

10. Öffentlichkeitsarbeit

10.1 Bedeutung

Ziel des Handlungsfeldes Öffentlichkeitsarbeit als unverzichtbarer Bestandteil des Gesamtkonzeptes zur Radverkehrsförderung ist die Werbung für eine verstärkte Nutzung des Fahrrads durch die Verbreitung von Informationen über Aktivitäten "rund ums Rad" sowie über Angebotsverbesserungen und neue Entwicklungen im Radverkehrsnetz. Darüber hinaus dienen gezielte Bausteine der Öffentlichkeitsarbeit der Erhöhung der Verkehrssicherheit. Über die Öffentlichkeitsarbeit werden auch weitere Handlungsträger einer Fahrradförderung einbezogen oder angesprochen.

Die Begleituntersuchungen zu dem Modellvorhaben „Fahrradfreundliche Städte in Nordrhein-Westfalen“ haben gezeigt, dass bei der lokalen Förderung des Radverkehrs dem Faktor Öffentlichkeitsarbeit der gleiche Stellenwert zukommt wie den infrastrukturellen Maßnahmen. Die Öffentlichkeitsarbeit, deren Aktivitäten auch als „weiche Maßnahmen“ bezeichnet werden, ist danach neben den technisch-funktionalen Fragen (harte Maßnahmen) als gleichgewichtiger "Planungsfaktor" anzusehen. Soll das Fahrradpotenzial besser ausgeschöpft und der Modal Split weiter zu Gunsten des Radverkehrs verändert werden, kann auf eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit nicht verzichtet werden.

In Cottbus genießt das Fahrrad bereits eine breite Akzeptanz in der Bevölkerung, andererseits werden die bisherigen Aktivitäten der Stadt und die vorhandenen Infrastrukturangebote eher kritisch gesehen. Auch das subjektive Sicherheitsgefühl ist nur gering (vgl. Kapitel 3). Hieraus lässt sich bereits die wichtige Funktion der Öffentlichkeitsarbeit in Cottbus zur Verbesserung des Fahrradklimas ableiten, deren Aufgabe es ist

- angemessen über geplante und realisierte Infrastrukturmaßnahmen zu informieren,
- auf ein verkehrssicheres und kooperatives Verhalten der Verkehrsteilnehmer untereinander hinzuwirken,
- das Fahrrad mit positiven Attributen zu besetzen,
- die praktische Nutzung mittels Motivation zu fördern.

Wichtiges Ziel der Öffentlichkeitsarbeit ist ein fahrradfreundliches Klima, das Radfahrern im öffentlichen wie privaten Bereich Beachtung schenkt und ihre Bedürfnisse berücksichtigt. Das Verkehrsklima auf den Straßen kann allerdings nur dann fahrradfreundlich sein, wenn es auch von Autofahrern mitgetragen wird. Öffentlichkeitsarbeit pro Fahrrad darf deshalb keine Konfrontation der Verkehrsarten fördern, sondern muss im Gegenteil für mehr Miteinander sorgen.

10.2 Zielgruppen

Für die Öffentlichkeitsarbeit sind folgende Zielgruppen zu unterscheiden:

- Die "**typischen**" **Radfahrer**, deren Mobilitätsaktivitäten auch im Alltagsverkehr durch die Fahrradnutzung geprägt sind,
- die **gelegentlichen oder Freizeiterrfahrer**, die das Fahrrad vor allem zur Freizeitgestaltung nutzen sowie die (noch) **Nicht-Radfahrer**.
- Kinder und Jugendliche,
- Senioren.

Für die erst genannte Gruppe sind vor allem Informationen und Angebote im infrastrukturellen Bereich wichtig, um sie in ihrem Verhalten zu stärken. Hier bietet das Radverkehrskonzept Cottbus bereits gute Ansatzpunkte. Durch Information über die geplanten und bereits laufenden/realisierten Maßnahmen kann die Stadt damit auch ihr eher schlechtes Image bzgl. ihrer eigenen Aktivitäten verbessern („die Stadt tut etwas für uns“). Bei der zweiten Gruppe sind auch öffentlichkeitswirksame Aktionen, die auf die Alltagswege der Menschen (zum Einkaufen, Beruf) Bezug nehmen und dabei die persönlichen Vorteile einer Fahrradnutzung (z.B. Zeitvorteile bei den vielen relativ kurzen Wegen, Flexibilität) mit einem positiven Image für das Radfahren verbinden, von Bedeutung.

Für Cottbus sind die **Kinder und Jugendlichen** eine zentrale Zielgruppe, da ein wichtiger künftiger Baustein der Radverkehrsförderung darin liegen soll, das gewachsenen positive Fahrradklima und die hohe Akzeptanz des Fahrrades als vollwertiges Verkehrsmittel der Stadt für die zukünftigen Generationen zu bewahren. Für Schüler und Heranwachsende ist es wichtig, das sie die Fahrradnutzung nicht als Zwangsmobilität verstehen, die man mit Erhalten des Führerscheins in Verbindung mit der Autoverfügbarkeit möglichst schnell abstreift, sondern den Spaßfaktor deutlich herausarbeitet. Um die Radorientierung der Jugendlichen im Erwachsenenalter zu stabilisieren, muss Radfahren „in“ sein. Hier kommt der Verkehrserziehung in den Schulen eine besondere Bedeutung zu.

Senioren sind eine Bevölkerungsgruppe, deren Anteil an der Bevölkerung deutlich wächst. Sie sind oftmals lange nach Ausscheiden am Erwerbsprozess rüstig genug, um Rad zu fahren. Zunehmend ist allerdings festzustellen, dass Senioren noch bis ins recht hohe Alter hinein das Auto benutzen. Hier gilt es zum einen, das Verhalten derjenigen, die das Fahrrad durchgängig genutzt haben, zu stabilisieren, bzw. bei den Autonutzern die Radnutzung wieder zu beleben. Dazu müssen diese Menschen wieder vertraut werden mit dem Radfahren (Training) und seine Vorteile kennen und schätzen zu lernen (z.B. unter die Leute kommen).

Zielgruppen der Öffentlichkeitsarbeit sind ferner **Entscheidungsträger und Multiplikatoren** aus Politik, Verwaltung und Wirtschaft. Je nach Maßnahmen kommen

auch spezielle Zielgruppen in Frage, z.B. Senioren, die Bevölkerung bestimmter Wohngebiete an einer Radroute.

Durch demonstrative Radnutzung von Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens kann deren **Vorbildfunktion** auch zu Gunsten des Fahrrades genutzt werden. Dabei sind nach Möglichkeit Personen anzusprechen, die das Rad auch regelmäßig und eben nicht nur einmalig nutzen (können), da sich der Vorbildcharakter nur dann glaubhaft einstellt.

10.3 Handlungsempfehlungen

Das Maßnahmenspektrum der Öffentlichkeitsarbeit ist weit gefächert. In Cottbus wurden auf diesem Gebiet bisher allerdings erst recht wenige Maßnahmen ergriffen, so dass nicht auf einen breiten Erfahrungsschatz zurückgegriffen werden kann oder bestehende Aktivitäten in nennenswerten Maße weiterentwickelt werden können. Deshalb werden nachfolgend vor allem die Erfahrungen und Beispiele anderer Städte aufgegriffen. Dabei sind im weiteren Umsetzungsprozess des Konzeptes die Bausteine, die für Cottbus kurz- und mittelfristig übernommen werden können, weiter zu entwickeln.

Andererseits ist ein weitgehender Neuanfang auch eine Chance für ein aufeinander abgestimmtes Konzept. Deshalb sollte auch auf ein einheitliches Erscheinungsbild Wert gelegt werden. Sinnvoll ist zum Beispiel ein Logo, das durch seinen Wiedererkennungswert eine Verbindung zwischen den verschiedenen Aktivitäten herstellt. Ein solches Logo könnte z.B. im Rahmen eines Studenten-Wettbewerbs oder von Studienarbeiten entwickelt werden.

Laufende Pressearbeit über Aktivitäten "rund um's Rad"

Die Berichterstattung der lokalen Tagespresse über Radverkehrsthemen ist ein wichtiges Element der Öffentlichkeitsarbeit, da mit vergleichsweise geringem Aufwand breite Bevölkerungsschichten angesprochen und über infrastrukturelle Verbesserungen im Radverkehrsnetz, Planungsabsichten, Radtouren und Veranstaltungen informiert werden können. Darüber hinaus können in der Presse Anregungen und Hilfestellungen z.B. zu einer Artikelserie "Radfahren in Cottbus" gegeben werden. Auch die Darstellung von Problembereichen kann durch gezielte Information zu geplanten Verbesserungen zur Schaffung eines positiven Klimas beitragen.

Die „Lausitzer Rundschau“ berichtet gegenwärtig nur eingeschränkt über derartige Maßnahmen, Aktivitäten und kontroverse Diskussionen, so dass auf diesem Weg nur wenig dazu beigetragen wird, das Thema Radverkehr in das öffentliche Bewusstsein – auch der derzeitigen Nicht-Radfahrer – zu rufen. Zusammen mit dem Presseamt der Stadt sollte deshalb überlegt werden, wie die Berichterstattung intensiviert werden kann. So wird z.B. regelmäßig über die Arbeit des „Runden Tisches“ berichtet. Um die Berichterstattung auch für die Presse interessant zu machen, können neue Maßnahmen (z.B. die Fertigstellung einer Veloroute, die Ein-

richtung einer Fahrradstraße, die Aufstellung des 1. Wegweisers neuer Art) mit einem kleinen öffentlichkeitswirksamen Event verbunden werden.

Workshops, Bürgerversammlungen

Mit **Workshops** können Konzepte oder bestimmte Schwerpunktthemen vertiefend behandelt und diskutiert werden. So kann z.B. auch über neue Lösungen oder Erfahrungen aus anderen Städten informiert werden. Ziel dieser Arbeitsstrukturen ist es, Vertreter aus Politik, Verwaltung und mit Verkehrsfragen befasste Organisationen sowie interessierte Bürger und Bürgerinnen zusammenzubringen und gemeinsam mit ihnen tragfähige Lösungen und Konzepte zu erörtern und Anregungen aufzunehmen. Insbesondere für Politiker können diese Veranstaltungen die Chance bieten, sich mit diesen Themen ohne Termin- und Entscheidungsdruck zu befassen.

Mit dem Workshop „Radverkehr in Cottbus“ (November 2002) und der „Fahrrad-Werkstatt“ (März 2004) hat Cottbus bereits zweimal interessierte Bürger, Politiker und Fachleute im Rahmen einer Diskussionsveranstaltung eingeladen um verkehrspolitische Themen und radverkehrsrelevante Planungen zu erörtern. Damit hat Cottbus auf diesem Handlungsfeld bereits eine gute Grundlage geschaffen, um einen breiten Kreis von Handlungs- und Entscheidungsträgern sowie interessierte Bürger in die Diskussion einzubeziehen. Eine Fortführung dieser Workshops empfiehlt sich auf jeden Fall. Zukünftige Workshops können sich u.U. mit Schwerpunktthemen im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes befassen (z.B. Radtourismus) oder konkrete und ggf. strittige Planungsaufgaben erörtern, wie z.B. beim 1. Workshop „Straße der Jugend“. Für das kommende Jahr wäre z.B. auch das Thema „Mit dem Rad zur Arbeit“ vorstellbar. Die gleichnamige Aktion von ADFC und AOK wird im kommenden Jahr anlaufen und könnte einen guten Anknüpfungspunkt bieten. Als Träger derartiger Veranstaltungen liegen aus anderen Städten gute Erfahrungen mit der Volkshochschule oder Bildungsvereinen vor. Des Weiteren kommt die Lokale Agenda 21 als Trägergremium in Betracht.

Für konkrete Maßnahmen mit zu erwartendem Konfliktpotenzial kommen darüber hinaus **Bürgerversammlungen** in Frage, auf denen Anlieger und andere von der Planung tangierte Bürger Stellung beziehen und Anregungen einbringen können.

Runder Tisch Radverkehr

Als besonderes Mittel der Öffentlichkeitsarbeit hat Cottbus seit Februar 2004 den „Runden Tisch Radverkehr“ eingerichtet. Damit ist Cottbus eine von 10 Städten in Deutschland, die im Rahmen der Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplanes modellhaft einen Runden Tisch Radverkehr eingerichtet hat.

Der Runde Tisch soll die Radverkehrspolitik in Cottbus begleiten und ist im Sinne eines verwaltungsübergreifenden Kommunikationsforums neben Vertretern aus Politik und Verwaltung auch mit Vertretern aus dem Gesundheitswesen, der Bildung,

den Verkehrsbetrieben, der Wirtschaft, des Tourismus, des Wohnungswesens und von Verbänden besetzt.

Um den Runden Tisch längerfristig zu etablieren, kann es sich empfehlen, Aufgaben, Zuständigkeiten und Organisationsfragen in einer Geschäftsordnung zu etablieren. Außerdem sollte jeweils ein inhaltlicher Schwerpunkt gesetzt werden, ggf. mit speziell dazu eingeladenen Gästen/Experten.

Internetauftritt zum Thema Radfahren in Cottbus

Über die offizielle Homepage der Stadt Cottbus (www.cottbus.de) sind heute erste Informationen zum Radverkehr in Cottbus zu erhalten. Dieser Service sollte zu einem umfassenden Auftritt mit verschiedensten Serviceleistungen rund um das Thema Radfahren in Cottbus ausgebaut werden. Die Aufnahme der Presseinformation zum Runden Tisch (6/2004) ist hier ein erster Schritt.

Die zur Verfügung gestellten Informationen können analog zu den Printmedien und zur Pressearbeit erfolgen.

Von anderen Städten werden im Internet unterschiedliche Hinweise gegeben, die z.T. inhaltlich dem entsprechen, was unten für den Fahrradstadtplan vorgeschlagen wird. Alle Angebote, die im Weiteren als Printmedien vorgeschlagen werden, können auch über die Internetseiten verfügbar gemacht werden. Darüber hinaus sind in verschiedenen Städten oder Regionen auch interaktive Funktionen in Betrieb, u.a. Radroutenplaner (landesweit und eher touristisch orientiert in NRW, stadtweit mit Blick auf den Alltagsverkehr in München oder Berlin, dort auch mit Angaben zu Belagsqualitäten, Lichtsignalanlagen, Kfz-Belastungen u.ä.).

Im engeren Aufgabenbereich von Stadtplanungsamt, Tief- und Straßenbauamt sowie Grünflächenamt könnten z.B. Hinweise zu aktuellen Planungen, umgesetzten Maßnahmen, öffentliche Ratsdrucksachen mit Themenbezug u.ä. zur Verfügung gestellt werden. Die Stadt Soltau hat z.B. ihr gesamtes politisch beschlossenes Radverkehrskonzept ins Internet gestellt und fordert die Bürger zu Stellungnahmen und Anregungen auf (www.soltau.de).

Vorbilder könnten z.B. folgende städtische Webseiten sein:

Stadt Münster:

Daten und Fakten zum Verkehrsverhalten unter

www.muenster.de/stadt/stadtplanung/ms-5519.html

(ansonsten schwer zu finden). Virtuelle Stadtrundfahrt zu fahrradspezifischen Maßnahmen:

www.muenster.de/stadt/stadtplanung/ms-5521.html

Stadt Zürich:

Die Stadt Zürich stellt Planungen und bereits eröffnete Teilstücke ihrer Velorouten unter

www3.stzh.ch/internet/taz/home/mobilitaet/fuss_veloverkehr/velorouten.html

vor. Dort sind u.a. Angaben zu Entfernungen und Fahrzeiten vorhanden. Die Stadt Zürich hat den Radverkehr u.a. auch an prominenter Stelle auf der städtischen Eingangsseite

www.stzh.ch/

verlinkt, unter dem Titel Mobilitätskultur und Velostadt Zürich 2004.

Wünschenswert ist es, im Internet einen umfassenden Auftritt mit verschiedensten Serviceleistungen rund um das Thema Radfahren in Cottbus auszubauen. Hierfür ist die Verlinkung der unterschiedlichen Internetseiten zum Thema Radverkehr anzustreben. Der Nutzer sollte darüber hinaus nicht lange nach den gewünschten Informationen suchen müssen, dies setzt eine gute Positionierung und Navigation voraus.

Fahrradtage

Regelmäßige Fahrradtage erweisen sich in vielen Städten als sinnvolle Veranstaltung, um das Thema Radverkehr zu popularisieren. Sinnvoll ist ein breites Themenspektrum mit ggf. variierenden Schwerpunkten und die Regelmäßigkeit dieser Veranstaltung (z.B. jährlich oder alle 2 Jahre).

Ein Fahrradtag mit einem breiten Angebot könnte zu einem Fixpunkt im Cottbuser Terminkalender werden. Bei Erfolg kann eine Ausweitung auf mehrere Tage denkbar sein. Angedacht werden sollte für Cottbus auch die Integration in die seit 14 Jahren laufenden Umwelttage, wobei zu berücksichtigen ist, dass das Themenfeld „Radfahren“ nicht nur unter dem Umweltaspekt beleuchtet wird, sondern in seiner ganzen Vielfalt Berücksichtigung findet.

Fahrradaktionstage dieser Art bieten einen geeigneten Rahmen für zahlreiche Einzelveranstaltungen "rund ums Rad" zum Mitmachen oder Zusehen, z.B.:

- Fahrradmarkt/Fahrradteilebörse,
- Fahrradrallye,
- Geschicklichkeitsturnier für Kinder,
- technische Fahrradüberprüfung ("Fahrrad-TÜV"),
- Kaufberatung,
- Pannenhilfekurs,
- Fahrradcodierung (Polizei, ADFC oder Fahrradhändler),

- Infotafeln von Verwaltung und Verbänden,
- geführte Radtouren,
- Gastronomie-, Musik- und Kulturangebote als Anziehungspunkt für "Nicht-Radfahrer".

Verschiedene dieser Aktivitäten, wie z.B. Fahrradcodierungen oder geführte Radtouren werden bereits durchgeführt. Hierauf ist aufzubauen.

Wichtig ist die frühzeitige Einbindung der möglichen Träger, um die Fahrradtage nicht als Veranstaltung der Stadtverwaltung, sondern als gemeinsame Aktionstage auf eine breite Basis zu stellen.

Öffentlichkeitswirksam ist auch das ‚Frühjahrs-Anradeln‘, das in Cottbus bereits erfolgreich praktiziert wird. Vorstellbar sind auch Fahrten auf neuen Radrouten oder Strecken, auf denen umfangreiche Verbesserungen für Radfahrer geschaffen wurden. Dies könnte zur Entwicklung eines ‚Routenbewusstseins‘ beitragen und den potenziellen Nutzern im Zuge der Route zeigen, dass es bereits gut nutzbare Verbindungen, z.B. in der Innenstadt, gibt. Dem gleichen Zweck, jedoch als dauerhafter Bestandteil des öffentlichen Raums, dient die Fahrradwegweisung. Eine gute Wegweisung ist selbst sichtbarer Teil von Öffentlichkeitsarbeit (vgl. Kapitel 9).

Ausstellung

Im Rahmen der Fahrradwerkstatt (3/2004) wurde seitens der CMT das Angebot eröffnet, im Rahmen der Messe „Cars+Bikes 2005“ Standfläche für eine öffentlichkeitswirksame Darstellung der Radverkehrssituation und -konzeption der Stadt sowie zur Darstellung von anderen Institutionen mit Radverkehrsbezug zur Verfügung zu stellen. Bereits 2004 haben sich 3 Cottbuser Radsportvereine dort erfolgreich präsentiert. Das Angebot der CMT sollte auf jeden Fall aufgegriffen werden, erfordert jedoch im Vorfeld die inhaltliche Konzeption und Aufbereitung entsprechender Stelltafeln. Die Chance sollte genutzt werden, um damit die Grundlage für eine längerfristig wirksame Ausstellung zu schaffen, die kontinuierlich aktualisiert wird und zu verschiedenen Anlässen in geeigneten öffentlichen Einrichtungen (z.B. im Foyer des Technischen Rathauses) gezeigt wird.

Das Beispiel einer Ausstellung der Stadt Bremen zur Situation des Radverkehrs und zum Radverkehrskonzept ist im Internet unter www.bauumwelt.bremen.de/kap5frame.html aufzurufen.

Radfahrerstadtplan

Empfohlen wird, mittelfristig einen Radfahrerstadtplan für Cottbus herauszugeben, der die empfohlenen Radverkehrsrouten und Radwanderwege enthält und darüber hinaus z.B. verdeutlicht, welche Einbahnstraßen für den Radverkehr in der Gegen-

richtung freigegeben sind (oder wo dies absehbar geplant ist) und wo anspruchsgerechte Parkmöglichkeiten für das Fahrrad gegeben sind.

Im Beiheft zum Fahrradstadtplan können weitere nützliche Informationen über Adressen und Ansprechpartner (z.B. Stadtverwaltung, Straßenbauamt, ÖV-Betriebe, Fahrradwerkstätten und -verleih), Freizeit- und Kulturziele wie Bäder, Tierpark, Gärten, Bibliotheken sowie Ausflugsgaststätten und Radtourenvorschläge abgedruckt werden. Dieser Teil kann noch erweitert werden um Hinweise auf wichtige Verkehrsregeln und neue Lösungen für den Radverkehr, wie Fahrradstraßen, Schutzstreifen oder aufgeweitete Radaufstellstreifen, die noch nicht allgemein bekannt sind. Daneben könnten auch Hinweise auf besondere Gefährdungen und das dabei angemessene Verhalten, wie z.B. Fahren im Mischverkehr oder rechtsabbiegende Lkw, Gefährdungen bei eigenem Fehlverhalten (z.B. Nutzung linker Radwege) mit abgedruckt werden. Auch Anforderungen an verkehrstaugliche Fahrräder, Hinweise für die Auswahl von Zubehör (z.B. Schlösser) und Tipps, z.B. zur Fahrrad-Codierung, können hier aufgenommen werden. Zu den möglichen Inhalten vgl. Bild 10-2.

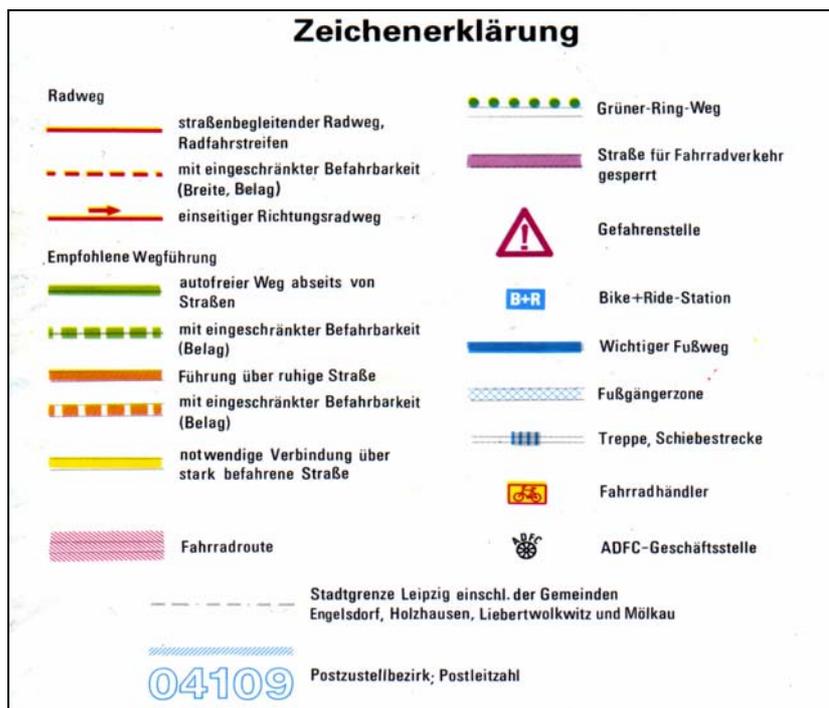


Bild 10-2: Themenlegende zum FahrRadStadtPlan Leipzig

Zur Reduzierung der Kosten sollte angestrebt werden, Werbung, z.B. von Fahrradhändlern, Ausflugsgaststätten etc. zu gewinnen. In anderen Städten konnte für den Druck der Pläne auch ein Sponsor gewonnen werden (z.B. örtliche Sparkasse oder Krankenversicherung).

Fahrrad Stadt-Info

Vorgeschlagen wird die Einführung einer sukzessive sich erweiternden Faltblatt-Serie "Fahrrad Stadt-Info", z.B. zu den Themen "Öffnung von Einbahnstraßen" und "Radroutennetz". Auch Themen, die für das Beiheft zum Radfahrerstadtplan vorgeschlagen wurden, eignen sich für die Verarbeitung in Form der Cottbuser Fahrrad Stadt-Infos, z.B. Informationen über neue Lösungen wie Schutzstreifen oder Fahrradstraßen sowie Hinweise zum verkehrssicheren Verhalten im Verkehr. Die Stadt Kiel hat eine Serie von inzwischen ca. 10 derartigen Faltblättern. Auch aus vielen anderen Städten gibt es hierfür Beispiele.

Mit Faltblättern können auch gezielt bestimmte Nutzergruppen bzw. Fahrtzwecke angesprochen werden (Einkaufen, Fahrt zur Arbeit).



Bild 10-3: Faltblätter als Beispiel zur Ansprache bestimmter Nutzergruppen (Stadt Filderstadt)

Fahrrad-Kalender

Aufgenommen werden sollte auch die Herausgabe eines einheitlichen **Fahrrad-Kalenders** (jährlich oder halbjährlich), der eine Übersicht über fahrradbezogene Veranstaltungen und Termine verschiedener Organisationen gibt. Bisher geben die Spreewald-Rad-Akademie oder der RSC Cottbus jeweils eigene Kalender heraus. Auch der ADFC gibt seine Termine regelmäßig bekannt. Diese Termine in einem gemeinsamen im Fahrrad-Kalender zu fassen erleichtert es den Interessierten, sich einen umfassenden Überblick über das Gesamtangebot an Aktivitäten rund um's Fahrrad zu verschaffen. Nach Möglichkeit sollte dieser Fahrrad-Kalender im Internet und als Flyer erscheinen.



Abb. 10-4: Fahrrad-Kalender der Spreewald-Rad-Akademie

Aktion "Mängelcoupon"

Einfach zu beseitigende Mängel, die oft große Ärgernisse darstellen (Belagsschäden, fehlende Bordabsenkungen etc.), können mittels ‚Mängelcoupons‘ durch die Bevölkerung registriert, der Verwaltung mitgeteilt und häufig rasch abgestellt werden (Bild 10-4). Dies vermittelt der Bevölkerung den Eindruck einer kontinuierlichen Einbeziehung in die Planungen, wodurch ein insgesamt positives Klima erzeugt wird. Denkbar ist auch die Einrichtung einer entsprechenden Hotline oder die Möglichkeit einer Mängelübermittlung als e-Mail. Die Durchführung einer solchen Maßnahme wurde auch im Rahmen der Fahrradwerkstatt im März 2004 angeregt. Sie ist als Ergänzung zu den laufenden Kontrollen der AG Stadtteile, der Rundgänge mit DII/DIV, den Begehungen der Bürgervereine und den Kontrollen durch die Außenstellen der Ordnungsämter zu verstehen. Grundsätzlich ist die Einführung eines ‚Mängelcoupons‘ an die Bereitstellung einer festen Summe in den Haushalt der Stadt gebunden. Ohne die kurzfristige Beseitigung von Mängeln, die mit wenig Geld erledigt werden können, verkehrt sich eine solche Aktion schnell in ihr Gegenteil und führt zu Frustration.

Neben ihrer Werbewirksamkeit bezieht diese Maßnahme Radfahrer und deren Problemkompetenz aus alltäglich wiederkehrenden Erfahrungen in die Bemühungen zur kontinuierlichen Verbesserung des Radverkehrsnetzes ein. Daneben ist dies ein Schritt zur Einführung einer Art Beschwerdemanagement im Planungsbereich, der auch in anderen Themenfeldern Nutzen bringen kann.

Die Verteilung von Mängelcoupons kann an Schulen, Verwaltungseinrichtungen und öffentlichen Anlaufpunkten erfolgen. Mit dem Abdruck in kooperierenden Zeitungen und der Einbeziehung des Einzelhandels kann eine noch breitere Bevölkerungsschicht angesprochen werden. Mit der Auslobung von Preisen (in Zusammenarbeit mit Sponsoren) geht zumeist eine rege Beteiligung einher. Ziel ist es, mit der Aktion ‚Mängelcoupon‘ das Radfahren in das Bewusstsein zu rufen, aber auch darüber hinaus die Bedürfnisse der Bürger zur Infrastruktur und zu organisatorischen Verbesserungen abzufragen. In anderen Städten (z.B. Lemgo, Hannover, Karlsruhe) sind derartige Aktionen, z.T. in Trägerschaft der Stadt, z.T. in der des ADFC, erfolgreich durchgeführt worden bzw. laufen kontinuierlich weiter.

Auch über das Internet kann der Mängelcoupon weitere Verbreitung finden und dort auch gleich online ausgefüllt werden.

Schulprojektwochen zum Radverkehr

Die Durchführung von Schulprojektwochen kann Schüler zu einer nachhaltigen Radnutzung animieren. Dabei ist neben schulwegbezogenen Fragestellungen die Einbindung in den gesamten verkehrlichen Zusammenhang sinnvoll. Raum für Verbesserungsvorschläge aus den Reihen unmittelbar Betroffener können sich auf die täglichen Schulwege oder auf die Situation des Fahrradparkens an Schulen oder öffentlichen Einrichtungen beziehen. Bausteine von Schulprojektwochen sollten auch Fahrradsicherheits-Checks (z.B. Beleuchtungskontrolle und ggf. Reparatur) und Reparaturkurse sein.

Für Schulprojektwochen sollten die zuständigen Dienststellen bei der Stadt bei Bedarf Pläne und andere Materialien für die Projektorganisatoren zur Verfügung stellen und ggf. auch zu einem direkten Gespräch bereit sein. Zur Durchführung bieten sich Kooperationen mit Polizei, Verkehrswacht oder Versicherungsträgern an. Für Cottbus haben sich bereits AOK und VBG bereit erklärt, gemeinsam die Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder und Jugendliche an den Schulen zu verstärken.

Foto-/Malwettbewerb

Mit einem Foto-/Malwettbewerb zum Radfahren in Cottbus (möglichst unter Beteiligung von Sponsoren und Bereitstellung von Preisen) kann eine breite Öffentlichkeit für das Thema "Radverkehr" geschaffen werden. Dabei ist eine Einschränkung über das Motto "Radfahren in Cottbus" hinaus nicht empfehlenswert, um den künstlerischen Ambitionen der Cottbuser Bürger Rechnung zu tragen und die Ergebnisse nicht zu stark auf die Infrastruktur zu beschränken.

Empfohlen wird die anschließende Veröffentlichung der besten Motive in Form einer Ausstellung. Die Siegermotive können sehr gut in Plakat- oder Postkartenaktionen öffentlichkeitswirksam eingesetzt werden.

Wettbewerb "Fahrradfreundlicher Betrieb"

Durch Beratung, aber auch durch einen Wettbewerb für "fahrradfreundliche Arbeitgeber in Cottbus" können Betriebe motiviert werden, die Fahrradnutzung für ihre Beschäftigten zu erleichtern (z.B. Fahrradparkanlagen, Firmenräder). Dabei ist insbesondere zu betonen, dass die Firmen dabei durchaus im eigenen Interesse handeln. So können mittelfristig die erforderliche Kfz-Stellplatzzahl verringert oder vorhandene Stellplätze zu anderen Zwecken genutzt werden. Ein weiteres Motiv ist die Gesundheitsförderung der Beschäftigten, da Radfahren sich nachweislich positiv auf die Gesundheit auswirkt.

In adaptierter Form ist diese Art von Wettbewerb auch für Wohnungsbesitzer oder Mietergemeinschaften vorstellbar.

Weitere Kooperationspartner in der Öffentlichkeitsarbeit

Durch eine Zusammenarbeit in Öffentlichkeitskampagnen mit anderen Institutionen lassen sich Synergieeffekte für alle Seiten erzielen. So sind zahlreiche der bereits genannten Aktivitäten sinnvollerweise nicht oder nicht allein durch die Stadtverwaltung durchzuführen, sondern in Kooperation mit verschiedensten Handlungsträgern (z.B. ADFC, Krankenkasse, IHK, Verkehrswacht).

Für die **Verkehrsbetriebe** bedeutet die Förderung des Umweltverbunds Gewinn von Neukunden und festere Bindung der bisherigen Kunden. Werbung für Bike+Ride und für die Fahrradmitnahme liegt in ihrem eigenen Interesse. Sie können aber auch kostenlos oder preisgünstig Werbeflächen für städtische Aktivitäten zur Verfügung stellen. In einigen Städten treten die Verkehrsbetriebe zudem als Sponsoren für Sonderveranstaltungen zum Thema Rad auf, allerdings ist dies für Cottbus vermutlich nicht zu realisieren. Bei Fahrradaktionstagen sind Infostände möglich, die über die Kombination Fahrrad und ÖPNV informieren.

Für thematische Stadtrundfahrten (geführt oder individuell) ist das Rad ein ideales Verkehrsmittel. Leihräder stehen z.B. bei vielen Händlern oder zahlreichen Hotels. Als Kooperationspartner ist hier z.B. die **CMT** und der **ADFC** denkbar.

Auch auf dem Gesundheitssektor bieten sich Kooperationen an. Insbesondere **Krankenkassen** sind oft bereit, im Rahmen ihrer Gesundheitskampagnen auch offensiv für die Fahrradnutzung zu werben.

Synergieeffekte lassen sich bei der Zusammenarbeit mit **Einkaufszentren** schaffen. Dies zeigt u.a. der gute Erfolg der jährlichen Aktion „Rauf aufs Rad“ des Alleecenters in Leipzig, bei der bis zu 500 Leipziger gemeinsam auf Tour gehen. Solche Aktionen können auch für Cottbus in Frage kommen. Gerade an Einkaufszentren lassen sich Zielgruppen ansprechen, die durch innerstädtische Aktivitäten nur schwer erreichbar sind.

Wichtig ist aber auch, dass die jährlichen Haushaltsansätze der Stadt selber auch den Baustein „Öffentlichkeitsarbeit“ berücksichtigen.

Radwege und ihre Benutzungspflicht

- Benutzungspflichtige Radwege**
Nur Radwege mit einem dieser Schilder **müssen benutzt** werden, wenn sie benutzbar sind (keine parkenden Autos, Oberfläche zumutbar, kein Schnee u.v.m.)
- Andere Radwege**
Wege, die erkennbar für Radverkehr bestimmt, aber nicht wie oben beschildert sind, **darf man benutzen**, muss aber nicht. Erkennbar sind sie durch Abtrennung vom Gehweg durch Grün, Bordstein, Linie, anderen Belag oder aufgemaltes Fahrrad-Piktogramm.
- Gehweg, Radfahren frei**
Auch diese Wege **darf man befahren**, muss aber nicht. Wer dort radelt, muss Schrittgeschwindigkeit fahren!
- Radwege auf der linken Straßenseite**
Sie **dürfen nicht** benutzt werden, es sei denn, sie sind per Schild für diese Richtung freigegeben – dann **müssen** sie benutzt werden, wenn es keinen rechten Radweg gibt.
- Rads Spuren, Fahrradstraßen**
Rads Spuren sind abgetrennte Radwege auf der Fahrbahn. **Fahrradstraßen** sind „Radwege über die ganze Fahrbahnbreite“. Anderer Verkehr kann mit *mäßiger* Geschwindigkeit zugelassen werden.

Mängelbogen

Zu Fuß gehen und Radfahren sind die umweltfreundlichsten und gesündesten Fortbewegungsarten. Helfen Sie mit, Gehen und Radeln sicherer und angenehmer zu machen!
Sind Ihnen Mängel in Karlsruhe aufgefallen, dann füllen Sie den Bogen aus und schicken ihn an das

Tiefbauamt, 76124 Karlsruhe

oder werfen Sie ihn in den Rathausbriefkasten Marktplatz Karlsruhe oder füllen Sie im Internet dieses Formular aus unter www.karlsruhe.de/Stadtraum/Tiefbau/maengel.htm

Bitte schreiben Sie für **jeden** Mangel einen **eigenen** Bogen !!

VCD
Verkehrsclub
Deutschland
Wir gehen neue Wege

Kronenstr. 9, 76133 Karlsruhe, Tel. 0721 / 38 06 48

Die Alternative zum Autoclub

Der Verkehrsclub für umweltbewusste Fußgänger, Rad-, Bus-, Bahn- und Autofahrer.

ADFC
Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club

Infoladen: Kronenstr. 9, 76133 KA, ☎ 0721 / 3848942-1 ☎ -0

Karlsruhe

Bauliche Mängel:

- Schlaglöcher / Holperstrecke (z. B. wegen Ausfahrten)
- Radweg mit _____ m zu schmal (Offizielle Maße siehe rechts unten)
- Schild / Laterne / Pfosten steht im Weg
- versetzte Gatter überflüssig / hinderlich
- mit Anhänger/Liege rad nicht befahrbar wegen _____
- Bordstein zu hoch
- Bordsteinablenkung zu schmal/gering
- Baustelle ohne Radwegführung
- fehlende/schlechte Fahrradständer

Sicherheitsmängel:

- Konflikt mit Fußgängern wegen _____
- Radweg für Autofahrer nicht erkennbar /Autofahrer mißachteten Vorfahrt
- Querungsmöglichkeit fehlt
- ungesichertes Radwegende
- unklare Radwegführung
- Radweg oft zugesperrt
- Autoverkehr zu schnell
- Randbewachs ragt in Radweg hinein

Ampeln und Beschilderungen:

- Grünphase zu kurz
- Wartezeit zu lang
- Bedarfsampel reagiert zu langsam
- Ampeln für Radfahrer nicht aufeinander abgestimmt
- Induktionsschleife reagiert nicht
- Ampel überflüssig
- Radwegauschilderung schlecht/falsch
- unklare Vorfahrtslage
- Sackgasse ohne Hinweis auf weiterführenden Radweg
- Einbahnstraße/Radweg in Gegenrichtung freigeben
- Radfahren auf der Straße erlauben

Bauliche Mängel:

- starke Unebenheiten durch _____
- Gehweg zu schmal
- Schild / Laterne / Pfosten steht im Weg
- Kette / Gitter sollte entfernt werden
- mit Rollstuhl/ Kinderwagen nicht befahrbar wegen _____
- Bordstein zu hoch für Rollstuhlfahrer
- ungesicherte Baustelle
- fehlende Bänke / Sitzgelegenheiten

Sicherheitsmängel:

- Konflikt mit Radfahrern wegen _____
- Zebrastreifen / Ampel wird mißachtet
- Sichthindernis zwischen Fußgängern und Fahrzeugen
- Zebrastreifen fehlt
- Gehweg oft zugesperrt
- Autoverkehr zu schnell
- Randbewachs ragt in Gehweg hinein

Ampeln und Beschilderungen:

- Grünphase zu kurz
- Wartezeit zu lang
- Bedarfsampel reagiert zu langsam
- Wartezeit auf der Mittelinsel ist zu lang
- Druckknopf funktioniert nicht
- Ampel überflüssig
- zusätzliche Ampel notwendig
- Ampel schlecht einsehbar

Genauere Ortsangabe (z. B. Straße, Richtung, Ecke, Hausnummer)

Erläuterungen und Sonstiges:

Skizze:

Absender:

Telefon:

Scherben / starke Verschmutzung auf Radroute / Gehweg:
bitte 133-7082 anrufen !

Breite benutzungspflichtiger Radverkehrsanlagen

Art des Radweges	mindestens	möglichst
Radweg	1,50 m	2,00 m
Radfahrstreifen	1,50 m	1,85 m
gemeinsamer Fuß- und Radweg	innerorts 2,50 m	außerorts 2,00 m

Bild 10-5: "Mängelcoupon" (Beispiel Stadt Karlsruhe)

Kapitel 10.doc