



INGENIEURGESELLSCHAFT
STOLZ mbH

Stadt Cottbus/Chóšebuz

RADVERKEHRS- KONZEPT

Kurzbericht

Projekt 22N048

RADVERKEHRSKONZEPT

Radverkehrskonzept Cottbus/Chóšebuz 2035+

Erstellt im Auftrag der Stadt Cottbus/Chóšebuz

Dezernat Stadtentwicklung, Mobilität & Umwelt
Fachbereich Stadtentwicklung
Karl-Marx-Straße 67
03044 Cottbus

Bearbeitung

Philipp Böhme
Constantin Mast
Mandy Schwalbe-Rosenow
Nicole Stephan
Sonja Wenzel

Projektdaten

Laufzeit: Oktober 2022 – Juni 2024
Stand: 15.07.2025

Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung	2
2	Ausgangslage und Ziele	4
2.1	Übergeordnete Entwicklungstrends der Fahrradnutzung	4
2.2	Lokales Potenzial für mehr Radverkehr	6
2.3	Ziele und Handlungsfelder	7
3	Bestandsanalyse und Beteiligung	11
4	Radverkehrsnetz	13
4.1	Prinzipien der Netzplanung	13
4.2	Das Radnetz für Cottbus/Chósebus (Zielnetz 2035+)	15
4.3	Qualitätsstandards	19
5	Maßnahmenkonzept	21
5.1	Radverkehrsinfrastruktur	21
5.2	Radverkehrsförderung als systemischer Ansatz	24
5.3	Umsetzung	31
6	Ausblick	32
	Literaturverzeichnis	34
	Abbildungsverzeichnis	34
	Tabellenverzeichnis	35
	Anhangsverzeichnis	35

1 Zusammenfassung

Das überarbeitete Radverkehrskonzept von Cottbus/Chósebus, das bis zum Jahr 2035 und darüber hinaus Ziele und Maßnahmen definiert, spiegelt ein tiefgreifendes Engagement für nachhaltige Mobilität wider und zielt darauf ab, die Stadt als Vorreiter in der Radverkehrsförderung zu positionieren. Damit soll auf die erfolgreiche Steigerung des Radverkehrsanteils auf ca. 24 % aufgebaut und die Radverkehrsförderung zukunftsfähig ausgerichtet werden.

In der Fortschreibung des Konzepts wird besonders Wert daraufgelegt, den Radverkehr als wichtige Säule des sogenannten Umweltverbundes, bestehend aus öffentlichen Verkehrsmitteln (Bahn, Bus, Taxi), Sharingdiensten und dem Fußverkehr, zu fördern. Durch die gezielte Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur – die einladend, sicher, und gut mit anderen Verkehrsmitteln vernetzt ist – soll die Attraktivität des Radfahrens weiter gesteigert werden. Dabei soll die subjektive und objektive Verkehrssicherheit kontinuierlich erhöht und die Benutzungsfreundlichkeit des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel verbessert werden.

Die Förderung des Radverkehrs trägt dazu bei, Lärm und Schadstoffemissionen zu verringern und die Beanspruchung von Verkehrsflächen zu reduzieren. Dies bedeutet, dass mehr Platz für öffentliche Bereiche, Grünflächen, Bäume und Versickerung (grün-blaue Infrastruktur) geschaffen werden kann, was sich wiederum positiv auf die Lebensqualität auswirkt und Städte widerstandsfähiger gegen klimatische Veränderungen macht (Klimaresilienz).

In diesem Kontext haben auch insbesondere die Klimaschutzziele aus Bundes- und Landesebene handlungsleitende Funktion. Das Land Brandenburg hat sich im Rahmen seiner Landesmobilitätsstrategie und des Klimaplans dazu verpflichtet, den Ausstoß von Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor von 5,2 auf 3,4 Tonnen CO₂-Äquivalente bis 2030 zu reduzieren, was einer Reduktion von 35 % entspricht. Bis 2045 soll CO₂-Neutralität erreicht werden. Der Radverkehr spielt eine entscheidende Rolle in der Erreichung dieser Ziele, indem er dazu beiträgt, den Anteil des Umweltverbunds signifikant zu erhöhen.

Mobilitätsgewohnheiten ändern sich ebenso wie die Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel. Technologische Innovationen fördern das starke Wachstum des E-Bike-Anteils und die Verbreitung elektrisch unterstützter Lastenräder. Gleichzeitig werden die positiven gesundheitlichen Effekte des Radfahrens zunehmend anerkannt, und Arbeits- sowie Lebensmuster wandeln sich. Unternehmen und Institutionen fördern vermehrt einen nachhaltigeren

Mobilitätsmix von Beschäftigten, Kundinnen und Kunden. All diese Entwicklungen führen in Summe zu einem Anstieg des Radverkehrs und zu gemischten Nutzungsgruppen, die unterschiedliche Ansprüche an die Radinfrastruktur stellen.

Das Radverkehrskonzept soll somit diesen Ansprüchen entsprechen und bildet eine Richtschnur für die infrastrukturellen Anpassungsbedarfe, aber auch weitere Handlungsfelder der Radverkehrsförderung, wie der Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln, dem Fahrradparken, der Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit. Durch ein hierarchisch gegliedertes und durchgängiges Radverkehrsnetz, bessere Qualität der Radverkehrsanlagen, gesteigerte Verkehrssicherheit und eine einladende Gestaltung werden die Grundlagen für ein „Großstadtleben mit kurzen Wegen“ gelegt, wie es auch als Ziel im Integrierten Stadtentwicklungs- und Stadtumbaukonzept Cottbus 2035 verankert ist. Der Radverkehr wird als integraler Bestandteil eines effizienten, umweltfreundlichen und benutzerorientierten Verkehrssystems weiter gestärkt.



Abbildung 1: Fahrradstraßen sind ein wichtiger Bestandteil der Radverkehrsförderung und können kostengünstig umgesetzt werden (Puschkinpromenade Cottbus, Foto: Stadtverwaltung Cottbus / Chóšebuz)

2 Ausgangslage und Ziele

Im Fokus der Stadtentwicklung steht heute mehr denn je die Förderung nachhaltiger Mobilität im Einklang mit den Zielen der europäischen Stadt der kurzen Wege. In diesem Kontext gewinnt der Radverkehr zunehmend an Bedeutung, nicht nur als umweltfreundliche und gesunde Fortbewegungsoption, sondern auch als zentrales Element zur Reduzierung der mit dem Verkehrssektor verbundenen Klimafolgen, Lärm- und Schadstoffemissionen. Hierfür bietet der Radverkehr insbesondere im Zusammenspiel mit dem Fußverkehr und dem ÖPNV in Cottbus/Chóśebuz sehr hohe Potenziale.

Grundvoraussetzung eines hohen Radverkehrsanteils und zur Motivation der Menschen für eine stärkere Fahrradnutzung ist eine einladende, komfortable und sichere Radinfrastruktur und ein dichtes und lückenloses Radverkehrsnetz. Diese infrastrukturellen Voraussetzungen sind besonders wichtig, reichen allein aber nicht aus. Viele weitere Bausteine und Maßnahmen aus den Bereichen Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit und Service müssen bearbeitet werden und führen zusammen mit den infrastrukturellen Maßnahmen zu einer erfolgreichen Radverkehrsförderung.

2.1 Übergeordnete Entwicklungstrends der Fahrradnutzung

Der Radverkehr hat in den letzten Jahren bundesweit sichtbar in Städten und dem ländlichen Raum zugenommen. Die Gründe hierfür sind vielfältig:

- Wandel im Mobilitätsverhalten, von Lebensstilen und Mobilitätsmustern
- Radverkehrsinfrastrukturausbau und Stadtentwicklungsstrategien im Sinne kompakter Städte mit kurzen Wegen
- Umwelt- und Klimaschutzmaßnahmen
- Digitalisierung und Ausbau neuer Angebote (z.B. Bikesharing)
- Wandel des Fahrradmarktes und Elektrifizierung des Radverkehrs
- Wachsende gesellschaftliche Bedeutung von Gesundheits- und Umweltaspekten
- Wachsende Bedeutung betrieblicher Radverkehrsförderung und des Fahrradleasings

Insbesondere die Elektrifizierung des Radverkehrs und die starke Verbreitung von E-Bikes tragen wesentlich zur verstärkten Radnutzung über alle Altersgruppen bei und ermöglichen unter anderem mit Blick auf Lastenfahrräder vielfältige neue Mobilitätsoptionen. Nach Angaben des Zweirad-Industrie-

Verbands (ZIV) wurden in Deutschland inzwischen rund 10 Millionen E-Bikes verkauft – mit Wachstumsraten von durchschnittlich 20 % in den letzten fünf Jahren. Im Jahr 2022 waren 48 % aller in Deutschland verkauften Fahrräder mit einem Elektromotor ausgestattet. Eine der wachstumsstärksten Modellgruppen insgesamt stellen E-Lastenräder dar. Deren Absatz ist 2022 um 37,5 % im Vergleich zum Vorjahr gestiegen. Sie sind damit bedeutende Wachstumstreiber des Lastenrad-Segments insgesamt, welches inzwischen 2 % der verkauften Fahrräder ausmacht. Auch der Absatz gewerblich genutzter Lastenräder wächst stark¹. Damit werden diese zunehmend in urbanen Logistikketten eingesetzt und können einen Beitrag zur nachhaltigeren Ausgestaltung von Wirtschaftsverkehren leisten². Untersuchungen der Kaufbereitschaft auf dem Fahrradmarkt lassen erwarten, dass sich diese Entwicklungen in den kommenden Jahren weiter fortsetzen werden.



Abbildung 2: Lastenräder, ob privat oder im Sharing, sind ein stark wachsendes Segment des Fahrradmarktes (Beispiel Lastenradsharing an Mobilitätsstationen in Düsseldorf, Foto: IGS)

Gleichzeitig führt diese Entwicklung, die auch im Radverkehr ungeübte Zielgruppen und ältere Menschen für die Fahrradmobilität gewinnt, zu Herausforderungen in Bezug auf eine fehlerverzeihende Infrastruktur und

¹ Vgl. Zweirad-Industrie-Verband, 2023, Marktdaten Fahrräder und E-Bikes 2022

² Vgl. Assmann, Tom & Müller, Florian & Bobeth, Sebastian & Baum, Leonard, 2019, Planung von Lastenradumschlagsknoten - Planungsleitfaden

Verkehrssicherheit. Zudem nehmen Geschwindigkeitsunterschiede im Radverkehr und Überholvorgänge zwischen Radfahrenden zu, was höhere Anforderungen an die Infrastruktur nach sich zieht. Damit steigt auch die Bedeutung von Mobilitätsbildung und der Stärkung der Fahrsicherheit in älteren Altersgruppen.

Darüber hinaus führt das Wachstum im Segment der Lastenräder und Sonderfahrräder (z.B. Trykes) zu steigenden Anforderungen. Lastenräder sind länger und breiter, teilweise mehrspurig, und benötigen deshalb im Vergleich zu herkömmlichen Fahrrädern mehr Platz auf Verkehrsflächen und an (sicheren) Abstellanlagen.

2.2 Lokales Potenzial für mehr Radverkehr

Die Stadt Cottbus/Chósebus verfügt durch die kompakte Stadtstruktur, die flache Topografie und die hohe Verfügbarkeit von Fahrrädern in den Haushalten über gute Ausgangsbedingungen für den Radverkehr. Trotz der Gesamtfläche von 165 km² leben mehr als 80 % der Bevölkerung in einem 3 km-Radius zum Stadtzentrum. Die Stadt verfügt über ein Alltagsradverkehrsnetz und zahlreiche Routen für Freizeit und Tourismus entlang der Spree und im Umfeld des Cottbuser Ostsees.

Ein Wandel im Mobilitätsverhalten ist auch in Cottbus/Chósebus sichtbar. Bis zum Jahr 2018 stieg der Anteil der Radfahrenden bezogen auf alle Wege bereits deutlich auf 24 % an. Bezieht man den Fußverkehr (ca. 23 %) und den ÖPNV (ca. 9 %) mit ein, werden mit ca. 56 % mehr als jeder zweite Weg mit dem Umweltverbund zurückgelegt (Stand 2018).³

Mit dem Strukturwandel und geplanten städtebaulichen Entwicklung um den Ostsee, das Hafenquartier und die Seenvorstadt sowie im Umfeld der BTU Cottbus-Senftenberg mit dem Lausitz Science Park und Stadtfeld entstehen weitere Gebiete, die im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung Potenziale für die Nahmobilität bieten. Dem tragen auch die bestehenden strategischen Planungen der Stadt Rechnung. Der integrierte Verkehrsentwicklungsplan 2020 und das integrierte Stadtentwicklungskonzept Cottbus 2035 (INSEK) setzen auf die Förderung des Rad- und Fußverkehrs und die Stärkung der Stadt der kurzen Wege.

³ Vgl. TU Dresden – Institut für Verkehrs- und Infrastrukturplanung, 2018, SrV 2018

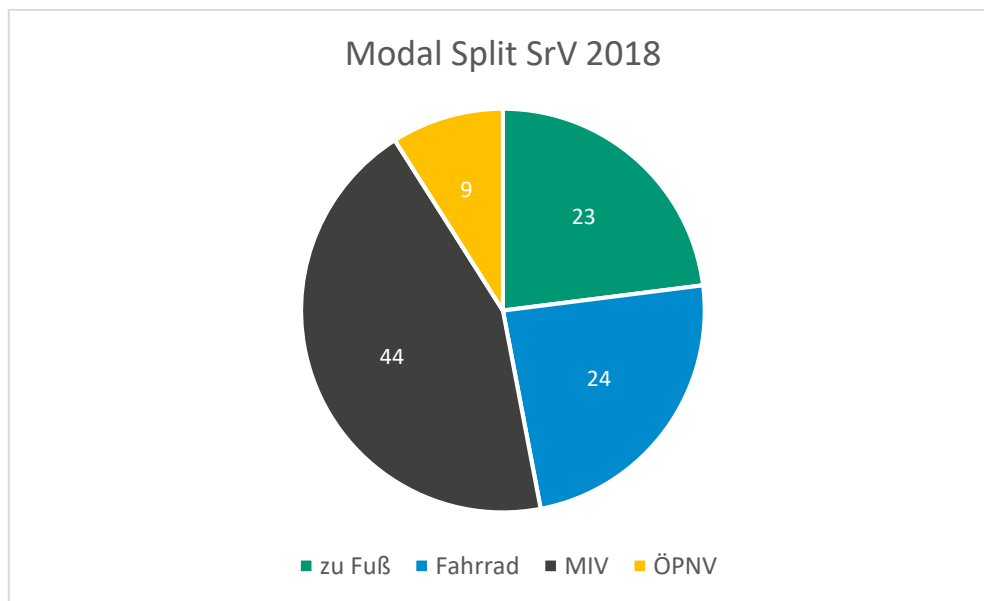


Abbildung 3: Verkehrsverteilung innerhalb Cottbus/Chósebus anhand der Verkehrserhebung „Mobilität in Städten“ (SrV) der Universität Dresden 2018

Insgesamt ist die strukturelle Ausgangslage für wachsenden Radverkehr in Cottbus/Chósebus gut und die Bereitschaft zur Radnutzung in der Bevölkerung - vor dem Hintergrund der skizzierten Trends - hoch. Mit der Gestaltung der weiteren Rahmenbedingungen kann dieses Potenzial in der Stadt auch auf längeren Wegen genutzt werden, wodurch Cottbus/Chósebus in die Spitzengruppe deutscher Städte mit einem hohen Radverkehrsanteil zwischen 25 und 50 % aufschließen kann (wie z.B. Greifswald 44 %, Münster 47 %, Göttingen 36 %). Das Radverkehrskonzept bietet hierfür einen Leitfaden für die nächsten Jahre.

2.3 Ziele und Handlungsfelder

Um die übergeordneten kommunalen Ziele der Stadtentwicklung und des Klimaschutzes zu erreichen, kann der Radverkehr einen wichtigen Beitrag leisten, indem dieser die klimaneutrale und stadtverträgliche Mobilität in Cottbus/Chósebus stärkt. Damit sich die Potenziale des Radverkehrs auch entfalten können, sind klare Ziele und Maßnahmen notwendig, die die Radverkehrsförderung und Umsetzung in den nächsten Jahren leiten. Über diesen einzelnen Zielen steht das Leitbild der Radverkehrsförderung, welches die grundsätzliche Zielrichtung vorgibt und klar macht, weshalb das Fahrrad in der kommunalen Verkehrspolitik eine wichtige Säule darstellt.

Alle Maßnahmen in diesem Konzept bauen auf diesem Leitbild auf und werden zu einer Gesamtstrategie verflochten.

Leitbild der Stadt Cottbus/Chósebus zur Radverkehrsförderung

Cottbus/Chósebus wird bis 2035 zur fahrradfreundlichen Großstadt. Dafür werden eine einladende und attraktive Radinfrastruktur und ein gesellschaftlicher Rahmen geschaffen. In Zukunft können dadurch alle Altersgruppen sicher, zügig und komfortabel mit dem Fahrrad mobil sein. Mit einer besseren Vernetzung von Stadt und Umland wird Radfahren einfacher, die lokale Wirtschaft unterstützt und Umwelt, Klima und die individuelle Gesundheit geschützt. Die Lebensqualität und stadtverträgliche Mobilität in Cottbus/Chósebus wird gestärkt.

Das Leitbild beschreibt entsprechend die zukünftige Rolle des Radverkehrs im Zusammenspiel mit den übrigen Verkehrsmitteln und den übergeordneten Zielen der Stadtentwicklung. Die Umsetzung des Leitbilds wird durch Ziele gesteuert, die wichtige Meilensteine darstellen und vier thematischen Handlungsfeldern zugeordnet sind. Die Handlungsfelder sind, angelehnt an den Nationalen Radverkehrsplan 3.0, wie folgt benannt:

- Fahrrad und Politik
- Fahrrad und Mensch
- Fahrrad und Infrastruktur
- Fahrrad und Wirtschaft

Die Handlungsfelder bieten für die Verwaltung, Politik sowie die Bürgerinnen und Bürger eine Orientierung bei der Weiterentwicklung des Radverkehrs für Alltag, Freizeit und Tourismus und stellen eine systematische Perspektive auf die Radverkehrsförderung sicher. Hierdurch werden die Bedürfnisse der Nutzerinnen und Nutzer, die technischen Anforderungen an die Infrastruktur, aber auch Aspekte von Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit berücksichtigt.

Die Weiterentwicklung und Fortschreibung der dem Leitbild untergeordneten Ziele ist auf die Zielsetzungen anderer Planungsgrundlagen, insbesondere des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts (INSEK Cottbus/Chósebus 2035) und des Integrierten Verkehrsentwicklungsplans (InVEPI Cottbus/Chósebus 2020), abgestimmt. Ziele und Maßnahmen wurden in einem intensiven Beteiligungsprozess in Form von Workshops, Befragungen und begleitenden Arbeitskreisen mit der Bürgerschaft, Politik und Verwaltung diskutiert, bewertet und auf Basis von Hinweisen und Impulsen nachgeschärft und angepasst (siehe [Kapitel 5](#)).

Handlungsfeld Fahrrad und Mensch	
Nr.	Ziel
1	Vision Zero als Ziel: Die Verkehrssicherheit im Radverkehr wird mit dem Ziel der Vision Zero (keine Getöteten oder schwerverletzten Menschen im Straßenverkehr) für alle Menschen erhöht und die subjektive und objektive Sicherheit gleichermaßen berücksichtigt.
2	Öffentliche Wahrnehmung des Radverkehrs stärken: Schaffung eines fahrradfreundlichen Verkehrsklimas durch: kontinuierliche, attraktive, zielgruppengerechte Informationen, Kommunikation, Kampagnen und Aktionstage. Insbesondere ist das STADTRADELN weiterzuführen und Kampagnen wie die Europäische Mobilitätswoche stärker zu nutzen.
3	Wissen und Fähigkeiten des Radfahrens vermitteln: Mobilitätsbildungsangebote / Verkehrserziehung für Kinder, Jugendliche und Erwachsene mit einem Schwerpunkt auf den Radverkehr tragen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und einem Miteinander im Straßenverkehr bei.
4	Fahrradfreundliche Stellplatzsatzung für Cottbus/Chósebus: Fahrradbezogene Festlegungen der Stellplatzsatzung werden auf der Grundlage bisheriger Erfahrungen überarbeitet. Fahrradstellplätze sollen in Qualität und Quantität angemessen berücksichtigt werden sowie Ansprüche von Sonderfahrrädern, Lastenrädern und E-Bikes integriert werden.

Handlungsfeld Fahrrad und Infrastruktur	
Nr.	Ziel
5	Flächendeckendes Radverkehrsnetz: Durch Lückenschlüsse und Neu- / Ausbau wird ein zusammenhängendes und sicheres Radverkehrsnetz hergestellt. Prioritäten liegen dabei auf den Velorouten und dem Hauptnetz.
6	Hochwertige Standards umsetzen: Die Radinfrastruktur wird durch die Anwendung der Qualitätsstandards attraktiv, fehlerverzeihend, einladend und barrierefrei. Verkehrsversuche und temporäre Lösungen ermöglichen das Testen, Evaluieren und Anpassen von Maßnahmen. Bei allen Straßenbauvorhaben und Entwicklungsplanungen sind die Belange des Radverkehrs gleichwertig zu berücksichtigen. Vor allem an den Velo- und Hauptrouten soll der Radverkehr eine hohe Priorität hinsichtlich Sicherheit, zügigem Fahren durch Bevorrechtigung und Komfort erhalten.
7	Flächendeckend hochwertige Abstellanlagen: Die Angebote zum Fahrradparken werden anforderungsgerecht und für unterschiedliche Fahrradtypen an Quellen und Zielen im Stadtgebiet sowie an Verknüpfungspunkten zum ÖPNV ausgebaut. Als Standard soll der Anlehnbügel genutzt werden.
8	Zuverlässige Unterhaltung der ganzjährig nutzbaren Radinfrastruktur: Erhaltung und ganzjährige Nutzbarkeit der Radverkehrsanlagen werden gesichert.

Handlungsfeld Fahrrad und Wirtschaft	
Nr.	Ziel
9	Radtourismus nachhaltig stärken: Radtouristische Angebote werden nachhaltig mit den touristischen Leistungsträgern und Akteuren ausgebaut und die Attraktivität von Cottbus/Chósebus als radtouristische Destination gesichert. Grundlage ist die Entwicklung eines radtouristischen Konzeptes, dass auch die neuen Angebote am Cottbuser Ostsee und im Stadtgebiet integriert.
10	Betriebliche Radverkehrsförderung intensivieren: Die Verlagerung von dienstlichen und beruflichen Wegen auf das Fahrrad wird durch den Infrastrukturausbau, Informationsangebote und weitere Maßnahmen der betrieblichen Radverkehrsförderung gefördert. Die Verwaltung und kommunalen Betriebe nehmen eine Vorbildrolle ein.
11	Lastenradlogistik fördern: Der Wirtschafts- und Lieferverkehr wird durch die Förderung von urbaner Lastenrad-Logistik nachhaltiger, leiser, emissionsärmer und flächeneffizienter.
12	Öffentliches Fahrradverleihsystem einführen: Bikesharing und Mobilitätsdienstleistungen rund um das Fahrrad und Mikromobilität werden etabliert bzw. gestärkt.

Handlungsfeld Fahrrad und Politik	
Nr.	Ziel
13	Radverkehrsanteil steigt auf 35 %: Der Radverkehrsanteil im Modal-Split soll bis 2035 auf 35 % erhöht werden.
14	Beteiligung und Kommunikation stärken: Die Vorhabenumsetzung wird durch Beteiligung und Kommunikation transparent und zielgruppenorientiert gestaltet. Der Runde Tisch Radverkehr als verwaltungs- und akteursübergreifendes Beratungsforum zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes wird fortgesetzt.
15	Fokussierte Verwaltungsstrukturen schaffen: Koordinierungsstelle Radverkehr und Nahmobilität etablieren. Der Stellenwert der Radverkehrsplanung als Querschnittsaufgabe wird in der Verwaltung in Strukturen und Prozessen nachhaltig gestärkt.
16	Finanzielle Ressourcen bereitstellen: Im Haushalt wird die Förderung des Radverkehrs und die Maßnahmenumsetzung dauerhaft gesichert und mit den notwendigen Ressourcen unteretzt.

Tabelle 1: Ziele des Radverkehrskonzeptes gegliedert nach den vier Handlungsfeldern

3 Bestandsanalyse und Beteiligung

Für die Erarbeitung des Radverkehrskonzepts wurden alle wesentlichen Plangrundlagen und die Entwicklung des Unfallgeschehens analysiert und berücksichtigt. Die bestehende Infrastruktur wurde GIS-gestützt in Rahmen von mehreren Befahrungstagen erhoben. Der Bestand an Radverkehrsführungen und Radverkehrsanlagen wurde in Bezug auf bauliche Qualität und Abweichungen vom technischen Regelwerk und Qualitätsstandards überprüft und bewertet. Dabei wurden unter anderem Daten zur Führungsform, Breite, Oberflächenqualität und Defizite ermittelt und in einer Geodatenbank erfasst. Später wurden weitere Daten, wie die Kraftfahrzeugstärken – sofern vorhanden – ergänzt. Auch parallele Wegeverbindungen zwischen Zielen wurden im Hinblick auf Führungskontinuität, Begreifbarkeit, Erkennbarkeit und Umsetzbarkeit geprüft und bei Eignung im Netz ergänzt.



Abbildung 4: Eine Benutzungspflicht setzt nach § 45 Abs. 9 StVO eine qualifizierte Gefahrenlage voraus. Die sollte systematisch erneut geprüft werden und die Fahrbahnnutzung ermöglicht werden (Bsp. Nordparkstraße, Foto: IGS)

Das Radverkehrskonzept wurde mit einer intensiven Beteiligung der Öffentlichkeit, Politik, der Fachebenen der Stadtverwaltung und zivilgesellschaftlicher Akteure erarbeitet. In verschiedenen Formaten konnten in allen Arbeitsphasen Hinweise, Wünsche und Ideen zum Radnetz oder zu Defiziten geäußert werden. Folgende Formate und Veranstaltungen wurden angeboten:

- **Begleitender Facharbeitskreis** (vier Sitzungen zwischen März und November 2023): Ein Facharbeitskreis mit Vertreterinnen und Vertretern der Stadtverwaltung, Politik und Zivilgesellschaft tagte an vier

Terminen projektbegleitend und ermöglichte einen aktuellen Projektüberblick und die Mitgestaltung durch die Akteure über die gesamte Erarbeitungszeit des Radverkehrskonzepts. Vertreten und eingeladen waren alle Fraktionen der Stadtverordnetenversammlung (Teilnahme durch UC!/FDP, CDU, SPD, Die Linke, GfC, Bündnis 90/Die Grünen, Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD), Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (ADFC), Fachbereiche der Stadtverwaltung, Straßenverkehrsbehörde, Cottbusverkehr, Polizei)

- **Online-Beteiligung Wededetektiv** (März – April 2023): Zu Beginn des Projekts erfolgte über einen Zeitraum von 8 Wochen mit dem „Wededetektiv“ eine Online-Öffentlichkeitsbeteiligung, bei der orts-konkrete Hinweise auf einer interaktiven Karte eingetragen werden konnten. Insgesamt sind 641 plausible Meldungen in die Auswertung eingegangen.
- **Beteiligung der Ortsbeiräte:** Im Rahmen der AG Ortsteile am 23.03.2023 wurden die Ortsbeiräte über den Sachstand des Radverkehrskonzeptes informiert. Um eine frühzeitige Beteiligung zu ermöglichen, hatte jeder Ortsbeirat in den darauffolgenden Monaten die Gelegenheit, ihre Belange und Hinweise zum Radverkehrskonzept via E-Mail und in regional konzipierten Terminen einzubringen.
- **Workshop mit Kindern** (26.07.2023, 3h): Kinder wurden gesondert im Rahmen der Cottbuser Kinderstadt 2023 beteiligt und konnten ihre Perspektive auf die Radverkehrsförderung beisteuern.
- **Workshop mit der Bürgerschaft** (30.08.2023, 2h): Im Rahmen eines mehrstündigen Workshops konnte sich die interessierte Öffentlichkeit, Bürgerinnen und Bürger informieren und mitgestalten. Die insgesamt 28 Teilnehmenden diskutierten nach einer einleitenden Projektvorstellung an vier Thementischen (entsprechend den vier Handlungsfeldern), es wurden Hinweise und Wünsche geäußert und wichtige Maßnahmen und Themen benannt.
- **Stand bei der Nacht der kreativen Köpfe** (07.10.2023, 6h): Angegliedert an die Stationen der Stadt Cottbus/Chósebus im Stadthaus konnten sich Interessierte über das Radverkehrskonzept, das entworfene Zielnetz und angestrebte Qualitätsstandards informieren. An einer Pinnwand wurden zusätzlich allgemeine und konkrete Hinweise gesammelt.

- **Abschlussbefragung** (08.04 – 22.04.2024): Im Rahmen einer Online-Befragung im April 2024 konnten noch einmal alle Ziele und Schlüsselmaßnahmen durch die Öffentlichkeit kommentiert und priorisiert werden. Der Fragebogen wurde zudem im Technischen Rathaus zum Ausfüllen ausgelegt.

4 Radverkehrsnetz

Für das Radverkehrskonzept Cottbus/Chósebus 2035+ galt es, das bestehende Veloroutennetz auf Basis des aktuellen technischen Regelwerks weiterzuentwickeln, zu verdichten und mit Qualitätsstandards zu untersetzen. Das bestehende Radnetz wurde dazu in Netzkategorien unterteilt, d. h. eine Hierarchisierung eingeführt. Ziel der Netzentwicklung ist nicht nur die schnelle Raumüberwindung zu ermöglichen, sondern eine flächendeckende Erschließung der Stadt bei gleichzeitiger Berücksichtigung einer Vielzahl weiterer Belange des Radverkehrs (Sicherheit, Fahrkomfort, Direktheit, u. a.) zu gewährleisten.

4.1 Prinzipien der Netzplanung

Das neue und weiterentwickelte Radverkehrsnetz für Cottbus/Chósebus soll durchgehende Verbindungen zwischen Orts- und Stadtteilen mit dem Stadtzentrum sowie in das Umland bieten. Dabei ist eine hohe Dichte der Verbindungen (Netzdichte) für den Erfolg der Radverkehrsförderung ein wesentlicher Aspekt, damit möglichst viele Menschen Zugang zum Netz und entsprechenden Qualitäten haben. Nachfolgend sind die Anforderungen an das Radverkehrsnetz kurz zusammengefasst:

Durchgängigkeit und Erreichbarkeit

Das Radverkehrsnetz soll geschlossen sein und direkte, umwegearme Verbindungen anbieten. Die Radinfrastruktur im Netz soll an Streckenabschnitten, Knotenpunkten und Einmündungen den Qualitätsstandards entsprechen (siehe **Kapitel 4.3**) und damit ein hochwertiges und einladendes Angebot darstellen, das alle Zielgruppen gleichermaßen zur Nutzung einlädt. Ein durchgängiges Netz muss auch durchgängig und, in Abhängigkeit von Netzkategorie und damit verbundenen Qualitätsstandards, ganzjährig nutzbar sein. Reinigung und Winterdienst müssen entsprechend koordiniert werden.

Sicherheit, Sichtbarkeit, Barrierefreiheit

Ein attraktives Radverkehrsnetz wird durch die Realisierung einladender, komfortabler, fehlerverzeihender und sicherer Radinfrastruktur bzw. entsprechender Radverkehrsführungen für den Alltags- und Freizeitverkehr erreicht. Um die Fahrradnutzung zu steigern, gilt es im Planungsprozess objektive und subjektive Sicherheit zu berücksichtigen und zu gewährleisten. Die Sichtbeziehungen, insbesondere an Knotenpunkten, müssen jederzeit gewährleistet sein. Eine barrierefreie Gestaltung, klare, verständliche und konsistente Radverkehrsführungen an Knotenpunkten und entlang der Strecken sind besonders wichtig, damit sich Radfahrende auf ihren Wegen mit dem Fahrrad sicher und wohl fühlen. An signalisierten Knotenpunkten ist die signaltechnische Berücksichtigung linksabbiegender Radfahrender und die Absicherung gegen Unfälle mit rechtsabbiegenden Kraftfahrzeugen besonders zu beachten. Auch die soziale Sicherheit ist zu berücksichtigen und auf ausreichende Einsehbarkeit und Beleuchtung von Radverkehrs- und Abstellanlagen zu achten. Eine Knotenpunktwegweisung unterstützt die Wegefindung und Sichtbarkeit.

Teilhabe, Integration und Diversität

Die Radverkehrsinfrastruktur soll von allen Menschen unabhängig von Alter, Fähigkeit, Herkunft und Geschlecht genutzt werden können. Insbesondere Kinder, Jugendliche und Ältere sind für selbstbestimmte Mobilität und soziale Teilhabe auf die Berücksichtigung ihrer Bedarfe in Planung und Bau angewiesen. Dies bedeutet die Beachtung der unterschiedlichen Zielgruppen und z. B. der jeweiligen unterschiedlichen Ansprüche an subjektive Sicherheit und Trennung vom Kfz-Verkehr.

Reisezeiten und Nutzungskomfort

Das ausgebaute Radverkehrsnetz soll durch einen hohen Ausbauzustand, Bevorrechtigungen, bauliche und technische Beschleunigungsmaßnahmen (Signalisierungstechnik, Unter- und Überführungen, modale Filter etc.) einen flüssigen Radverkehr ermöglichen. Ebene und gut berollbare Oberflächen, der Barrierefreiheit entsprechende Bordabsenkungen (Nullabsenkung mit differenzierten Bordhöhen) und die Minimierung von Materialkanten, Hindernissen und Einbauten sichern ein komfortables und sicheres Fahrerlebnis.

4.2 Das Radnetz für Cottbus/Chóseebuz (Zielnetz 2035+)

Leitgedanken bei der Entwicklung eines Zielnetzes für den Radverkehr waren die Netzverdichtung, die komfortable und zügig befahrbare Anbindung aller Ortsteile sowie die Sicherung der Erreichbarkeit der Altstadt bzw. Innenstadt. Wichtig ist dabei, den Radverkehr auch auf längeren Distanzen attraktiver zu machen und die Ortsteile besser an das Stadtzentrum anzubinden.

Daher besteht das Zielnetz aus einem Velorouten- und Hauptnetz, welche die Radverkehre auf leistungsstarken Achsen bündeln sollen, sowie dem ergänzenden Basisnetz. Die insgesamt fünf Velorouten erstrecken sich sternförmig von der Innenstadt in verschiedene Ortsteile. Sie sollen Menschen auf dem Fahrrad besonders schnell und mit wenig Unterbrechung durch die Stadt führen. Damit wird die sichere Erreichbarkeit wichtiger Ziele wie Schulen, Kindergärten, Sportstätten, Einzelhandelsschwerpunkte und Schwerpunkträume der Stadtentwicklung (Seevorstadt u.a.) mit dem Fahrrad aus dem gesamten Stadtgebiet gestärkt. Die Velorouten wurden so konzipiert, dass sie möglichst viele dieser Ziele und hohe Einwohnerpotenziale entlang der Route erschließen. Sie treffen auf einen Velorouten-Innenstadtring, der Radfahrende unkompliziert um die Innenstadt herumleitet und je nach Bedarf auf eine andere Veloroute oder das Haupt- oder Basisnetz verteilt. Das Hauptnetz verdichtet dieses Angebot zusätzlich, indem es weitere Stadtbereiche und Relationen abdeckt. Zusätzlich verbindet es Velorouten abseits des Rings untereinander. So wird eine qualitätsvolle und sichere Anbindung jedes Orts- und Stadtteils gewährleistet.

- **Veloroutennetz:** Entlang der Velorouten soll der Radverkehr weitgehend störungsfrei und bevorrechtigt mit geringen Reisezeitverlusten auch über weitere Distanzen, ortsteilübergreifend, geführt werden. Sie verbinden damit auf weitgehend verkehrsarmen Strecken stadtweit wichtige Ziele und Quellen des Radverkehrs mit einem hohen Ausbaustandard. Die Velorouten orientieren sich damit in besonderer Weise an den Bedürfnissen des zielorientierten Alltagsradverkehrs, insbesondere auf den Berufs-, Schul- und Ausbildungswegen. Sie werden überwiegend bestandsnah geführt und können je nach Abschnitt als Fahrradstraßen, mit Markierungslösungen oder bauliche Radwege umgesetzt werden.
- **Velorouten-Altstadtring:** Die Velorouten werden über einen Velorouten-Altstadtring zur Verbindung der zentralen Innenstadtbereiche

geführt. Damit sollen attraktive Strecken geschaffen werden, um die Altstadt vom Durchgangsradsverkehr zu entlasten und um der besonderen Bedeutung der Altstadt für den Fußverkehr Rechnung zu tragen. Die Umsetzung kann je nach Abschnitt z. B. mit Fahrradstraßen und Markierungslösungen erfolgen.

- **Hauptnetz:** Das Hauptnetz bündelt den Radverkehr entlang wichtiger Ziele. Es verbindet Quellen und Ziele im Stadtgebiet in einem durchgehenden Netz miteinander. Die Verbindungen verlaufen entsprechend der kürzesten Wege. Dabei verlaufen die Verbindungen des Hauptnetzes im Unterschied zu den Velorouten auch häufig entlang von Hauptverkehrsstraßen. Die Realisierung orientiert sich am gesamten Führungsformen-Repertoire des technischen Regelwerks und der StVO.
- **Basisnetz:** Das Basisnetz dient der Erschließung in die Quartiere und Ortsteile hinein. Damit übernimmt es die Feinverteilung zu weiteren Zielen (z.B. Ausbildungseinrichtungen) und Quellen (z.B. Wohngebiete) des Radverkehrs. Die Realisierung orientiert sich am gesamten Führungsformen-Repertoire des technischen Regelwerks und der StVO. Häufig sind wenige Maßnahmen notwendig, wenn es sich bereits um Tempo-30-Zonen handelt.

Die zentralen Innenstadtbereiche und die Altstadt stellen einen städtebaulich sensiblen Bereich dar, der multifunktional genutzt wird. Aufgrund der begrenzten Flächenverhältnisse und einer hohen Bedeutung der Aufenthaltsqualität ist hier in der Abwägung der unterschiedlichen Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmenden der Fußverkehr häufig vorrangig oder gleichrangig zum Radverkehr zu berücksichtigen. Zügig befahrbare und separierte Radverkehrsachsen durch die Altstadt lassen sich damit nur eingeschränkt umsetzen. Gegenseitige Rücksichtnahme und Verständigung sind auf gemeinsam genutzten Flächen unerlässlich. Um dennoch durchgängige Verbindungen mit geringen Reisezeitverlusten anzubieten, wurde ein **Velorouten-Altstadtring** konzipiert, der die gebündelten Verkehre des Hauptnetzes und der Velorouten um den zentralen Innenstadtbereich herumführt und damit für Radverkehre mit Zielen außerhalb der Innenstadt eine attraktive Alternative zur Altsstadtdurchquerung anbietet. Damit sollen Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr minimiert werden.



Abbildung 5: Netzteile können im Straßenraum mit eigenen Piktogrammen und Logos sichtbar gemacht und herausgehoben werden (Bsp. Velorouten Hannover, Foto: IGS)

Nach Prüfung des bestehenden Radverkehrsnetzes wurde auf Basis von Rückmeldungen aus der Beteiligung, der Berücksichtigung der Stadtentwicklungsschwerpunkte und wichtiger Quellen und Ziele das Radnetz verdichtet und die Netzhierarchie angepasst. Die Daten der Pendlerinnen und Pendler wurden geprüft, um Potenziale der Anbindung in benachbarte Gemeinden abzuschätzen und dies in der Netzkonzeption berücksichtigen zu können. Im Zuge der Verdichtung wurden auch verfügbare Nutzungsdaten der STADT-RADELN-Kampagne ausgewertet, die die tatsächliche Nachfrage auf dem Straßen- und Wegenetz anzeigen und eine wertvolle Hilfe in der Nachverdichtung des Netzes darstellen.

Die Struktur des Radverkehrsnetzes wird in der schematischen Darstellung in **Abbildung 6** deutlich. Zentral der Velorouten-Ring um die Innenstadt, von dort aus strömen die einzelnen Velorouten in die Ortsteile und verbinden so unterschiedliche Stadtbereiche. Das nur teilweise abgebildete Hauptnetz ist verzweigter und verläuft zum Teil parallel zu den Velorouten, zum Teil verbindet es mehrere oder erschließt Bereiche, die durch das Veloroutennetz nicht abgedeckt werden. Gemeinsam binden die beiden Netzebenen eine Vielzahl unterschiedlicher Ziele des alltäglichen Lebens in Cottbus/Chósebus an, was durch die abgebildete Auswahl verdeutlicht wird. Eine detaillierte Ansicht des Radverkehrsnetzes (Zielnetz) mit dem vollständigen Hauptnetz und dem ergänzenden Basisnetz befindet sich in der Karte in **Anhang 1**.

Ebenfalls in den Karten dargestellt ist der geplante Rundweg um den Cottbuser Ostsee. Er zählt zur touristischen Kerninfrastruktur der Region und verbindet Cottbus attraktiv mit anderen touristischen Routen und umliegenden Gemeinden. Wenngleich hat er nur eine untergeordnete Bedeutung für den Alltagsradverkehr.

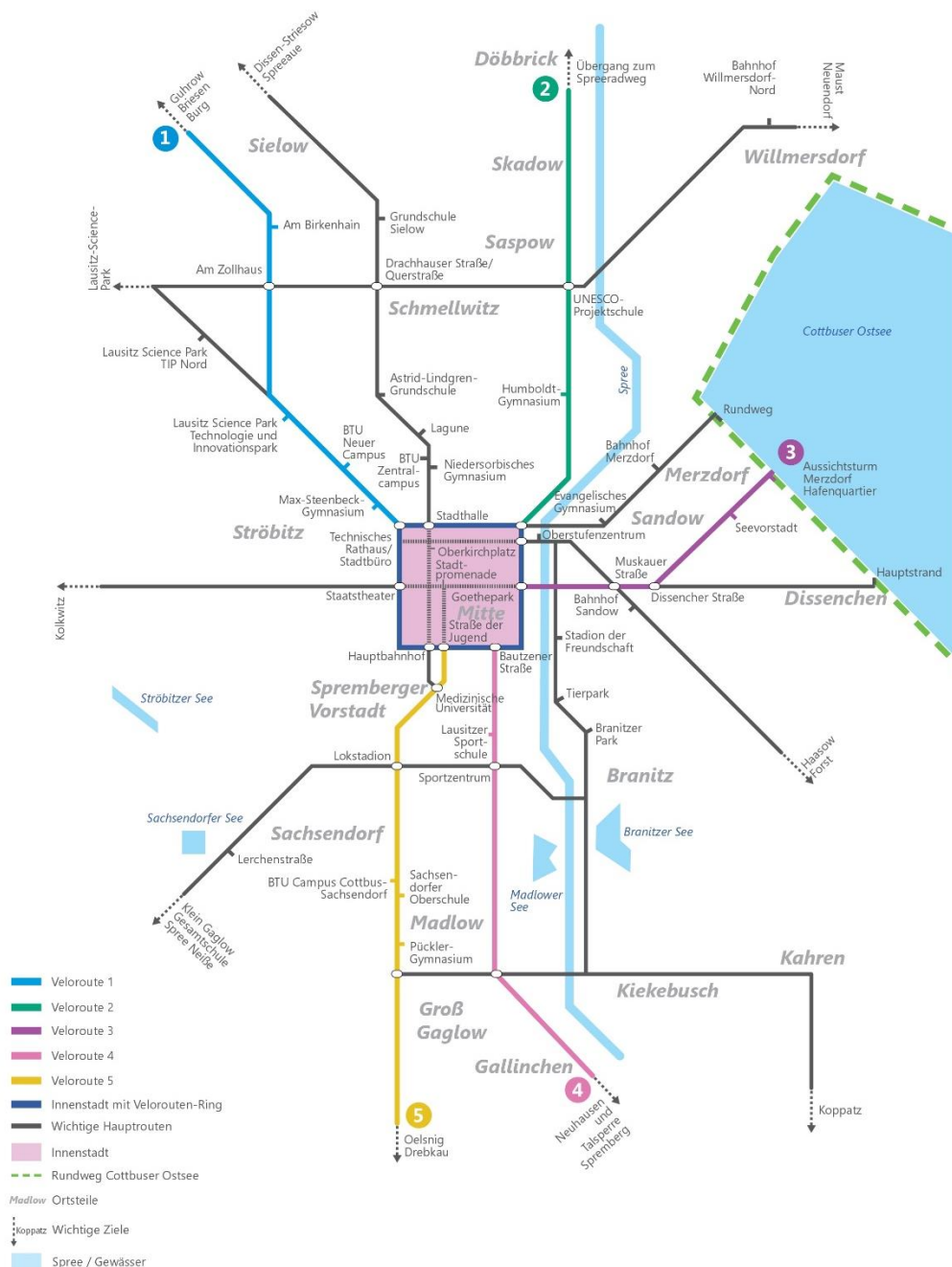


Abbildung 6: Radverkehrsnetz Cottbus/Chóšebuz dargestellt als Topogramm, ähnlich einem Liniennetzplan

4.3 Qualitätsstandards

Die vorliegende Konzeption wurde unter Beachtung der geltenden technischen Regelwerke und der Straßenverkehrsordnung erarbeitet. Bezüglich des Radverkehrs verweist die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)“ in § 2 Abs. 13 auf die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)“. Die ERA 2010 stellen damit die technische Grundlage jeder Radverkehrsinfrastruktur dar und sind für das vorliegende Konzept berücksichtigt worden. In Bezug auf Regelquerschnitte für Radverkehrsanlagen wurde jedoch ein aktualisierter Qualitätsstandard für Cottbus/Chósebus erarbeitet, der auf bereits bekannten neuen Vorgaben der sich derzeit in Überarbeitung befindlichen ERA, welche voraussichtlich 2025 erscheinen werden, basiert. Damit besitzt Cottbus/Chósebus zeitgemäße und zukunftsichere Qualitätsstandards, die dem aktuellen Stand der Fachdiskussion entsprechen. Mit Erscheinen der neuen ERA sollten die Regelquerschnitte noch einmal mit dem dann neuen Regelwerk abgeglichen und ggf. angepasst werden. Gegenüber Fördermittelgebern ist die Einhaltung von Regelquerschnitten der technischen Regelwerke in der jeweils aktuell gültigen Fassung nachzuweisen. Dem abgestuften und hierarchischen Radverkehrsnetz wurden dabei differenzierte Qualitätsstandards zugewiesen. Damit ist eine hohe Qualität des Verkehrsablaufs im Radverkehr in allen Teilen des Netzes sichergestellt.

Zu beachten ist, dass Abweichungen von den Maßen im gesamten Netz möglich sind, wenn z.B. örtliche Bedingungen, Engstellen, Zwangspunkte oder Bedarfe dies notwendig machen oder planerisch notwendig erscheint. In Einzelfällen sind bei einem hohen Rad- und / oder Fußverkehrsaufkommen im Zuge einer Kapazitätsbemessung größere Querschnittsbreiten zu wählen. Die Kapazitätsbemessung erfolgt dabei nach dem Handbuch zur Bemessung von Straßen (HBS). Zu Längsparkständen ist grundsätzlich ein Sicherheitstrennstreifen mit einer Breite von 0,75 m vorzusehen.

Anlagentyp	Ortslage	Basisstandard (Haupt- und Basis- netz)	Vorrangroutenstan- dard (Velorouten)
Schutzstreifen (ausschließlich Markierung)	Innerorts	1,50 m	(2,00 m)
	Außerorts	-	-
Radfahrstreifen (einschließlich 0,25 m Breitstrichmarkierung)	Innerorts	2,25 m	2,75 m
	Außerorts	-	-
Getrennter Geh- und Radweg¹ (Einrichtungsradsverkehr)	Innerorts	2,00 m	2,50 m
	Außerorts	2,00 m	2,50 m
Getrennter Geh- und Radweg¹ (Zweirichtungsradsverkehr)	Innerorts	3,00 m	3,00 m
	Außerorts	3,00 m	3,00 m
Gemeinsamer Geh- und Radweg² (Einrichtungsradsverkehr)	Innerorts	≥ 2,50 m ³	≥ 3,00 m ³
	Außerorts	≥ 2,50 m ³	≥ 3,00 m ³
Gemeinsamer Geh- und Radweg² (Zweirichtungsradsverkehr)	Innerorts	≥ 3,00 m ³	≥ 4,00 m ³
	Außerorts	≥ 3,00 m (2,50 m bei geringem Rad-/Fußver- kehrsaufkommen) ³	≥ 4,00 m ³
¹ Die Breitenangabe des getrennten Geh- und Radweges bezieht sich auf die Fläche für den Radverkehr ² Die Breitenangabe des gemeinsamen Geh- und Radweges bezieht sich auf die gesamte Fläche für Fuß- und Radverkehr ³ abhängig von Fuß- und Radverkehrsstärke			

Tabelle 2: Angestrebte Qualitätsstandards im Radverkehrsnetz

5 Maßnahmenkonzept

Auf Basis der Befahrungen und Analysen wurde ein umfangreiches Maßnahmenkonzept erarbeitet, welches mit den Handlungsfeldern verknüpfte Maßnahmvorschläge und Handlungsempfehlungen umfasst, die zur Zielerreichung beitragen. Das Maßnahmenkonzept bietet damit einen Orientierungsrahmen für Planung und Verwaltung, mit dem die nächsten Planungsstufen bearbeitet werden können. Durch die Priorisierung der Vorhaben und Empfehlungen wird der Handlungsbedarf abgestuft dargestellt. Damit wird die Integration in die Haushaltsplanungen der nächsten Jahre möglich.

Mit zunehmender Radverkehrsnutzung steigen die Ansprüche an die Radverkehrsanlagen, die Kapazität und die sichere Abwicklung der Radverkehrsmengen an den Knotenpunkten. Hierbei werden in den Planungen immer wieder Zielkonflikte zwischen den Verkehrsmitteln, stadtgestalterischen, denkmalpflegerischen und naturschutzfachlichen Aspekten ausgehandelt und abgewogen werden müssen. Das Ziel ist jedoch eine bestmögliche Umsetzung einer einladenden Radverkehrsinfrastruktur, ausgerichtet auf die Qualitätsstandards und eine hohe Akzeptanz der Nutzerinnen und Nutzer.

5.1 Radverkehrsinfrastruktur

Im Rahmen der Bearbeitung wurde ein umfangreicher Maßnahmenkatalog für zahlreiche Streckenabschnitte (214 Maßnahmen) und Knotenpunkte (93 Maßnahmen) erarbeitet, der ortskonkrete Lösungsvorschläge und Prüfaufträge enthält. Zusätzlich zu den entwickelten Streckenmaßnahmen wurden aus der Bestandserfassung Sofortmaßnahmen für niedrigschwellig umsetzbare Verbesserungen für den Radverkehr entwickelt. Es handelt sich dabei um Maßnahmen verkehrsrechtlicher Anordnung und Beschilderung (60 Maßnahmen). Der Maßnahmenkatalog mit insgesamt über 350 Einzelmaßnahmen wurde der Stadtverwaltung zur weiteren Verwendung vorgelegt. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind im Abstimmungsprozess und sollen in den nächsten Jahren mit hoher Priorität geprüft und bearbeitet werden. Dabei können Maßnahmen noch neu priorisiert oder zusammengelegt werden und müssen in den nächsten Jahren in Abhängigkeit von haushalterischen und personellen Kapazitäten weiter qualifiziert und abgestimmt werden. In der Maßnahmenableitung wurden abschnittsweise die notwendigen Führungsformen des Radverkehrs in Abhängigkeit von der Verkehrsstärke und zulässigen Geschwindigkeit ermittelt. Soweit unterschiedliche Lösungs-

ansätze oder vertiefende Voruntersuchungen notwendig sind, werden Alternativen benannt und Prüfaufträge formuliert. An vielen Abschnitten liegen keine Daten zu den vorhandenen Verkehrsstärken vor. Diese sollten je nach Maßnahmenansatz vorab erhoben werden. Dabei sind häufig Abwägungen zu treffen, ob mit geringeren Kosten umsetzbare Markierungslösungen oder kostenintensivere bauliche Lösungen (z.B. Verbreiterungen) verfolgt werden sollten. Auch eine stufenweise Annäherung an den Zielzustand kann, in Abhängigkeit von verfügbaren Haushaltsmitteln, die Bedingungen für den Radverkehr verbessern. Verkehrsversuche und temporäre Lösungen ermöglichen das Ausprobieren, Anpassen und die Evaluation der Akzeptanz.



Abbildung 7: Markierungslösungen (Schutzstreifen, Radfahrstreifen u.a.) bieten kostengünstige, sichere und schnell umsetzbare Verbesserungen für den Radverkehr bei ausreichenden Querschnittsbreiten (Beispiel Leipzig, Foto: IGS)

Im Kern fokussieren die infrastrukturellen Maßnahmen folgende Aspekte:

- **Sanierung, Um-, Aus- und Neubau:** Häufig entsprechen die Breiten vorhandener Radverkehrsanlagen nicht mehr den aktuellen Ansprüchen und sollten stufenweise ausgebaut werden. Dabei sollten vorrangig Abschnitte bearbeitet werden, die gleichzeitig Defizite bei der Oberflächenqualität und Nutzungskonflikte mit dem Fußverkehr aufweisen.

Im Zuge der Maßnahmen sollten auch die Ansprüche an die Barrierefreiheit berücksichtigt werden. Netzlücken ohne Radverkehrsanlagen und mit geringer Verträglichkeit der Mischverkehrsführung sollten mit neuen Radverkehrsanlagen gemäß den Qualitätsstandards geschlossen werden.

- **Anpassungen von Führungsformen:** An Streckenabschnitten mit geringer Kfz-Verkehrsstärke, ohne qualifizierte Gefahrenlage und mit niedriger zulässiger Höchstgeschwindigkeit ist systematisch die Freigabe der Fahrbahnnutzung zu prüfen und die Benutzungspflichten der häufig zugleich nicht mehr anforderungsgerechten Infrastruktur aufzuheben. Ist eine Mischverkehrsnutzung nicht zu empfehlen, sollten Markierungslösungen wie Schutzstreifen und Radfahrstreifen in ausreichender Breite und mit entsprechender Absicherung gegenüber dem ruhenden Verkehr zum Einsatz kommen. Dabei können auch Piktogrammketten ergänzend dort eingesetzt werden, wo die Verträglichkeit der Fahrbahnnutzung erhöht werden soll und die Flächenverhältnisse wenig Raum für andere Lösungen bieten. In allen Fällen sind die Möglichkeiten zur Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu prüfen – insbesondere dort, wo eine Radverkehrsanlage erforderlich wäre, aber nicht umsetzbar erscheint. Markierungslösungen können häufig veraltete bauliche Radverkehrsanlagen unzureichender Qualität und Breite ersetzen oder ergänzen und bieten ein hohes Maß an objektiver Verkehrssicherheit. Defiziten im subjektiven Sicherheitsgefühl kann unter anderem durch ausreichende Bemessung der Breiten, gegebenenfalls auch über das Regellaß hinaus, und die Herabsenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit begegnet werden.
- **Fahrradstraßen:** Das wichtige Instrument der Fahrradstraße wird zukünftig vor allem im Erschließungsstraßennetz eine wichtige Rolle spielen, um den Radverkehr komfortabel, sicher und zügig mit geringen Verlustzeiten zu führen. Zudem sind sie kostengünstiger im Vergleich zu baulichen Maßnahmen. Hierzu wurden entsprechende Prüfaufträge für ausgewählte Straßen im Radverkehrsnetz formuliert. Vorgeschlagen werden u.a. die Drebkauer Straße, Gaglower Straße, Schillerstraße und Sielower Straße.
- **Knotenpunkte und Querungsstellen:** Kreuzungen und Querungsstellen sind für den Radverkehr unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit besonders wichtig, da sich dort ein großer Teil der Verkehrs-

unfälle konzentriert. Ebenso spielen Komfortaspekte und geringe Verlustzeiten eine große Rolle. Die Qualität der Knotenpunkte in Cottbus/Chósebus kann durch verschiedene Maßnahmen verbessert werden. Dazu gehören eigene Ampeln für den Radverkehr mit längeren Grünphasen, ausreichendes Vorlaufgrün, Aufstellflächen, Möglichkeiten zum indirekten und direkten Linksabbiegen, angemessen dimensionierte Querungshilfen und Bevorrechtigungen. Grundlegend ist es, die Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten sowie eine klare und sichere Führung des Radverkehrs zu ermöglichen. Querungsstellen sollten im Sinne der Barrierefreiheit mit differenzierten Bordhöhen in Verbindung mit einer Nullabsenkung an den Borden gestaltet werden. Davon profitieren auch Menschen mit Mobilitätshilfen und Rollstühlen. Wasserabläufe sind so zu planen, dass diese kein Hindernis für diese Gestaltungsweise darstellen.

- **Sicheres Fahrradparken an Quellen und Zielen:** Der ruhende Radverkehr ist von besonderer Bedeutung, denn am Beginn der Wegekette stellen gut erreichbare und sichere Radabstellanlagen einen wesentlichen Grund für oder gegen die Wahl des Fahrrads dar. Sind flächendeckend anforderungsgerechte Abstellanlagen, z.B. in Form von Anlehnbügel, an den Zielen des Alltagsradverkehrs (Arbeit, Einkaufen, Freizeit u.a.) vorhanden, bieten diese einen wichtigen Anreiz zur Radnutzung. Die Vernetzung mit dem ÖPNV/SPNV wird durch teilweise zugangsgesicherte Abstellanlagen gestärkt. Dadurch können die Nutzerinnen und Nutzer ihr Fahrzeug geschützt vor Diebstahl und Vandalismus abstellen und mit ruhigem Gewissen die Reise mit Bus und Bahn fortsetzen.

5.2 Radverkehrsförderung als systemischer Ansatz

Neben der Stärkung der Radinfrastruktur wurden Schlüsselmaßnahmen anhand von Handlungsempfehlungen für die übrigen Handlungsfelder erarbeitet. Diese sollten gleichermaßen in den nächsten Jahren bearbeitet werden und sind für den Erfolg und die Potenzialnutzung der Radverkehrsförderung von hoher Bedeutung. Das Spektrum ist dabei sehr breit und die Umsetzung ist teils von einer Vielzahl von Akteuren und Beteiligten, auch aus der Zivilgesellschaft, und ihren jeweiligen Möglichkeiten abhängig.



Abbildung 8: Piktogrammketten, als niedrigschwellig umzusetzende Maßnahme können den Radverkehr in bestehenden Straßenquerschnitten sichtbar machen, wo bisher keine Radverkehrsanlagen existieren (Foto: IGS)

Nr.	Schlüsselmaßnahme	Beschreibung
Handlungsfeld Fahrrad und Infrastruktur		
I-01	Sofortmaßnahmen Prüfungen Benutzungspflicht umsetzen	Die erarbeiteten Sofortmaßnahmen zur Überprüfung der angeordneten Benutzungspflicht von Radverkehrsanlagen werden umgesetzt.
I-02	Sofortmaßnahmen Prüfungen Öffnung Einbahnstraßen umsetzen	Die erarbeiteten Sofortmaßnahmen zur Überprüfung der Öffnung von Einbahnstraßen werden umgesetzt.
I-03	Sofortmaßnahmen Austausch/Ergänzung Sackgassenbeschilderung (für Rad-/Fußverkehr durchlässiger Sackgassen)	Die erarbeiteten Sofortmaßnahmen zur Korrektur der Sackgassenbeschilderung werden umgesetzt.
I-04	Startermaßnahmen umsetzen	Es sind aus dem Radverkehrsnetz entsprechende Startermaßnahmen zu entwickeln, planen und umzusetzen.
I-05	Fortlaufender Netzausbau mit Fokus auf Velorouten und Hauptnetz	Das festgelegte Radverkehrsnetz wird stetig mit Fokus auf Velorouten und Hauptnetz ausgebaut (siehe Anhang 1). Grundlage bieten die entworfenen Strecken- und Knotenpunktmaßnahmen.

Nr.	Schlüsselmaßnahme	Beschreibung
Handlungsfeld Fahrrad und Infrastruktur		
I-06	Umsetzung der gesetzten Qualitätsstandards in Entwurfs- und Ausführungsplanungen	Die im Radverkehrskonzept festgelegten Qualitätsstandards für Velorouten, Haupt- und Basisnetz (siehe Kapitel 4.3) werden in den Planungen zukünftiger Infrastruktur beachtet. Eine Abweichung von den Standards ist zu begründen.
I-07	Prüfung (Verkehrsschau) und Rückbau von Schranken, Sperrpfosten und Absperrgeländer im Widerspruch zu § 43 Abs. 1 Satz 1 StVO und § 45 Abs. 9 StVO	Schranken, Sperrpfosten und Absperrgeländer stellen häufig eine Gefahrenstelle für den Radverkehr dar. Sie sind auf ihre Notwendigkeit entsprechend der Vorgaben zu überprüfen und zu entfernen, wenn sie sich nicht ausreichend begründen lassen.
I-08	Anpassung notwendiger Schranken, Sperrpfosten und Absperrgeländer an Stand der Technik	Notwendige Schranken, Sperrpfosten und Absperrgeländer sind an den Stand der Technik entsprechend relevanter Vorgaben und Regelwerke anzupassen bzw. zu modernisieren.
I-09	Erarbeitung stadt- und ortsteilbezogener Fahrradparkplatzkonzepte	Es wird erarbeitet, wie einheitliche, moderne Fahrradabstellanlagen in Cottbus/Chósebus umgesetzt werden können. Bedarfe, Mängel, Potentiale und Maßnahmen werden aufgezeigt.
I-10	Ausbau Fahrradbügel in Wohngebieten	In Wohngebieten werden mehr sichere Fahrradstellplätze geschaffen.
I-11	Handreichung Fahrradparken für Wohnungswirtschaft und Unternehmen	Es wird eine Handreichung entwickelt, welches Unternehmen und Wohnungswirtschaft dabei unterstützt, eigenverantwortlich moderne, bedarfsgerechte Fahrradabstellanlagen zu errichten.
I-12	Betriebs- und Umsetzungskonzept zugangsgesichertes Fahrradparken in Quartieren	Es wird erarbeitet, wie ein Angebot zugangsgesicherter Abstellanlagen in den Wohngebieten und Quartieren aussehen kann, wie es betrieben und umgesetzt wird.
I-13	Umsetzung temporärer Fahrradparklösungen zum Testen von Bedarf und Akzeptanz an unterschiedlichen Standorten	Um Fahrrad-Anlehnbügel an möglichen neuen Standorten testen zu können, werden temporäre Abstellanlagen angeschafft und eingesetzt. Sie lassen sich für einen Testzeitraum an geeigneten Orten im Straßenraum aufstellen.

Nr.	Schlüsselmaßnahme	Beschreibung
Handlungsfeld Fahrrad und Infrastruktur		
I-14	Entwicklung des Bike+Ride Angebots	Das bestehende Bike+Ride Angebot an Verknüpfungspunkten mit dem ÖPNV und Nahverkehrszügen wird beständig weiterentwickelt, ausgebaut und modernisiert.
I-15	Erhaltungsmanagement für die Radinfrastruktur entwickeln und einführen	Um die gewünschte Qualität zu gewährleisten, wird ein Erhaltungsmanagement bestehender und neu geschaffener Radinfrastruktur eingeführt. Es beinhaltet u.a. die Zustandserfassung und die Planung von Instandsetzungs- und Erneuerungsmaßnahmen.
I-16	Ganzjahresnetz mit durchgehendem Winterdienst definieren und umsetzen	Teile des konzipierten Radnetzes werden als Ganzjahresnetz definiert. Die Strecken erhalten Priorität im Winterdienst, um eine ganzjährige Befahrbarkeit zu gewährleisten.

Tabelle 3: Schlüsselmaßnahmen des Handlungsfelds Fahrrad und Infrastruktur

Nr.	Schlüsselmaßnahme	Beschreibung
Handlungsfeld Fahrrad und Mensch		
M-01	Ausbau von Trainingsangeboten für unterschiedliche Zielgruppen	Um Menschen Fahrradfahren beizubringen und es zu üben, werden Trainings für unterschiedliche Zielgruppen angeboten. So zum Beispiel für Kinder, Jugendliche, Senioren oder Menschen mit Migrationshintergrund.
M-02	Aufbau eines stadtweiten schulischen Mobilitätsmanagements	Mit Hilfe von schulkonkreten Projekten soll die Verkehrsbelastung rund um Schulen reduziert und Kinder und Jugendliche sowie ihre Lehrkräfte motiviert werden zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule zu kommen.
M-03	Erarbeitung von schulspezifischen Schulwegplänen	Die Schulen in Cottbus/Chósebus sollen Schulwegpläne erhalten, in denen sichere Schulwege zu Fuß oder mit dem Fahrrad im Einzugsgebiet der Schule aufgezeigt werden.
M-04	Ausbau der Verkehrssicherheitsarbeit	In vielfältigen Angeboten werden Themen der Verkehrssicherheit vermittelt. Hierzu kann die Verkehrserziehung in der Schule aber auch spezielle Aktionswochen genutzt werden.

M-05	Einrichtung einer Verwaltungsstelle für die Organisation und Unterstützung des Verkehrserziehungsangebots	In der Verwaltung wird eine Stelle geschaffen, die sich auf die Organisation und Unterstützung des Verkehrserziehungsangebots in Zusammenarbeit mit (Grund-) Schulen, der Polizei und weiteren Akteuren konzentriert.
M-06	Ausbau der Internetpräsenz der Radverkehrsförderung	Ziele, Planungen und Fortschritte der Radverkehrsförderung sollen digital kommuniziert werden. Die Umsetzung des Radverkehrskonzepts soll regelmäßig evaluiert und veröffentlicht werden.
M-07	Ausbau und Zusammenführung der Informationsangebote	Die Informationsangebote zum Thema Radverkehr, Radverkehrskonzept und Radtourismus sollen ausgebaut und verknüpft werden.
M-08	Kampagnen und Aktionstage zur Radverkehrsförderung	Die Teilnahme an oder Durchführung von Kampagnen und Aktionstage, wie beispielsweise der STADTRADELN-Kampagne oder der Europäischen Mobilitätswoche, soll Menschen informieren, motivieren und sensibilisieren. Die unterschiedlichen Formate steigern die Aufmerksamkeit für den Radverkehr und sollten daher weitergeführt werden.
M-09	Intensivierung von Dialogangeboten	Dialogangebote wie Infoveranstaltungen oder Sprechstunden zwischen Bevölkerung, Verwaltung und Politik geben die Möglichkeit, Themen des Radverkehrs zu kommunizieren, Ziele zu vermitteln und Beteiligung zu stärken.
M-10	Ausbau Service-Infrastruktur	An stark frequentierten LSA-Knotenpunkten im Stadtgebiet sowie entlang stark frequentierter und hochwertiger Strecken wird Service-Infrastruktur für den Radverkehr aufgestellt, um die Aufmerksamkeit für und die Sichtbarkeit des Radverkehrs zu erhöhen und zusätzlich zur Radnutzung zu motivieren. Hierzu zählen Haltegriffe, Trittbretter, angewinkelte Mülleimer und Self-Service-Reparaturstationen.

Tabelle 4: Schlüsselmaßnahmen des Handlungsfelds Fahrrad und Mensch

Nr.	Schlüsselmaßnahme	Beschreibung
Handlungsfeld Fahrrad und Wirtschaft		
W-01	Erarbeitung eines Lastenrad-transport-Konzepts und Berücksichtigung von Logistikflächen in Planungen (z.B. Bebauungsplänen)	Es soll erarbeitet werden, wie der gewerbliche Einsatz von Lastenfahrrädern sinnvoll erweitert und unterstützt werden kann. Hierfür benötigte Flächen sollen unter anderem in Planung und Stadtgestaltung Berücksichtigung finden.
W-02	Berücksichtigung von Lastenrädern in der Radinfrastruktur und Sondernutzungssatzung	Die Fahrzeugdimensionen und andere Anforderungen werden beim Um- und Neubau von Radweginfrastruktur und Fahrradabstellanlagen beachtet.
W-03	Unterstützung von Dienstleistern, Unternehmen und Verbänden durch Ansprechpartner für urbane (Lastenrad-) Logistik	Die Verwaltung definiert eine Anlaufstelle für Dienstleister, Unternehmen und Verbände, rund um das Thema Lastenfahrräder in Logistik und Transport.
W-04	Stärkung und Förderung gewerblicher Fahrrad- und Lastenradnutzung	Unternehmen werden unterstützt Fahrräder und Lastenfahrräder für Dienst- und Transportwege einzusetzen.
W-05	Radverkehrsförderung im betrieblichen Mobilitätsmanagement von Unternehmen stärken	Unternehmen werden unterstützt ihre Mitarbeitenden zum Fahrradfahren zu motivieren.
W-06	Zertifizierung Stadtverwaltung Cottbus/Chósebus als „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“	Die Stadtverwaltung setzt sich als Ziel die Anforderungen der ADFC-Zertifizierung „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ zu erfüllen.
W-07	Bikesharing und Lastenradsharing in Cottbus/Chósebus etablieren und stärken	Bestehende Angebote des Bikesharing und Lastenradsharing werden weiter unterstützt und ausgebaut.
W-08	Digitalisierung Fahrradboxen und Gepäckaufbewahrung für den Radtourismus (z.B. Buchung Stellplätze per App)	Bestehende Angebote für die Aufbewahrung von Fahrrädern und Gepäck für Radreisende und Ausflügler werden modernisiert und mehr beworben.
W-09	Ausbau radtouristischer Informationsangebote	Die Möglichkeiten für Radtourismus in und um Cottbus/Chósebus sowie Serviceangebote für Radtourismus werden umfangreicher beworben und vernetzt.

Tabelle 5: Schlüsselmaßnahmen des Handlungsfelds Fahrrad und Wirtschaft

Nr.	Schlüsselmaßnahme	Beschreibung
Handlungsfeld Fahrrad und Politik		
P-01	Aufbau Personalkapazitäten in der Radverkehrsplanung	In der Stadtverwaltung werden die notwendigen Personalstellen geschaffen, die für eine stetige Umsetzung des Radverkehrskonzepts notwendig sind.
P-02	Einrichtung einer Radverkehrsbeauftragten-Personalstelle in der Stadtverwaltung	In der Stadtverwaltung wird die Stelle einer/s Radverkehrsbeauftragten geschaffen. Sie ist zuständig für alle Themen und Projekte rund um das Thema Radverkehr und bündelt Expertise.
P-03	Einrichtung einer radverkehrsplanungsbezogenen Einheit in der Verwaltung	In der Verwaltung wird eine auf den Radverkehr fokussierte Verwaltungsstruktur bzw. Verwaltungseinheit geschaffen (z.B. Taskforce Rad), welche interdisziplinär besetzt ist und die Radverkehrsförderung ressortübergreifend bearbeitet und Planungen bis zum Entwurf begleitet.
P-04	Der Radverkehr soll ausreichend finanziert werden. Mit einem Zielwert von 30 € je Einwohner und Jahr können Maßnahmen in allen Handlungsfeldern umgesetzt werden.	Es werden die notwendigen finanziellen Mittel zur Verfügung gestellt, um das Radverkehrskonzept umzusetzen und die Ziele der Radverkehrsförderung in Cottbus/Chósebus wie gewünscht zu erreichen. Dabei sollen Fördermittel effektiv eingesetzt werden.
P-05	Dokumentation der Umsetzung in einem regelmäßigen Radverkehrsbericht	Der Stand der Umsetzung des Radverkehrskonzepts wird in regelmäßigen Abständen in einem Radverkehrsbericht veröffentlicht. So ist es für die Bevölkerung einfach den Fortschritt mitzuverfolgen.
P-06	Fortführung des Runden Tisch Radverkehr, Verbesserung der Integration in den kommunalen Entscheidungsprozess	Der Runde Tisch Radverkehr wird als Gremium für die Belange des Radverkehrs fortgeführt. Ergebnisse und Entscheidungen werden in den weiteren Entscheidungsprozess der Stadtverwaltung eingegliedert.
P-07	Einrichtung von dauerhaften Zählstellen und Aufnahme des Betriebs temporärer Radverkehrsmessungen im Stadtgebiet	Um den Radverkehr zu erfassen, Entwicklungen im Radverkehr festzustellen, zur Vorbereitung von Planungen und Baumaßnahmen und um kurzfristige Änderungen zu begleiten sollen an geeigneten Punkten im Radverkehrsnetz temporäre oder dauerhafte Zählstellen aufgestellt werden.

Tabelle 6: Schlüsselmaßnahmen des Handlungsfelds Fahrrad und Infrastruktur

5.3 Umsetzung

Die Umsetzung des gesamten Maßnahmenkonzepts wird in den nächsten Jahren erhebliche personelle und finanzielle Ressourcen benötigen. Sie umfasst sowohl die umfangreichen Maßnahmenkataloge zu infrastrukturellen Strecken-, Knotenpunkt- und Sofortmaßnahmen als auch die nicht-infrastrukturellen Schlüsselmaßnahmen der einzelnen Handlungsfelder. Für eine effiziente Umsetzung wurden die Streckenmaßnahmen mit einer Priorisierung versehen. Sie setzt sich aus den folgenden Eigenschaften einer Strecke zusammen:

- Netzbedeutung des Abschnitts
- Belastungsklasse durch den Kfz-Verkehr
- Art der Maßnahme
- Vorherrschendes Breitendefizit auf der Strecke
- Oberflächenzustand im Bestand
- Bedeutung zum Schließen einer Netzlücke
- Nennung in den Beteiligungsformaten

Die Maßnahmenvorschläge und Prüfaufträge mit infrastrukturellem Fokus sind je nach Lage und Einzelfall vertiefend zu betrachten und ggf. weitere Vor- und Variantenuntersuchungen vorzunehmen. Die Umsetzung ist damit gekoppelt an die verfügbaren Haushaltsmittel und die Förderung von EU, Bund und Land. Nach Erfahrungen anderer Kommunen ist zudem zu prüfen, inwieweit die Verwaltungsstrukturen für die Vor- und Entwurfsplanung interdisziplinär und projektorientiert so gestaltet werden können, dass Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter unterschiedlicher Fachbereiche gemeinsam die Vorhaben bearbeiten und vorbereiten. Hierdurch lassen sich Planungen frühzeitig abstimmen und beschleunigen. Geeignete Strukturen können Taskforces, Stabsstellen oder auf den Radverkehr zugeschnittene Fachbereiche oder Sachgebiete sein.

Den Maßnahmen des Handlungsfeldes Fahrrad und Infrastruktur sind Grobkostenschätzungen zugewiesen worden, die eine erste Abschätzung der notwendigen Mittel darstellen. Dabei wurden Grunderwerb und Planungskosten nicht einbezogen. Zusammen mit der Priorisierung können hieraus Haushaltsansätze abgeleitet werden, die eine zeitgerechte Umsetzung ermöglichen.

Um eine kontinuierliche Umsetzung der Maßnahmen nach Prioritäten zu gewährleisten, wird empfohlen, jedes Jahr ein Maßnahmenbündel zusammenzustellen und mit Verwaltung und Politik vertiefend abzustimmen. Unabhängig davon sind Unterhaltungsmaßnahmen anhand der kompletten Maßnahmenliste zu prüfen und in Abstimmung der relevanten Fachbereiche umzusetzen.



Abbildung 9: Innovative Zufahrtgestaltung einer Fahrradstraße in Frankfurt am Main. Für die Umsetzung in Cottbus/Chósebusz kann von bundesweiten guten Beispielen gelernt werden (Foto: IGS)

6 Ausblick

Mit dem Radverkehrskonzept Cottbus/Chósebusz 2035+ wird ein strategischer Rahmenplan der Radverkehrsförderung für die nächsten Jahre vorgelegt. Die Umsetzung erfordert ein koordiniertes, abgestimmtes und gemeinsames Vorgehen aller Akteure mit dem Ziel den Radverkehr wirkungsvoll weiter zu stärken. Alle Maßnahmen zielen darauf ab, dass die Verkehrssicherheit und der Komfort der Fahrradnutzung weiter steigen. Durch einen integrierten Ansatz und zahlreiche weitere Maßnahmen der Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit und intensive Beteiligung kann zum Radfahren motiviert werden und ein offenes Klima für nachhaltige Mobilität geschaffen werden. Dabei spielt die fortgesetzte Beteiligung an Kampagnen und Aktionen, wie dem STADTRADELN oder der europäischen Mobilitätswoche eine wichtige Rolle. Damit trägt das neue Radverkehrskonzept zu einer gesunden, klima- und umweltschonenden Mobilität und besserer Lebensqualität in Cottbus/Chósebusz bei, ganz im Sinne der Zielsetzungen der Stadtentwicklung.

Ausschlaggebend für die Umsetzung des Konzeptes sind der politische Wille, eine kontinuierliche, auskömmliche und gesicherte Finanzierung sowie ausreichende personelle Kapazitäten.



Abbildung 10: Geschützter Radfahrstreifen in Berlin. Verhältnismäßig schnell umsetzbare Maßnahmen fördern an Straßen mit Überkapazitäten Sicherheit und Sichtbarkeit des Radverkehrs im Straßenraum. (Foto: IGS)

Literaturverzeichnis

- [1] Assmann, Tom & Müller, Florian & Bobeth, Sebastian & Baum, Leonard,
Planung von Lastenradumschlagsknoten – Planungsleitfaden,
Magdeburg, 2019
- [2] Sinus Markt und Sozialforschung GmbH,
Fahrrad-Monitor Deutschland 2021,
Heidelberg, 2021
- [3] TU Dresden – Institut für Verkehrs- und Infrastrukturplanung,
SrV,
Dresden, 2008/2013/2018
- [4] Zweirad-Industrie-Verband,
Marktdaten Fahrräder und E-Bikes 2022,
Berlin und Bielefeld, 2023

Abbildungsverzeichnis

- Abbildung 1: Fahrradstraßen sind ein wichtiger Bestandteil der
Radverkehrsförderung und können kostengünstig umgesetzt
werden (Puschkinpromenade Cottbus, Foto: Stadtverwaltung
Cottbus / Chósebus)..... 3
- Abbildung 2: Lastenräder, ob privat oder im Sharing, sind ein stark wachsendes
Segment des Fahrradmarktes (Beispiel Lastenradsharing an
Mobilitätsstationen in Düsseldorf, Foto: IGS) 5
- Abbildung 3: Verkehrsverteilung innerhalb Cottbus/Chósebus anhand der
Verkehrserhebung „Mobilität in Städten“ (SrV) der Universität
Dresden 2018 7
- Abbildung 4: Eine Benutzungspflicht setzt nach § 45 Abs. 9 StVO eine
qualifizierte Gefahrenlage voraus. Die sollte systematisch erneut
geprüft werden und die Fahrbahnnutzung ermöglicht werden (Bsp.
Nordparkstraße, Foto: IGS) 11
- Abbildung 5: Netzteile können im Straßenraum mit eigenen Piktogrammen und
Logos sichtbar gemacht und herausgehoben werden (Bsp.
Velorouten Hannover, Foto: IGS)..... 17
- Abbildung 6: Radverkehrsnetz Cottbus/Chósebus dargestellt als Topogramm,
ähnlich einem Liniennetzplan 18
- Abbildung 7: Markierungslösungen (Schutzstreifen, Radfahrstreifen u.a.) bieten
kostengünstige, sichere und schnell umsetzbare Verbesserungen

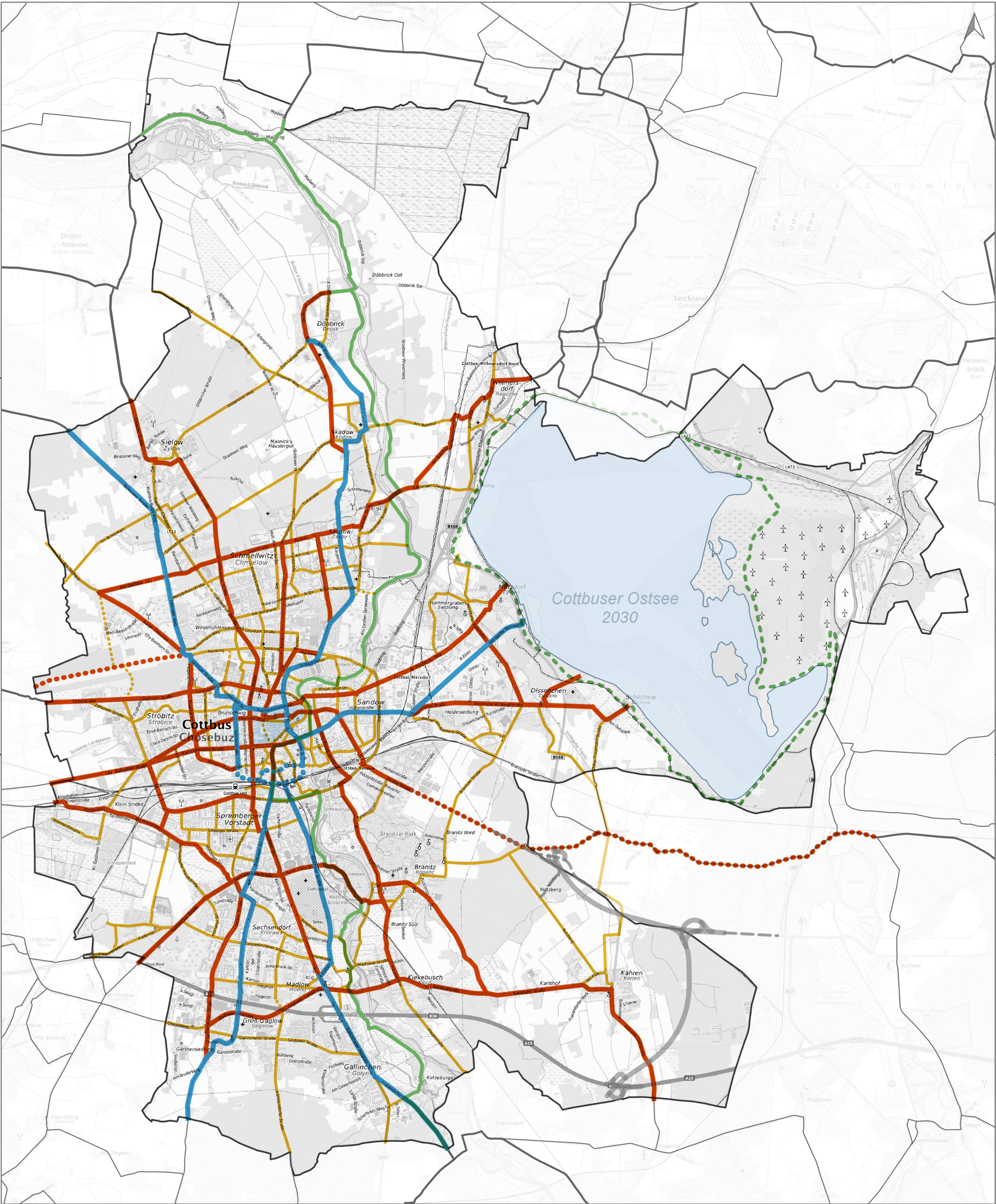
	für den Radverkehr bei ausreichenden Querschnittsbreiten (Beispiel Leipzig, Foto: IGS).....	22
Abbildung 8:	Piktogrammketten, als niedrigschwellig umzusetzende Maßnahme können den Radverkehr in bestehenden Straßenquerschnitten sichtbar machen, wo bisher keine Radverkehrsanlagen existieren (Foto: IGS)	25
Abbildung 9:	Innovative Zufahrtgestaltung einer Fahrradstraße in Frankfurt am Main. Für die Umsetzung in Cottbus/Chósebus kann von bundesweiten guten Beispielen gelernt werden (Foto: IGS)	32
Abbildung 10:	Geschützter Radfahrstreifen in Berlin. Verhältnismäßig schnell umsetzbare Maßnahmen fördern an Straßen mit Überkapazitäten Sicherheit und Sichtbarkeit des Radverkehrs im Straßenraum. (Foto: IGS)	33

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Ziele des Radverkehrskonzepts gegliedert nach den vier Handlungsfeldern.....	10
Tabelle 2: Angestrebte Qualitätsstandards im Radverkehrsnetz	20
Tabelle 3: Schlüsselmaßnahmen des Handlungsfelds Fahrrad und Infrastruktur	27
Tabelle 4: Schlüsselmaßnahmen des Handlungsfelds Fahrrad und Mensch	28
Tabelle 5: Schlüsselmaßnahmen des Handlungsfelds Fahrrad und Wirtschaft.....	29
Tabelle 6: Schlüsselmaßnahmen des Handlungsfelds Fahrrad und Infrastruktur	30

Anhangsverzeichnis

Karte A.1 – Radverkehrsnetz (Zielnetz)



Radverkehrskonzept Cottbus/Chósebusz 2035+

A.1 - Radverkehrsnetz

Zeichenerklärung

- Veloroutennetz
- Veloroutennetz (Planungs-/Abstimmungsvorbehalt)
- Hauptnetz
- Hauptnetz (Planungs-/Abstimmungsvorbehalt)
- Basisnetz
- Basisnetz (Planungs-/Abstimmungsvorbehalt)
- Rundweg Cottbuser Ostsee (Planungsstand 2024)
- Spreenaher Radwegen (Freizeitradverkehr)
- Radnetz Landkreis Spree-Neiße - Themenrouten
- Radnetz Landkreis Spree-Neiße - Verdichtungsradwege
- Begegnungszone Innenstadt

Kurzbericht Anhang 1

Maßstab 1:60000 (DIN A3)
Bearbeitungsstand: 29.10.2024
Bearbeitung: Constantin Mast

Kartengrundlage: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2022,
Datenquellen:
http://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf
Datengrundlage: IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH
Hammfelddamm 6
41460 Neuss



IGS | Ingenieurgesellschaft STOLZ mbH

Hammfelddamm 6
41460 Neuss

T (0 21 31) 79 18 92 – 0
F (0 21 31) 79 18 92 – 30
E info@igs-ing.de

Heinrich-Grüber-Straße 19
12621 Berlin

(030) 439 7281 – 8
(030) 439 7281 – 6
www.igs-ing.de