum. Dazu gehören u. a. die Markierung von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen oder die Öffnung von Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr. Hier kann mit relativ geringem Aufwand spürbare Verbesserung erreicht werden.

## Handlungsfeld Knotenpunkte

Wegen des relativ hohen Bestandes älterer Radverkehrsanlagen im Stadtgebiet ist häufiger eine den heutigen Anforderungen nicht entsprechende Radverkehrsführung an Knotenpunkten vorzufinden. Dies wirkt sich auch im Unfallgeschehen mit zum Teil ausgeprägten Unfallschwerpunkten aus. **Typische, häufig auftretende Mängel** sind:

- unzureichende Bordabsenkungen,
- fehlende oder nicht mehr deutlich wahrnehmbare Markierungen,
- abgesetzte Radfahrfurten bei durchgehenden Radwegen über einmündenden Nebenstraßen,
- starre Schiene mit zum Teil sehr weit abgesetzten Radfahrerfurten an signalisierten Knotenpunkten,
- unzureichende Einbeziehung des Radverkehrs mit seinen speziellen Anforderungen in die Signalisierung,

- fehlende Berücksichtigung wichtiger Linksabbiegebezeichnungen.

Um diese Defizite sukzessiv zu beseitigen bzw. um für den generellen Neu- oder Umbau von Straßenabschnitten oder Knotenpunkten von vornherein einen dem Stand der Technik entsprechenden Standard zu realisieren, sollte sich die Stadt Cottbus auf bestimmte **Regelausbildungen** festlegen. Dabei können Elemente, wie sie bei neueren Radwegbaumaßnahmen (z.B. Berliner Straße, Karl-Liebknecht-Straße) zum Einsatz kamen, aufgegriffen werden. Derartige Standardlösungen, die auch bautechnische Aspekte und Hinweise zu einer einheitlichen Markierung der Radverkehrsführung einbeziehen, werden aufgezeigt.

Für Knotenpunkte mit Vorfahrtregelung durch Verkehrszeichen kommen grundsätzlich nur noch

- nicht abgesetzte Radfahrerfurten oder
- Radwegüberfahrten (Geh- und Radweg verlaufen in einem Niveau über die Nebenstraße) - als für Cottbus neuer Ansatz -

zur Anwendung. Bestehende abgesetzte Furten sind entsprechend sukzessive umzubauen.

Für signalisierte Knotenpunkte sind bei Neu- oder Umbau ebenfalls nicht abgesetzte Furten die Regel. Insbesondere für größere Knotenpunkte sollen **Radfahrersignale** (mit kleinem Signalregister und speziell auf den Radverkehr abgestimmter Steuerung) zum Einsatz kommen. Für bestehende Knoten mit starrer Schiene werden Prüfmerkmale genannt, aus der sich eine Änderungserfordernis ableiten lässt.

Kurzfristig sollte ein **Sofortmaßnahmen-Programm** aufgelegt werden, um kleinere, wenig aufwändige Maßnahmen durchzuführen. Hierzu gehören Verbesserungen von Bordsteinabsenkungen, Furtmarkierungen und die Begradigung von Furten über Nebenstraßen.

Für die Maßnahmen an größeren Knotenpunkten ergeben sich aus Radverkehrssicht hohe Prioritäten vor allem bei

- hoher Unfallzahl
- hoher Realisierungsdringlichkeit im Kontext der Umsetzung des Radverkehrsnetzes.

Knoten mit entsprechend hoher Dringlichkeit sind:

- Brandenburger Platz
- Straße der Jugend / Stadtring
- Dresdener Straße / Straße der Jugend / Drebkauer Straße / Eilenburger Straße

- Sielower Straße / Hubertstraße / Friedrich-Ebert-Straße
- Bonnaskenplatz.

Für den Brandenburger Platz als dem unter Verkehrssicherheitspunkten weitaus problematischsten Knoten in Cottbus wird ein am Bestand orientierter Verbesserungsvorschlag entwickelt.

## Handlungsfeld Einbahnstraßen

Einbahnstraßen unterbrechen oft günstige kleinräumige Verbindungen für Radfahrer. Die Alternativen sind oft umwegig und vom Kfz-Verkehr stark belastet. Aufgrund der guten Erfahrungen mit der Öffnung von Einbahnstraßen in anderen Städten sollten alle Einbahnstraßen in Tempo 30-Straßen in Cottbus daraufhin geprüft werden, ob **Radverkehr in beide Richtungen** ermöglicht werden kann. Im Radverkehrskonzept werden hierzu auf Grundlage der verkehrsrechtlichen Bestimmungen (eine Änderung mit wesentlicher Vereinfachung der Freigabe steht an) und des derzeitigen Erkenntnisstandes Anforderungen, Kriterien und Lösungsansätze genannt.

Beispielhaft wird diese Prüfung für 9 ausgewählte Einbahnstraßen in der Cottbuser Innenstadt durchgeführt:

- Burgstraße zwischen Spremberger und Neustädter Straße
- Burgstraße zwischen Neustädter und Gertraudenstraße
- Goethestraße
- Dreifertstraße
- Lieberoser Straße zwischen Berliner und Lessingstraße
- Deffkestraße
- Bonnaskenstraße zwischen Sielower und Karlstraße
- Annenstraße
- Louis-Braille-Straße
- Erich-Weinert-Straße

Im Ergebnis kann in allen Einbahnstraßen Radverkehr in Gegenrichtung mit zum Teil nur geringfügigen Begleitmaßnahmen zugelassen werden. Da nur für eine Straße die anstehenden Änderungen der StVO eine Voraussetzung zur Öffnung ist, kann hier mit einem **Sofortmaßnahmenpaket** ein schnelles und öffentlichkeitswirksames Zeichen der Radverkehrsförderung gesetzt werden.

## Fahrradabstellanlagen

Neben sicheren und komfortablen Fahrradwegen ist das Vorhandensein von nutzergerechten Fahrradabstellanlagen ein wesentliches Element der Radverkehrsförderung.

Dabei werden an die Menge und Gestaltung von Fahrradabstellanlagen je nach Nutzgruppen und Zielen unterschiedliche Anforderungen gestellt:

Für Langzeitparker gilt:

- ausreichende **Kapazität**, d.h. dem Nutzer sollte immer ein Stellplatz zur Verfügung stehen
- **Sicherheit** gegen Diebstahl und Vandalismus
- Schutz gegen **Witterungseinwirkungen**
- **Bedienungskomfort**

Für die Möglichkeit, sein Fahrrad nach den o.g. Kriterien einzustellen, nimmt der Nutzer auch einen etwas längeren Weg auf sich.

Für Kurzzeitparker gilt:

- ausreichende **Kapazität**, d.h. dem Nutzer sollte in der Regel ein Stellplatz zur Verfügung stehen
- möglichst **kurze Wege** zum Ziel
- **Sicherheit, Bedienungskomfort** und Schutz gegen **Witterungseinwirkungen**

Zur Angebotsverbesserung wird vorgeschlagen:

Erste Grundlage für die Errichtung von Abstellanlagen für den Radverkehr ist die richtige Dimensionierung.

Für die Stadt Cottbus wurde im November 2004 die „Satzung der Stadt Cottbus über die Herstellung von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrradabstellplätzen (Stellplatzsatzung – StplS)“ in Kraft gesetzt. Grundlage ist die Ermächtigung durch die Brandenburgische Bauordnung.

Hier wurde erstmals die Errichtung von Fahrradabstellplätzen auf eine Stufe mit der Errichtung von Stellplätzen für Kfz gestellt.

Die Kennziffern wurden auf der Grundlage des Entwurfs der „Empfehlungen für die Anlagen des ruhenden Verkehrs – EAR“ und eigener Ermittlungen aufgestellt.

Auf der Grundlage der Stellplatzsatzung ist die Pflicht der Errichtung von Fahrradabstellplätzen in Umfang und Qualität durch die Bauordnungsbehörde durchzusetzen.

Bei allen Neubauten oder der Rekonstruktion von Gebäuden sollten Fahrradabstellanlagen in erforderlichem Umfang, ausreichender Qualität und an den richtigen Stellen errichtet werden. Dazu muss eine Standortanalyse vorgelegt werden.

Der Stadt kommt eine Beispielwirkung zu. Schulen, die einen Umbau erfahren

(wie z.B. Sachsendorfer Oberschule), sind entsprechend auszurüsten. Im Bereich der kommunalen Gebäude sollte ein Maßnahmenplan erarbeitet werden, der die Defizite und ihre Beseitigung aufzeigt.

Die Wohnungsunternehmen sollten ermuntert werden im Rahmen des Stadtbau – Aufwertung Fahrradabstellanlagen die nötige Aufmerksamkeit zu widmen.

## Schnittstellen mit dem ÖPNV

Die **Verknüpfung von Fahrradnutzung und ÖPNV** bietet für den Nutzer eine ideale Kombination bei weiteren Wegen. Dem ÖPNV werden dadurch Kunden zugeführt, die sonst ggf. den Pkw benutzen würden. Dadurch ist eine „win-win“ – Situation gegeben, die auch für Cottbus weiter ausgebaut werden sollte.

Das derzeitige Angebot von Fahrradstellplätzen an den wichtigen Straßenbahnhaltstellen (vor allem Endhaltstellen) sowie für die Fahrradmitnahme in Bahnen und Bussen ist vergleichsweise gut. Äußerst unbefriedigend ist die Situation dagegen am Bahnhof.

Zur Angebotsverbesserung werden folgende Maßnahmen empfohlen:

- Aufstockung der Fahrradstellplätze an einzelnen **ÖPNV-Endhaltstellen** mit hohem Aufkommen ( dem vorliegenden Analyseinformationen nach trifft dies vor allem für die Station Madlow zu).
- Angebot von **Fahrradboxen** bzw. von mit Verschlusssystem ausgestatteten **Sammelanlagen** („Fahrradkäfig“) an ein bis zwei Stationen mit hoher Frequenz zur diebstahl- und vandalismussicheren Verwahrung gegen Gebühr. Aufweitung des Angebotes auf Grundlage der Erfahrungen mit diesen „Modellprojekten“.
- Dezentrale Angebote von 2-3 Fahrradbügeln an weiteren wichtigen Haltestellen innerhalb der Stadtteile.
- Am **Bahnhof** ist eine kurzfristige Angebotsverbesserung dringend. Erforderlich sind zumindest weitere 70 Stellplätze auf der Südseite und 50 Stellplätze auf der Nordseite. Dabei ist auf eine eingangsnah Lage zu achten, da sonst keine hinreichende Akzeptanz zu erwarten ist. Ein Teil der neuen Stellplätze sollte als Angebot eines „Fahrradkäfigs“ ausgestattet sein, der gegen eine Gebühr zu nutzen ist.
- Langfristig ist im Kontext mit der Umgestaltung des Bahnhofbereichs eine grundsätzliche Erneuerung des Fahrradparkangebotes erforderlich. Im Vorfeld sollte dabei im Rahmen einer Machbarkeitsstudie die Zweckmäßigkeit einer **Fahrradstation** oder eines Fahrradparkhauses geprüft werden.

## Handlungsfeld Leitsystem für den Radverkehr

Eine Wegweisung für den Radverkehr dient einerseits der Orientierung, andererseits ist sie auch ein wichtiges Element der Öffentlichkeitsarbeit. Im Verlauf touristischer Routen kommt der Wegweisung unmittelbar Marketingfunktion zu.

Diese Aufgabe kann aber nur ein Orientierungssystem erfüllen, das den Anforderungen entspricht, wie sie in aktuellen Regelwerken und Empfehlungen des Landes Brandenburg dargelegt sind und deren Einhaltung auch als Voraussetzung für finanzielle Zuwendungen (z.B. GVFG) dient. Die bestehende Wegweisung im Zuge der überregionalen Radwanderwege entspricht diesen Anforderungen nur partiell:

- Die Wegweisung im Zuge der Radfernwege ist uneinheitlich. Unterschiedliche Schildersysteme und -größen und nicht abgestimmte Zielangaben liegen vor.
- Teilweise werden nur Aufkleber eingesetzt, die kaum zu erkennen sind (z.B. an Masten aufgeklebt) oder die gar auf andere Wegweiser geklebt sind und deren Inhalt zum Teil verdecken (z.B. Gurkenradweg),
- Dort, wo Zielangaben verwendet werden, kommen die Stadt Cottbus und innerörtliche Ziele nur äußerst sparsam und nicht systematisch vor.
- Verweise auf touristische Serviceleistungen sind teilweise vorhanden, allerdings nur punktuell und in beschilderungstechnisch recht aufwändiger Weise.

Daraus leiten sich folgende Handlungsempfehlungen ab:

- Die Stadt Cottbus legt für die Radverkehrswegweisung im Stadtgebiet einen **Ausbildungsstandard der Schilder** fest, der den heutigen Anforderungen entspricht. Dieser Standard kommt einheitlich bei allen in Zuständigkeit der Stadt liegenden neuen Ausschilderungen zur Anwendung.
- In Abstimmung mit den Nachbarregionen legt die Stadt Cottbus die Ziele fest, die auf ihrem Stadtgebiet ausgewiesen werden sollen. Insbesondere sind im Zuge der Radfernwege das Stadtzentrum und die wichtigen touristischen Ziele frühzeitig und kontinuierlich aufzunehmen. Das **Zielsystem** ist von vornherein so zu gestalten, dass es im Sinne einer wachsenden Wegweisung auch auf ausgewählte Alltagsrouten übertragen werden kann.
- **Höchste Priorität** bzgl. einer Erneuerung der Wegweisung besitzen der Gurkenradweg (verantwortlich: Tourismusverband Spreewald), die Niederlausitzer Bergbautour (verantwortlich: Tourismusverband Niederlausitz) und die Fürst-Pückler-Route (verantwortlich: Stadt Cottbus). Im Zuge des Spreeradweges und der Tour Brandenburg (verantwortlich: Stadt Cottbus) sollte die Zentrumsausweisung verbessert werden.

- **Touristische Information** und **Serviceangebote** sollten vorrangig über die Touristik-Information, (die als Ziel auszuweisen ist), das Internet, eine Fahrradkarte für das Stadtgebiet, sowie über einheitlich gestaltete Informationstafeln, z.B. an den Eingangsbereichen der überregionalen Routen in das Stadtgebiet und am Bahnhof, vermittelt werden.
- Zur Pflege und Weiterentwicklung der Wegweisung richtet die Stadt Cottbus ein **digitales Wegweisungskataster** ein, in das die neue Beschilderung mit allen Informationen zu Art und Inhalt des Schildes und zum Aufstellort aufgenommen wird.

## Handlungsfeld Öffentlichkeitsarbeit

Damit die Weiterentwicklung der Infrastruktur zum Radfahren in Cottbus auch zu der beabsichtigten Steigerung der Radnutzung führt, ist eine konsequente Öffentlichkeitsarbeit unverzichtbarer Bestandteil des Handlungskonzeptes. Diese besitzt gerade vor dem Hintergrund der vergleichsweise ungünstigen Einschätzung der Radverkehrsbedingungen durch die Nutzer eine besondere Bedeutung und ist deshalb begleitend zur Umsetzung des Konzeptes zu betreiben.

Bezogen auf unterschiedliche **Zielgruppen**, wie z.B. Kinder und Heranwachsende, Senioren sowie Gelegenheitsradler gilt es, mittels geeigneter Aktivitäten und Medien zu **informieren**, auf ein **verkehrssicheres Verhalten hinzuwirken** und zur verstärkten Radnutzung zu **motivieren**. Darüber hinaus ist auch die Gewährleistung einer effizienten **Koordination und Kommunikation** unter den Handlungs- und Entscheidungsträgern ein wesentlicher Ansatz der Öffentlichkeitsarbeit. Die im Rahmen des Konzeptes aufgezeigten Vorschläge greifen möglichst bereits in Cottbus laufende Aktivitäten auf und entwickeln sie weiter.

Über die Stadtverwaltung hinaus kann sich ein breiter Kreis von Akteuren auf dem Sektor der Öffentlichkeitsarbeit engagieren. Hier kommt der Stadt auch eine Koordinations- und Kommunikationsaufgabe zu. Folgenden Aktivitäten, bei denen die Stadt Initiator ist, wurde im Diskussionsprozess eine hohe Bedeutung zugemessen:

- Kontinuierliche Fortsetzung des Kommunikationsprozesses im **„Runden Tisch Radverkehr“**, sowie Durchführung von **Fahrradwerkstätten** mit thematischen Schwerpunkten (z.B. „Radfahren ist gesund“, „Radfahren als Wirtschaftsfaktor“, „Schnell und sicher mit dem Fahrrad“).
- Kurzfristig Aufbau einer **Ausstellung zum Radverkehr** in Cottbus mit möglichst erstmaliger Präsentation auf der „Cars + Bikes 2005“ (Standfläche wird seitens CMT zur Verfügung gestellt, die finanzielle Basis muss noch hergestellt werden).
- Aufbau einer **Internetseite** der Stadt Cottbus mit Informationen rund um's Rad und Verlinkung der Internet-Informationen anderer Träger ( z.B. ADFC, Radsport-Club, Tourismusinformationen).



- Erstellung eines **Radfahrerstadtplanes** mit Alltags- und Freizeittrouten sowie ergänzend Informationen zum Radverkehr in Cottbus; zur Finanzierung möglichst auch Werbung, Sponsoring nutzen.

Für andere Handlungsträger, zum Teil in Zusammenarbeit mit der Stadt, sind folgende Aktivitäten zu nennen:

- Zusammenfügen der Termin-Informationen verschiedener Handlungsträger zu einem „**Cottbuser Fahrradkalender**“.
- Durchführung eines jährlicher **Cottbuser Fahrradtages** mit vielfältigen Aktivitäten rund um`s Rad.
- **Verkehrssicherheitsarbeit** bei Kindern und Jugendlichen, u.a. auch im Rahmen von Schulprojektwochen. Hier haben bereits AOK und VBG in Cottbus sowie die Verkehrswacht Interesse an einer Kooperation, um diese Aktivitäten zu verstärken.

Öffentlichkeitsarbeit ist eine **dauerhafte Aufgabe**, Es erscheint deshalb sinnvoll, neben einmaligen Sonderaufgaben (z.B. Ausstellung) für die fahrradbezogene Öffentlichkeitsarbeit einen jährlich wiederkehrenden Haushaltsansatz zur Verfügung zu stellen, der es der Verwaltung ermöglicht, im Rahmen der Gesamtmaßnahmen der Radverkehrsförderung flexibel reagieren zu können.

## Handlungsfeld „Service rund um`s Rad“

Ein attraktives Angebot an **Dienstleistungen** erleichtert die Radnutzung und kann damit Menschen zum Umsteigen vom Auto auf das Rad bewegen. Nur ein Teil dieser Serviceangebote liegt in unmittelbarer Zuständigkeit der Stadt Cottbus, beteiligt sind vielmehr zahlreiche Handlungsträger wie Verbände, Gastgewerbe, Einzelhandel, Betriebe. Auch für rein privatwirtschaftlich organisierte Dienstleistungsangebote gibt es ein breites Einsatzfeld (u.a. Fahrradkuriere, Schnellreparaturservice von Fahrradhändlern).

Für diese sich sukzessive entwickelnden Dienstleistungen gibt es in einer Fahrradstadt wie Cottbus ein durchaus nennenswertes Potenzial. Aufgabe der Stadt ist es, entsprechende Aktivitäten anzustoßen und den **Informations- und Diskussionsprozess zu steuern**. Geeignete Foren sind hierfür die Fahrradwerkstatt und der Runde Tisch Radverkehr, wo mit Schwerpunktthemen (z.B. Mit dem Fahrrad zur Arbeit, Mit dem Fahrrad zum Einkauf) diese Aspekte vertieft werden können.

Ein besonderes Handlungsfeld für Serviceangebote stellt der Fahrrad-Tourismus dar, wo sich vielfältige Aktivitäten, bis hin zur Bereitstellung von Fahrradboxen, in denen Touristen ihr Rad samt Gepäck abstellen können, in radtouristischen Regionen bewährt haben. Die bereits zahlreichen Angebote in Cottbus und Umgebung durch das Gastgewerbe, Spreewald-Rad-Akademie und andere Handlungsträger zeigen, dass der **Radtourismus** in seiner Bedeutung als **Wirtschaftsfaktor** bereits

erkannt wird. Um die Aktivitäten der verschiedenen Handlungsträger optimal aufeinander abzustimmen, wird die Erarbeitung eines **Radtourismus-Konzeptes** empfohlen.

Als spezielle Service-Aktivitäten der Stadtverwaltung werden vorgeschlagen:

- Einrichtung eines **Radlerinfopunktes** (z.B. am Stadthallenvorplatz und somit nahe der Cottbus-Information) mit Informationen für Radtouristen und Alltagspendler (u.a. Radfahrerstadtplan, touristische Informationen, Bike+Ride-Angebot), möglichst in Kombination mit einer Fahrradabstellanlage und Schließfächern, in denen Touristen ihr Gepäck während des Stadtaufenthaltes unterbringen können.
- **Förderung der Fahrradnutzung der Beschäftigten der Stadtverwaltung** auch im Sinne einer Vorbildwirkung (Verbesserung Abstellanlagenangebot, Routeninformationen, Beteiligen an der AOK-Kampagne, Reparaturset, Wartungsvertrag mit Händler für die Diensträder, etc.).

## Fazit

Cottbus hat für eine Förderung des Radverkehrs mit dem schon derzeit hohen Radverkehrsanteil und durch seine strukturellen Rahmenbedingungen eine gute Ausgangsbasis. Weitere Potenziale liegen dabei neben dem Alltagsverkehr auch beim Radtourismus, der auch als Wirtschaftsfaktor nicht zu unterschätzen ist.

Um diese Potenziale besser auszuschöpfen bedarf es jedoch noch erheblicher Anstrengungen auf mehreren Handlungsfeldern entsprechend dem Leitbild Radverkehr als System. Das vorliegende Radverkehrskonzept liefert die Grundlage, um - eingebettet in die Verkehrsentwicklungsplanung - den Maßnahmenbedarf für einen mittel- bis längerfristigen Zeitrahmen zu strukturieren und finanziell abzusichern.

Als Grundvoraussetzung eines fahrradfreundlichen Gesamtsystems ist dabei eine verkehrssichere und anspruchsgerechte Führung des Radverkehrs im Straßen- und Wegenetz der Stadt anzusehen. Das entwickelte Netz der Hauptverbindungen des Radverkehrs bietet dazu die Voraussetzung, um bestehende Defizite nach Dringlichkeit gestuft, zu beseitigen. Die investiven Handlungsschwerpunkte liegen sowohl beim Lückenschluss im Radwegenetz als auch bei der Qualitätsverbesserung bestehender Radverkehrsanlagen auf Streckenabschnitten und an Knotenpunkten. Wirksame und relativ schnell greifende Verbesserungen sind auch durch einfache, z.B. markierungstechnische und verkehrsregelnde Maßnahmen, möglich.

Auf der infrastrukturellen Ebene sind darüber hinaus Qualitätsverbesserungen bei den Abstellmöglichkeiten an wichtigen ÖPNV-Haltestellen sowie im besonderen am Bahnhof erforderlich. Akuter Handlungsbedarf besteht auch bei der Radverkehrswegweisung, die die überregionalen Radwanderwege und ausgewählte Routen des Alltagsradverkehrs in eine einheitliche Ausweisungssystematik entsprechend aktuellen Stand integriert.

Damit die Weiterentwicklung der technischen Infrastruktur auch nachhaltig zur beabsichtigten Förderung der Radnutzung beiträgt, sind auch verstärkte Aktivitäten auf Ebene der Öffentlichkeitsarbeit, der internen Kommunikation und der Serviceangebote - zusammen mit anderen Handlungsträgern - erforderlich. Die Nutzerbefragungen zeigen, dass hier, gerade was auch die Bewertung der Aktivitäten der Stadt betrifft, noch Nachholbedarf besteht. In Cottbus bewährte Elemente wie der Runde Tisch Radverkehr, die Fahrradwerkstatt und touristische Serviceangebote sollten dabei aufgegriffen und weiterentwickelt werden, ebenso aber auch neue Aspekte wie kurzfristig die Erstellung einer Ausstellung zum Radverkehr für die „Cars und Bikes 2005“.

Mit dem Gesamtkonzept liegt für Politik und Verwaltung nun eine Entscheidungsgrundlage vor, um die Belange des Radverkehrs im planerischen Abwägungsprozess angemessen und systematisch zu berücksichtigen und die entsprechenden Maßnahmen im Rahmen der finanziellen und personellen Möglichkeiten sukzessive umzusetzen.

Für eine erfolgreiche Umsetzung von Bedeutung ist es, auf der Verwaltungsebene eine frühzeitige Integration der Radverkehrsbelange bei allen für den Radverkehr relevanten straßen- und städtebaulichen Planungs- und Bauvorhaben (von der Erschließung neuer Baugebiete über die Kanalisierung bis zur ÖPNV-Beschleunigung, etc.) durch eine effiziente Koordinierung der beteiligten Dienststellen sicherzustellen. Neben der „Arbeitsgruppe Radverkehr“ kann hier auch ein ämterübergreifend koordinierender Fahrradbeauftragter sinnvoll sein.

Eine weitere Zunahme des Radverkehrs ist kein Selbstläufer. Radverkehrsförderung muss vielmehr als Dauerauftrag von Politik und Verwaltung verstanden werden. Insofern bedarf die Umsetzung des Konzeptes einer regelmäßigen Überprüfung durch Wirkungskontrollen und Elemente der Qualitätssicherung. Entsprechend bedarf auch dieses Handlungskonzept mittelfristig einer Fortschreibung unter Berücksichtigung veränderter Rahmenbedingungen und Umsetzungserfolge.