

4. Leitlinien und Ziele der Radverkehrskonzeption Cottbus

4.1 Gründe zur Förderung des Radverkehrs

Die verstärkte Nutzung des Radverkehrs bietet neben Aspekten der Qualität des städtischen Verkehrs auch soziale, wirtschaftliche und gesundheitsbezogene Vorteile. Mit einer konsequenten systematischen Radverkehrsförderung können diese positiven Effekte insbesondere dann greifen, wenn es gelingt, im Stadtverkehr vermeidbare Pkw-Fahrten durch Radfahrten zu ersetzen. Die Vorteile einer Fahrradförderung werden auch im Nationalen Radverkehrsplan 2002 - 2012 der Bundesregierung eingehend dargelegt.

Das Fahrrad eröffnet allen Bevölkerungsgruppen fast jeden Alters eine eigenständige Mobilität

- Fast jeder kann das Fahrrad als preisgünstiges, individuell und zeitlich flexibles Verkehrsmittel nutzen. 87 % der Haushalte in Cottbus haben ein Fahrrad, in jedem vierten Haushalt bundesweit stehen sogar mehr als drei Fahrräder bereit¹.
- Vielen Menschen steht kein Auto zur Verfügung oder sie besitzen keinen Führerschein. Das Fahrrad ermöglicht auch diesen Menschen eine eigenständige individuelle Mobilität und sichert die Erreichbarkeit von Wirtschaftsstandorten und anderen städtischen Zielen.

Die Motorisierung liegt in Cottbus mit 454 Pkw/1.000 Einwohner (einschl. der Stadtteile Gallinchen, Groß Gaglow und Kiekebusch) unter dem Bundesdurchschnitt mit 538. 26 % der Haushalte von Cottbus haben keinen Pkw zur persönlichen Nutzung zur Verfügung.

- In einer fahrradfreundlichen Verkehrsumwelt können sich auch Kinder, Jugendliche und ältere Menschen auf dem Fahrrad leichter und sicherer bewegen. Sie sind in geringerem Maß darauf angewiesen, sich durch Verwandte oder Bekannte mit dem Auto fahren zu lassen.

Das Fahrrad bietet die kosteneffizienteste Form der Mobilität in den Städten und sichert die Funktionsfähigkeit des notwendigen Wirtschaftsverkehrs

- Die Stadt Cottbus kann durch Radverkehrsförderung die Mobilitätsanforderungen vor allem im Kurzstreckenbereich bis etwa 5 km sehr preiswert befriedigen. Die Investitionskosten für Radverkehrsanlagen bzw. zur Herrichtung durchgängiger Radrouten und deren Pflege sind im Vergleich zu den Wegkosten anderer Verkehrsträger (vor allem Pkw, ÖPNV) in Bezug auf die Fahr-

¹ SrV 2003 (Daten für Cottbus)

leistung ausgesprochen günstig. Maßnahmen zur Erhöhung der Fahrradnutzung sind zudem in der Regel relativ schnell realisierbar.

- Eine Verlagerung des auch in Cottbus hohen Anteils von Pkw-Kurzstreckenfahrten (vgl. Kapitel 3.3) auf den Radverkehr entlastet nicht nur die Straßen, sondern auch den knappen Parkraum. Es verbessert zudem den Ablauf des Wirtschaftsverkehrs und die Erreichbarkeit der Innenstadt und der Stadtteilzentren für alle, die mit dem Auto oder mit Bus und Straßenbahn unterwegs sind. Die Stadt Troisdorf konnte z.B. den Radverkehrsanteil 1988 bis 1996 um fast ein Drittel auf 21 % steigern und gleichzeitig den Autoverkehr trotz steigender Motorisierung um täglich mehrere tausend Fahrten im Stadtgebiet verringern.
- Auch Unternehmen können wirtschaftlich von einer verstärkten Fahrradnutzung ihrer Beschäftigten profitieren. Wenn mehr Mitarbeiter mit dem Rad zur Arbeit kommen, können Pkw-Parkflächen reduziert und u. U. Platz für wirtschaftlich nutzbringende Betriebserweiterungen oder auch für Kundenfahrzeuge gewonnen werden. Aus dem erstgenannten Grunde stellen zahlreiche größere Betriebe in Deutschland ihren Beschäftigten Firmenfahrräder zur Verfügung oder finanzieren ihnen ein privat zu nutzendes Fahrrad, wenn sie auf einen Firmenstellplatz verzichten (z.B. Lufthansa GmbH). Einer großen Chemiefirma in Basel gelang es so, den Fahrradanteil ihrer über 10.000 Beschäftigten zu verfünffachen (auf ca. 25 %) und die Zahl der Autostellplätze um 1.000 zu reduzieren.

Das Fahrrad ist das ideale städtische Verkehrsmittel

- Der Radverkehr benötigt zum Fahren und Parken im Vergleich zum Autoverkehr nur wenig Platz. Auf der Fläche eines Pkw-Stellplatzes können 8 bis 10 Räder abgestellt werden.
- Radfahrer tragen zur Belebung des Stadtbildes und zur Steigerung der sozialen Kontrolle bei, denn sie sind für andere „sichtbare“ Verkehrsteilnehmer
- Radfahrer erledigen ihre Einkäufe und Besorgungen im Nahbereich und sind "standorttreuer" als Autofahrer. Ein starker Radverkehr trägt damit auch zum Erhalt der Vitalität der Stadtteilzentren und der Innenstadt bei und kann somit weitere Ansiedlungen auf der "Grünen Wiese" entbehrlich machen. Mit den zur Verfügung stehenden Transportvorrichtungen können auch größere Warenmengen problemlos transportiert werden.
- Radfahren spart dem Nutzer Zeit und Geld. Es ist individuell und zeitlich flexibel. Im innerstädtischen Verkehr bis etwa 4 km ist das Fahrrad dem Auto von Haus zu Haus zeitmäßig oft überlegen.

- Das Fahrrad ist ein Verkehrsmittel für alle Jahreszeiten und auch für unterschiedliche Witterungsbedingungen. Selbst im Winter nimmt der Alltagsradverkehr - entgegen verbreiteten Einschätzungen - nur geringfügig ab gegenüber durchschnittlichen Sommermonaten.

Das Fahrrad ist ein Wirtschaftsfaktor

- Das Fahrrad ist ein nicht zu unterschätzender Wirtschaftsfaktor, der zur Stabilisierung und Förderung lokaler und regionaler Wirtschaftsstrukturen beiträgt. Dieses Potenzial ist bei weitem noch nicht ausgeschöpft.
- Der Fahrradtourismus gewinnt weiter an Bedeutung und hat sich in vielen Regionen als wichtiger Wirtschaftsfaktor erwiesen. Fast 2 Millionen Deutsche unternehmen jährlich eine mehrtägige Urlaubsreise mit dem Rad. Im Inlandsurlaub nutzen etwa die Hälfte der Deutschen das Fahrrad vor Ort. Die jährliche Zuwachsrate ist höher, als bei anderen Urlaubsaktivitäten. Seit bekannt ist, dass Fahrradtouristen im Schnitt mehr Geld vor Ort ausgeben als Autoreisende, und in manchen Regionen ein erheblicher Teil der Übernachtungen (z.B. ein Drittel im Münsterland) auf Fahrradtouristen entfällt, werden diese zunehmend auch professionell umworben. Auch Cottbus bietet gute Voraussetzungen, um durch seine Lage an Radfernwanderwegen und zu touristischen Regionen (z.B. Spreewald) sowie durch eine vergleichsweise gute Bahnreichbarkeit von dieser Entwicklung zu profitieren.
- Am Fahrradeinzelhandel, der bundesweit etwa 43.000 Personen beschäftigt, hat der Fachhandel wertmäßig mit 55 % im Vergleich zu anderen Einzelhandelsbranchen einen überdurchschnittlichen Anteil. Beratung und guter Service werden honoriert (zur Situation in Cottbus vgl. Kapitel 3.1).
- Radler stärken den innerstädtischen Einzelhandel. Nach einer Untersuchung in Münster tätigen sie bei den einzelnen Einkäufen zwar niedrigere Umsätze als z.B. Pkw-Kunden, kommen dafür aber häufiger und geben im Monatsverlauf vergleichbar hohe Beträge wie die Pkw-Kunden aus. Die Rad fahrende Kundschaft bevorzugt wegen der meist kürzeren Entfernung die Innenstädte und die Stadtteilzentren zum Einkaufen, dadurch stärkt sie die gewachsenen Einzelhandels-Standorte. Im Zusammenwirken mit einem preiswerten „Bringeservice“ lassen sich die positiven Effekte für den innerstädtischen Einzelhandel ausbauen.
- Bike+Ride-Plätze erweitern den Einzugsbereich von Haltestellen von Bussen und Bahnen auf etwa drei Kilometer im Vergleich zu einem fußläufigen Einzugsbereich von 500 m. Dies entspricht dem Einzugsbereich für 30 –50 % der Park+Ride-Nutzer (Pkw-Nutzer) bei etwa 10 % der Investitionskosten von Park+Ride-Anlagen.

Regelmäßiges Radfahren ist gesund

- Regelmäßiges Radfahren beugt Erkrankungen des Herz-Kreislaufsystems vor, trägt zur Vermeidung von Übergewicht und zur Stärkung des Immunsystems bei. Schon eine halbe Stunde täglichen Radfahrens, sei es auf dem Weg zur Arbeit, zum Einkauf oder in der Freizeit, kann den Blutdruck senken und das Risiko von Herz-Kreislauf Erkrankungen verringern. Radfahren verbessert die funktionelle Leistungsfähigkeit des Organismus und schont die Gelenke.
- Kinder, die das Fahrrad regelmäßig zum Spiel und zur Fortbewegung nutzen, entwickeln besser als häufig mit dem Pkw transportierte Kinder Motorik, Konzentrationsvermögen sowie den Gleichgewichts- und Orientierungssinn.
- Eine verbesserte Gesundheit und ein höheres subjektives Wohlbefinden kommen auch den Arbeitgebern zugute. In Betrieben, die die Fahrradnutzung auf dem Arbeitsweg unterstützen, sank die Zahl der Krankheitstage der Mitarbeiter, die statt mit dem Kfz mit dem Rad zur Arbeit kamen, um die Hälfte. Dementsprechend reduzierten sich auch die Krankheitskosten der Verwaltungen, Betriebe und Krankenkassen.

Radfahren ist ein erheblicher Beitrag zum Umweltschutz

- Radfahren ist leise, verbraucht keine fossile Energie und belastet Stadt und Umwelt nicht mit Schadstoffen. Es ist neben dem zu Fuß gehen die stadtverträglichste Fortbewegung. Damit trägt es zur Verbesserung der Lebensqualität sowie zur Erreichung der Reduktionsziele bei Schadstoffen bei. Im Nationalen Radverkehrsplan werden an Hand von Modellrechnungen die erheblichen Beiträge einer verstärkten Fahrradnutzung zur Minderung der Kfz-bedingten Schadstoffemissionen aufgezeigt.

4.2 Potenziale für die Entwicklung der Fahrradnutzung in Cottbus

Cottbus besitzt für die Fahrradnutzung günstige Voraussetzungen, die auch realistische Chancen für eine weitere Steigerung eröffnen:

- Die ebene Topografie begünstigt das Radfahren. Der Grünzug der Spree bietet auch Freizeitradlern die Möglichkeit abseits des Autoverkehrs bis unmittelbar an die Stadtmitte heranzukommen bzw. die Stadt zu durchfahren.
- Die vergleichsweise kompakte Stadtstruktur ermöglicht es, einen Großteil der Fahrbeziehungen in einem Entfernungsbereich bis etwa 5 km abzuwickeln.
- Auf diesen Entfernungsbereich entfallen in Cottbus auch über 50 % der Pkw-Fahrten. Hier besteht ein erhebliches Verlagerungspotenzial. Nach verschiedenen Studien sind 15-30 % der innerörtlichen Kfz-Fahrten verlagerungsfähig, wobei das Fahrrad als Individualverkehrsmittel noch bessere Chancen hat von einer Verlagerung zur profitieren als der ÖPNV.

- Die ausgeprägte Nord-Süd-Ausdehnung der städtischen Bebauung ermöglicht eine optimale und kostengünstige Bündelung der Radverkehrstrassen.
- Die abnehmende Bevölkerungszahl und die Änderung der Altersstruktur (Zunahme älterer Menschen) ist prinzipiell kein Handicap für einen steigenden Anteil der Fahrradnutzung bei der Verkehrsmittelwahl. Die deutliche Zunahme der Fahrradnutzung in den vergangenen Jahren ist bereits mit einer entsprechenden sehr ausgeprägten demografischen Entwicklung einhergegangen. Menschen über 60 Jahre nutzen nach der aktuellen KONTIV-Studie das Fahrrad erheblich regelmäßiger als die mittleren Jahrgänge². Gerade ältere Menschen, für die das Fahrrad schon immer ein Hauptverkehrsmittel war, sind verstärkt bereit, auch weiterhin Rad zu fahren, so lange die körperlichen Voraussetzungen sowie die Rahmenbedingungen in Bezug auf Sicherheit und Attraktivität der Radverbindungen gegeben sind.
- Ein maßgeblicher Faktor für die guten Chancen im Hinblick auf eine weitere Zunahme des Radverkehrs liegt darin, dass das Radfahren in Cottbus eine lange Tradition hat und in der Bevölkerung als voll anerkanntes Verkehrsmittel akzeptiert wird. Diese positive Grundstimmung gilt es aufzugreifen und zu stabilisieren.

Die bisherige Entwicklung des Radverkehrs in Cottbus liegt bereits über den Entwicklungszielen des Verkehrsentwicklungsplanes von 1997. Nach Erhebungen des Systems repräsentativer Verkehrsbefragungen 2003 (SrV 2003) werden an einem durchschnittlichen Werktag bereits 22,4 % aller Wege mit dem Fahrrad bewältigt. Danach wurde in dem der Planung zugrunde gelegten Trendszenario ein Modal Split des Rades von etwa 19 % für 2010 erwartet, im weitergehenden Szenario Ökologie von 20 %. Die Zunahme des Radverkehrs in Cottbus ist auch gegenläufig zu einem bundesweiten Trend. Nach der aktuellen KONTIV-Studie von 2002 nahm der Radverkehrsanteil an allen Wegen von etwa 11 auf 9 % ab.

Wie die Erfahrungen aus anderen Städten zeigen, sind durch gezielte Fördermaßnahmen deutliche Steigerungen beim Radverkehr zu erreichen. Auch von einer vergleichsweise guten Ausgangsposition wie in Münster oder Troisdorf können innerhalb überschaubarer Zeiträume weitere Steigerungen realisiert werden³.

² Infas/DIW Berlin: Mobilität in Deutschland 2002

³ Planungsgemeinschaft Verkehr / Planerbüro Südstadt: Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW – Maßnahmen und Wirksamkeitsuntersuchung; Düsseldorf 2000

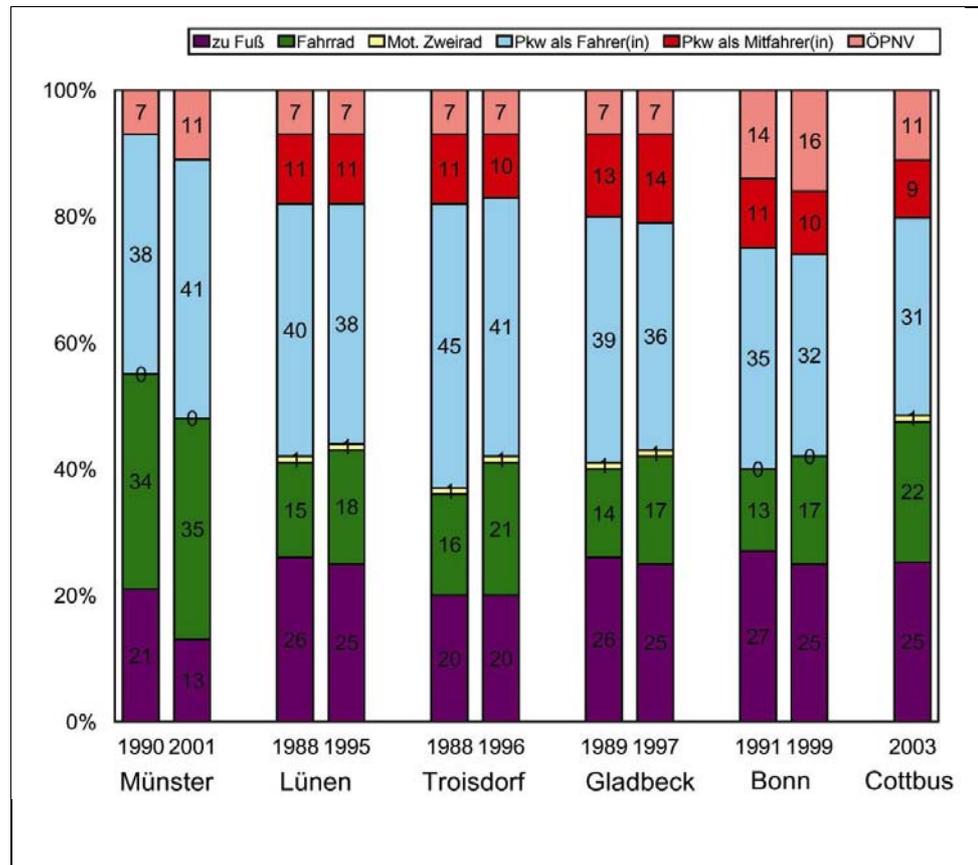


Abb. 4-1: Entwicklung der Verkehrsmittelwahl in fahrradfreundlichen Städten in Nordrhein-Westfalen (alle Tage, alle Personen)

Abbildung 4-1 zeigt, dass die Zunahmen des Radverkehrs tatsächlich wie angestrebt zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs, besonders der Wege bis etwa 5 km Fahrtweite, gehen, ohne dass diese Städte deshalb eine ausgeprägt restriktive Verkehrspolitik gegenüber dem Autoverkehr ergriffen haben. Die oft befürchtete Konkurrenzsituation Fahrrad - ÖPNV kann also vermieden werden, insbesondere wenn ein Schwerpunkt der Radverkehrsförderung die Verknüpfung mit dem ÖPNV (Bike+Ride sowie Mitnahmemöglichkeit des Rades im ÖPNV-Fahrzeug) darstellt.

Aufgrund der vergleichsweise günstigen Voraussetzungen kann in Cottbus von nennenswerten weiteren Potenzialen für den Radverkehr ausgegangen werden. Die Ziele der Radverkehrspolitik sollten deshalb für einen mittel- bis längerfristigen Zeitrahmen höher gesteckt werden. Bei konsequenter Radverkehrsförderpolitik wird es als realistisch angesehen, bis 2010 einen Radverkehrsanteil von 26 % erreichen zu können. Damit hat Cottbus die Chance, seinen Ruf als Fahrradhochburg auszubauen und – bezogen auf den Radverkehrsanteil – Nummer 1 unter den großen Städten in Ostdeutschland zu werden. Durch die Beteiligung der Stadt Cottbus an den weiteren Durchgängen des Systems repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV), nächster Befragungsdurchgang 2008, lässt sich der Erfolg der Maßnahmen zur Erreichung des Radverkehrsanteils von 26 % prüfen.

Darüber hinaus verbessert eine weitere Zunahme des Radverkehrs auch die Handlungsspielräume zur Verbesserung der Lebens- und Umfeldqualität in Cottbus. Bereits eine Verlagerung um 1 % des Verkehrsanteils vom MIV auf das Rad bedeuten 2.500 Autofahrten weniger in der Stadt und damit eine Verringerung von Abgas- und Lärmemissionen, ein geringerer Flächenbedarf, z.B. für Parkplätze, eine höhere Verkehrssicherheit und bessere Bedingungen zur Beschleunigung des ÖPNV.

4.3 Inhaltliche Leitlinie und Ziele

4.3.1 Inhaltliche Leitlinie

Die inhaltliche Leitlinie der Arbeit orientiert sich an den zwei Oberzielen, die mit einer Radverkehrsförderung grundsätzlich erreicht werden sollen:

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

Um eine wirksame Verknüpfung dieser Ziele zu erreichen, wird dem Konzept eine zeitgemäße Sicht der Radverkehrsförderung im Sinne des Leitbildes **Radverkehrs System** zu Grunde gelegt. Dies beinhaltet ein breiteres Verständnis der Radverkehrsförderung als es traditionell bisher mit einer Beschränkung auf die verkehrstechnische Infrastruktur bestand und ist mittlerweile Leitschnur der Radverkehrspolitik des Bundes gemäß dem Nationalen Radverkehrsplan 2002-2012⁴ (vgl. Bild 4-2), von Bundesländern (z.B. Nordrhein-Westfalen, Schleswig-Holstein) sowie zahlreicher Kommunen (u.a. von Mitgliedskommunen der Arbeitsgemeinschaft "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW").

⁴ BMVBW BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU- UND WOHNUNGSWESEN (2002): FahrRad! Nationaler Radverkehrsplan 2002 – 2012. Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland; Berlin.

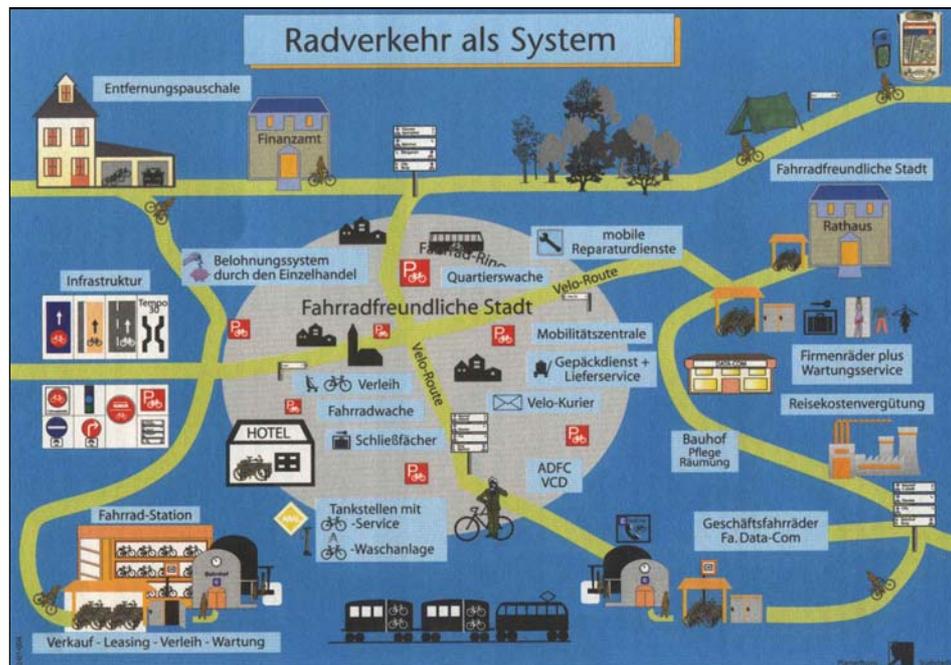


Bild 4-2: Elemente einer fahrradfreundlichen Stadt mit dem Leitbild „Radverkehr als System“ (aus: BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU- UND WOHNUNGSWESEN (2002): FahrRad! Nationaler Radverkehrsplan 2002 – 2012).

"Radverkehr als System" umfasst folgende Elemente:

- Eine gesamtstädtische **Radverkehrsnetzplanung**, die empfohlene Verbindungen für den Radverkehr herleitet und Grundlage für die Festlegung von Handlungsbedarf und Dringlichkeiten darstellt.
- Eine den heutigen Anforderungen und Erkenntnissen genügende **Infrastruktur zum Fahren und Parken** als wesentliche Voraussetzung eines fahrradfreundlichen Gesamtverkehrssystems.
- **Öffentlichkeitsarbeit** wirkt zielgruppenorientiert für die Fahrradnutzung und wirkt auf Verhaltensänderungen bezüglich der Verkehrsmittelwahl ein. Sie umfasst auch die Kommunikation der verschiedenen Handlungsträger zur Förderung des Radverkehrs untereinander.
- **Dienstleistungsangebote** (Service) sollen das Radfahren attraktiv und angenehm machen. Vielfach können solche Serviceangebote von der öffentlichen Hand angeregt und initiiert werden, werden dann aber in der Regel auf privatwirtschaftlicher Basis betrieben.
- **Administrative Rahmenbedingungen** stellen die effiziente Weiterentwicklung und Umsetzung der verkehrspolitischen Vorgaben sicher.

4.3.2 Ziele und Grundsätze

Um die Radverkehrspotenziale 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 (vgl. Kapitel 3) konsequent fortgesetzt und möglichst forciert wird. Vor dem Hintergrund der vergleichsweise ungünstigen Einschätzung der derzeitigen Radverkehrsbedingungen durch die Nutzer müssen diese notwendigen Verbesserungen mit einer zielgruppenorientierten Öffentlichkeitsarbeit einhergehen.

Die beiden Oberziele der Radverkehrsförderung in Cottbus werden deshalb mit 4 Teilzielen unterlegt, die auch als Handlungsschwerpunkte für die mittelfristigen Maßnahmenprogramme anzusehen sind.

- **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**
- **Ausschöpfen der Potenziale des Fahrradtourismus durch Infrastruktur- und Serviceangebote.**

Das nachfolgende 20-Punkte-Programm zur Radverkehrsförderung in Cottbus fasst die wichtigsten Ziele und Grundsätze zusammen.

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 Fortschreibung der Entwicklung des Unfallgeschehens zu überprüfen.

Kommunales Radverkehrsnetz für den Alltagsradverkehr

3. Das **Grundnetz der Velorouten** wird Basis der mittelfristigen Maßnahmenplanung im Radverkehrsnetz. 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.