



INGENIEURGESELLSCHAFT
STOLZ mbH

Stadt Cottbus/Chóšebuz

RADVERKEHRS- KONZEPT

Projektmappe zum Bericht

Projekt 22N048

RADVERKEHRSKONZEPT

Radverkehrskonzept
Cottbus/Chóšebuz 2035+

Erstellt im Auftrag der Stadt Cottbus/Chóšebuz

Dezernat Stadtentwicklung, Mobilität & Umwelt
Fachbereich Stadtentwicklung
Karl-Marx-Straße 67
03046 Cottbus/Chóšebuz

Bearbeitung

Philipp Böhme
Mandy Schwalbe-Rosenow
Constantin Mast
Sonja Wenzel

Projektdaten

Laufzeit: Oktober 2022 – Juni 2024
Stand: 29.10.2024

Inhaltsverzeichnis

1	Vorbemerkung
2	Qualitätsstandards und Planungsgrundlagen
3	Exkurs Schutzstreifen
4	Methodische Hinweise zur Maßnahmenkonzeption
5	Beteiligung zum Radverkehrskonzept
6	Evaluation Radverkehrskonzept 2005
7	Förderungsmöglichkeiten
8	Kartenwerk des Radverkehrskonzepts
9	Maßnahmentabellen – Strecken
10	Maßnahmentabellen – Knotenpunkte
11	Maßnahmentabelle – Schlüsselmaßnahmen der Handlungsfelder
12	Messstellen
13	Lösungsskizzen Problemstellen

1 Vorbemerkung

Die vorliegende Projektmappe umfasst den detaillierten Anhang zum Radverkehrskonzept für die Stadt Cottbus/Chósebus. Hierzu zählen ausführliche Informationen zu den gewählten Qualitätsstandards und ein Exkurs zur Führung des Radverkehrs auf Schutzstreifen. Enthalten ist ebenfalls das Kartenwerk zum Radverkehrskonzept, in dem verschiedene Grundlagen und Ergebnisse übersichtlich in Karten dargestellt sind. Die abgeleiteten Maßnahmen sind in Tabellen aufgeführt, unterteilt nach Strecken-, Knotenpunkt- und weiteren Schlüsselmaßnahmen.

Der Maßnahmenkatalog enthält die verkehrlichen Maßnahmen für eine zukunftsfähige, bedarfsgerechte und nachhaltige Infrastrukturentwicklung in Cottbus/Chósebus. Sie wurden anhand der Zielsetzung des Radverkehrskonzepts entwickelt.

2 Qualitätsstandards für das Radverkehrsnetz

Auf Grundlage der H RSV und der ERA 2010 sowie vor dem Hintergrund, dass die ERA 2010 derzeit aktualisiert wird und künftig von höheren Standards auszugehen sein wird, wurden Qualitätsstandards für eine zukunftsfähige Radverkehrsplanung entwickelt. Diese Standards stehen im Zuge einer Angebotsplanung für eine qualitativ hochwertige und zukunftsfähige Radverkehrsinfrastruktur und ergänzen die Vorgaben der ERA 2010. Dabei gehen die hier beschriebenen Qualitätsstandards über die der ERA 2010 hinaus. Zudem wurden die in den H RSV genannten Anforderungen für Radvorrangrouten berücksichtigt, sodass alles in allem die zuvor beschriebenen Rahmenbedingungen des vorliegenden Konzeptes eingehalten und die Ansprüche der Nutzenden an eine moderne Infrastruktur beachtet werden.

Um das gesamte Stadtgebiet mit ganzjährig nutzbaren und hochwertigen Radverkehrsanlagen zu erschließen, sollen Abweichungen von den festgelegten Standards nur nach gründlicher Abwägung bzw. Ausschluss alternativer konformer Lösungen zulässig sein.

2.1 Führungsformen, Ausbaustandard und Qualitäten

Die gewählte Führungsform des Radverkehrs ist abhängig von der vorhandenen Straßenraumbreite, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs sowie des Kfz-Aufkommens. Ist keine ausreichende Breite für eine separate Radverkehrsanlage vorhanden, so kann der Radverkehr unter bestimmten Voraussetzungen im Mischverkehr geführt werden. Ausschlaggebend hierfür ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit sowie die Kfz-Verkehrsmenge (vgl. **Anhang, Kapitel 4.2**). Unter Umständen ist eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit notwendig, um eine Mischverkehrsführung verträglich zu gestalten. Das Thema Radverkehrsführung auf Schutzstreifen wird in **Anlage 3** detaillierter betrachtet.

Anlagentyp	Ortslage	Basisstandard (IR III / IR IV)	Vorrangrouten (IR II)
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-/Fuß- verkehrsaufkom- men) ³	≥ 3,50 m ³
Fahrradstraße (mit Kfz-Verkehr)	Innerorts	4,00 m (≥ 4,60 m)	4,00 m (≥ 4,60 m)
	Außerorts	4,00 m (≥ 4,60 m)	4,00 m (≥ 4,60 m)
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 1: Zielbreiten der Ausbaustandards

Standard	Basisnetz	Hauptnetz	Vorrangrouten
Allgemeines			
Ausbaustandard	Basisstandard	Basisstandard	Basisstandard/Vorrangroutenstandard
Beleuchtung	Nach Möglichkeit	Ja*	Ja*
Winterdienst	Nein	Ja**	Ja**
Beschilderung	Nach Bedarf	Ja	Ja
Oberflächenqualität	Bevorzugt Asphalt oder vergleichbar Betonsteinpflaster	Asphalt, Beton oder geeignetes Pflaster	Asphalt, Beton oder geeignetes Pflaster
Knotenpunkte und Querungen			
Signalisierte Knotenpunkte	- Anzustrebende Wartezeit max. 55 s - Nullabsenkung an Radverkehrsführungen vorzuziehen***	- Signaltechnische Beschleunigung prüfen - Separate Signalisierung - Anzustrebende Wartezeit max. 55 s - Nullabsenkung an Radverkehrsführungen vorzuziehen***	- Signaltechnische Beschleunigung anzustreben - Separate Signalisierung - Anzustrebende Wartezeit max. 40 s - Nullabsenkung an Radverkehrsführungen vorzuziehen***
Vorfahrtregeln Knotenpunkte	- Anzustrebende Wartezeit: max. 25 s - Nullabsenkung an Radverkehrsführungen vorzuziehen***	- Bevorrechtigung prüfen - Anzustrebende Wartezeit: max. 15 s - Nullabsenkung an Radverkehrsführungen vorzuziehen***	- i.d.R. bevorrechtigt - Anzustrebende Wartezeit: max. 10 s - Nullabsenkung an Radverkehrsführungen vorzuziehen***
Querungsstellen / Mittelinseln	- Differenzierte Bordhöhen 0 cm / 6 cm Bordanschlagshöhe - Maße gem. ERA 2010	- Differenzierte Bordhöhen 0 cm / 6 cm Bordanschlagshöhe - Maße gem. ERA 2010	- Differenzierte Bordhöhen 0 cm / 6 cm Bordanschlagshöhe - Maße gem. ERA 2010
* Die Beleuchtung ist unter Abwägung naturschutzfachlicher Belange und gebietsbezogener Schutzziele zu berücksichtigen und im Einzelfall zu betrachten. ** Zum Winterdienst sind entsprechend satzungsgemäße Bestimmungen zu berücksichtigen und die Ausführungen in Kapitel 7.5.1 des Radverkehrskonzepts zu beachten. *** Abweichungen sind zu begründen.			

Tabelle 2: Qualitätsstandards im Radverkehrsnetz

2.2 Querungshilfen

Querungsstellen, bei denen der Radverkehr bevorrechtigt zu anderen Verkehrsarten geführt wird, stellen derzeit eine Ausnahme dar.

Mit dem Ziel, das Radverkehrsaufkommen zu erhöhen, steigt jedoch die Bedeutung von sicheren und bevorrechtigten Querungsstellen. Insofern werden Vorgaben oder Leitlinien für verkehrsplanerische Entscheidungen zur Vorfahrtsregelung benötigt, damit in Abhängigkeit von der Situation und der Verkehrsbedeutung auch eine Bevorrechtigung des Radverkehrs geprüft werden kann. Aus diesem Grund veröffentlichte die AGFS NRW einen Leitfaden. Dieser enthält verschiedene Anwendungsfälle für verschiedenartig vorfahrtberechtigte Querungsstellen, mit unterschiedlichen Lösungsvarianten für eben diese.¹

Insbesondere Querungsstellen für den Übergang zwischen einseitiger und zweiseitiger Radverkehrsführung am Ortseingang sind im Stadtgebiet für die Verbindung der einzelnen Ortsteile untereinander von Bedeutung. Erfolgt eine Querung an einem Ortseingang, so wird entsprechend dem Leitfaden für Querungsstellen der Kfz-Verkehr bevorrechtigt. Eine Unterscheidung erfolgt unter anderem danach, ob der ein- oder der ausfahrende Radverkehr die Straßenseite wechseln muss. Dabei führt der Leitfaden vier Ausbauvarianten auf (vgl. **Abbildung 1**).²

- Mittelinsel (Fahrtrichtung außerorts rechts) (QSR 10A),
- Mittelinsel (Fahrtrichtung außerorts links) (QSR 10B),
- Mittelinsel (Fahrtrichtung außerorts links) aus Nebenlage (QSR 10C) sowie
- vorgezogene Seitenräume (QSR 10D).

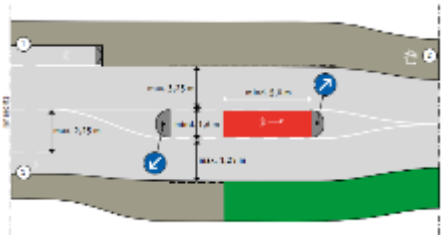
¹ Vgl. AGFS, 2021, Querungsstellen für die Nahmobilität

² Vgl. AGFS, 2021, Querungsstellen für die Nahmobilität

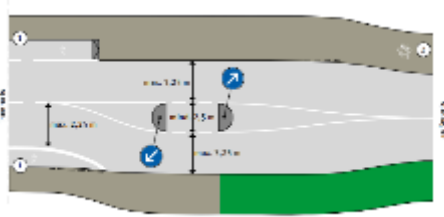
QSR 10A



QSR 10B



QSR 10C



QSR 10D

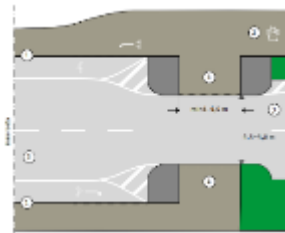


Abbildung 1: Ausbauvarianten von Querungsstellen für den Übergang zwischen einseitiger und zweiseitiger Radverkehrsführung (Quelle: AGFS, 2021, Querungsstellen für Nahmobilität)

Entscheidungsgründe für eine der vier Ausbauvarianten sind:³

- eine außerorts einseitig geführte Radverkehrsanlage muss aufgelöst werden (QSR 10A),
- die Fahrbahnbreite reicht nicht für eine Mittelinsel mit ausreichender Breite von mind. 2,50 m aus und der Radverkehr soll zügig und nicht über eine Nebenanlage geführt werden (QSR 10B),
- der Radverkehr auf der Fahrbahn muss in Nebenanlage überführt werden (QSR 10C) sowie
- die Fahrbahnbreite reicht nicht für eine Mittelinsel mit der notwendigen Breite aus, der Radverkehr auf der Fahrbahn muss in eine Nebenanlage überführt werden, außerdem liegt ein geringer ÖPNV-/Schwerverkehrsanteil vor (QSR 10D).

³ Vgl. AGFS, 2021, Querungsstellen für die Nahmobilität

2.3 Kreisverkehre

Kreisverkehre innerorts

Es gibt für den Radverkehr an innerörtlichen Kreisverkehren zwei verschiedene Führungsformen – die Führung auf der Fahrbahn im Mischverkehr sowie eine Führung auf Radwegen bzw. gemeinsamen Geh- und Radwegen im Seitenraum. Radfahrstreifen und Schutzstreifen sind aus Sicherheitsgründen nicht zulässig.⁴

Die gewählte Führungsform ist abhängig von den jeweiligen Radverkehrsführungen in den Knotenpunktarmen. Wird der Radverkehr im Mischverkehr, auf einem Schutzstreifen oder einem Radfahrstreifen geführt, so wird er auf der Fahrbahn durch den Kreisverkehr geführt. Schutzstreifen und Radfahrstreifen werden dabei vorher aufgelöst und der Radverkehr vor dem Kreisverkehr in den Mischverkehr geführt.

Bei einer Radverkehrsführung im Seitenraum der Knotenpunktarme wird der Radverkehr auch im Kreisverkehr im Seitenraum geführt. Dabei kann er grundsätzlich wartepflichtig mit Vorrang des Kfz-Verkehrs oder bevorrechtigt geführt werden (vgl. **Abbildung 2**). Hierbei ist zu beachten, dass aus Sicherheitsgründen der Radverkehr, sofern der Fußverkehr bevorrechtigt geführt wird, ebenfalls bevorrechtigt geführt werden sollte.

⁴ Vgl. FGSV, 2010, ERA

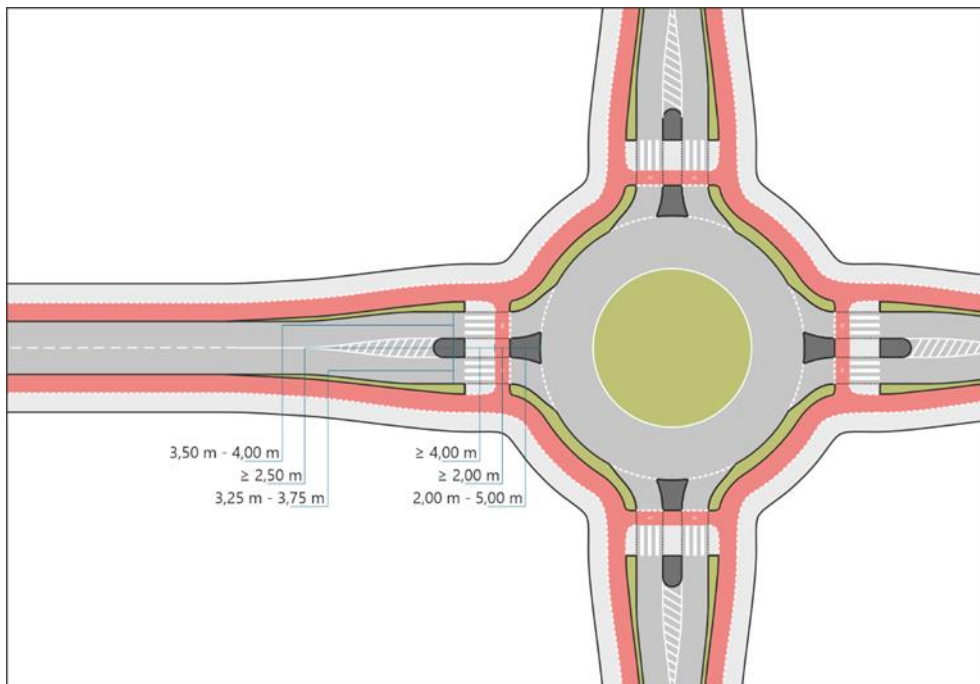


Abbildung 2: Führung des Radverkehrs im Seitenraum an einem Kreisverkehr innerorts (Quelle: eigene Darstellung)

Unabhängig vom Radverkehr sollte der Fußverkehr an allen innerörtlichen Kreisverkehren durch Fußgängerüberwege bevorrechtigt werden. Dadurch wird der Komfort für den Fußverkehr erhöht und es wird eine eindeutige und verständliche Regelung des Vorrangs erzielt.⁵ Um für den Radverkehr eine ebenso eindeutige Regelung zu schaffen und den Fahrkomfort der Radfahrenden, der vor allem durch häufiges Bremsen und Anfahren gestört wird, zu erhöhen, soll der Radverkehr bei einer Führung im Seitenraum durch eine Rotmarkierung der Radverkehrsfurt sowie Verkehrszeichen bevorrechtigt werden.

Die oben genannten Hinweise gelten nicht für zweistreifige Kreisverkehre.

⁵ Vgl. FGSV, 2006, Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren

Kreisverkehre außerorts

Außerorts gibt es für den Radverkehr ebenfalls zwei verschiedene Führungsformen innerhalb von Kreisverkehren – die Führung auf der Fahrbahn im Mischverkehr sowie eine Führung auf Radwegen bzw. gemeinsamen Geh- und Radwegen im Seitenraum. Eine Führung auf der Fahrbahn ist nur bei einer geringen Kfz-Verkehrsstärke angemessen und wenn in den Knotenpunktarmen keine Radwege vorhanden sind.⁶

Bei einer Führung im Seitenraum ist im Gegensatz zu innerörtlichen Kreisverkehren keine Bevorrechtigung des Radverkehrs möglich. Eine Markierung von Radverkehrsfurten ist daher nicht zulässig, stattdessen ist der Radverkehr wartepflichtig. Dies wird durch das entsprechende verkleinerte Verkehrszeichen (Zeichen 205 StVO) deutlich gemacht (vgl. **Abbildung 3**).⁷

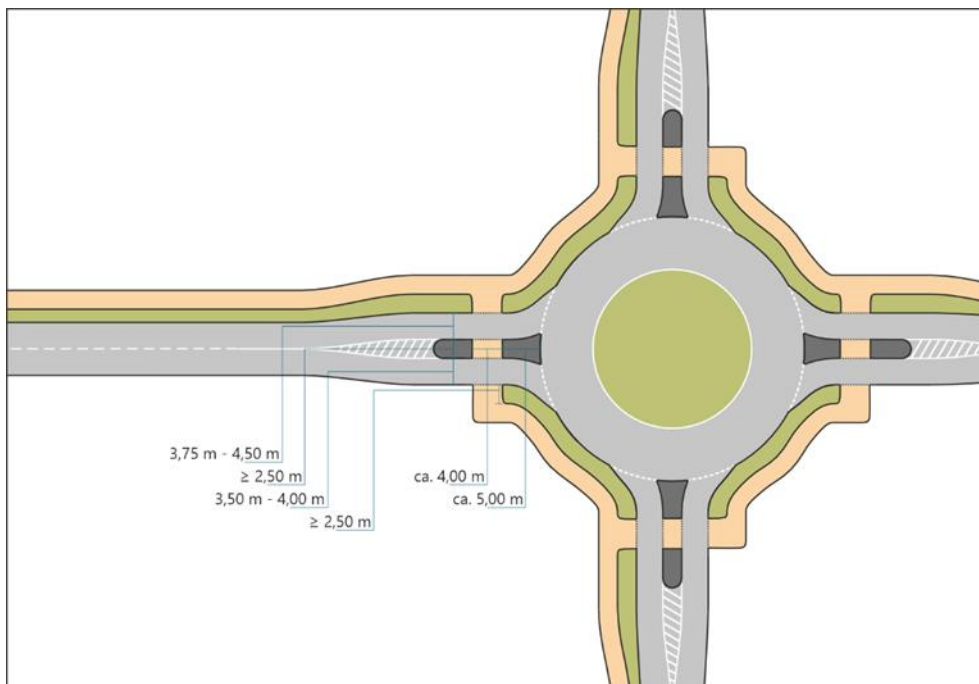


Abbildung 3: Führung des Radverkehrs im Seitenraum an einem Kreisverkehr außerorts (Quelle: eigene Darstellung)

⁶ Vgl. FGSV, 2006, Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren

⁷ Vgl. FGSV, 2006, Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren

2.4 Einbauten und Verkehrseinrichtungen

Poller und Umlaufsperrn

Schranken, Sperrpfosten, Absperrgeräte sowie Leiteinrichtungen stellen gemäß § 43 Absatz 1 Satz 1 StVO sind Verkehrseinrichtungen und rot-weiß gestreift (vgl. **Abbildung 4**[Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.](#)). Ohne eine rot-weiß gestreifte Ausführung handelt es sich um nicht anordnungsfähiges Straßenzubehör. Diese Verkehrseinrichtungen sollen sich regeln, sichern oder verbietend auf den Verkehr auswirken, wobei § 45 Absatz 9 zu beachten ist und diese Verkehrseinrichtungen nur dort einzurichten sind, wo aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der durch die StVO geschützten Rechtsgüter erheblich übersteigt („qualifizierte Gefahrenlage“).⁸



Abbildung 4: Poller und Umlaufsperrn stellen anordnungspflichtige Verkehrseinrichtungen dar, wenn sie rot-weiß gestreift sind (Quelle: eigene Aufnahme)

Poller (Sperrpfosten), Umlaufsperrn oder Drängelgitter stellen auf Verkehrsflächen des Radverkehrs häufig ein erhebliches Verkehrssicherheitsrisiko durch Kollisionen dar. Diese treten durch schlechte Sichtbarkeit aufgrund unzureichender baulicher Ausführung, fehlender Markierung oder ungeeigneter Bauform auf. Schlechte Witterung und unzureichenden Lichtverhältnisse verschärfen das Problem. Darüber hinaus be- oder verhindern viele dieser Verkehrseinrichtungen aufgrund der baulichen Ausführung die Umfahrung mit mehrspurigen Fahrrädern, langen einspurigen Fahrrädern, Gespannen oder Sonderfahrrädern (z.B. Trikes).

Daher sollten folgende Grundsätze in Bezug auf Verkehrseinrichtungen gemäß § 43 Absatz 1 Satz StVO verfolgt werden

⁸ Vgl. ADFC, 2015, ADFC-Positionspapier – Umgang mit Pollern & Umlaufsperrn

- Bestehende Anlagen auf Verkehrsflächen des Radverkehrs sollten überprüft werden. Einrichtungen bzw. Anlagen, die nicht rot-weiß gestreift sind, sollten im Sinne des § 32 Absatz 1 StVO als Verkehrshindernisse schnellstmöglich entfernt werden und geprüft werden, ob Ersatz notwendig ist
- Bestehende Anlagen, die nicht im Widerspruch zu § 43 Absatz 1 Satz StVO stehen, sollten unter Berücksichtigung § 45 Absatz 9 auf die Anordnungsgrundlage geprüft werden. Verzichtbare Verkehrseinrichtungen sind zu entfernen. Ist ein Verbleib im Ausnahmefall begründbar, sind alternative Lösungen (milderes Mittel) zu prüfen. Sperrpfosten sollten ggf. mittels Längsmarkierungen (Zeichen 295) beidseitig ergänzend gekennzeichnet werden
- Sofern die Überprüfung ergibt, dass Einbauten erforderlich sind oder diese durch geltende Rechtsvorschriften zwingend erforderlich sind, sind diese gemäß den technischen Regelwerken auszubilden, um eine sichere Radverkehrsführung zu gewährleisten. Dabei müssen die Einbauten so bemessen sein, dass Menschen mit Behinderungen, Lastenfahrrädern oder Gespanne nicht gefährdet werden und ein fahrendes Passieren möglich ist.⁹

Gemäß dem ADFC sollen bei der Einrichtung von Pollern die folgenden Aspekte berücksichtigt werden:¹⁰

- Die baulichen Mindestmaße sind einzuhalten.
- Die Einbauten sind mit auffälligen farblichen Markierungen zu versehen, damit sie nachts und bei jeder Witterungslage erkennbar sind. Gemäß ERA wird zusätzlich eine nach beiden Seiten retroreflektierende Ausstattung gefordert.¹¹
- Es muss durch geeignete Warnhinweise frühzeitig auf die Einbauten aufmerksam gemacht werden (z. B. durch einen Wechsel der Fahrbahnoberfläche, Farbmarkierungen oder ein Schild).

⁹ Vgl. ADFC, 2015, ADFC-Positionspapier – Umgang mit Pollern & Umlaufsperrern

¹⁰ Vgl. ADFC, 2015, ADFC-Positionspapier – Umgang mit Pollern & Umlaufsperrern

¹¹ Vgl. FGSV, 2010, ERA

Bei der Einrichtung von Umlaufsperrern sollen die nachfolgenden Anforderungen gemäß der ERA 2010 eingehalten werden:¹²

- die Gitter/Querverbindungen sind so zu installieren, dass sie sich nicht überlappen,
- der Abstand zwischen den Gittern muss mindestens 1,50 m betragen,
- damit Radfahrende rechtzeitig vor einer Gefahrenstelle zum Stehen kommen, sollte zwischen Umlaufsperrre und der Querungsstelle eine Fläche von 3,00 m Länge vorhanden sein sowie
- es muss durch geeignete Warnhinweise frühzeitig auf die Einbauten aufmerksam gemacht werden.

Gefahrenzeichen, Vorfahrtregelungen mittels Verkehrszeichen, Markierungen oder sonstige bauliche Maßnahmen (z.B. seitliche Verengungen durch Borde) sind als mildere Mittel dem Einbringen von Verkehrseinrichtungen in den Verkehrsraum vorzuziehen. Zur Durchsetzung von Verkehrsverboten (Zeichen 250, Zeichen 260 etc.) sollten die Verkehrseinrichtungen aufgrund ihrer hohen Gefährdungswirkung nicht angeordnet werden. Die Durchsetzung allgemeiner Verkehrsvorschriften obliegt der Verkehrsüberwachung.

Sonstige Einengungen

Allgemeine Einengungen, die vor allem in Ortslagen vorzufinden sind, können ein Sicherheitsrisiko darstellen. Dort kann es zu Konflikten mit zu Fuß Gehende oder anderen Radfahrenden kommen. Die Durchgangsbreite kann für mehrspurige Fahrräder nicht ausreichend sein.

Bei Engstellen in Ortslagen, die aufgrund der baulichen Gegebenheiten auftreten, ist zu prüfen, ob eine Verbreiterung des Weges auf Kosten einer Fahrbahnverengung für den Kfz-Verkehr realisierbar ist. Um Konflikte mit dem Fußverkehr zu vermeiden, sollten Rad- und Fußverkehr innerorts vorzugsweise getrennt voneinander geführt werden. Ist ein getrennter Geh- und Radweg aufgrund der Platzverhältnisse nicht realisierbar, sollte der Radverkehr auf der Fahrbahn, falls möglich auf einem Radfahrstreifen oder einem Schutzstreifen, geführt werden. Dabei muss unter Umständen die zulässige Höchstgeschwindigkeit für den Kfz-Verkehr so weit reduziert werden, dass der Radverkehr nicht gefährdet wird.

¹² Vgl. FGSV, 2010, ERA

Bei weiteren Hindernissen, wie Bäumen, Laternen, Stromkästen und ähnlichem ist ebenfalls zu überprüfen, inwiefern eine Mindestbreite von 1,30 m, die für die Durchfahrtsbreite zwischen Pollern maßgebend ist, eingehalten werden kann. Hier muss ggf. geprüft werden, ob das den Radweg einengende Hindernis entfernt oder verlegt werden kann.

3 Exkurs Schutzstreifen

Schutzstreifen stellen eine Markierungslösung für den Radverkehr dar, die im Rahmen der Verträglichkeit mit dem Kfz-Verkehr abgewogen zum Einsatz kommen kann und dem Radverkehr einen definierten Raum auf der Fahrbahn zur Verfügung stellt. Die Lösung ist, entsprechende Fahrbahnquerschnitte vorausgesetzt, eine einfache und kostengünstige Möglichkeit der Radverkehrsförderung, die in den letzten Jahren zunehmend in die Kritik geraten ist. Kritisch wird dabei vor allem die mangelhafte subjektive Sicherheit der Schutzstreifen gesehen, denn mit einer im technischen Regelwerk definierten Mindest- und Regelmaßen, können problematische Unterschreitungen von Überholabständen zu Gefährdungen und Nutzungseinschränkungen führen.

Aus diesem Grund wurden Schutzstreifen und die Verhaltensweisen der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden in Zusammenhang mit Schutzstreifen in den letzten Jahren verstärkt untersucht. Die wesentlichen Forschungen und Ergebnisse werden nachfolgend zusammengefasst und entsprechende Handlungsempfehlungen abgeleitet.

3.1 Rechtliche und planungsrelevante Rahmenbedingungen für Schutzstreifen

Aktuell gültiges technisches Regelwerk zum Radverkehr und damit den Schutzstreifen sind die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der FGSV aus dem Jahr 2010. Schutzstreifen sollten dort eine Mindestbreite von 1,25 m sowie eine empfohlene Breite von 1,50 m aufweisen. Zu Längsparkständen ist ein Sicherheitsraum von 0,25 m bis 0,50 m sowie 0,75 m zu Schräg-/Senkrechtparkständen vorzusehen. Dieser Sicherheitsraum muss nicht extra markiert sein und kann auch baulich ausgebildet werden.¹³ In einer Novellierung der StVO von 2022 wird ein Überholabstand zu Radfahrenden von innerorts 1,50 m und 2,00 m außerorts vorgeschrieben, welcher auch auf Schutzstreifen einzuhalten ist, da diese als Teil der Fahrbahn anzusehen sind.¹⁴

Die Einrichtung von Schutzstreifen wird unter bestimmten Aspekten hinsichtlich Verkehrsstärke, Schwerverkehrsanteil, Fahrbahnbreite und Längsneigung der Fahrbahn sowie zulässiger Geschwindigkeit empfohlen. Die Verkehrsbelastung für zweistreifige Fahrbahnen sollte für 30 km/h Höchstgeschwindigkeit etwa zwischen 800 und 1.800 Kfz/h liegen, bei einer Geschwindigkeit von

¹³ Vgl. FGSV, 2010, ERA

¹⁴ Vgl. Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz – Bundesamt für Justiz, 2020, § 5 Abs. 4 StVO

50 km/h wird die Empfehlung auf ca. 400 bis 1.100 Kfz/h abgesenkt. Vierstreifige Fahrbahnen sollten eine Verkehrsbelastung von ungefähr 2.300 Kfz/h nicht überschreiten. Der Schwerverkehrsanteil sollte gering sein ($< 1.000 \text{ Kfz}_{\text{SV}}/\text{Tag}$), da die in der Regel breiteren Fahrzeuge den Schutzstreifen im Begegnungsfall überfahren müssen. Gefällestrrecken über 3% eignen sich gut für die Anlegung von einseitigen Schutzstreifen bergauf. Der Straßenquerschnitt für die Restfahrbahn sollte mindestens 4,50 m betragen, besser 5,00 m, um die Begegnung von Pkw konfliktfrei zu ermöglichen. Bei hohen Schwerverkehrsanteilen reicht die Breite von 4,50 m nicht aus. Falls im Seitenraum Parkstände angelegt sind, auf welchen häufige Parkwechsel stattfinden, ist der Sicherheitsraum als Sicherheitstrennstreifen zu markieren.¹⁵

3.2 Ergebnisse unterschiedlicher Forschungsarbeiten

Die Forschung zu Schutzstreifen konzentriert sich vorrangig auf den Überholabstand und damit die subjektive und objektive Sicherheit bzw. Sicherheitsdefizite, die sich aus zu geringen Überholabständen entwickeln.

Überholabstand

Hinsichtlich des Überholabstand ist in keiner der vorliegenden Quellen die Beobachtung gemacht worden, dass eine Einrichtung von Schutzstreifen nach ERA-Vorgaben zu einer Vergrößerung des Überholabstandes führt. Dies wird in der Regel mit dem Leitlinieneffekt begründet, wodurch Kfz-Führende bei der Fahrt die Orientierung an der Linie des Schutzstreifens oder ggf. einer Fahrbahnmarkierung suchen.¹⁶ So liegen in vielen Forschungen bei 10% der Überholvorgänge Kfz-Fahrrad Abstände unter 1,00 m vor.¹⁷ Die Überholabstände bei Schutzstreifen sind in etwa 0,1 m bis 0,2 m geringer als bei der Radverkehrsführung im Mischverkehr ohne gesonderte Markierung.¹⁸ Die Verfügbarkeit eines eigenen Fahrstreifens für den Kfz-Verkehr vermittelt den Eindruck, ohne verstärkte Rücksicht auf diesem fahren zu dürfen. Eine Anpassung des eigenen Fahrwegs erscheint nicht nötig. Die Gegenfahrbahn wird selten verwendet, um einen größeren Abstand zum Radverkehr zu erlangen,

¹⁵ Vgl. FGSV, 2010, ERA

¹⁶ Vgl. Zschosche, 2022, Einseitige Schutzstreifen

¹⁷ Vgl. Zschosche, 2022, Einseitige Schutzstreifen

¹⁸ Vgl. Hantschel, S., 2022, Akzeptanz und Verkehrssicherheit des Radverkehrs im Mischverkehr

was sowohl für den Pkw-Verkehr als auch für den Schwerverkehr beobachtet wurde.¹⁹

In Pilotprojekten und Beobachtungen wurde ein positiver Einfluss von breiterer Radinfrastruktur auf den Überholabstand festgestellt. Dieser Einfluss ist im Mittel deutlich stärker als eine um dasselbe Maß verbreiterte Kfz-Fahrbahn. So wurde bei 1,00 m mehr Radverkehrsfläche durchschnittliche Verbesserungen zwischen 0,33 m und 0,49 m gemessen. Wurde die Querschnittsfläche der Kfz-Fahrbahn (Kernfahrbahn jedoch um 1,00 m verbreitert, lag der mittlere Anstieg der Überholabstände bei nur ca. 0,07 m. Erst ab einer Breite von 1,85 m der Radinfrastruktur, in der Quelle wurde nicht zwischen Schutzstreifen und Radfahrstreifen unterschieden, ist der Überholabstand und die Häufigkeit einer Überholung mit mehr als 1,50 m Abstand signifikant größer als bei einer Führung im Mischverkehr ohne Markierung.²⁰

Weitere Untersuchungen der TH Nürnberg (2021)²¹ sowie von Mros (2022)²² kommen ebenfalls zu dem Ergebnis, dass bei der Verwendung von Schutzstreifen die geringsten Überholabstände gemessen werden im Verhältnis zu anderen Führungen des Radverkehrs. Außerdem hat Hantschel (2022) beobachtet, dass Schwerverkehrsfahrzeuge durch die größeren Fahrzeugabmessungen eher dazu tendieren, geringere Überholabstände einzuhalten.²³

Unfallgeschehen

Obwohl der Überholabstand bei der Nutzung von Schutzstreifen offenbar abnimmt, scheint sich in der Betrachtung der objektiven Sicherheitslage ein anderes Bild abzuzeichnen. Weitgehend ist zwischen Führungen im Mischverkehr und auf Schutzstreifen kein wesentlicher Unterschied im Sicherheitsniveau festzustellen. Während im Mischverkehr häufiger Unfälle im Längsverkehr und Einbiegen-/Kreuzen-Unfälle auftreten, können auf Schutzstreifenabschnitten häufiger Unfälle durch ruhenden Verkehr und Abbiege-Unfälle verzeichnet werden. Wesentliche Einflussgrößen sind die Kfz-Geschwindigkeit

¹⁹ Vgl. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V., 2019, Sicherheit und Nutzbarkeit markierter Radverkehrsführungen

²⁰ Vgl. Merk, J., Lutz, C., 2022, Überholabstände zwischen Kfz und Rad

²¹ Vgl. TH Nürnberg, 2021, Modellprojekte für den Radverkehr in Bayern

²² Vgl. Mros, W., 2022, Aufbau und Anwendung eines Messverfahrens zur Erhebung und Auswertung der seitlichen Überholabstände zwischen Kfz- und Radverkehr

²³ Vgl. Hantschel, S., 2022, Akzeptanz und Verkehrssicherheit des Radverkehrs im Mischverkehr

keit (Geschwindigkeiten unter 50 km/h wirken unfallreduzierend), der ruhende Verkehr und fehlende oder zu schmale Sicherheitsräume und fehlende Sichtbeziehungen an Anschlussknotenpunkten. Darüber haben auch die Breite der Schutzstreifen, intensive Umfeld-/Radnutzungen und eine hohe Anzahl an Grundstückszufahrten und Knotenpunkten einen Einfluss.²⁴

Subjektive Sicherheit

In Befragungen und Statistiken bildet sich ab, dass Radfahrende eine Radinfrastruktur mit Markierungen bevorzugen, jedoch das subjektive Sicherheitsgefühl bei der Nutzung von Schutzstreifen abnimmt. Dies ist hauptsächlich auf den Überholungsverkehr zurückzuführen, den Radfahrende selbst nicht oder nur schlecht einsehen können und auch nicht selbst beeinflussen können. Dies wurde auch durch eine Stresslevel-Messung auf einer vorgegebenen Strecke bei den Probanden nachgewiesen. So sind bei der Nutzung von Schutzstreifen die häufigsten Stressmomente nachgewiesen und der Hauptstressauslöser als „Überholendes Fahrzeug“ identifiziert worden.²⁵ Dies wurde gerade bei den Probanden „Alltagsradfahrende“ sowie „Gelegenheitsradfahrende“ festgestellt.

Kfz-Geschwindigkeit

Allgemein wurde ein Zusammenhang festgestellt, dass Überholabstände und abgelehnte Überholvorgänge zunehmen, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit für den Kfz-Verkehr geringer ist. Mit abgelehnten Überholvorgängen werden solche bezeichnet, die als zu knapp empfunden und aus dem Grund zurückgestellt wurden, bis eine gefahrlose Überholung möglich ist. Weiterhin führten Schutzstreifen zu einer Reduzierung der Kfz-Überholgeschwindigkeit auch ohne Veränderung der zulässigen Geschwindigkeit.²⁶

Verkehrsstärken

Verschieden starke Verkehrsstärken sowohl für den Kfz-Verkehr als auch für den Radverkehr führen zu unterschiedlichen Erkenntnissen.

Zum einen konnte beobachtet werden, dass bei zunehmender Radverkehrsbelastung unterproportional weniger Unfälle geschehen. Diesen Umstand führt Hantschel (2022) auf den „safety-in-numbers“-Effekt zurück, also das

²⁴ Vgl. Hantschel, S., 2022, Akzeptanz und Verkehrssicherheit des Radverkehrs im Mischverkehr

²⁵ Vgl. Merk, J, 2019, Subjektiven Verkehrsstress objektiv messen

²⁶ Vgl. TH Nürnberg, 2021, Modellprojekte für den Radverkehr in Bayern

die Gefahr für ein einzelnes Individuum abnimmt, je mehr Individuen vorhanden sind. Dadurch entsteht eine erhöhte Wahrnehmung und Akzeptanz gegenüber Radfahrenden.²⁷

Auf der anderen Seite ist der Radverkehr komfortabler, je geringer die Kfz-Verkehrsstärke ist. Dies ist besonders auffällig, da trotz Gegenverkehr die meiste Zeit auf dem eigenen Fahrstreifen gefahren werden kann und zu knapp überholt wird. Hier greift ebenfalls der Leitlinieneffekt. Bei niedrigeren Verkehrsstärken wird die Gegenfahrbahn häufiger zum Überholen verwendet.²⁸ Hohe Schwerverkehrsanteile führen zu häufigeren Überfahrungen von Radverkehrsanlagen, zum einen durch die Fahrzeuge selbst aber auch von Kfz-Führenden, welche zu im Gegenverkehr bewegten Fahrzeugen des Schwerverkehrs Abstand halten.²⁹

Überfahren der Schutzlinie

Die Kenntnis zum Überfahren der Trennlinie von Schutzstreifen lässt zu einem auf unklare Definitionen und zum anderen inkonsequenter Ahndung von Verstößen schließen.

So wird etwa vom Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft gefordert, den in der StVO festgelegten „Bedarf“, welcher das Fahren auf dem Schutzstreifen für Pkw in Ausnahmen erlaubt, genauer zu regeln. Dieser ist nur gegeben, wenn im Seitenraum geparkt wird oder während des Abbiegevorgangs, nicht aber zum Überholen stehender/abbiegender Fahrzeuge oder zum Einfädeln als Vorbereitung für das rechts abbiegen. Auch soll unter keinen Umständen dort gehalten werden. Diese Festsetzung muss dann auch stärker kontrolliert und geahndet werden.³⁰ Die Nutzung für den Schwerverkehr ist zwar erlaubt, soll aber keineswegs für Überholvorgänge gebraucht werden, auch hier gelten 1,50 m Sicherheitsabstand.

²⁷ Vgl. Hantschel, S., 2022, Akzeptanz und Verkehrssicherheit des Radverkehrs im Mischverkehr

²⁸ Vgl. Hantschel, S., 2022, Akzeptanz und Verkehrssicherheit des Radverkehrs im Mischverkehr

²⁹ Vgl. Hantschel, S., 2022, Akzeptanz und Verkehrssicherheit des Radverkehrs im Mischverkehr

³⁰ Vgl. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V., 2019, Sicherheit und Nutzbarkeit markierter Radverkehrsführungen

3.3 Empfehlungen für die Ausgestaltung von Schutzstreifen

In verschiedenen Ausarbeitungen gibt es zahlreiche Empfehlungen hinsichtlich der Einrichtung von Schutzstreifen, um einen positiven Einfluss auf den Überholabstand sowie das subjektive Sicherheitsgefühl von Radfahrenden zu haben. Auch eine reduzierte Unfallhäufigkeit mit dem ruhenden Verkehr wird mit diesen Hinweisen angestrebt.

Ruhender Verkehr und Sicherheitstrennstreifen

So beschreibt Hantschel (2022) etwa eine generell reduzierte Fläche für den ruhenden Verkehr an Streckenabschnitten mit Schutzstreifen, aber auch einen markierten Sicherheitsraum mit einer Abmessung von mindestens 0,50 m zum Fahrbahnrand.³¹ Im Bericht der Unfallforschung der Versicherer (2019) wird ein Mindestmaß von 0,75 m zum ruhenden Verkehr gefordert sowie ein vollständiger Verzicht auf nicht markierte Seitenräume, um keinen nicht vorhandenen Raum vorzutäuschen.³² Außerdem solle an Abschnitten ohne Parkraum eine Sperrfläche zwischen Kfz-Fahrstreifen und Schutzstreifen verwendet werden, um diesen Umstand zu verdeutlichen. Abmessungen eines Sicherheitstrennstreifens zwischen 0,50 m – 0,75 m werden auch von der TH Nürnberg (2021) dringend empfohlen.³³ Zusätzlich sollten durch die Einrichtung von einseitig angelegten Schutzstreifen möglicherweise wegfallende Parkstände nicht auf die Gegenseite verlegt werden, wenn dies zur Verringerung der Fahrbahnbreite führen sollte. In weiteren Quellen wird nur von ausreichendem Abstand zum ruhenden Verkehr gesprochen, ohne diesen präzise zu definieren.

Schutzstreifenbreite

Wenn es um die Breite des Schutzstreifens geht, so ist der Tenor allgemein, je breiter, desto besser. Die einzige Einschränkung wäre hierbei die Vermeidung des Eindrucks, der Schutzstreifen würde einen weiteren Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr darstellen.

³¹ Vgl. Hantschel, S., 2022, Akzeptanz und Verkehrssicherheit des Radverkehrs im Mischverkehr

³² Vgl. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V., 2019, Sicherheit und Nutzbarkeit markierter Radverkehrsführungen

³³ Vgl. TH Nürnberg, 2021, Modellprojekte für den Radverkehr in Bayern

So geben sowohl Hantschel (2022) als auch die TH Nürnberg (2021) geben eine Mindestbreite von 1,50 m an. Eine Empfehlung die so auch in der Weiterentwicklung des technischen Regelwerks der FGSV (ERA 20XX) aufgenommen wird. Auch breitere Schutzstreifen können möglich sein, die UDV empfiehlt z.B. eine Breite von 1,85 m und darüber. Grundsätzlich gilt die Empfehlung, verfügbare Fahrbahnbreiten zunächst den Schutzstreifen zuzuschlagen und diese ggf. breiter als im Regelmaß (1,50 m) auszuführen, bevor die Kernfahrbahnbreite erhöht wird.

Abtrennung zur Kernfahrbahn

Die Abtrennung der Kernfahrbahn ist durch die ERA mit gestrichelter Markierung vorgesehen. Zusätzlich dazu wird es vom GDV als sinnvoll erachtet, einen Sicherheitstrennstreifen auch zum fließenden Verkehr mit einer Abmessung von 0,75 m einzurichten, welche an Stellen ohne Parkraum als Sperrfläche markiert werden sollte.³⁴ Der Verband nennt auch eine mögliche Übernahme der Hamburger Breitstrich-Lösung ins bundesweite Regelwerk.

Straßenquerschnitte

Allgemein wird die Ansicht vertreten, dass ein großzügiger Straßenquerschnitt allgemein hilfreich ist für die Sicherheit und das Sicherheitsempfinden. Dieser sollte jedoch bei der Radinfrastruktur ansetzen und, da wie oben schon erläutert der Überholabstand dadurch deutlich stärker ansteigt als bei einem vergleichbaren Platzzuwachs auf der Kernfahrbahn. Der Kernpunkt des Querschnittes ist, ob ein Überholverkehr möglich sein soll oder nicht. Gerade für Einrichtungsverkehr sollten Situationen vermieden werden, die knappe Überholmanöver begünstigen (mittige Fahrweise Radverkehr oder ausreichend Überholabstand gewährleisten).

Hantschel (2022) gibt an, dass die Kernfahrbahn für Zweirichtungsverkehr möglichst über 4,50 m liegen sollte, da Gegenverkehr durch den Leitlinienseffekt selten ein Überholmanöver unterbindet, obwohl der Mindestabstand nicht eingehalten werden kann. Die TH Nürnberg (2021) gibt an, dass die Kernfahrbahn bei einseitigem Schutzstreifen mindestens 5,50 m breit sein sollte.

Merk (2019) macht deutlich, dass statt des Straßenquerschnittes auch stärker die Routenführung zu betrachten sei, da Hauptrouten des Radverkehrs nicht

³⁴ Vgl. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V., 2019, Sicherheit und Nutzbarkeit markierter Radverkehrsführungen

zwingend mit den Routen des sonstigen Verkehrs zusammengelegt werden müssten.³⁵

Geschwindigkeiten und sonstige Markierungen

Weitere Empfehlungen für die Einrichtung von Schutzstreifen werden auch über die zulässige Höchstgeschwindigkeit gemacht, welche möglichst unter 50 km/h liegen sollte.³⁶ Die damit einhergehende Senkung der Geschwindigkeitsdifferenz reduziert auch den durch Überholvorgänge ausgelösten Stress.³⁷

Die Markierung von Schutzstreifen sollte ausgesetzt werden, wenn eine Engstelle kein sicheres Nebeneinanderherfahren ermöglicht, und der Radverkehr sicher in den Mischverkehr hineingeleitet werden. Dies sollte rund 20 m – 30 m vor der entsprechenden Engstelle passieren.³⁸

Die TH Nürnberg (2021) befürwortet die Nutzung von Fahrrad-Piktogrammen in regelmäßigen Abständen unter 200 m sowie vor und nach jeder Einmündung, um die Verkehrsführung für alle Teilnehmer besser begreifbar zu machen. Zusätzlich sollten besonders an Stellen, wo es kein Angebot für den Radverkehr in die Gegenrichtung gibt, Richtungspfeile verwendet werden, um die nicht sinngemäße und gefährliche Nutzung von Schutzstreifen in die falsche Richtung zu vermeiden.³⁹

In derselben Ausarbeitung wird auch drauf hingewiesen, dass für Grundstücke mit hohem Quell-/Zielverkehr abgesicherte Querungsmöglichkeiten für den Radverkehr nötig sind, insbesondere dann, wenn auch ein höheres Kfz-Aufkommen vorhanden ist.

3.4 Eingrenzung für die Einrichtung von Schutzstreifen

Neben den weitreichenden Empfehlungen werden auch diverse Einschränkungen genannt, unter welchen Umständen von der Variante Schutzstreifen abgesehen werden sollte.

³⁵ Vgl. Merk, J, 2019, Subjektiven Verkehrsstress objektiv messen

³⁶ Vgl. Hantschel, S., 2022, Akzeptanz und Verkehrssicherheit des Radverkehrs im Mischverkehr

³⁷ Vgl. Merk, J, 2019, Subjektiven Verkehrsstress objektiv messen

³⁸ Vgl. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V., 2019, Sicherheit und Nutzbarkeit markierter Radverkehrsführungen

³⁹ Vgl. TH Nürnberg, 2021, Modellprojekte für den Radverkehr in Bayern

So wird etwa die Kombination von hohem Schwerverkehrsanteil mit Mindestbreiten für die Fahrstreifen als kritisch angesehen.⁴⁰ Diese Ausführung wird auch präziser aufgegriffen von der Unfallforschung der Versicherer, etwa mit der Vermeidung von Fahrstreifenbreiten zwischen 3,25 m und 3,50 m mit dominierenden SV.⁴¹

Hantschel führt ebenfalls aus, dass das Verkehrsaufkommen möglichst nicht über 9.000 Kfz/24h hinaus gehen sollte, um ein noch durchschnittliches Niveau an Akzeptanz und Verkehrssicherheit für die Radfahrenden zu erreichen. Diese Ansicht wird auch von der Unfallforschung der Versicherer vertreten, wobei der Verband keine spezifischen Größen nennt und bei der Verwendung eines Sicherheitstrennstreifens eine gesteigerte Vertretbarkeit einräumt.

Fazit

Schutzstreifen können unter Beachtung der o.g. herausgearbeiteten Einsatzkriterien und Ausgestaltungshinweise eine zielführende Radverkehrsführung darstellen, insbesondere wenn die Kfz-Geschwindigkeit herabgesenkt wird und die Sicherheitsabstände zum ruhenden Verkehr eingehalten werden können. Ist dies nicht der Fall, sollte der Entfall von Parkständen erwogen werden, um sichere Bedingungen für den Radverkehr herzustellen. Schutzstreifen können darüber hinaus asymmetrisch z.B. mit Piktogrammketten oder Radfahrstreifen kombiniert werden, wenn Fahrbahnquerschnitte und anliegende Nutzungen eine beidseitige Führung mit Schutzstreifen nicht ermöglichen.

Schutzstreifen stärken den objektiv sicheren Radverkehr auf der Fahrbahn, verringern Unfallaufkommen an Grundstückszufahrten und Zufahrten, wenn die Sichtbeziehungen gewährleistet werden. Zudem stärken Schutzstreifen auch die Akzeptanz des Radverkehrs und machen diesen im Straßenraum sichtbar. Daher stellen Sie bei begrenzten Fahrbahnquerschnitten ein weiterhin wichtiges Instrument und Angebot für den Radverkehr dar. Alternativ bliebe häufig nur ein aufwändiger Umbau oder eine Mischverkehrsführung, die ebenfalls Schwächen aufweist.

⁴⁰ Vgl. Hantschel, S., 2022, Akzeptanz und Verkehrssicherheit des Radverkehrs im Mischverkehr

⁴¹ Vgl. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V., 2019, Sicherheit und Nutzbarkeit markierter Radverkehrsführungen

4 Methodische Hinweise zur Maßnahmenkonzeption

4.1 Verbindungsfunktionsstufen des Radverkehrsnetzes

Der Einführung einer Netzhierarchie liegt das technische Regelwerk, im Wesentlichen die Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) 2008 sowie die Weiterentwicklung der Qualitätsstandards der ERA zu Grunde.

In oberzentralen Orten wie Cottbus/Chósebus werden 4 Verbindungsfunktionsstufen des Radverkehrsnetzes unterschieden:

Kategorie-gruppe	Katego-rie	Bezeichnung	Beschreibung
IR	Innerhalb bebauter Gebiete	IR II Innergemeindliche Rad-schnellverbindung	Verbindung für Alltagsradverkehr auf größeren Entfernungen (z. B. zwischen Hauptzentren, innerörtliche Fortsetzung einer Stadt-Umland-Verbindung)
		IR III Innergemeindliche Rad-hauptverbindung	In Oberzentren: Verbindung von Stadt-teilzentren zum Hauptzentrum und zwi-schen Stadtteilzentren
		IR IV Innergemeindliche Radver-kehrsverbindung	Verbindung von Stadtteilzentren zum Hauptzentrum der Mittel- und Grund-zentren, Verbindung von Stadtteil-/Ortsteilzentren untereinander sowie zwi-schen Wohngebieten und allen wichti-gen Zielen
		IR V Innergemeindliche Radver-kehrsanbindung	Anbindung aller Grundstücke und po-tenziellen Quellen und Zielen

Tabelle 3: Innerörtliche Verbindungsfunktionsstufen für den Radverkehr nach RIN
(Quelle: eigene Darstellung; Grundlage: FGSV, 2010, ERA)

Für das Radverkehrsnetz in Cottbus/Chósebus sind dabei die Verbindungsfunktionsstufen IR III und IR IV relevant. Auf Basis einer Identifikation von Punkten, die die Stadt-, Stadtteil- und Ortsteilgrenzen repräsentieren sowie der Analyse von wichtigen Quell- und Zielverbindungen wurde im Vorfeld der Anpassung des Bestandsnetzes ein Wunschliniennetz erstellt, welches die Grundlage der Überprüfung und Weiterentwicklung des Bestandsnetzes darstellte. Den Wunschlinien wurde dann die entsprechende Verbindungsfunktionsstufe zugewiesen und die auf das bestehende Straßen- und Wegenetz umgelegten Velorouten (Bestandsnetz) überprüft und in der Netzhierarchie angepasst.

Zur Netzverdichtung erfolgte dann die Prüfung weiterer Quell- und Zielverbindungen und die Berücksichtigungen neuer Planungsrahmenbedingungen der Stadtentwicklung, z. B. durch neue Wohngebiete oder städtebaulicher Entwicklungsschwerpunkte.

Dabei wurden die folgenden Quellen und Ziele betrachtet und analysiert:

- Bildungseinrichtungen,
- Kindertageseinrichtungen,
- Sport-, Freizeit-, Tourismus- und Kultureinrichtungen,
- Sozial- und Gesundheitseinrichtungen,
- ÖPNV-Haltepunkte,
- Öffentliche Einrichtungen,
- Standorte für Einkauf und Versorgung,
- Flächen für Gewerbe und Industrie,
- Wohngebiete sowie
- Stadtentwicklungsgebiete.

Die Stadt Cottbus/Chósebus entwickelt sich stetig weiter und es sind mehrere Stadtentwicklungsgebiete in Planung. Da die Radverkehrsplanung auch zukünftige Quellen und Ziele anbinden soll, ist es wichtig bereits bei der Erstellung des Radverkehrsnetzes die Stadtentwicklungsgebiete mitzubetrachten. Im Fall der Stadt Cottbus/Chósebus wurden die folgenden Stadtentwicklungsgebiete betrachtet: Hafenquartier, Lausitz Science Park, Neues Werk Cottbus, Seevorstadt, Stadtfeld.

Das Wunschliniennetz ist in **Abbildung 5** dargestellt und dient im folgendem als eine Grundlage für die Netzkonzeption der Vorrang-, Haupt- und Basisrouten für das Radverkehrskonzept.

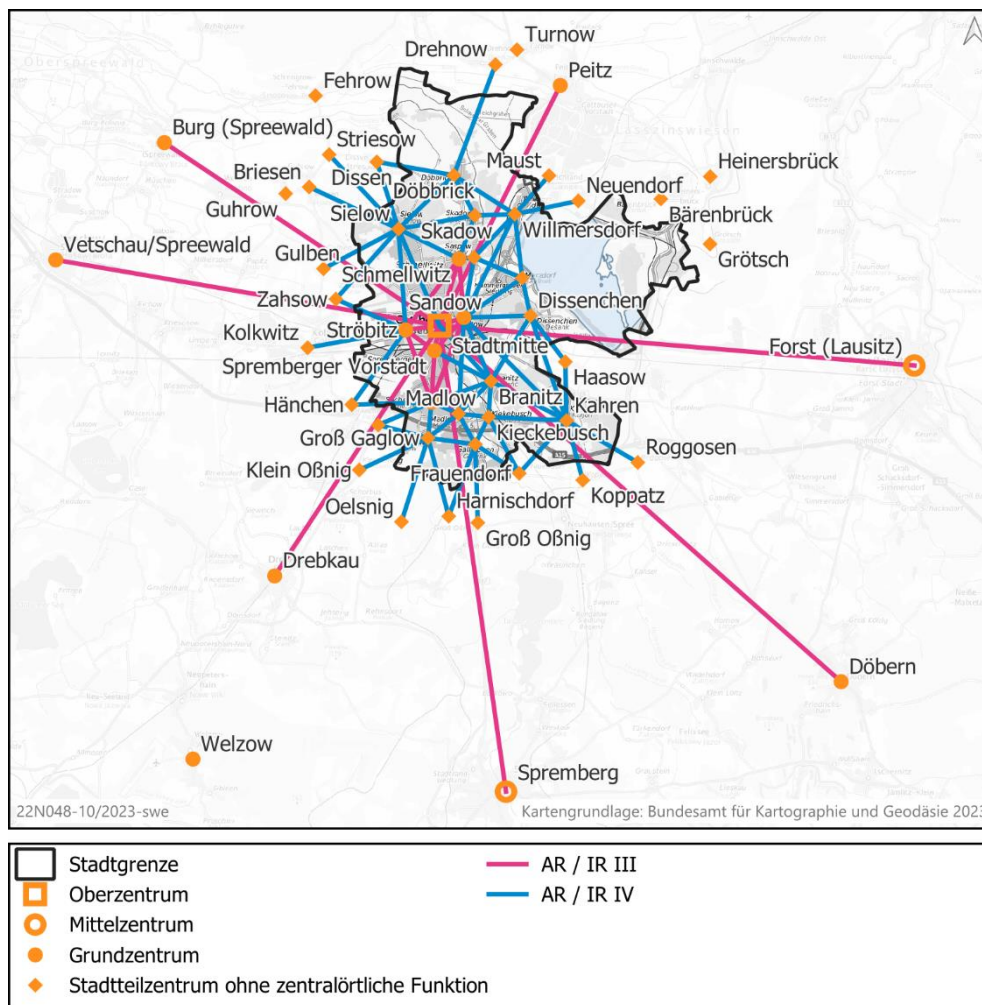


Abbildung 5: Luftliniennetz mit zugehörigen Netzkatgorien und zentralen Orten (Quelle: eigene Darstellung)

4.2 Auswahl der Führungsformen

Folgende Führungsprinzipien und -formen für den Radverkehr lassen sich nach den ERA 2010 unterscheiden:⁴²

- Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn:
 - Mischverkehr mit Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn (ggf. mit Piktogrammketten),
 - Schutzstreifen,
 - Radfahrstreifen,
 - Fahrradstraßen sowie
 - Freigabe von Bussonderfahrstreifen.

⁴² Vgl. FGSV, 2010, ERA

- Führung des Radverkehrs im Seitenraum:
 - Baulich angelegte Radwege (straßenverkehrsrechtlich auch Radwege oder getr. Geh-/Radwege),
 - Gemeinsame Geh- und Radwege (mit oder ohne Benutzungspflicht) sowie
 - Gehwege mit Zusatzzeichen „Radverkehr frei“.

Die Eignung bestimmter Führungsformen des Radverkehrs wird wesentlich von der Stärke und der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs bestimmt. Nachfolgend wird das Auswahlverfahren für die überwiegend relevanten innerörtlichen Stadtstraßen kurz erläutert. Hieraus leiten sich u. a. die Maßnahmen zur Radinfrastruktur ab.

Auf Basis der Kenntnis der Stärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs lassen sich Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bestimmen. Dabei wird nach zwei- und vierstreifigen Straßen unterschieden (vgl. **Abbildung 6**).

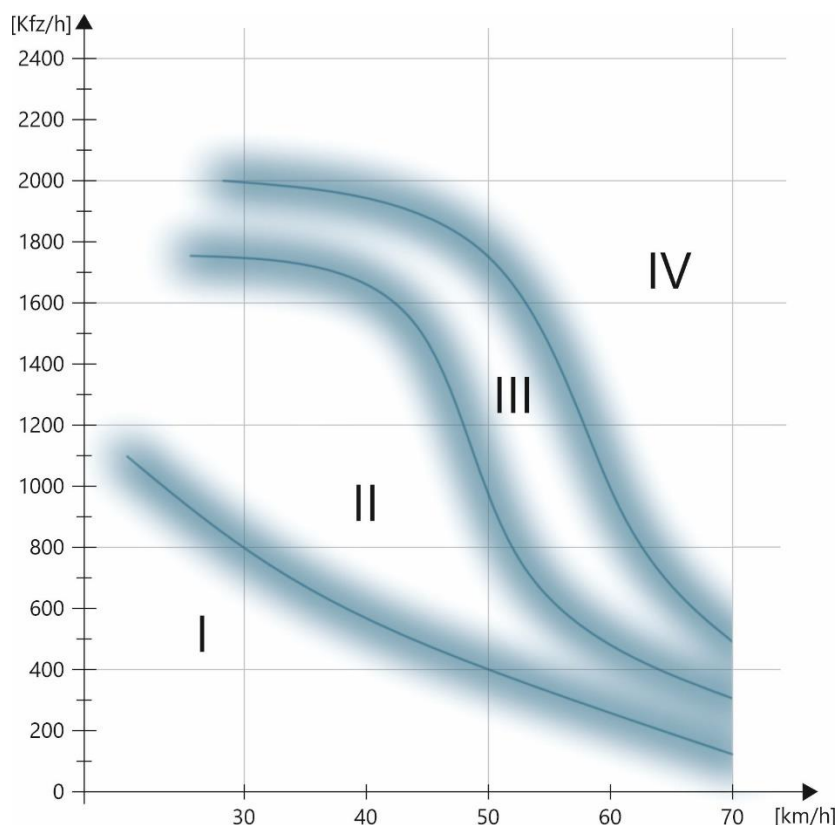


Abbildung 6: Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zwei streifigen Stadtstraßen (Quelle: eigene Darstellung; Grundlage: FGSV, 2010, ERA)

Nach der Ermittlung eines Belastungsbereiches (I – IV) einer Stadtstraße kann entsprechend der die Zuordnung der Führungsform des Radverkehrs erfolgen (vgl. **Tabelle 4**).

Belastungsbereich	Führungsformen für den Radverkehr	Randbedingungen für den Wechsel des Belastungsbereiches nach oben oder unten
I	Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn (Benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen)	- Bei starken Steigungen kann die Führung auf der Fahrbahn gegebenenfalls durch die Führung „Gehweg“ mit dem Zusatz „Radverkehr frei“ ergänzt werden - Bei geeigneten Fahrbahnbreiten können bei höheren Verkehrsstärken auch Schutzstreifen vorteilhaft sein - Bei großen Fahrbahnbreiten ist die Gliederung der Fahrbahn durch möglichst breite Schutzstreifen sinnvoll
II	- Schutzstreifen - Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und „Gehweg“ mit Zusatz „Radverkehr frei“ - Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radwege ohne Benutzungspflicht - Kombination Schutzstreifen und „Gehweg“ mit dem Zusatz „Radverkehr frei“ - Kombination Schutzstreifen und vorhandener Radweg ohne Benutzungspflicht	- Bei geringem Schwerverkehr, Gefällestrecken über 3 % Längsneigung, übersichtlicher Linienführung und geeigneten Fahrbahnbreiten kann die Führung im Mischverkehr zweckmäßig sein - Bei starkem Schwerverkehr, unübersichtlicher Linienführung und ungünstigen Fahrbahnquerschnitten kommen Radfahrstreifen oder benutzungspflichtige Radwege in Betracht
III/IV	- Radfahrstreifen - Radweg / Getr. Geh-/Radweg - Gemeinsamer Geh- und Radweg	Bei Belastungsbereich III mit geringem Schwerverkehr und übersichtlicher Linienführung kann auch ein Schutzstreifen gegebenenfalls in Kombination mit „Gehweg / Radverkehr frei“ eingesetzt werden

Tabelle 4: Zuordnung der Führungsformen zu den Belastungsbereichen bei Stadtstraßen (Quelle: eigene Darstellung; Grundlage: FGSV, 2010, ERA)

Die gewählte Führungsform des Radverkehrs ist abhängig von der vorhandenen Straßenraumbreite, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs sowie des Kfz-Aufkommens. Ist keine ausreichende Breite für eine

separate Radverkehrsanlage vorhanden, so kann der Radverkehr, sofern mit dem Verkehrsaufkommen, Schwerverkehrsaufkommen und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit verträglich, im Mischverkehr geführt werden. Unter Umständen ist eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit notwendig, um eine Führung im Mischverkehr verträglich zu gestalten.

Die den unterschiedlichen Führungsformen zugeordneten Querschnittsregelmaße sind in den Qualitätsstandards definiert, die sich ebenfalls aus dem technischen Regelwerk ergeben (siehe **Endbericht, Kapitel 5.3**).

Objektive Verkehrssicherheit und subjektives Sicherheitsempfinden

Zahlreiche Untersuchungen zeigen, dass vom Kfz-Verkehr separierte Führungsformen von den Verkehrsteilnehmenden als subjektiv sicher und attraktiv eingeschätzt werden. Für eine objektive Sicherheit ist dabei jedoch insbesondere an Knotenpunkten und Einmündungen auf ausreichende Sichtbeziehungen und die Freihaltung entsprechender Flächen von Sichtbehinderungen (Bäume, Einbauten, ruhender Kfz-Verkehr) zu achten. Markierungslösungen wie Schutzstreifen und Radfahrstreifen werden in der Regel als weniger sicher eingeschätzt, zählen jedoch in allen Untersuchungen zu den objektiv sichersten Führungsformen.

Diese Aspekte müssen in der Planung einladender Infrastruktur berücksichtigt werden und die Ansprüche der Verkehrsteilnehmenden, die Flächenverfügbarkeit, betriebliche Aspekte und Kosten untereinander abgestimmt werden.

Sowohl im Rahmen des Bürgerworkshops als auch bei der Nacht der kreativen Köpfe gab es für Interessierte die Möglichkeit, sich über die unterschiedlichen Führungsformen des Radverkehrs zu informieren und ihre Einschätzung zum Sicherheitsgefühl zu äußern.

Radfahrstreifen werden dabei als eher sicher wahrgenommen. Die Befragten wünschen sich einen häufigeren Einsatz in Cottbus/Chósebus. Als sichere Infrastruktur wurden geschützte Radfahrstreifen (Protected Bike Lanes), Fahrradstraßen und Radwege bzw. getrennte Geh-/Radwege bewertet. Diese sollten nach Meinung der Befragten deutlich häufiger eingesetzt werden. Die Meinungen zu Piktogrammketten ist eher neutral, sowohl im Sicherheitsempfinden als auch über den Einsatz im Stadtgebiet. Ebenfalls neutral bzw. eher unsicher werden Schutzstreifen eingeschätzt. Ein Einsatz in Cott-

bus/Chósebus wird weniger befürwortet. Am schlechtesten unter den Alternativen wurden Gemeinsame Geh-/Radwege bewertet. Sie werden als eher unsicher wahrgenommen. Auch hier wird sich ein Einsatz in Cottbus/Chósebus weniger gewünscht.

Mit dieser nicht-repräsentativen Abfrage konnte ein Meinungsbild erfasst werden, welches mit der Studienlage weitgehend korrespondiert und zeigt, dass subjektive Sicherheitsgefühle in der Maßnahmenabwägung berücksichtigt werden sollten.

4.3 Schließung von Netzlücken

Dem Radverkehr soll ein lückenloses, komfortables und sicheres Radverkehrsnetz zur Verfügung stehen, in dem je nach Gefahrenlage adäquate Radverkehrsanlagen zur Verfügung stehen, die subjektive und objektive Sicherheitsmerkmale berücksichtigen. Streckenabschnitte ohne Radverkehrsführung, an denen nach Bewertungsgrundlage der ERA (siehe **Anlage Kapitel 4.2**) eine Radverkehrsanlage (baulich oder markierungstechnisch) notwendig wäre, werden als Netzlücken definiert und werden in der Priorisierung von Maßnahmen entsprechend höher gewichtet.

4.4 Priorisierung

Angesichts des Zeithorizonts bis 2035, für den das Radverkehrskonzept aufgestellt wurde, und den begrenzten Ressourcen der Stadt Cottbus/Chósebus, kann eine Umsetzung nur schrittweise erfolgen. Es ist daher sinnvoll, die Streckenmaßnahmen zu priorisieren. Für die Priorisierung wurden folgende Kriterien festgelegt:

- Netzbedeutung
- Netzlücke
- Belastungsklasse nach ERA
- Art der Maßnahme
- Breitendefizit
- Zustand des Fahrbahnbelags
- Relevanz anhand von Beteiligung

Innerhalb der Kriterien wurden jeweils Punkte vergeben, um eine Abstufung der Dringlichkeit zu vereinheitlichen.

Kriterium Netzbedeutung

Die Streckenmaßnahmen werden anhand der Netzbedeutungen bewertet. Grundlage bildet die eingeführte Netzhierarchie. Maßnahmen entlang Velorouten erhalten demnach 2 Punkte, Maßnahmen entlang Hauptrouten 1 Punkt und Maßnahmen im Basisnetz 0 Punkte.

Kriterium	2 Punkte	1 Punkt	0 Punkte
Netzkategorie	Veloroute	Hauptroute	Basisnetz

Tabelle 5: Bewertungsskala Kriterium Netzbedeutung

Kriterium Netzlücke

Einige Streckenmaßnahmen haben die Aufgabe, Netzlücken zu schließen. Diese wichtige Netzfunktion soll durch die Priorisierung hervorgehoben werden. Strecken, auf denen bisher keine oder keine alltagstauglichen Wegeverbindungen vorhanden sind, erhalten 2 Punkte. Strecken, deren bisherige Wegeverbindung ohne anforderungsgerechte Radverkehrsführung ist, erhalten 1 Punkt. Wird durch die Strecke keine Netzlücke geschlossen, erhält die Maßnahme 0 Punkte.

Kriterium	2 Punkte	1 Punkt	0 Punkte
Netzlücke	Streckenabschnitt ohne anforderungsgerechte Infrastruktur und Verträglichkeit	Streckenabschnitt mit eingeschränkter Nutzbarkeit und Verträglichkeit	Streckenabschnitt mit nutzbarer Infrastruktur / Verträglichkeit

Tabelle 6: Bewertungsskala Kriterium Netzlücke

Kriterium Belastungsklasse nach ERA

Im Verlauf der Maßnahmenableitung wurden auf Grundlage vorhandener Verkehrsmengen die Belastungsklasse nach ERA 2010, S. 19, Bild 7 berechnet. Diese werden ebenfalls zur Priorisierung herangezogen. Strecken mit einer Belastungsklasse IV erhalten 3 Punkte. Strecken mit einer Belastungsklasse III erhalten 2 Punkte. Strecken mit einer Belastungsklasse II erhalten 1 Punkt. Alle Strecke mit einer Belastungsklasse I erhalten 0 Punkte. Auch die Strecken, für die keine DTV-Werte vorlagen, erhalten 0 Punkte, da anzunehmen ist, dass es sich dabei um Streckenabschnitte mit niedrigen Verkehrsbelastungen handelt.

Kriterium	3 Punkte	2 Punkte	1 Punkt	0 Punkte
Belastungsklasse nach ERA	IV	III	II	I oder keine Daten

Tabelle 7: Bewertungsskala Kriterium Belastungsklasse nach ERA

Kategorie Art der Maßnahme

Eine zusätzliche Priorisierung erfolgt anhand des Aufwands der zugeordneten Maßnahme. Schnell umsetzbare Markierungsmaßnahmen, einfache verkehrsrechtliche Regelungen und vergleichsweise wenig aufwändige Oberflächenmaßnahmen der Instandsetzung erhalten 2 Punkte. Maßnahmen der Erneuerung und Querschnittsgestaltungen mit Verbreiterung des Weges oder Verbesserung des Belags erhalten 1 Punkt. Neubaumaßnahmen erhalten als aufwändigste Maßnahmen 0 Punkte.

Kriterium	2 Punkte	1 Punkt	0 Punkte
Maßnahme	Markierungsmaßnahmen, einfache verkehrsrechtliche Regelungen, Instandsetzung	Erneuerung, Verbreiterung und Verbesserung	Neubau

Tabelle 8: Bewertungsskala Kriterium Art der Maßnahmen

Kategorie Breitendefizit

Die Regelwerke geben unterschiedliche Vorgaben zu den Breitenstandards der einzelnen Führungsformen. Anhand dieser lässt sich die Bestandsbreite bewerten. 2 Punkte erhalten Maßnahmen, deren Bestandsbreite unter den Vorgaben der ERA 2010 und der StVO – VwV liegen. 1 Punkt erhalten Maßnahmen, deren Bestandsbreite den Vorgaben der ERA 2010 und der StVO – VwV entsprechen, allerdings unter den Vorgaben der neuen ERA liegen. 0 Punkte entfallen auf Maßnahmen, die den Standards der neuen ERA entsprechen oder für die keine Breitenvorgaben gelten, wie beispielsweise Führung im Mischverkehr.

Kriterium	2 Punkte	1 Punkt	0 Punkte
Breitendefizit	Breite entspricht nicht der ERA 2010	Breite entspricht den Vorgaben der ERA 2010 und StVO VwV	Breite entspricht Qualitätsstandard Cottbus

Tabelle 9: Bewertungsskala Kriterium Breitendefizit

Kategorie Zustand des Fahrbahnbelags

Als weitere Bewertung der Bestandsinfrastruktur soll der Zustand der Oberfläche in der Priorisierung berücksichtigt werden. Als Grundlage dienen die Ergebnisse der Bestandserfassung. Sind generelle Schäden vorhanden oder ist der Weg nicht ausreichend befestigt, mit Auswirkungen auf Fahrdynamik und Sicherheit, werden 2 Punkte vergeben. Bei punktuellen Schäden und

Hindernissen, mit Auswirkungen auf den Fahrkomfort, wird 1 Punkt vergeben. Sind keine Schäden vorhanden oder befindet sich eine Erneuerung des Belags bereits in Umsetzung, werden 0 Punkte vergeben.

Kriterium	2 Punkte	1 Punkt	0 Punkte
Oberflächenzustand	Flächenhaften Schäden mit Auswirkungen auf Sicherheit und Komfort / kein Belag	Punktuelle Schäden mit Auswirkungen auf Komfort / Hindernisse	Keine bzw. unkritische Schäden / im Bau

Tabelle 10: Bewertungsskala Kriterium Zustand des Fahrbahnbelags

Bonuspunkte nach gestiegener Relevanz anhand der Beteiligungen

In der Erarbeitung des Radverkehrskonzepts fanden unterschiedliche Beteiligungsformate statt. Dabei wurden auch immer wieder direkte Problemstellen und Bedarfe analysiert. Die Streckenmaßnahmen erhalten 3 Punkte, wenn sie häufig in der Beteiligung genannt wurden, 1 Punkt, wenn sie in einer Form der Beteiligung durch die Teilnehmenden benannt wurden und 0 zusätzliche Punkte, wenn der Bedarf der Maßnahme in keiner Form der Beteiligung hervorgehoben wurde.

Kriterium	3 Punkte	2 Punkte	1 Punkt	0 Punkte
Beteiligung	Mehrfachnennung in allen Beteiligungsformen	Mehrfachnennung in einer Beteiligungsform	Nennung in einer Beteiligungsform	Keine Nennung in Beteiligung

Tabelle 11: Bewertungsskala Bonuspunkte nach gestiegener Relevanz anhand der Beteiligungen

Die einzelnen Kategorien wurden noch einmal mit einer Gewichtung versehen. Dadurch ist es möglich, wichtige Kategorien zusätzlich hervorzuheben. Die Gewichtungsfaktoren wurden wie folgt vergeben:

- Netzbedeutung 0,25
- Netzlücke 0,15
- Belastungsklasse nach ERA 0,05
- Art der Maßnahme 0,15
- Breitendefizit 0,1
- Zustand des Fahrbahnbelags 0,15
- Bonuspunkte nach gestiegener Relevanz anhand der Beteiligung 0,15

Nach Einfließen der Gewichtungsfaktoren können insgesamt 2,2 Punkte erreicht werden. Zur Priorisierung erfolgt eine Abstufung der Maßnahmen nach ihrer Gesamtpunktzahl wie folgt:

- 0 – <0,6 Niedrige Priorität
- 0,6 – <1 Mittlere Priorität
- 1 – 2,2 Hohe Priorität

Die Priorisierung ist in den Maßnahmentabellen im **Anlage Kapitel 9 und 10** hinterlegt

5 Beteiligung zum Radverkehrskonzept

5.1 Projekt Facharbeitskreis

Als Lenkungsgruppe für die Erstellung des Radverkehrskonzeptes für die Stadt Cottbus/Chósebus wurde ein Facharbeitskreis ins Leben gerufen. Diesem gehörten Mitglieder der Verwaltung, Vertreterinnen und Vertreter der Fraktionen der Stadtverordnetenversammlung sowie Interessenvertretungen des Radverkehr (ADFC und VCD Cottbus) und der Polizei an.

Im Rahmen der Konzepterstellung wurden insgesamt vier Sitzungen mit dem Facharbeitskreis durchgeführt, die entsprechend den jeweiligen thematischen Anforderungen vorbereitet und protokolliert wurden:

- Termin 1: Auftaktveranstaltung (07.03.2023)
- Termin 2: Bestandsanalyse und Evaluation (04.05.2023)
- Termin 3: Netzplanung, Bürgerbeteiligung und Maßnahmen (07.09.2023)
- Termin 4: Projektschluss (29.11.2023)

Der begleitende Arbeitskreis fungierte hierbei nicht als Entscheidungsgremium. Vielmehr war die Aufgabe die Herangehensweise an die Projektthemen und Problemschwerpunkte abzustimmen. Weiterhin wurden Lösungsansätze und Projektergebnisse, wie das Radnetz, vorgestellt, diskutiert und angepasst.

5.2 Online-Beteiligung Wededetektiv

Über das Online-Tool "Wededetektiv" konnte die interessierte Bevölkerung über einen Zeitraum von zwei Monaten im März und April 2023 Vorschläge zur Verbesserung des Radverkehrsnetzes machen. Dem Wededetektiv war eine Karte hinterlegt, auf der ein Punkt oder eine Strecke markiert, ein Foto hochgeladen und ein kurzer Kommentar geschrieben werden konnte. Der Wededetektiv ließ sich auf dem heimischen Rechner und von unterwegs auf einem mobilen Endgerät nutzen. Dabei wird sich die Ortskenntnis der Bevölkerung zunutze gemacht.

Der Wegedetektiv sollte helfen, Netzlücken zu ermitteln und das Wegenetz sicherer und komfortabler zu machen. Die Radfahrenden sollten somit ortskonkrete Problem- und Gefahrenstellen melden sowie Verbesserungsvorschläge und Wünsche äußern können. Die Markierungen, Fotos und Kommentare wurden gesammelt und anonymisiert ausgewertet.

Während der Laufzeit von zwei Monaten wurden fast 650 Meldungen durch das Portal eingebracht, wobei nach Plausibilitätskontrollen 641 Meldungen in die Auswertungen eingingen. Meldungen, die in dieser Kontrolle rausgefallen sind, sind Meldungen, die nicht innerhalb des Stadtgebietes liegen.

5.2.1 Kategorisierung der Meldungen

Die Meldungen wurden verschiedenen Kategorien zugeteilt, wobei eine Meldung auch mehrere Themenbereiche behandeln konnte.

Mangel Radverkehrsanlage (RVA)

Ein Mangel der Radverkehrsanlage liegt vor, wenn bauliche Mängel bestehen, durch diese auch Barrieren oder Stolperfallen entstehen können. Beispiele sind eine nicht ausreichende Breite oder Oberflächenqualität der Radverkehrsanlage. Auch fehlende Markierungen oder ungeeignete Führungsformen fallen in diese Kategorie.

Nutzungsmangel

Ein Nutzungsmangel entsteht häufig durch Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden. Dies können Konflikte mit dem ruhenden oder fließenden Kfz-Verkehr oder mit dem Fußverkehr sein. Mangelnder Grünschnitt und fehlende Sichtverhältnisse schränken ebenfalls die Nutzung durch den Radverkehr ein.

Radverkehrsnetz

Die Kategorie Radverkehrsnetz behandelt unter anderem fehlende Verbindungen für den Radverkehr, nicht für den Radverkehr freigegebene Einbahnstraßen und fehlerhafte StVO-Beschilderungen.

Besondere Anforderungen

Wenn an Radverkehrsanlagen besondere Anforderungen, beispielsweise durch Schulkinder oder Seniorinnen und Senioren, gestellt werden, fallen die entsprechenden Meldungen in diese Kategorie.

Knotenpunkte / Querungen

Jegliche Meldung zu Querungen, Lichtsignalanlagen und Kreuzungen sowie damit einhergehende Gefahrenstellen werden dieser Kategorie zugeordnet.

Sonstiges

Alle weiteren Meldungen, die keiner eindeutigen Kategorie zugeordnet werden konnten, fallen in die Kategorie Sonstiges. Hier werden beispielsweise fehlende Radabstellanlagen oder der fehlende Winterdienst vermerkt.

Mehrere Kategorien zutreffend

Meldungen, die mehreren Kategorien zugeordnet werden können, werden entsprechend kategorisiert.

5.2.2 Auswertung der Meldungen

Die meisten Meldungen (fast 40 %), die über den Wegedetektiv eingegangen waren, konnten der Kategorie „Mangel RVA“ zugeordnet werden. Hier wird der Bedarf für Verbesserung und Ausbau der Infrastruktur deutlich. Qualität sowie das Vorhandensein von Radverkehrsanlagen sind der Bevölkerung in Cottbus/Chósebus ein wichtiges Anliegen. 17 % aller Meldungen behandelten Knotenpunkte und Querungen. Sie sollten bei der Planung einen entsprechenden Fokus erhalten. Auch Nutzungsmängel an Radverkehrsanlagen machten einen großen Teil (15 %) der Meldungen aus. Viele der Meldungen

(11 %) behandelten mehrere Problemfelder. Dies zeigt, dass an vielen Strecken und Punkten unterschiedliche Probleme für den Radverkehr aufeinandertreffen (vgl. **Abbildung 7**). Die Rückmeldungen wurden geprüft und im Rahmen einer Abwägung in der Maßnahmenarbeit berücksichtigt. Dabei ergänzten Meldungen auch gutachterlich identifizierte Problemstellen und wurden im Rahmen von zusätzlichen Ortsbegehungen verifiziert. Meldungen ohne direkten Bezug zum Radverkehr wurden der Stadtverwaltung zur Verfügung gestellt aber nicht im Radverkehrskonzept berücksichtigt.

Kategorien der Wegedetektiv-Meldungen

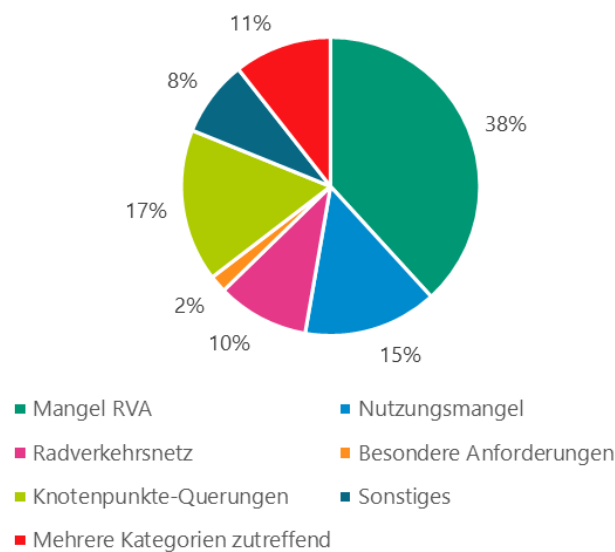


Abbildung 7: Kategorien der Wegedetektiv-Meldungen (Quelle: eigene Darstellung)

5.3 Workshop mit Kindern

Im Rahmen des Ferienprogramms Kinderstadt fand im Juli 2023 eine Beteiligung von Kindern im Alter von 6 bis 14 Jahren Cottbus/Chósebus statt. Ziel war es dabei, über das Radverkehrskonzept zu informieren und in einem prozessorientierten Format, die Eindrücke der Kinder zum Radfahren in Cottbus/Chósebus zu sammeln. Die Kinderstadt soll als abgetrennten Raum die Strukturen einer Stadt widerspiegeln und den Kindern die Möglichkeit geben, diese unmittelbar mitzugestalten. Sie baut sich ihre eigene Verwaltung und direkte Mitbestimmung auf und verfügt über eine eigene Währung, die die Kinder durch Beteiligung an den Strukturen erarbeiten können. Die Beteiligung für das Radverkehrskonzept war einen Vormittag lang in der Station

Bauen & Planen eingebettet und gab den Kindern die Möglichkeit, sich in der Verkehrsplanung zu betätigen.

Die Station wurde über den Vormittag von zehn Kindern besucht, welche sich mit unterschiedlichen Aufgaben beschäftigen konnten. Die Ausstattung der Station mit drei Planerinnen und Planern ermöglichte eine intensive Betreuung.

Durch die große Wahlmöglichkeit der Kinder und die mangelnde Gebundenheit an die Stationen fluktuierte die Zahl der Kinder über die Workshopdauer von drei Stunden stark. Der Umfang der Aufgaben wurde durch den flexiblen Bearbeitungsrahmen der Kinder stark eingeschränkt.

Zunächst gab es eine Einführung in das Thema, um den Kindern Fachwissen zum Thema Radverkehr nahezubringen. Anhand von Best Practice Beispielen wurden unterschiedliche Typen von Radwegeninfrastruktur vorgestellt und das Mobilitätsverhalten der Kinder besprochen. Es war auffällig, dass die anwesenden Kinder viele Wege mit dem Fahrrad zurücklegten. Sie berichteten nur von wenigen Wegen mit dem Auto und verstanden Fahrrad und ÖPNV selbstverständlich als Hauptverkehrsmittel. Sie waren teilweise bereits sehr gut informiert, auch durch die Verkehrserziehung in der Grundschule.

Anschließend setzten sich die Kinder ausführlich mit ihren alltäglichen Wegen auseinander. Ihre regelmäßigen Fahrziele von zuhause aus zeichneten sie auf ein Blatt mit Benennung des verwendeten Verkehrsmittels. Als Hauptziel wurde die Grundschule genannt. Weitere Ziele waren Orte für Sport und Naherholung. Die daraus entstandenen Mental Maps wurde anschließend in Pläne des Stadtgebiets übertragen. Ein besonderer Fokus lag dabei darauf herauszufinden, welche Orte die Kinder mögen und nicht mögen. Beispiele für Mental Maps und Pläne sind **Abbildung 8** dargestellt.



Abbildung 8: Beispiele für Mental Maps und Pläne (Quelle: eigene Aufnahme)

Es sind zu kurze Ampelschaltungen, fehlende Radwege, große und unübersichtliche Knotenpunkte oder ein hohes Kfz-Verkehrsaufkommen, negativ aufgefallen. Positiv wurden ruhige Wege durch Wohngebiete mit Straßenbäumen oder Wege durch die Natur bewertet.

Neben dieser umfangreichen Aufgabe gab es an der Station auch die Möglichkeit, im Rahmen der Beteiligung, für das Innenstadtentwicklungskonzept ein Wimmelbild der Innenstadt mit kreativ gebauten Lego-Objekten zu vervollständigen. Dabei beschäftigten sich die Kinder auch mit Fragen der Mobilität und Verkehrssicherheit. Sie bauten beispielsweise Straßenquerschnitte, in denen den Verkehrsmitteln klar und sicher voneinander getrennte Verkehrsflächen zur Verfügung stehen (vgl. **Abbildung 9**).

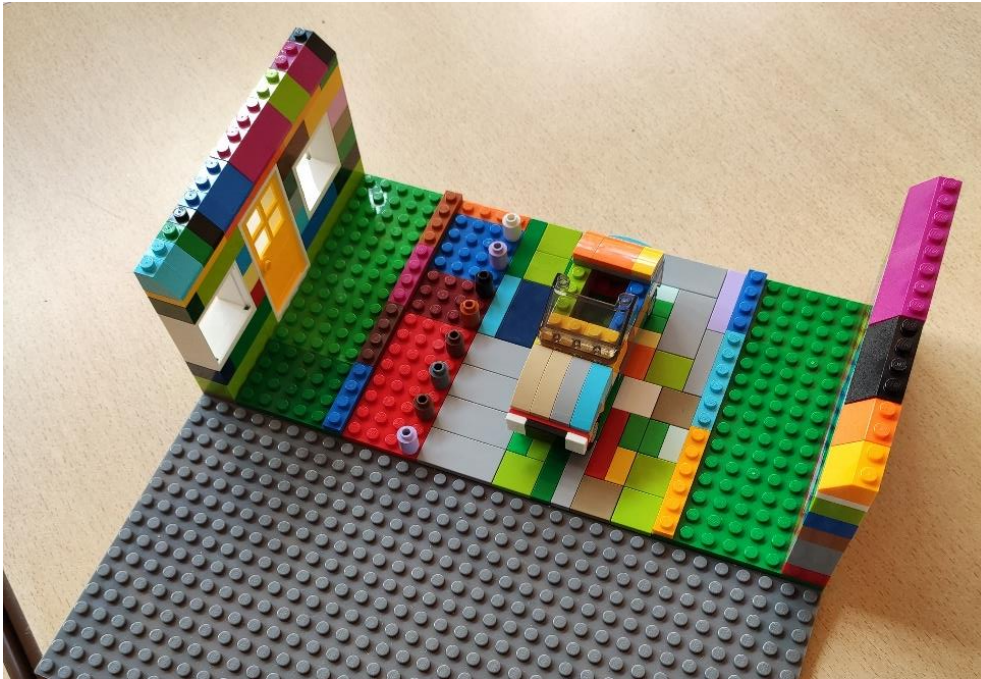


Abbildung 9: Beispiel für einen Straßenquerschnitt, der im Rahmen des Workshops mit Kindern entstand (Quelle: eigene Aufnahme)

Zusätzlich wurde den Kindern der Beruf der Verkehrsplanung nähergebracht. Sie lernten unterschiedliche Aufgabenbereiche sowie Arbeitsweisen kennen, beispielsweise die Vermessung von Verkehrsflächen mit Maßband und Lasermessgerät, veranschaulicht im Kinderstadt-Gelände.

5.4 Workshop mit der Bürgerschaft

Um eine breite Akzeptanz und Sensibilisierung für die Belange des Radverkehrs zu erhalten, ist die Beteiligung der Bürgerschaft, Institutionen, Verkehrsunternehmen, Verwaltung und Politik zwingend notwendig. Zu diesem Zweck veranstaltete die Stadt Cottbus/Chósebuz am 30.08.2023 zwischen 17 und 19 Uhr einen öffentlichen Workshop im Rahmen der Bearbeitung des Radverkehrskonzepts. Zu der Veranstaltung wurde ins Stadthaus eingeladen, um dort einen Abend lang über das Radverkehrskonzept zu informieren und Anregungen zum Netzplan und den Themenfeldern auf Basis der Ziele des Radverkehrskonzepts zu sammeln.

Bürgerinnen und Bürger waren geladen, in Kleingruppen Themen rund um den Radverkehr in Cottbus/Chósebuz zu erarbeiten. Neben den Kleingruppen gab es auch Stationen, an denen die Teilnehmenden eine Übersicht über unterschiedliche Typen von Radverkehrsinfrastruktur erhielten und deren Si-

cherheit und Anwendung für den Radverkehr in Cottbus/Chóseebuz bewerten konnten. Zusätzlich konnten konkrete Problemstellen im Stadtgebiet eingetragen werden.

Die Veranstaltung war wie folgt strukturiert:

- Einleitender Vortrag zum Projekt, Grundsätzen der Radverkehrsplanung und Ergebnissen der Bestandsanalyse sowie der Onlinebeteiligung
- vier Kleingruppen-Tische zu unterschiedlichen Themenschwerpunkten mit Moderation an jedem Tisch (Themen: Radzielnetz, Fahrrad und Mensch, Fahrrad und Infrastruktur, Fahrrad und Wirtschaft, Fahrrad und Politik)
- Gemeinsame Auflistung/ Priorisierung von Mängeln und Zielvorstellungen für das Radwegnetz und andere Themen des Radverkehrs in Cottbus/Chóseebuz an Stellwänden

Die Themen wurden in insgesamt zwei Arbeitsphasen à 25 Minuten bearbeitet. Die Stationen wurden jeweils durch eine Moderation betreut, welche mit Leitfragen zum Austausch über die Themen anregte und die Ergebnisse zusammentrug. Gesammeltes wurde auf einer Plakatwand geclustert. Die Ergebnisse wurden zum Abschluss kurz von dem Plenum vorgestellt.

Die Ergebnisse werden im Folgenden in Tabellen nach Tischen zusammengetragen.

Tisch I „Berlin“ – Radnetzkonzept I

1	Radnetzkonzept I
	Netzelemente
1-01	Parallele Achsen wichtig
1-02	Querverbindungen bzw. tangentielle Verbindungen wichtig
1-03	2. Vorrangring um die Innenstadt
	Voraussetzungen in Politik und Verwaltung zur Verwirklichung des Netzes
1-04	Politischer Wille
1-05	Stabsstelle in Verwaltung für den Radverkehr
1-06	Radverkehrsbeauftragten
	Neue Maßnahmen zur Umsetzung des Netzes
1-07	Verkehrsversuche und temporäre Lösungen zum Ausprobieren
1-08	„Superblöcke“ Marienquartier (Quartierstransformation) → Potential analysieren

Tabelle 12: Gegliederte Ergebnisdokumentation Tisch I "Berlin" - Radnetzkonzept I

Tisch II „Utrecht“ – Radnetzkonzept II

2	Radnetzkonzept II
	Netzelemente
2-01	Tangentiale Bedeutungen betont, Bsp. Anbindung Ostsee
2-02	Innenstadt gut zugänglich machen, auch wenn HR und VR nicht bin hinein führen
2-03	Anbindung von Kahren als HR als sehr positiv bewertet
2-04	Zweite Querverbindung zum Ostsee im Norden des Zentrums
2-05	Parallele Verbindungen unterschiedlicher Netzkategorie wichtig
2-06	Branitzer Park für den Radverkehr auf festgelegten Routen freigeben
	Voraussetzungen der Infrastruktur
2-07	Netz auf Konfliktpunkte mit Fußverkehr hin überprüfen
2-08	Knotenpunkte speziell betrachten (Übersichtlichkeit, Aufstellflächen etc.)
2-09	Vorrangrouten gesondert in Beschilderung versehen
2-10	Aufwertung enger Einbahnstraßen in der Innenstadt zu Gunsten des Radverkehrs
	Umsetzung voranbringen
2-11	Verwaltung beschleunigen, um Wegeinfrastruktur schneller umzusetzen

Tabelle 13: Gegliederte Ergebnisdokumentation Tisch II "Utrecht" - Radnetzkonzept II

Tisch III „Kopenhagen“ – Fahrrad und Mensch

3	Fahrrad und Mensch
	Infrastruktur anregend gestalten
3-01	Ostsee gemeinsamer Geh- und Radweg? (eigentlich breit genug) → Trennung Abklären
3-02	Getrennte Fuß- und Radwege
3-03	sichtbarer Trennung (eindeutige Farbgebung)
3-04	Piktogrammketten
3-05	Fahrradschutzstreifen werden als Gefährdung angesehen
3-06	Sicherheitsgefühl steigern → Straßenbahnschienen werden als problematisch wahrgenommen
	Öffentlichkeitsarbeit und Aufklärung notwendig
3-07	Geisterfahrer → Aufklärung und Kontrollen
3-08	Polizeikontrollen im Straßenverkehr, Öffentlichkeitsarbeit zum Überholabstand inner- und außerorts (speziell bei Schutzstreifen)
3-09	Aktionswochen, um StVO-Regularien bekannt zu machen z.B. Fahrradstraßen, Schutzstreifen
3-10	Undisziplinierte Radfahrer als Problem
	Fokus Schulwegsicherung
3-11	Schulwegsicherung → „Plane für Laura“ (Anm.: BMDV Broschüre)
3-12	Schulstraßen → Sperrung des Autoverkehrs zu Schulbeginn/-ende (letzte Meile), Beispiel Puschkinstr.
3-13	Das Fahrradfahren von Anfang an in den Alltag integrieren → Motivation in der Schule (Bonussystem)
	Neue Ansätze nutzen
3-14	Open-Bike-Sensor in Universitätsstraße → Problematischen Autoverkehr messen

Tabelle 14: Gegliederte Ergebnisdokumentation Tisch III "Kopenhagen" - Fahrrad und Mensch

Tisch IV „Kopenhagen“ – Fahrrad und Infrastruktur

4	Fahrrad und Infrastruktur
	Unterschiedliche Nutzungskonflikte
4-01	Alte Fahrradbügel an der Lagune sind überflüssig und zugewachsen
4-02	Fuß- und Radverkehr trennen
4-03	Lieferverkehre parken häufig die Wege zu
4-05	Parken auf Rad- und Fußwegen einschränken und beseitigen
4-06	Warum Ampelmasten mittig auf dem Radweg? Gibt es dafür keine sinnvolle Vorschrift?
4-07	An roten Ampeln stehen die Radfahrer und Fußgänger durcheinander → Mehr und eindeutige Markierung
4-08	Problematik E-Scooter → stehen und liegen überall herum
	Erhaltung von Radverkehrsanlagen
4-09	Winterdienst/Pflege der Radwege
4-10	Regelmäßige Reinigung der Radwege
	Ordnungsrecht
4-11	Gegenseitige Rücksichtnahme → Tempolimit für E-Bike-Fahrer
4-12	Mehr Kontrollen durch die Polizei
4-13	Tempolimit für Kfz-Verkehr (Abstände und Geschw. Werden nicht eingehalten)
	Zeitgemäße Infrastrukturgestaltung
4-14	Ampelschaltung mit Vorlaufgrün des Radverkehrs
4-15	Für Rad- und Kfz-Verkehr wiedererkennbare RV-Infrastruktur
4-16	Qualitätsverbesserung der Radweginfrastruktur, z.B. Bordabsenkung, sauber gepflasterte Radwege
4-17	Sichere Kreuzungen mit besserer Trennung
4-18	Piktogrammketten, um Radfahrer sichtbarer zu machen, auch für Fußgänger bei Flaniermeilen
4-19	Haltestangen an Kreuzungen
	Fahrradparken mitdenken
4-20	Abstellanlagen z.B. an Stadthalle zu wenige
4-21	Wunsch nach modernen Aufstellbügel mit ausreichend Platz dazwischen
4-22	Überdachte Abstellanlagen im Zentrum im Bereich Stadthalle und Bahnhof → Speichenbrecher beseitigen
4-23	Aktuell Angst das Fahrrad in der Stadt abzustellen, auch über Nacht → es kommt viel weg und Vandalismus

4	Fahrrad und Infrastruktur
4-24	Anforderungen an das Fahrradparkhaus: kosteloos, Gebühr für Fahrradbox nur Tageweise aber idealerweise kostenlos, Sharingkonzept integrieren, Zugriffe über App
	Gegenseitige Rücksichtnahme und Miteinander im Straßenverkehr
4-25	Miteinander mit dem Auto
4-26	Tiefgaragen, um parkende Kfz von der Straße zu bekommen
4-27	Park & Ride, um die Innenstadt autofreier zu bekommen
4-28	Auto und Radverkehr trennen
4-29	Warnung des Kfz vor Radfahrer, der auf die Straße geführt wird
4-30	Grundsätzliche Mängel
4-31	Radwege enden im Nichts oder werden spontan auf die Straße geführt
4-32	Straßenbahnschienen mit starken Unebenheiten (Friedrich-Ebert-Str., Stadtmitte, Altmarkt)
	Ortskonkrete Verbesserungswünsche
4-33	Warnung des Kfz vor auf die Straße kommenden Radfahrern am Kaufland Richtung Norden
4-34	Drebkauer Straße am Ende zwischen Wohnblock und Garagen Radverkehrs-Führung überdenken
4-35	Karl-Liebnecht-Straße/Bahnhofstraße vor Commerzbank: sehr eng → Haltelinien, Aufteilung, Markierung
4-36	Gaglower Str. (Verkehrsberuhigung) Radverkehrsanlage ist unterbrochen → Gegenverkehr ist betroffen → Wurzelaufbrüche
4-37	Rosenapotheke Ottlienstraße → Führung des Radverkehrs überprüfen → Rote Striche Richtung Krankenhaus

Tabelle 15: Gegliederte Ergebnisdokumentation Tisch IV "Kopenhagen" - Fahrrad und Infrastruktur

Tisch V „Malmö“ – Fahrrad und Wirtschaft

5	Fahrrad und Wirtschaft
	Lastenräder fördern
5-01	Lastenradpool der Stadt zum Ausprobieren (mit Kurs und Parcours)
5-02	Parken für Lastenräder mitgestalten
5-03	Kampagnen für Unternehmen in der Innenstadt: Wann lohnt sich die gewerbliche Car-gobike-Nutzung?
	Pendeln mit dem Rad
5-04	Thema Pendeln: Fahrrad sicher abstellen am Hauptbahnhof
5-05	Radwege zu großen Arbeitgebern
	Serviceinfrastruktur etablieren
5-06	Reparaturstationen für Fahrräder

5	Fahrrad und Wirtschaft
5-07	Boxen für Radtouristen für Rad und Gepäck
5-08	Ladesäulen
	Kommunale Bereitschaft
5-09	Stadt soll Flächen vorhalten und Genehmigungen beschleunigen
5-10	Kooperation zwischen Stadt und Unternehmen für Hubs, Sharing, etc.

Tabelle 16: Gegliederte Ergebnisdokumentation Tisch V "Malmö" - Fahrrad und Wirtschaft

Tisch VI „Malmö“ – Fahrrad und Politik

6	Fahrrad und Politik
	Autoverkehr regulieren
6-01	Man muss den Autofahrern was wegnehmen
6-02	Ruhenden Verkehr stärker lenken: Man muss das Auto nicht vor der Tür abstellen
6-03	Innenstadt autoarm gestalten
6-04	Quartiersparken einrichten
6-05	Anwohnenden-Kfz in Parkhäuser verlagern
6-06	Nur behinderten-Plätze und Lieferverkehr am Straßenrand
6-07	Straßen schmaler und durch Grüne Inseln entschleunigen
	Belastungen senken
6-08	Luftverschmutzung: Bahnhofstraße gut gelöst, Güterverkehr reduzieren
6-09	Lärmreduzieren bei Kopfsteinpflaster durch Fahrverbote und Entfernen des Pflasters (z.B. Karl-Liebknecht-Straße)
6-10	Hitzeresistent bauen: mehr Grün, weniger Versiegelung
6-11	Undisziplinierte Radfahrer als Problem
	Anliegen des Radverkehrs in der Verwaltung stärken
6-12	Wegedetektiv verstetigen, per Post und online
6-13	Stabsstelle Fahrradverkehr

Tabelle 17: Gegliederte Ergebnisdokumentation Tisch VI "Malmö" - Fahrrad und Politik

Fotodokumentation

Abbildung 11: Anordnung der vier Thementische im Saal des Stadthauses



Abbildung 12: Jeder Tisch verfügt über ein Plakat für Ergebnisse sowie best-practice-Beispiel europäischer Fahrradstädte

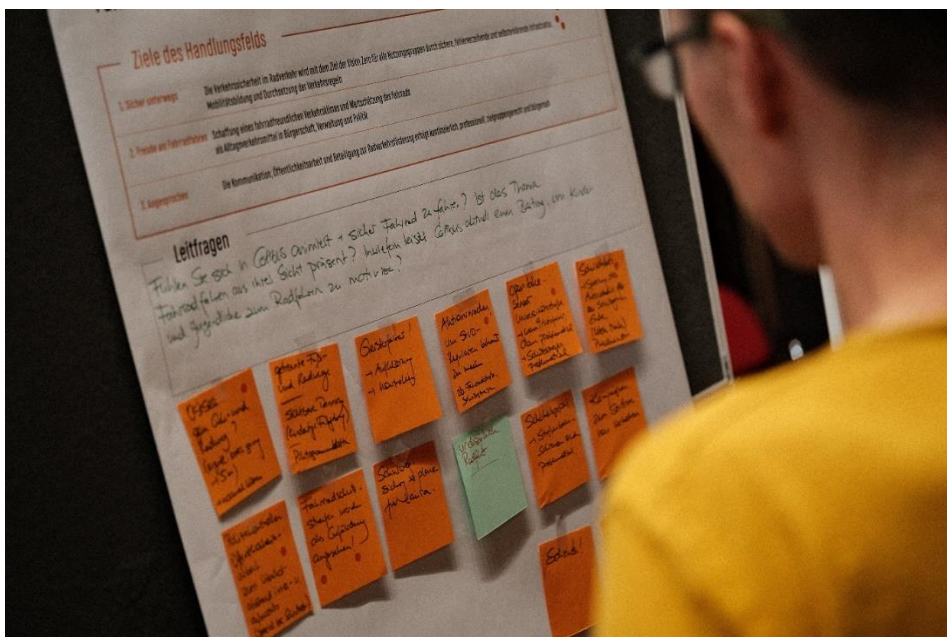


Abbildung 13: Übersichtliche Darstellung der Ergebnisse auf Plakaten

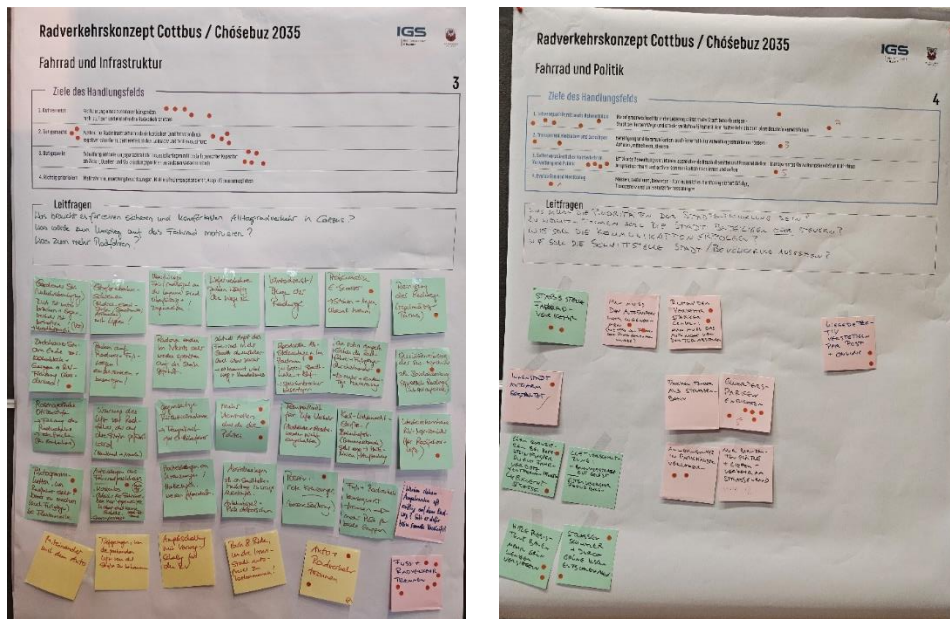


Abbildung 14: Beispiele der Plakatergebnisse



Abbildung 15: Vorstellung der Ergebnisse vor dem Plenum

5.5 Nacht der kreativen Köpfe

Zusätzlich zu dem Workshop fand Information und Beteiligung während der Nacht der kreativen Köpfe im Oktober 2023 statt. Es wurden Stellwände vorbereitet, an denen Interessierte sich über den Arbeitsstand der Netzplanung informieren konnten, Anregungen und Wünsche hinterlassen und Mängel hervorheben konnten. Darüber hinaus wurde über die unterschiedlichen Führungsformen und Qualitätsstandards informiert. Diese konnten bewertet werden hinsichtlich des Sicherheitsempfindens und möglichen Einsatzes in Cottbus/Chósebus.

Zusätzlich zu dem Workshop fand Information und Beteiligung während der 15. Wiederholung der Nacht der kreativen Köpfe am 07.10.2023 zwischen 18 und 24 Uhr die statt. Zu diesem Anlass werden an unterschiedlichen Orten in der Stadt Stationen zum Informieren, Ausprobieren und Beteiligen aufgebaut. Auch die Verwaltung der Stadt Cottbus/Chósebus ermöglicht dabei Einblicke in ihre Arbeit und bespielen das Stadthaus mit vielzähligen Angeboten. In diesem Rahmen waren Bürgerinnen und Bürger erneut eingeladen sich über das Radverkehrskonzept 2035 zu informieren, den aktuellen Arbeitsstand des Netzentwurfs zu betrachten und Feedback und Anregungen zu geben. Bereits genannten Themen konnte sich mit einem Klebepunkt angeschlossen werden. Neben dem Netzplan wurden zusätzlich wieder Plakate mit Informationen über unterschiedliche Führungsformern des Radverkehrs aufgehängt, auf denen das Sicherheitsempfinden und die Anwendung für den Radverkehr in Cottbus/Chósebus bewertet werden konnten.

Aus offenen Gesprächen mit Interessierten wurden die Beiträge auf verschiedenfarbigen Karteikarten gesammelt. Die Ergebnisse werden im Folgenden in einer Tabelle zusammengetragen. Es lässt sich feststellen, dass viele Themen bereits im Bürgerworkshop zur Sprache kamen. Das unterstreicht noch einmal die Relevanz.

Anregungen, Wünsche und Anmerkungen zu Radverkehrskonzept und Netzplan	
	Allgemein
01	Geisterfahrer großes Problem (Bsp.Str. der Jugend)
02	Fahrradfahren ist umweltfreundlich
03	Mehr Bäume in den Straßen
	Netzelemente
04	Anbindung der Rand-Ortsteile beachten, Bsp. Döbrick – Schmellwitzer Chaussee

	Anregungen, Wünsche und Anmerkungen zu Radverkehrskonzept und Netzplan
05	Bevorrechtigte Wege mit wenig Kreuzungen und geringem Zeitverlust
06	Radwegeverbindungen zur Durchquerung der Stadt in Nord-Süd und Ost-West Richtung
	Voraussetzungen des Radverkehrs verbessern
07	Geld für mehr Fahrradwege
08	Bevorrechtigung des Fahrrads
09	Winterdienst auf dem Netz! (+2)
10	Bessere Ampelschaltung an Fahrradwegen (+4)
11	Grüne Wellen für Radfahrer
12	Mehr Fahrradwege
13	Bessere Fahrradwege
14	Einheitliche und verständliche Führung etablieren (neg. Bsp. Karl-Liebknecht-Str.)
15	Hindernissfreie Radverkehrsanlagen mit ausreichender Breite auch für Dreiräder
16	Mehr Rotmarkierungen (+2)
17	Pflasterstraßen erhalten, aber fahrradfreundlich sanieren (keine Ritzen und Unebenheiten)
18	Gehwege und Radwege unterhalten (Bsp. Wurzelaufbrüche)
	Positiv wahrgenommene Infrastruktur
19	Fahrradstraßen sind super
20	Markierungen an Knoten in Rot
21	Umsetzung der ersten Rotmarkierungen ist gut
22	T-30 für Hauptverkehrsstraßen (Bsp. Bahnhofstr.)
23	Piktogrammketten flächendeckend im Netz anwenden
24	Zweirichtungsverkehr
	Negativ wahrgenommene Infrastruktur
25	Grünpfeil abschaffen, aus Erfahrung als gefährlich eingeschätzt
26	Konflikte Straßenbahngleise und Radverkehr
27	Zweirichtungsverkehr als unsicher wahrgenommen und für Kfz oft nicht erkennbar
	Konkrete Netzelemente ausbauen und verbessern
28	Schmellwitzer Chaussee braucht Radweg (+2)
29	Dringend Schmellwitzer Straße verbessern (+4)
30	Dringend Sielower Landstraße verbessern (+2)
31	Wege in der Innenstadt schlecht zu befahren (Pflaster, Straßenbahnschienen, Bsp. Mühlenstr.)

Anregungen, Wünsche und Anmerkungen zu Radverkehrskonzept und Netzplan	
32	Ebertstraße kein Platz für den Radverkehr wegen ruhendem Kfz-Verkehr und Straßenbahnschienen
33	Rad- und Fußwege Schmellwitzer Straße stark sanierungsbedürftig
34	Nordparkstraße fehlt Rad- und Fußweg (+1)
35	Warum wechselt touristischer Radweg entlang Spree Höhe Saspower Hauptstraße die Seite?
36	Weg entlang Spree Ostufer höhe Stadion der Freundschaft schließen (+1)
37	Im Rahmen von Umbauarbeiten Fahrradweg am Priograben entstehen lassen
38	Situation für Fahrradfahrer auf Zimmerstr. am Spreeufer verbessern
Fahrradparken	
39	Mehr Fahrradabstellplätze!
40	Sichere Abstellanlagen am Bahnhof
41	Problematik Fahrraddiebstahl (+1)
42	Fahrradparkhaus für die Innenstadt (+1)

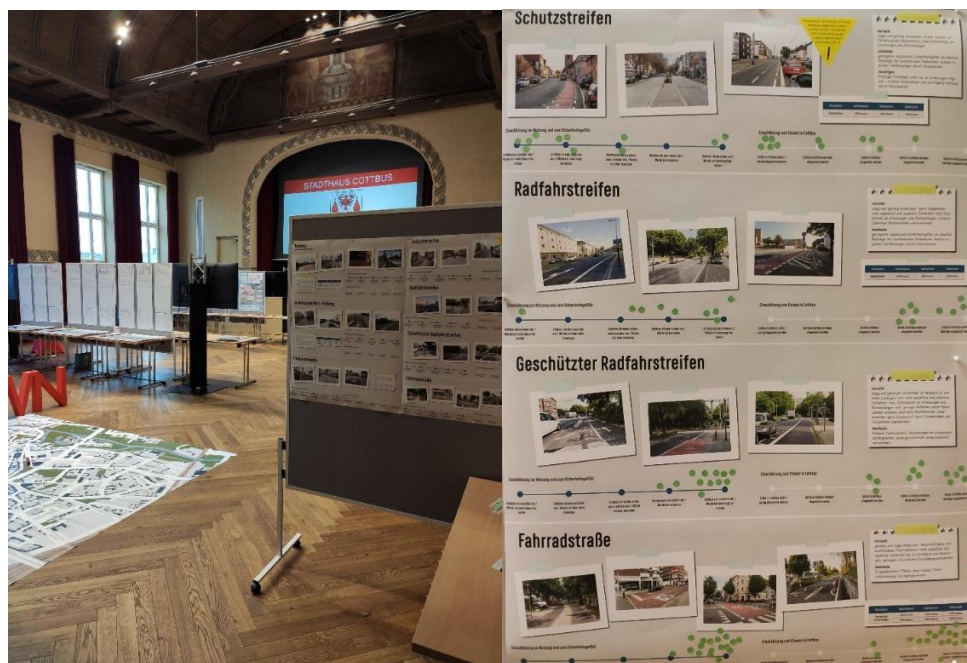


Abbildung 16: Pinnwand mit Plakaten zur Information über die Führungsformen



Abbildung 17: Betreuung der Station

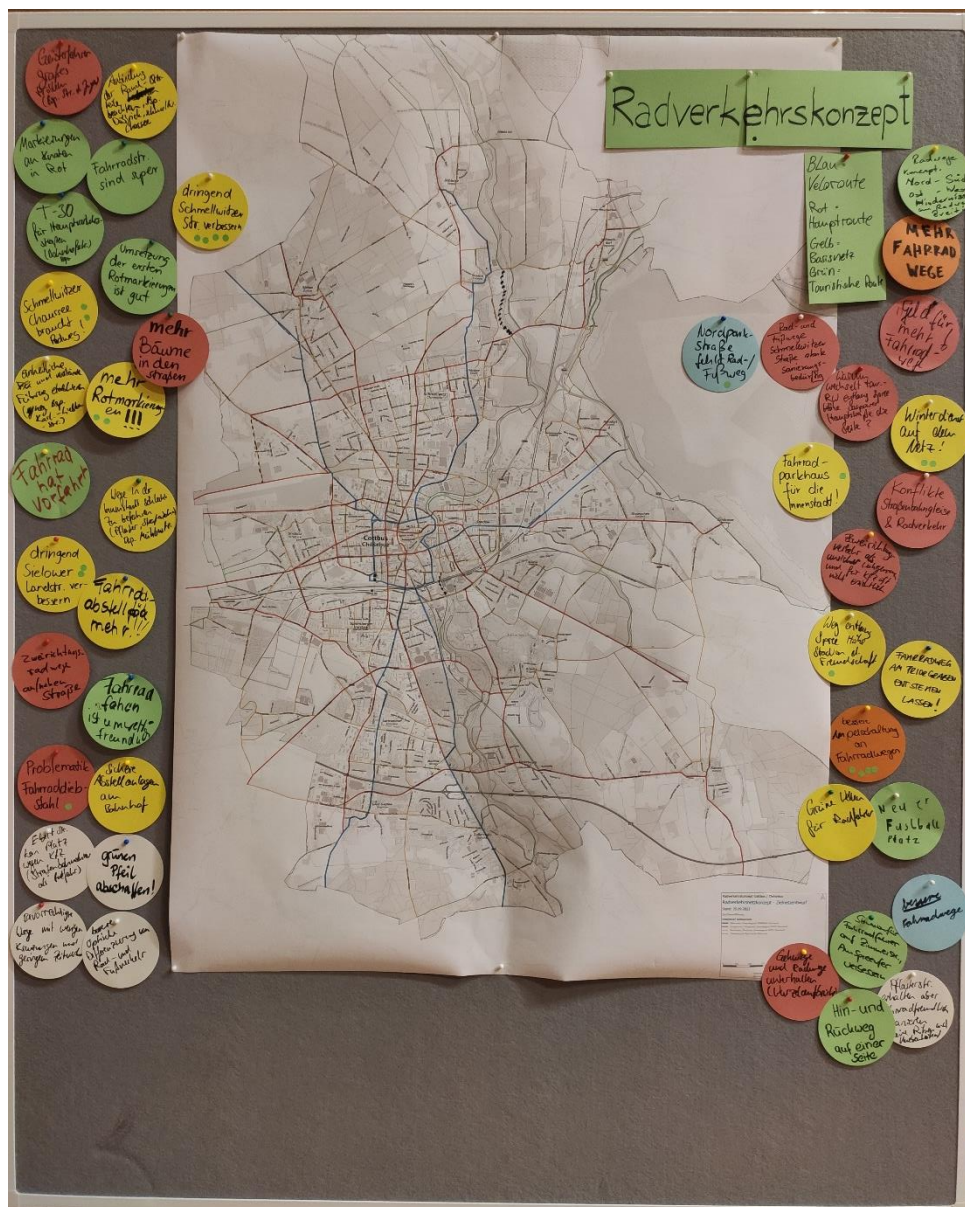


Abbildung 18: Netzplan mit den Ergebnissen der Gespräche

5.6 Befragung der Bürgerschaft

Vor dem Abschluss des Radverkehrskonzepts erhielt die Bevölkerung noch einmal die Möglichkeit mitzugestalten und die Wichtigkeit der herausgearbeiteten Maßnahmen einzuordnen. In einer Online-Befragung im April 2024 konnten das Leitbild und die Ziele des Radverkehrskonzepts bewertet werden. Die Handlungsfelder und Maßnahmenschwerpunkte konnten priorisiert und Netzebenen und Velorouten Bedeutungen zugeordnet werden. Ein Textfeld bot außerdem Platz für weitere Anmerkungen. Die Befragung dient unter anderem als Grundlage zur Orientierung für Politik und Verwaltung in der Umsetzung des Radverkehrskonzepts Cottbus/Chósebuz 2035+.

Insgesamt haben 423 Menschen an der Befragung teilgenommen. Rund ein Viertel lebt im Ortsteil Mitte. Ansonsten bilden die Ortsteile Sandow, Spremberger Vorstadt, Ströbitz, Schmellwitz und Döbbrick mit jeweils rund 10 % einen Schwerpunkt. 5 % der Teilnehmenden wohnen nicht in Cottbus/Chósebuz (siehe **Abbildung 19**). Die Verfügbarkeit eines Fahrrads unter den Teilnehmenden ist mit 93 % überdurchschnittlich hoch (zum Vergleich Mobilitätsbefragung SrV 2018 Fahrradverfügbarkeit in Haushalten 82,2 %)⁴³. 70 % steht ein Pkw und 35 % ein Deutschlandticket oder eine andere Zeitkarte zur Verfügung. Die Fahrradaffinität wird auch an der Nutzungshäufigkeit deutlich. Mit 53 % fährt der Großteil der Menschen bereits täglich oder fast täglich Fahrrad. 16 % fahren an 3 bis 4 und 18 % an 1 bis 2 Tagen pro Woche Fahrrad. Weitere 6 % fahren an 1 bis 3 Tagen im Monat Fahrrad. Lediglich 7 % fahren an 1 bis 3 Tagen im Vierteljahr oder seltener / nie Fahrrad.

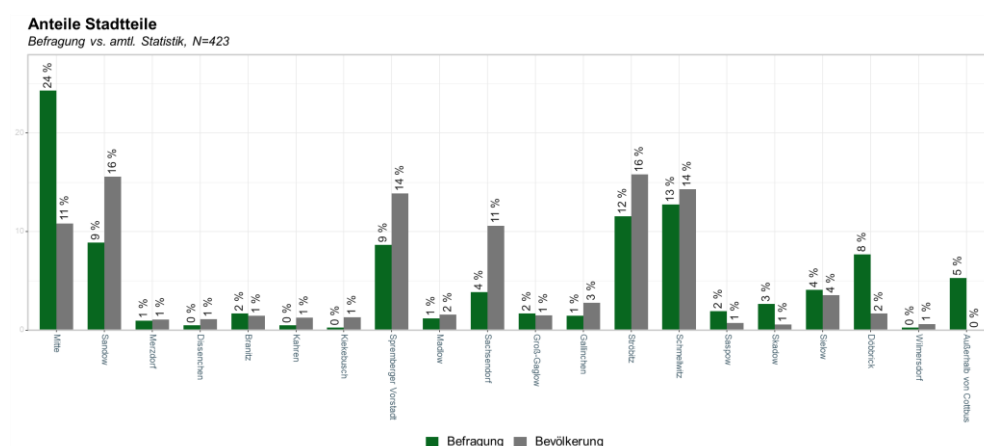


Abbildung 19: Verteilung der Ortsteile unter den Teilnehmenden der Befragung

⁴³ Vgl. TU Dresden – Institut für Verkehrs- und Infrastrukturplanung, 2018, SrV 2018

Das Leitbild des Radverkehrskonzepts wird im Rahmen der Befragung positiv bewertet. 79 % der Teilnehmenden stimmen ihm zu. Nur rund 7 % weisen eine ablehnende Einstellung auf. Allgemein werden die Ziele aller Handlungsfelder als wichtig eingestuft. Als besonders wichtige Ziele lassen sich allgemein das Etablieren eines flächendeckenden Radnetzes, das Ziel der Vision Zero und die Bereitstellung der notwendigen Finanzmittel zur Förderung des Radverkehrs feststellen. Ausschließlich die Ziele zum Thema Lastenradlogistik und Fahrradverleihsystem wurden nur als teilweise wichtig bewertet. Insgesamt fällt bei der Bewertung der Ziele eine gegenläufige Meinung je nach Nutzungshäufigkeit auf. Je seltener die Menschen Radfahren, umso unwichtiger werden Themen. Allerdings sinkt die Bewertung auch bei seltener Nutzung kaum unter teilweise wichtig/teilweise unwichtig. Auch das Ziel, den Radverkehrsanteil auf 35 % zu steigern wird durch selten Radfahrende als deutlich weniger wichtig bewertet.

Rund die Hälfte der Befragten wünscht sich in der Umsetzung des Radnetzes eine Priorisierung des Hauptnetzes. 27 % sind für eine Priorisierung des Veloroutennetzes und 21 % für eine priorisierte Umsetzung des Basisnetzes. Besonders wichtig sind Hauptrouten für Menschen aus Sielow und Schmöllwitz. Sie versprechen sich von dem Ausbau der Hauptrouten scheinbar eine deutlich bessere Anbindung als durch die angrenzenden Velorouten. Die Bewertung der Priorisierung einzelner Velorouten ist relativ ausgeglichen. Die Befragten haben häufig für die Veloroute gestimmt, die ihren Ortsteil anbindet. Allgemein ist der Veloroutenring ein wichtiges Anliegen. Es lässt sich eine aktuell hohe Barrierewirkung der Innenstadt für den Radverkehr schlussfolgern. Es sei jedoch noch einmal die hohe Präsenz innenstadtnaher Ortsteile in der Befragung anzumerken.

Die Umsetzung von Fahrradstraßen und Fahrradzonen erhält eine große Zustimmung. 84 % der Befragten bewerten sie als wichtig oder sehr wichtig. Die Bewertung ist dabei aus allen Stadtteilen gleichermaßen hoch (siehe **Abbildung 20**). Auch die Zustimmung zu zeitlich begrenzten Maßnahmen ist hoch. Der Einsatz würde 76 % gefallen. 8 % bewerten den Einsatz neutral und 16 % gefällt der Einsatz nicht. Letztere setzen sich mehrheitlich zusammen aus Menschen, die an 1 bis 3 Tagen im Vierteljahr oder seltener / nie Radfahren. Hier wird erneut ein Unterschied zwischen den Teilnehmenden sichtbar.

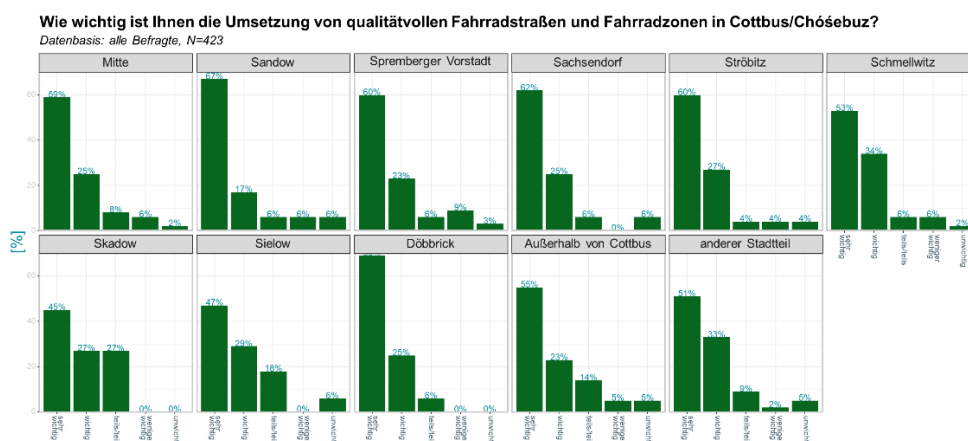


Abbildung 20: Bewertung des Einsatzes von Fahrradstraßen und Fahrradzonen nach Orts-
teil der Teilnehmenden

Auch die Schlüsselmaßnahmen der einzelnen Handlungsfelder werden allgemein als wichtig eingestuft, jedoch mit einer größeren Tendenz hin zu teils/teils. Als am wenigsten wichtig werden die Maßnahmen des Handlungsfelds Fahrrad und Wirtschaft sowie das Thema Zählstellen bewertet. Am wichtigsten eingestuft wird auch bei den Schlüsselmaßnahmen das Aufstocken der finanziellen Ressourcen für den Radverkehr. Es sind außerdem die Themen Schulwegsicherheit und schulisches Mobilitätsmanagement, welche als wichtig erachtet werden. Die Themen rund um Schule sind auch die einzigen, in denen sich die Befragten einig sind. Ansonsten ist auch in der Bewertung der Schlüsselmaßnahmen ein Unterschied in den Antworten je nach Nutzungshäufigkeit festzustellen. Menschen, die selten oder nie Radfahren, haben die Maßnahmen als weniger wichtig bewertet.

Eine Priorisierung der Ziele und der Schlüsselmaßnahmen ist anhand ihrer Mittelwerte möglich. Die Nachfolgenden Tabellen führen jeweils den Mittelwert innerhalb eines Handlungsfelds/Schlüsselmaßnahmes auf (5 = wichtig bis 1 = unwichtig) und ordnen die einzelnen Ziele und Maßnahmen innerhalb der Kategorien nach angegebener Wichtigkeit. Es ist anzumerken, dass die Mittelwerte der einzelnen Ziele und Maßnahmen in der Regel sehr nah beieinander liegen.

	Wichtigkeit der Handlungsfelder
Handlungsfeld Fahrrad und Infrastruktur	
Ziele	4,45
Flächendeckendes Radverkehrsnetz knüpfen	I
Hochwertige Qualitätsstandards umsetzen	II
Zuverlässige Radinfrastruktur ganzjährig gewährleisten (Radwegzustand, Schneeräumen)	III
Flächendeckend hochwertige Anlagen zum Abstellen von Fahrrädern realisieren	IV
Schlüsselmaßnahmen	3,78
I-01: Erarbeitung stadt- und ortsteilbezogener Fahrradparkplatzkonzepte	I
I-02: Ausbau Fahrradbügel in Wohngebieten	II
I-03: Entwicklung Leitfaden Fahrradparken für Wohnungswirtschaft und Unternehmen	III
I-06: Entwicklung des Bike+Ride Angebots	III
I-04: Betriebs- und Umsetzungskonzept zugangsgesichertes Fahrradparken in Quartieren	IV
I-05: Umsetzung temporärer Fahrradparklösungen zum Testen von Bedarf und Akzeptanz an unterschiedlichen Standorten	IV
Handlungsfeld Fahrrad und Mensch	
Ziele	4,14
Vision Zero als Ziel (keine Getöteten oder Schwerverletzten im Straßenverkehr)	I
Öffentliche Wahrnehmung des Radverkehrs stärken	II
Fahrradfreundliche Stellplatzsatzung für Cottbus / Chósebus	III
Fahrsicherheit und Regelkenntnis von Radfahrerenden durch gezielte Schulung und Training verbessern	IV
Schlüsselmaßnahmen	3,76
M-03: Erarbeitung von schulspezifischen Schulwegplänen	I
M-04: Ausbau der Verkehrssicherheitsarbeit	II

M-02: Aufbau eines stadtweiten Schulischen Mobilitätsmanagements	III
M-06: Ausbau und Zusammenführung der Informationsangebote	IV
M-01: Ausbau von Trainingsangeboten für unterschiedliche Zielgruppen	V
M-05: Ausbau der Internetpräsenz der Radverkehrsförderung	V
M-08: Intensivierung von Dialogangeboten	VI
M-07: Fortführung bestehender Kampagnen und Ausweitung von Kampagnen und Aktionstätigkeiten	VII
Handlungsfeld Fahrrad und Wirtschaft	
Ziele	3,51
Radverkehr in Unternehmen fördern	I
Radtourismus nachhaltig stärken	II
Lastenradnutzung in Transport und Logistik intensivieren	III
Öffentliches Fahrradverleihsystem einführen	IV
Schlüsselmaßnahmen	3,56
W-09: Ausbau radtouristischer Informationsangebote	I
W-05: Radverkehrsförderung im betrieblichen Mobilitätsmanagement von Unternehmen stärken	II
W-08: Digitalisierung Fahrradboxen und Gepäckaufbewahrung für den Radtourismus (z.B. Buchung Stellplätze per App)	III
W-04: Stärkung und Förderung gewerblicher Fahrrad- und Lastenradnutzung	IV
W-02: Berücksichtigung von Lastenrädern in der Radinfrastruktur und Sondernutzungssatzung	V
W-06: Zertifizierung Stadtverwaltung Cottbus/Chósebus als „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“	VI
W-03: Unterstützung von Dienstleistern, Unternehmen und Verbänden durch Ansprechpartner für urbane (Lastenrad-) Logistik	VII
W-01: Erarbeitung eines Lastenradtransport-Konzepts und Berücksichtigung von Logistikflächen in Planungen (z.B. Bebauungsplänen)	VIII
W-07: Bikesharing und Lastenradsharing in Cottbus etablieren und stärken	IX
Handlungsfeld Fahrrad und Politik	

Ziele	4,1
Finanzielle Mittel bereitstellen	I
Radverkehrsplanung als Fokus der Verwaltung festlegen	II
Beteiligung und Informationsangebot stärken	III
Radverkehrsanteil soll auf 35 % steigen	IV
Schlüsselmaßnahmen	4,1
P-04 Zur Umsetzung der Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept werden die finanziellen Ressourcen für die Radverkehrsförderung entsprechend aufgestockt, zur Orientierung dient ein Wert von 30 € / EW pro Jahr	I
P-06 Fortführung des Runden Tisch Radverkehr, Verbesserung der Integration in den kommunalen Entscheidungsprozess	II
P-01 Zur Umsetzung der Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept werden die personellen Ressourcen der Stadtverwaltung entsprechend aufgestockt	III
P-05 Dokumentation der Umsetzung in einem regelmäßigen Radverkehrsbericht	IV
P-02 Einrichtung einer Radverkehrsbeauftragten-Personalstelle in der Stadtverwaltung	V
P-03 Einrichtung eines radverkehrsbezogenen Sach- oder Fachgebiets zur fokussierten Bearbeitung der Radverkehrsförderung	V
P-08 Aufnahme des Betriebs temporärer Radverkehrsmessungen im Stadtgebiet	VI
P-07 Einrichtung von dauerhaften Zählstellen an relevanten Stellen im Stadtgebiet	VII

Tabelle 18: Wichtigkeit der Handlungsfelder und Rangfolge der Ziele und Schlüsselmaßnahmen innerhalb der Handlungsfelder

Insgesamt ist die Zustimmung zum Radverkehrskonzept hoch. Die vorgestellten Inhalte des entworfenen Radverkehrskonzepts Cottbus/Chósebus 2035+ genießen großen Rückhalt. In der Auswertung werden allerdings immer wieder auch gegenläufige Meinungen sichtbar. Dies legt die Vermutung nahe, dass in der Befragung auch eine Kulturdebatte zur Verkehrswende abgebildet und ausgetragen wird. Aus der Befragung geht hervor, dass Teile der Bevölkerung kaum Berührungspunkte mit dem Radverkehr haben und dennoch starke Meinungen gegen das Verkehrsmittel vertreten. Die Umsetzung des Radverkehrskonzepts sollte sich auch zur Aufgabe machen, diese Schere durch Radverkehrsförderung auf unterschiedlichen Ebenen zu schließen.

Neben den quantitativen Fragen wurde auch das Textfeld für Anmerkungen und Kommentare ausgewertet. Hier wird noch einmal der Wunsch nach Verbesserung der Infrastruktur unterstrichen und mehr Fahrradstraßen, eine besser vernetzte Radinfrastruktur und die Freigabe von Einbahnstraßen gefordert. Genannt wurden außerdem einheitliche und flächige Rotmarkierungen zur Erhöhung der Sichtbarkeit, eigenständige Signalisierung an Ampeln und eine regelmäßige Reinigung und Unterhaltung. Besonders häufig genannt wurde der Wunsch nach einer klareren Trennung von Rad- und Fußverkehr, um eine konfliktfreie Nutzung der Verkehrsarten zu ermöglichen. Hinzu kommt die Forderung, die Sichtbarkeit für den Radverkehr zu erhöhen und Sichtbeziehungen zum Kfz-Verkehr zu verbessern, indem beispielsweise Schilder umgestellt und Grünpflanzen beschnitten werden. Auch die Orientierbarkeit sollte erhöht werden. Häufig genannt wurde auch die Aufklärung der Menschen in Kfz bezüglich eines sicheren Verhaltens gegenüber dem Radverkehr. Ein wichtiges Anliegen ist vielen die Barrierefreiheit der Radverkehrsinfrastruktur, die unterschiedliche Nutzungsgruppen berücksichtigen soll und sich mit einer barrierefreien Fußverkehrsinfrastruktur ergänzen kann.

In der Befragung gab es auch kritische Rückmeldungen. Einige Aussagen stellen die Notwendigkeit eines solch umfangreichen Konzepts in Frage und die damit verbundenen Kosten. Es wird als unrealistische Utopie dargestellt. In manchen Aussagen besteht die Angst, dass die Radverkehrsförderung zu stark auf Kosten anderer Verkehrsarten erfolgen wird. Diese kritischen Stimmen bringen wichtige Perspektiven auf, die bei der Umsetzung des Radverkehrskonzepts zu berücksichtigen sind.

Eine Betrachtung dieser kritischen Stimmen und der gegenläufigen Aussagen in der Befragung unterstreichen noch einmal, wie wichtig es ist im Rahmen der Radverkehrsförderung auch das Image des Radverkehrs zu verbessern und wie bedeutend ein Flankieren durch Maßnahmen der Information und Aufklärung ist. Das Radverkehrskonzept wird durch Rückhalt in Politik und Verwaltung für die Radverkehrsförderung zusätzlich gestützt.

6 Evaluation Radverkehrskonzept 2005

7 Förderungsmöglichkeiten

Ebene	Programmname	Förderungs-be-rechtigt	Bestandteil	Anteil der Förderung	Voraussetzungen	Frist bzw. Laufzeit	Quelle/Link
EU	INTERREG	- Kommune - Öffentliche Einrichtung - Verband/ Vereinigung	Nachhaltige Mobilität in Ballungsräumen und dünner besiedelten Regionen; Weitere Vorhaben mit Relevanz für die Regionalentwicklung	Zuschuss aus EFRE	Territoriale Agenda der EU 2030 - LINK	Stichtag 08.04.2024, 2027; Nächster Stichtag vrs. September	INTERREG
EU	Horizon Hope	- Unternehmen - Forschungs-einrichtungen - Hochschulen - Öffentliche Einrichtungen - Verband/ Vereinigung	Innovative Projekte unter anderem aus dem Mobilitätsbereich	Zuschuss (auch Preisgelder und öffentliche Aufträge); bis zu 100 %, bei Innovationsmaßnahmen grundsätzlich 70 %	Beteiligung von unabhängigen Einrichtungen aus verschiedenen Mitgliedsstaaten, Ausnahmen für Einzelvorhaben möglich	31.12.2027	Förderdatenbank
Brandenburg	Radwege an Landesstraßen	Baulastträgerschaft des Landes	Radverkehrsinfrastruktur, eingeschränkt innerorts; Bedarfsliste mit Landkreisen abgestimmt.	Finanzierung	Baulastträgerschaft des Landes	unbegrenzt	Mobilitätsforum Bund
Brandenburg	Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ – Förderung der wirtschaftsnahen kommunalen Infrastruktur	- Kommune - Öffentliche Einrichtung - Verband/ Vereinigung	Erschließung und Erweiterung von Industrie- und Gewerbegebieten; Radwandertourismus; Weitere	Zuschuss, Basisförderung von bis zu 60 % der zuwendungsfähigen Ausgaben + Potentialförderung (max. 80 %); Weitere Spezifikationen;		Entscheidung im laufenden Haushaltsjahr bei Einreichung bis zum 30.06. bei der ILB	Förderdatenbank
Brandenburg	Lastenradförderung	- Gemeinde und Gemeindeverbände - Körperschaften und Anstalten des öffentlichen Rechts - Eingetragene Vereine	- Anschaffung fabrikneuer Lastenfahräder ohne E-Motor - fabrikneuer E-Lastenfahräder mit E-Motor, - fabrikneuer Lastenfahrradanhänger ohne E-Motor oder	Förderung: 50-80% 2.500 € 4.000 € 1.000 €	Nutzbar für den Transport von Waren oder Personen	Anträge zwischen 05.05. – 07.04.2024	MIL Brandenburg

Ebene	Programmname	Förderungs-be-rechtigt	Bestandteil	Anteil der Förderung	Voraussetzungen	Frist bzw. Laufzeit	Quelle/Link
		- Gewerbetrei-bende/Selbststän-dige	- mit E-Motor	2.500 €			
Bund	Förderung von nicht investiven Maßnah-men zur Umsetzung des NRVP	- Kommune - Verband/ Vereini-gung - Öffentliche Einrich-tung	Forschungs- und Entwick-lungsvorhaben Informations- und Kommuni-kationskampagnen Vorhaben zur Koordinierung und Förderung des Radver-kehrs	Zuschuss Bis zu 80 %	Fachliche Qualifikation Ausreichende Kapazität Ausreichende Bonität Im Interesse des Bundes Nur mit Förderung mög-lich	Vorhabenskizzen jeweils bis zum 1.08. des laufen-den Jahres	Bundesamt für Logistik und Mobilität
Bund	Innovative Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland	- Kommune - Verband/ Vereini-gung - Öffentliche Einrich-tung	Verbesserung der Verhält-nisse für den Radverkehr; Si-cherung einer nachhaltigen Mobilität; urbane/ quartiers-bezogene Mobilitätskon-zepte sowie Verknüpfung mit anderen Verkehrsteilneh-mern	Förderungszuschuss - Max. 75 % der zuwen-dungsfähigen Gesamt-ausgaben - bis 90 % für finanz-schwache Kommunen	Fachliche Qualifikation Ausreichende Kapazität Ausreichende Bonität Projektstart nach Bewilli-gung		Förderdaten-bank
Bund	Klimaschutzinitiative – Klimaschutz durch Radverkehr	- Verband/ Vereini-gung - Öffentliche Einrich-tung - Kommune - Hochschule	Investive Maßnahmen mit Modellcharakter: Umgestaltung Straßenraum; Errichtung Notwendiger-/ zu-sätzlicher Radinfrastruktur; Etablierung lokaler Radver-kehrsdienstleistungen;	Zuschuss bis zu 75 %, min. 20.000 €, max. 20 Mio. €; Bis zu 90 % für finanz-schwache Kommunen	Gewerbliche Unternehmen mit angemessener Eigenbe-teiligung von mind. 50 %	Bis zu vier Jahre	Förderdaten-bank

Ebene	Programmname	Förderungs-be-rechtigt	Bestandteil	Anteil der Förderung	Voraussetzungen	Frist bzw. Laufzeit	Quelle/Link
Bund	IKK – Nachhaltige Mo-bilität	Kommunen	Investitionen in die klima-freundliche Infrastruktur, kommunaler Fuhrpark, nach-haltige Informations- und Kommunikationstechnolo-gien (IKT) für Mobilität	Darlehen, bis zu 100 %, ma-ximal 150 Millionen € pro Jahr		Mindestlaufzeit von 4 Jahren;	KfW
Bund	Investitionskredit Nachhaltige Mobilität – Individualvariante	Körperschaften des öf-fentlichen Rechts; Un-ternehmen	Klimafreundliche Fahrzeuge: - Personenbeförderung - Leichte Nutzfahrzeuge - Güterbeförderung Infrastruktur für klimafreund-lichen Verkehr (Land, Wasser, Luft); IKT für Mobilität;	Darlehen; bis zu 100 %	Mindestbetrag von 25 Mio. €	Mind. 4 Jahre Laufzeit;	Förderdaten-bank
Bund	Investitionskredit Nachhaltige Mobilität – Standardvariante	Körperschaften des öf-fentlichen Rechts; Un-ternehmen	Klimafreundliche Fahrzeuge: - Personenbeförderung - Leichte Nutzfahrzeuge - Güterbeförderung Infrastruktur für klimafreund-lichen Verkehr (Land, Wasser, Luft); IKT für Mobilität;	Darlehen; Bis zu 100 %	Maximal 50 Mio. €	Bis zu 5 Jahre & tilgungs-freies Anlaufjahr (10/2; 20/3; 30/5)	Förderdaten-bank

Ebene	Programmname	Förderungs-be-rechtigt	Bestandteil	Anteil der Förderung	Voraussetzungen	Frist bzw. Laufzeit	Quelle/Link
Bund	Klimaschutzinitiative – Klimaschutzprojekte im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie)	Verband/ Vereinigung; Öffentliche Einrichtung; Kommune; Hochschule; Unternehmen;	Strategische Klimaschutzmaßnahmen; z.B. Konzepte, Machbarkeitsstudien, Managementsysteme Investive Klimaschutzmaßnahmen; z.B. klimafreundliche Mobilität	Zuschuss; Höhe abhängig von der Art der Maßnahme; 50 – 70 % (70 – 90 % für finanzschwache Kommunen); siehe Link)	Mind. 5.000 € je Antrag; Ausreichend finanzielle und personelle Kapazität; Maßnahmeninhalt muss aktuelle Bestimmungen übertreffen;	Ganzjährig einzureichen	Förderdatenbank
Bund	Kommunale Modellvorhaben zur Umsetzung der ökologischen Nachhaltigkeitsziele in Strukturwandelregionen (KoMoNa)	Kommunen; Kommunale Zusammenschlüsse; Unternehmen; Stiftungen, Vereine, Verbände; Hochschulen u.ä.;	Konzeptionelle Maßnahmen wie Nachhaltigkeitskonzepte; Investive Maßnahmen wie umweltverträgliche Mobilitätskonzepte;	Zuschuss, bis zu 90 % (100 % im Bereich „Citizen Science“)	Sitz/Niederlassung in Region des Lausitzer Reviers; Freiwillige Maßnahmen ohne öffentlich-rechtliche oder gesetzliche Verpflichtung		Förderdatenbank
Bund	Betriebliches Mobilitätsmanagement	Betriebe; Unternehmen; Kommunen;	Innovative Konzepte; Effektive Standardmaßnahmen; Konzepterarbeitung;	Zuschuss; Anteilfinanzierung abhängig des Schwerpunktes, Auf Höchstbetrag begrenzt.	Betriebsstätte oder Niederlassung in BRD, Hauptsitz EU; Fachliche Qualifikation, personelle und finanzielle Kapazität;		Förderdatenbank

Ebene	Programmname	Förderungs-be-rechtigt	Bestandteil	Anteil der Förderung	Voraussetzungen	Frist bzw. Laufzeit	Quelle/Link
Bund	Klimaschutzinitiative – Kommunale Klimaschutz-Modellprojekte	Kommunen und Zusammenschlüsse mit mind. 25 % kommunaler Beteiligung	Stärkung des Umweltverbundes; grüne City-Logistik; THG-Reduktion im Wirtschaftsverkehr; Smart City;	Zuschuss; Bis zu 70 %, finanz-schwache Kommunen bis zu 100 %; Mind. 20.000 €; Max. 10 Mio. €	Wegweisende investive Modellprojekte zur Verringerung der Treibhausgasemissionen;	Bis zu 4 Jahre Laufzeit; Einreichung 1.3.-30.4. & 1.9. – 31.10., Endet 2024	Förderdaten-bank
Bund	Finanzhilfen für Radschnellwege	Gemeinde und -verbände	- Neu-, Um- und Ausbau Radschnellweggerechten und verkehrssicheren Umbau - Verkehrs(-sicherheits) technischen Ausstattung - Errichtung wegweisender Beschilderung - Farbliche Kennzeichnung	Finanzierung; Bis zu 75 %; in begründeten Einzelfällen bis zu 90 %;	Zusammenhängendes Netz, vorhandene oder neu zu schaffende Rad(schnell)wege, sicher und möglichst störungsfrei;	Ende 2030	Förderfibel
Bund	Sonderprogramm „Stadt und Land“	Gemeinde und -verbände	- Neu-, Um- und Ausbau flächendeckender, möglichst getrennter und sicherer Radverkehrsnetze - Eigenständige Radwege - Fahrradstraßen - Brücken, Unterführungen - Abstellanlagen und Fahrradparkhäuser - Optimierende Maßnahmen für den Verkehrsfluss - Erstellung von Radverkehrskonzepten	Finanzierung; Bis zu 75 %, bei finanz-schwachen Kommunen bis zu 90 %;	Verkehrsbedeutung für Berufs- und Alltagsradverkehr (Kein ausschl. touristischer Zweck);	Ende 2028	Förderfibel

Ebene	Programmname	Förderungs-be-rechtigt	Bestandteil	Anteil der Förderung	Voraussetzungen	Frist bzw. Laufzeit	Quelle/Link
			- Lastenradverkehr				
Bund	Städtebauförderung	Städte und Gemeinden	- Radinfrastruktur, eingeschränkt; - Bike+Ride, Fahrradstationen, Abstellanlagen, eingeschränkt	Förderung; Bis zu 33 % vom Bund. Bund Länder und Kommunen tragen jeweils 1/3 der Kosten;	Räumlich festgelegte Neue-rungsgebiete	Ende 2027	Förderfibel

8 Kartenwerk des Radverkehrskonzepts

A.1 – Radverkehrsnetz

A.2 – Quellen und Ziele der Radnetzerstellung

A.3 – Erweitertes Veloroutennetz Cottbus/Chósebus

A.4.1 – Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung zwischen 2019 und 2023 nach Unfalltyp

A.4.2 – Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung zwischen 2019 und 2023 nach Unfalltyp Fahr Unfall (F)

A.4.3 – Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung zwischen 2019 und 2023 nach Unfalltyp Abbiege-Unfall (AB)

A.4.4 – Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung zwischen 2019 und 2023 nach Unfalltyp Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)

A.4.5 – Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung zwischen 2019 und 2023 nach Unfalltyp Überschreiten-Unfall (ÜS)

A.4.6 – Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung zwischen 2019 und 2023 nach Unfalltyp Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)

A.4.7 – Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung zwischen 2019 und 2023 nach Unfalltyp Unfälle im Längsverkehr (LV)

A.4.8 – Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung zwischen 2019 und 2023 nach Unfalltyp Sonstiger Unfall (SO)

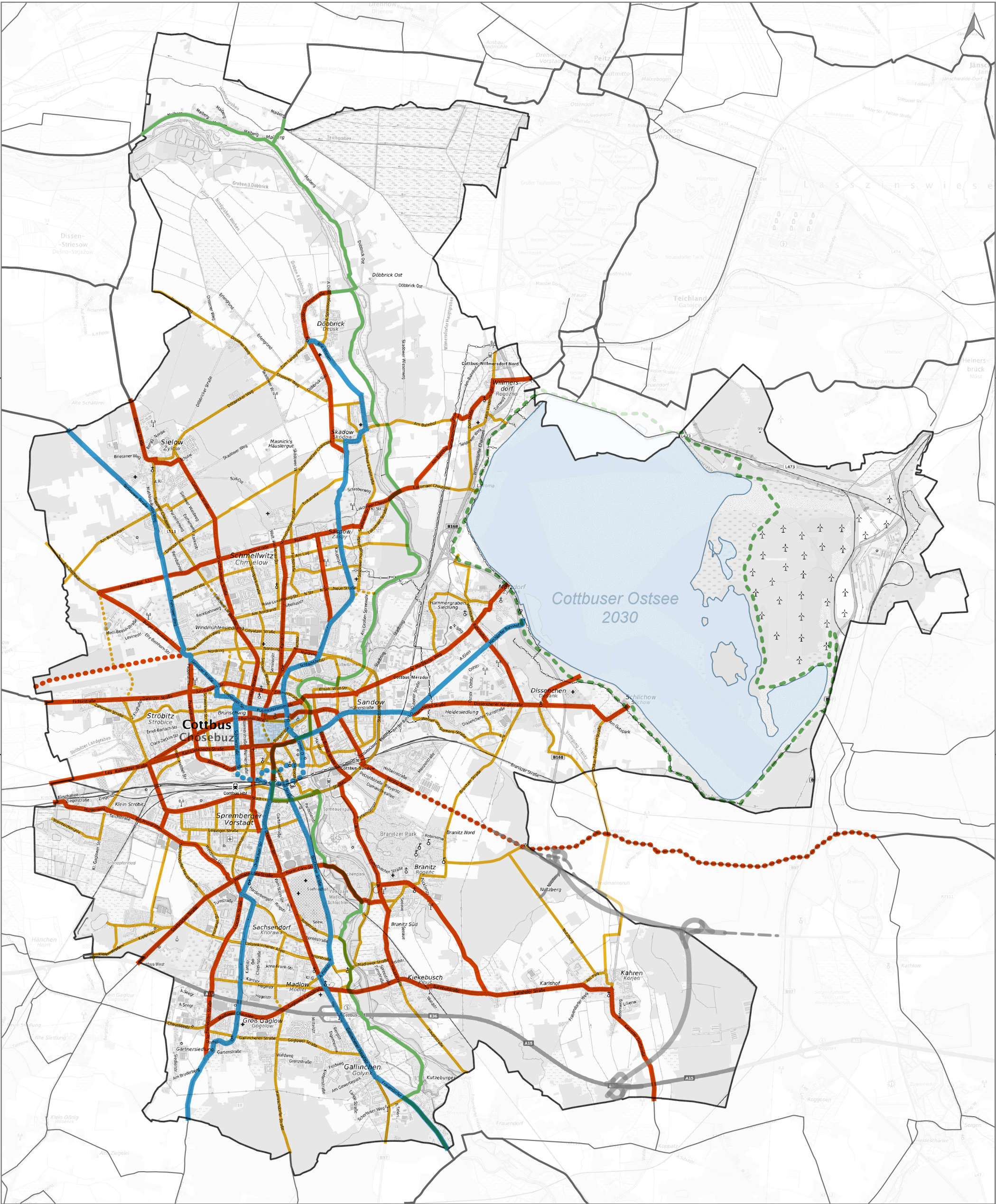
A.4.9 – Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung zwischen 2019 und 2023 nach Unfalltyp Abbiegeunfall (AB) Cluster im Umkreis von 60 m um einen Knotenpunkt

A.4.10 – Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung zwischen 2019 und 2023 nach Unfalltyp Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK) im Umkreis von 60 m um einen Knotenpunkt

A.4.11 – Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung zwischen 2019 und 2023 Besonderheiten ausgewählt

A.4.12 – Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung zwischen 2019 und 2023 mit Beteiligung eines E-Bike oder Pedelec

- A.5.1** – Beteiligung Wegedetektiv - Auswertung der Punkte
- A.5.2** – Beteiligung Wegedetektiv - Auswertung der Strecken
- A.6** – Führungsformen des Radverkehrs im Bestand
- A.7** – Oberflächenarten des Radverkehrs im Bestand
- A.8** – Messstellenstandorte
- A.9.1** – Sofortmaßnahmen im Stadtgebiet
- A.9.2** – Sofortmaßnahmen im Stadtgebiet
- A.10** – Startermaßnahmen
- A.11** – Streckenmaßnahmen Fahrradstraße
- A.12.1** – Knotenpunktmaßnahmen
- A.12.2** – Knotenpunktmaßnahmen



Radverkehrskonzept Cottbus/Chósebus 2035+

A.1 - Radverkehrsnetz (Zielnetz)

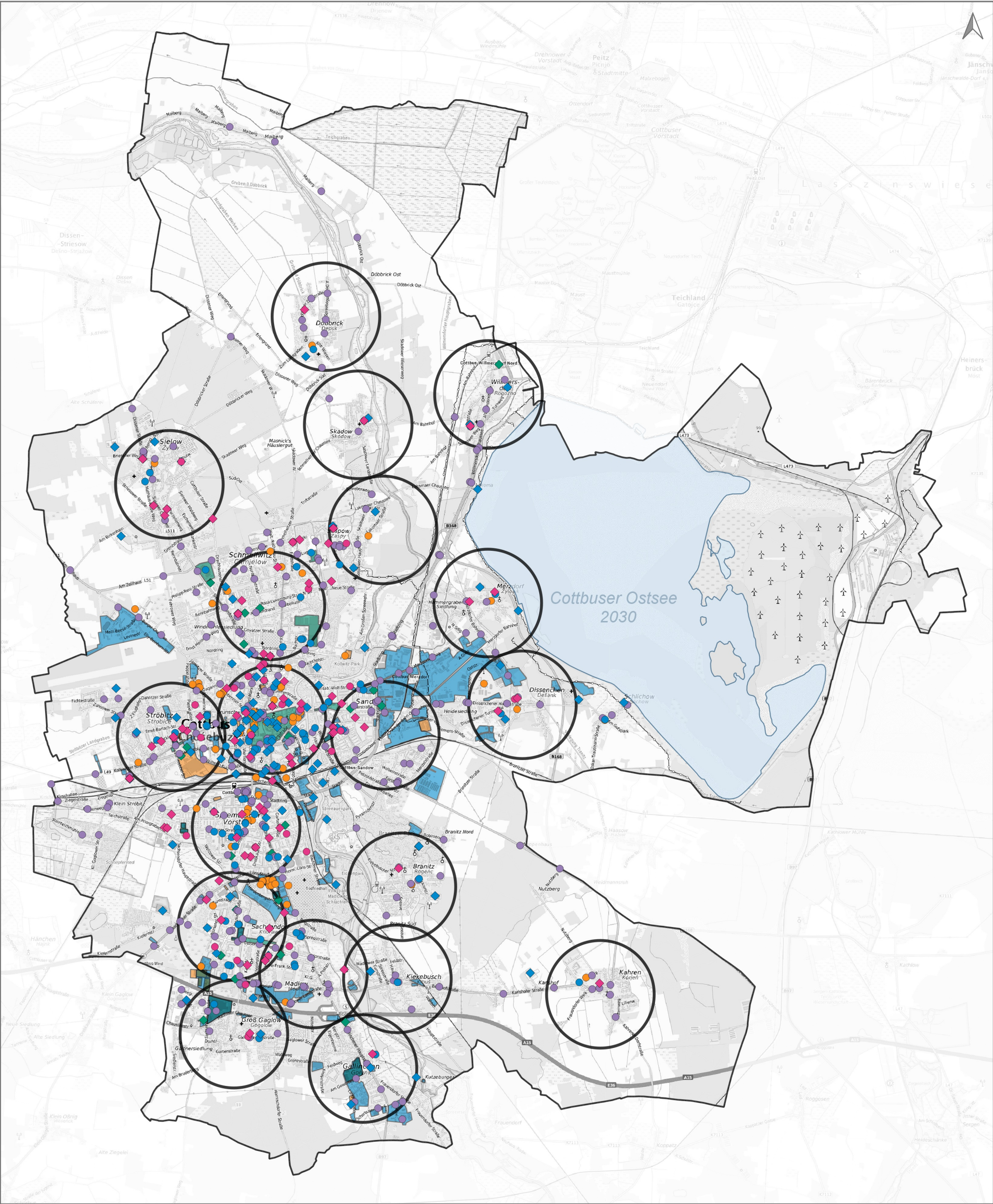
Zeichenerklärung

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

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



Radverkehrskonzept Cottbus/Chósebus 2035+
A.2 - Quellen und Ziele der Radnetzerstellung

Zeichenerklärung

- | | | |
|--------------------------------------|---------------------------|-----------------------|
| Kindertageseinrichtungen | Einzelhandel | Industrie |
| Bildungseinrichtungen | Öffentliche Einrichtungen | Versorgung |
| Kultur, Kunst & Freizeit | ÖPNV-Haltestellen | Gewerbe |
| Sozial- und Gesundheitseinrichtungen | | Siedlungsschwerpunkte |

Maßstab 1:60000 (DIN A3)
Bearbeitungsstand: 12.07.2024
Bearbeitung: Constantin Mast

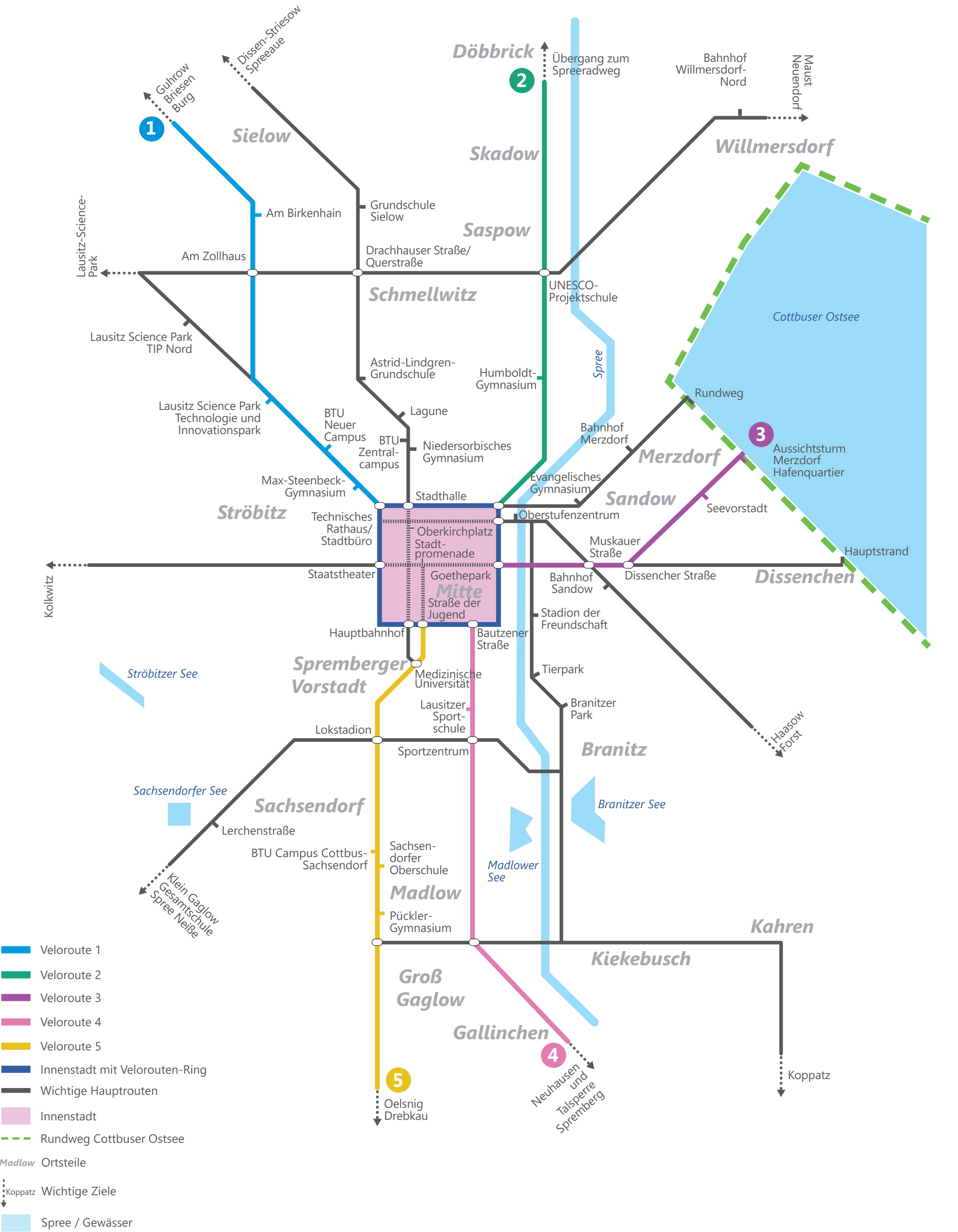
Kartengrundlage: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2022,
Datenquellen:
http://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf
Datengrundlage: IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH

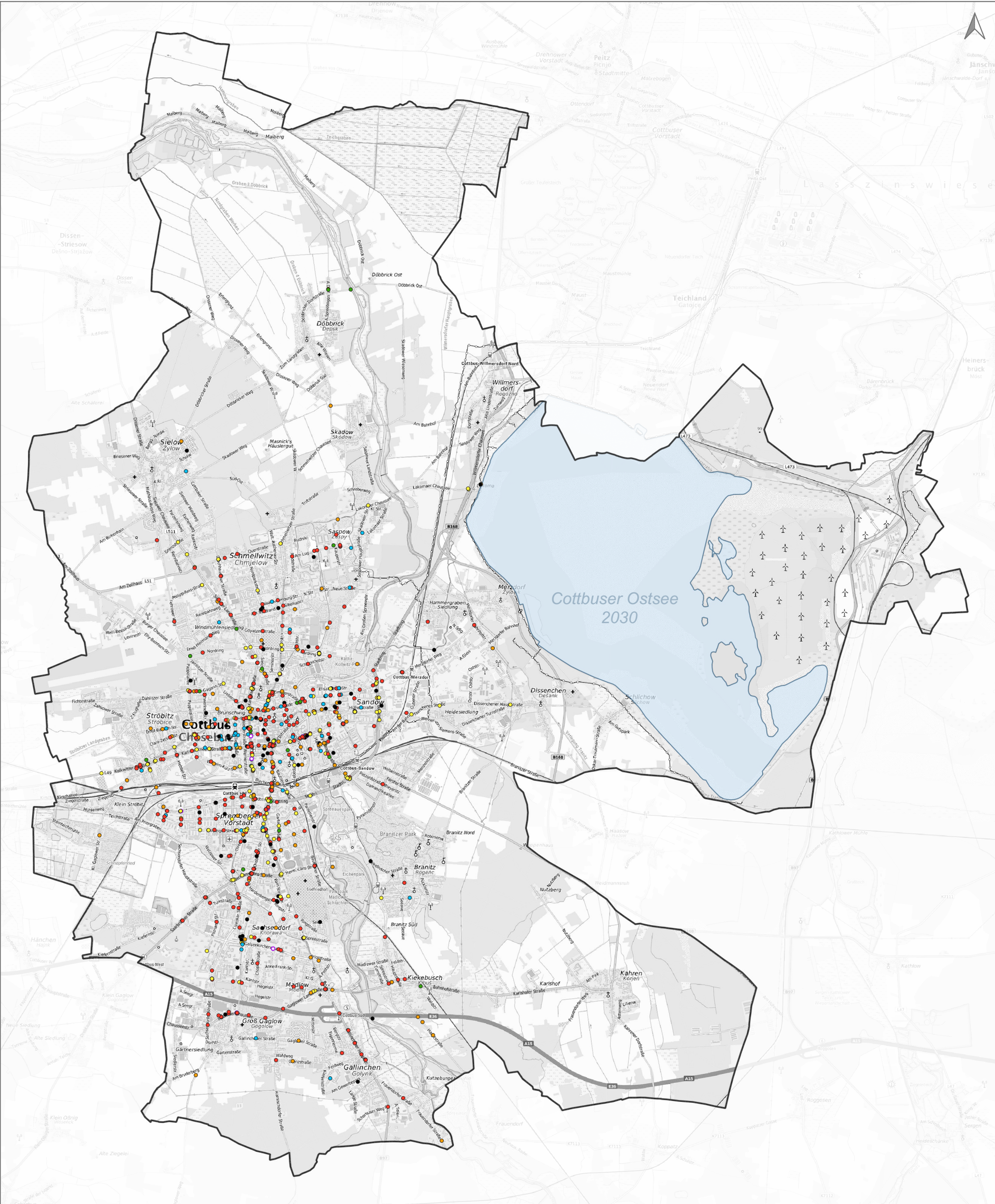
IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH
Hammfelddamm 6
41460 Neuss



Radverkehrskonzept Cottbus/Chósebus 2035+

A.3 - Netzschema Velorouten Cottbus/Chósebus





Radverkehrskonzept Cottbus/Chósebus 2035+

A.4 - Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung zwischen 2019 und 2023 nach Unfalltyp

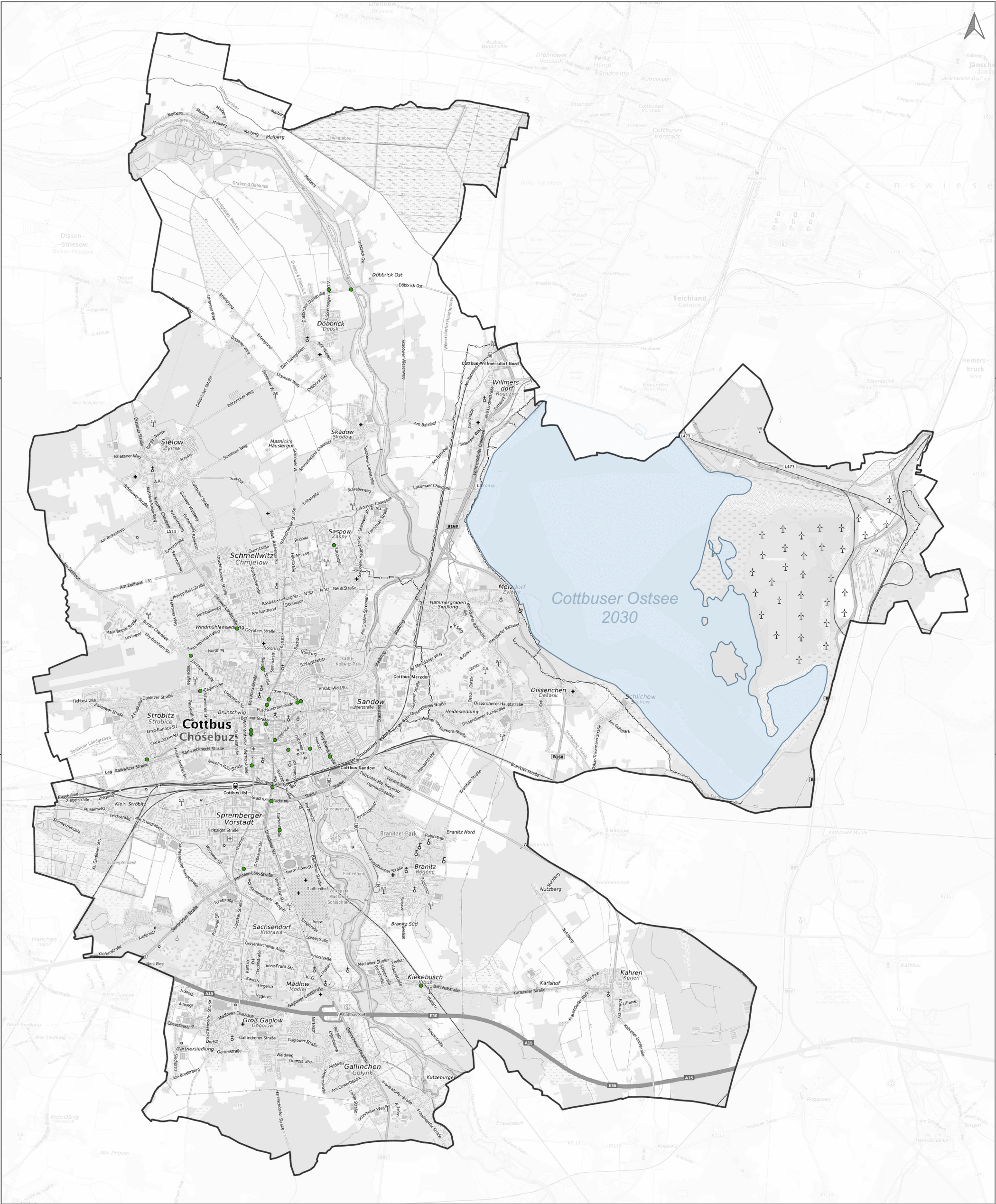
- Zeichenerklärung**
- Fahrnfall (F)
 - Abbiege-Unfall (AB)
 - Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)
 - Überschreiten-Unfall (ÜS)
 - Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)
 - Unfall im Längsverkehr (LV)
 - Sonstiger Unfall (SO)

Maßstab 1:60000 (DIN A3)
Bearbeitungsstand: 12.07.2024
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





Radverkehrskonzept Cottbus/Chósebus 2035+

A.4.1 - Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung zwischen 2019 und 2023 nach Unfalltyp Fahrnfall (F)

Zeichenerklärung

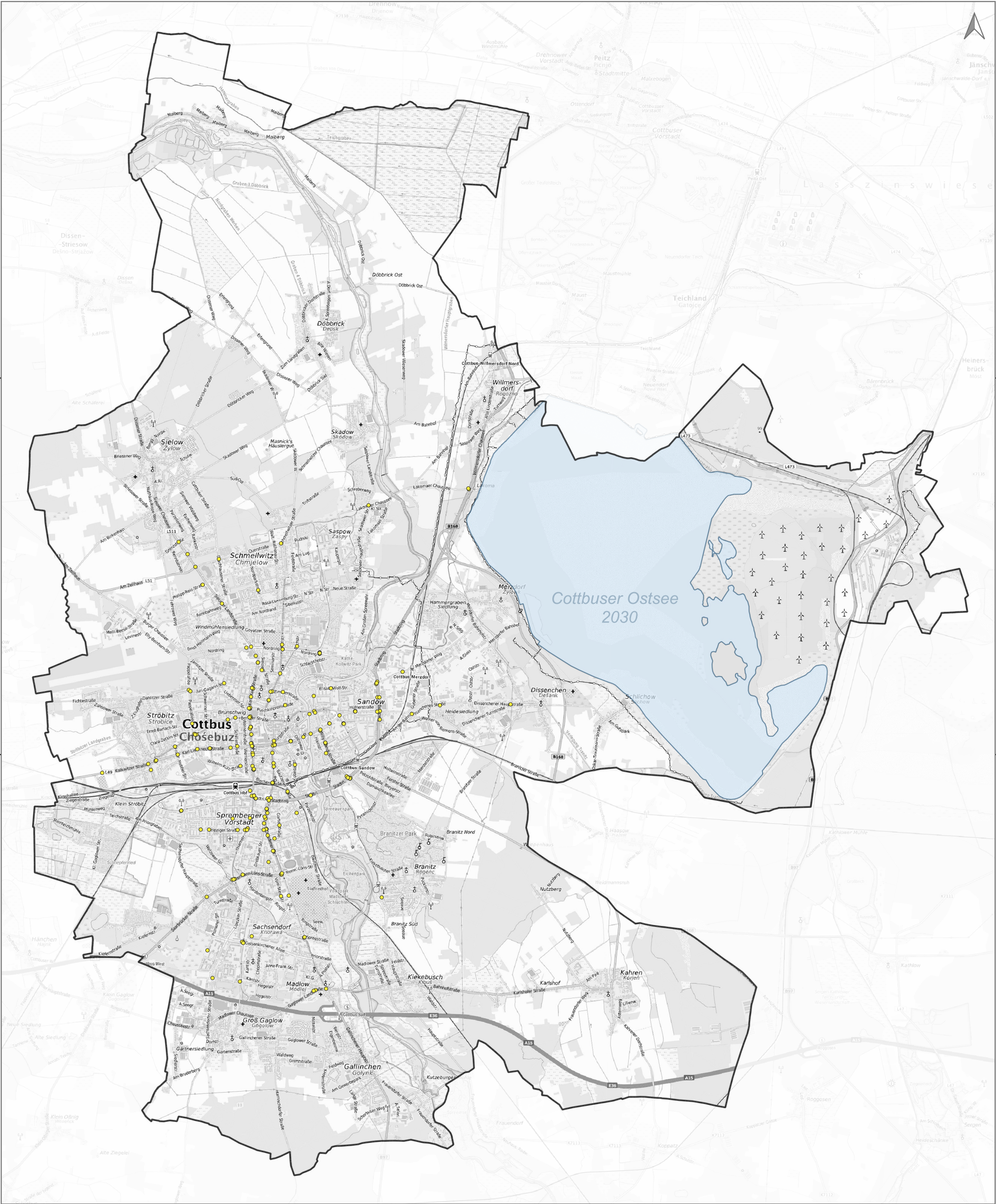
● Fahrnfall (F)

Maßstab 1:60000 (DIN A3)
Bearbeitungsstand: 12.07.2024
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



Radverkehrskonzept Cottbus/Chósebus 2035+

A.4.2 - Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung zwischen 2019 und 2023 nach Abbiege-Unfall (AB)

Zeichenerklärung

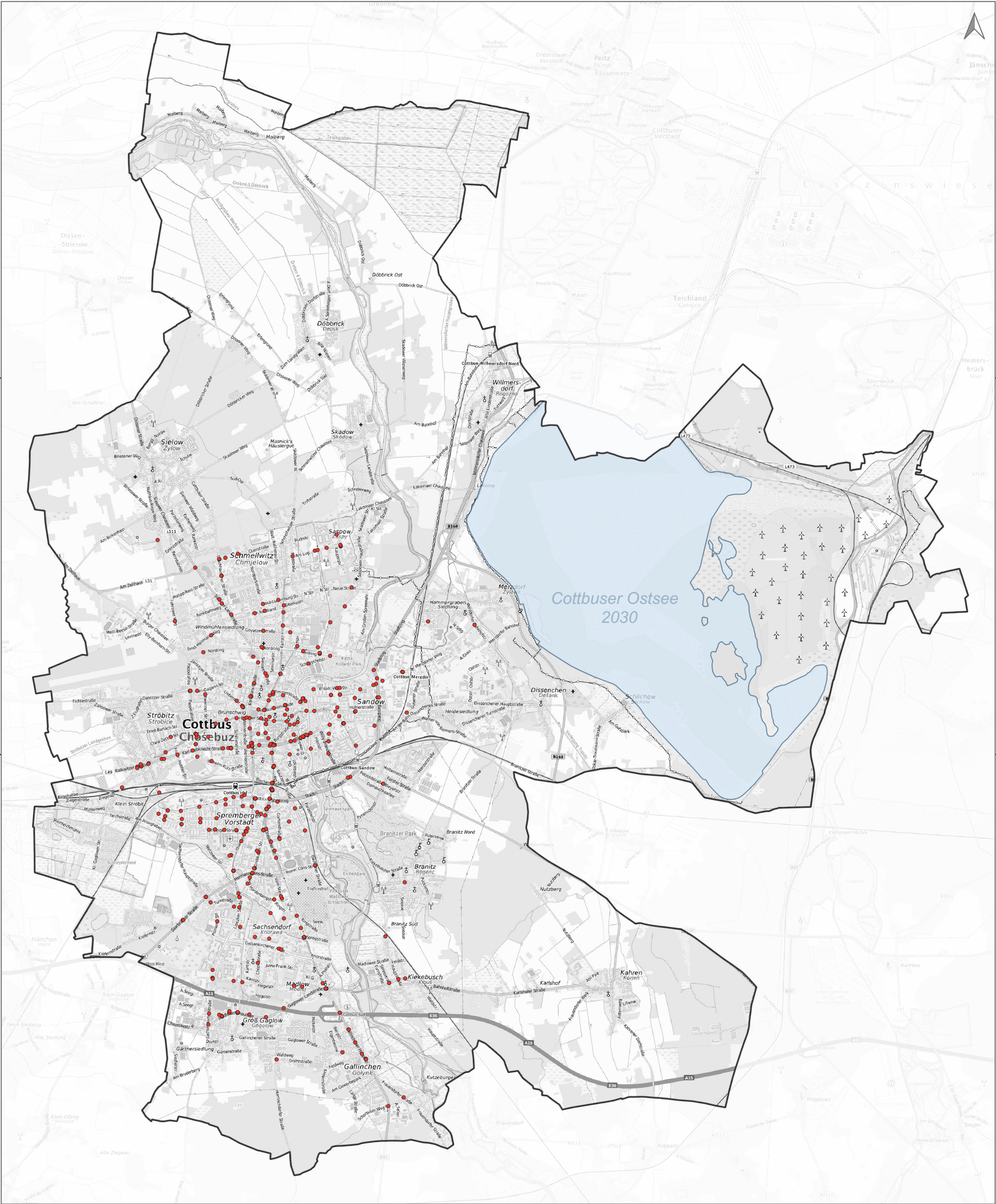
● Abbiege-Unfall (AB)

Maßstab 1:60000 (DIN A3)
Bearbeitungsstand: 12.07.2024
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





Radverkehrskonzept Cottbus/Chósebuz 2035+

A.4.3 - Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung zwischen 2019 und 2023 nach Unfalltyp

Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)

Zeichenerklärung

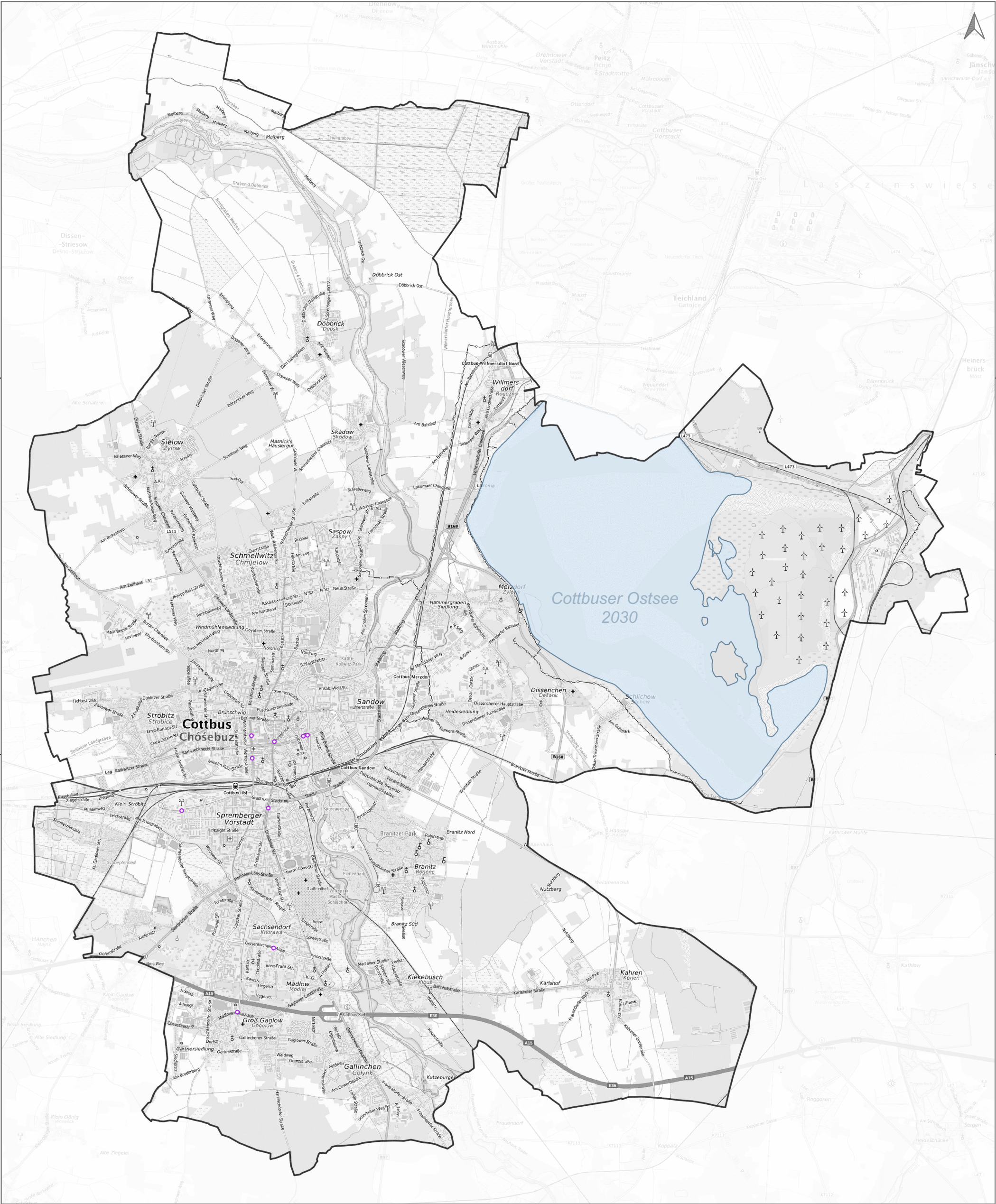
● Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)

Maßstab 1:60000 (DIN A3)
Bearbeitungsstand: 12.07.2024
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



Radverkehrskonzept Cottbus/Chósebuz 2035+

A.4.4 - Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung zwischen 2019 und 2023 nach Unfalltyp Überschreiten-Unfall (ÜS)

Zeichenerklärung

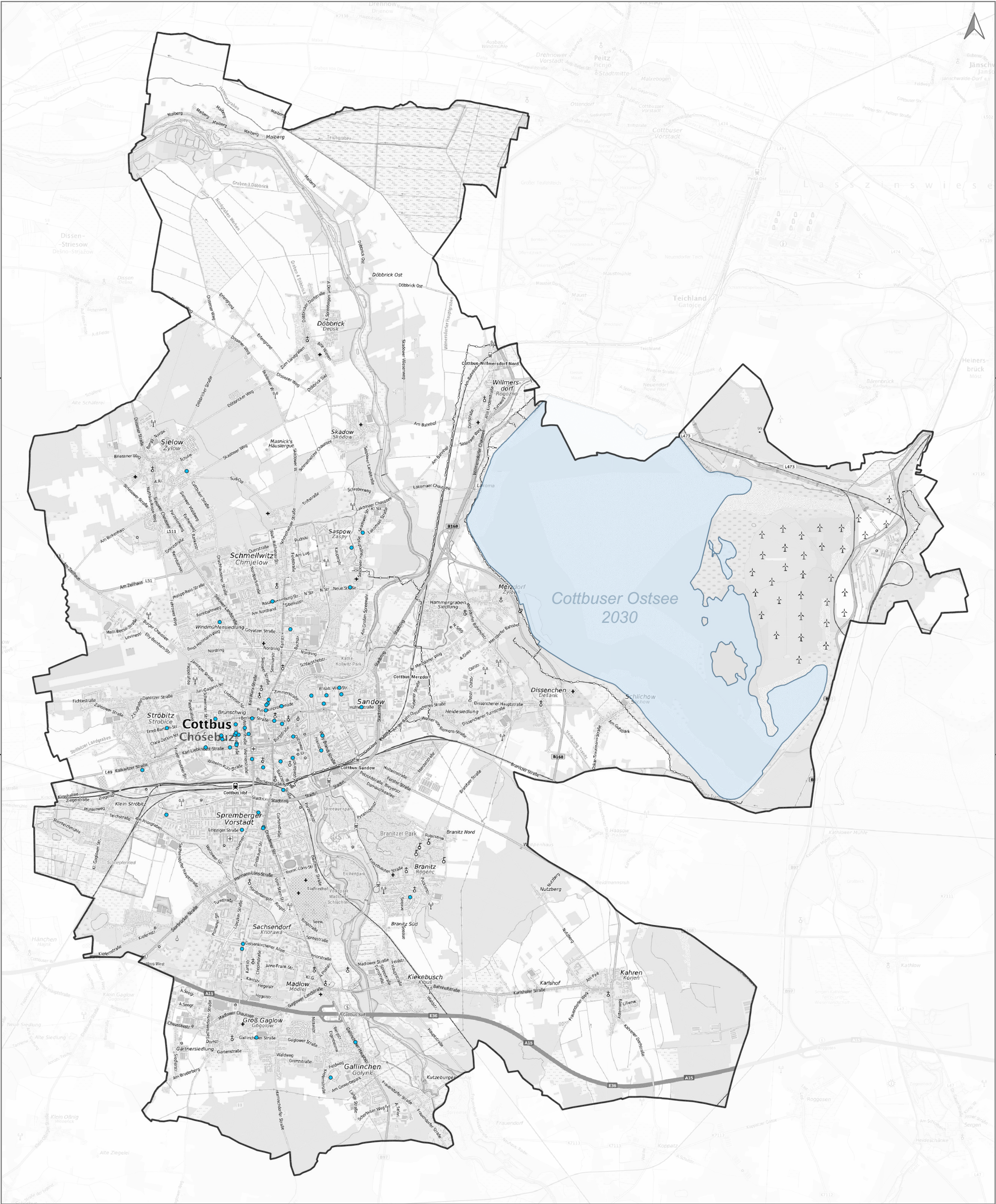
○ Überschreiten-Unfall (ÜS)

Maßstab 1:60000 (DIN A3)
Bearbeitungsstand: 12.07.2024
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



Radverkehrskonzept Cottbus/Chósebuž 2035+
A.4.5 - Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung zwischen 2019 und 2023 nach Unfalltyp Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)

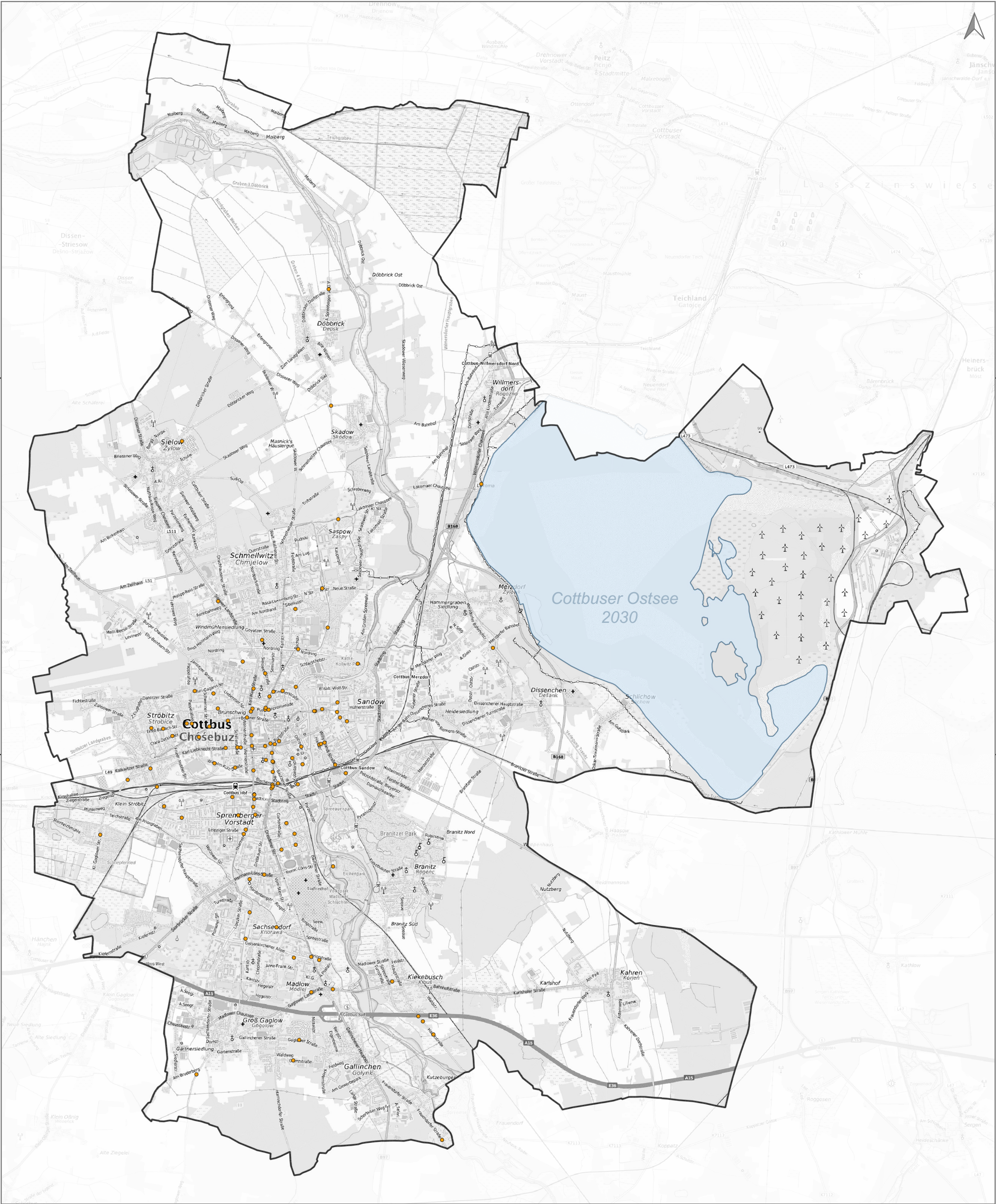
Zeichenerklärung
 Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)

Maßstab 1:60000 (DIN A3)
Bearbeitungsstand: 12.07.2024
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





Radverkehrskonzept Cottbus/Chósebus 2035+

A.4.6 - Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung zwischen 2019 und 2023 nach Unfalltyp Unfälle im Längsverkehr (LV)

Zeichenerklärung

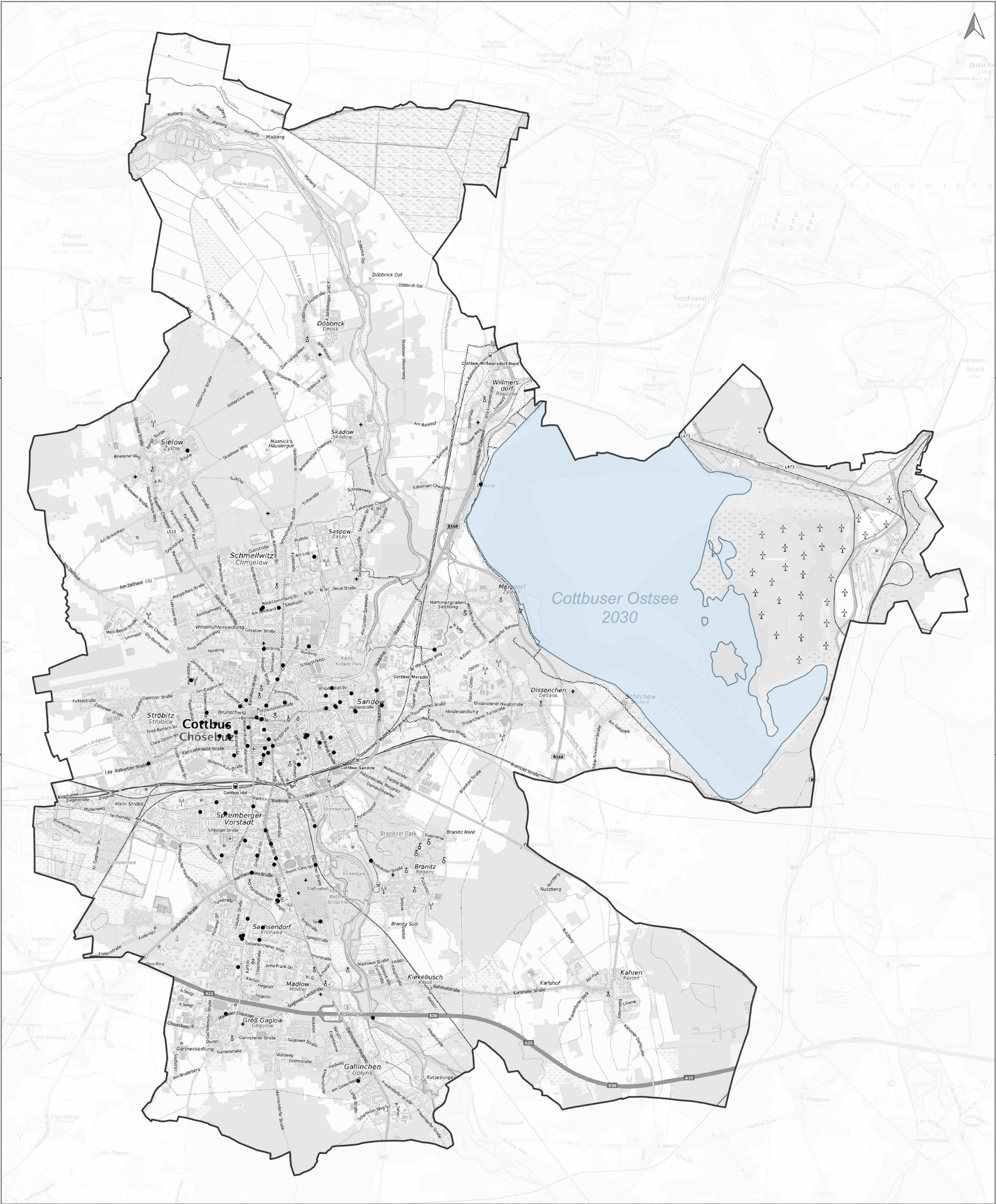
● Unfall im Längsverkehr (LV)

Maßstab 1:60000 (DIN A3)
Bearbeitungsstand: 12.07.2024
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



Radverkehrskonzept Cottbus/Chósebuž 2035+

A.4.7 - Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung zwischen 2019 und 2023 nach Unfalltyp Sonstiger Unfall (S0)

Zeichenerklärung

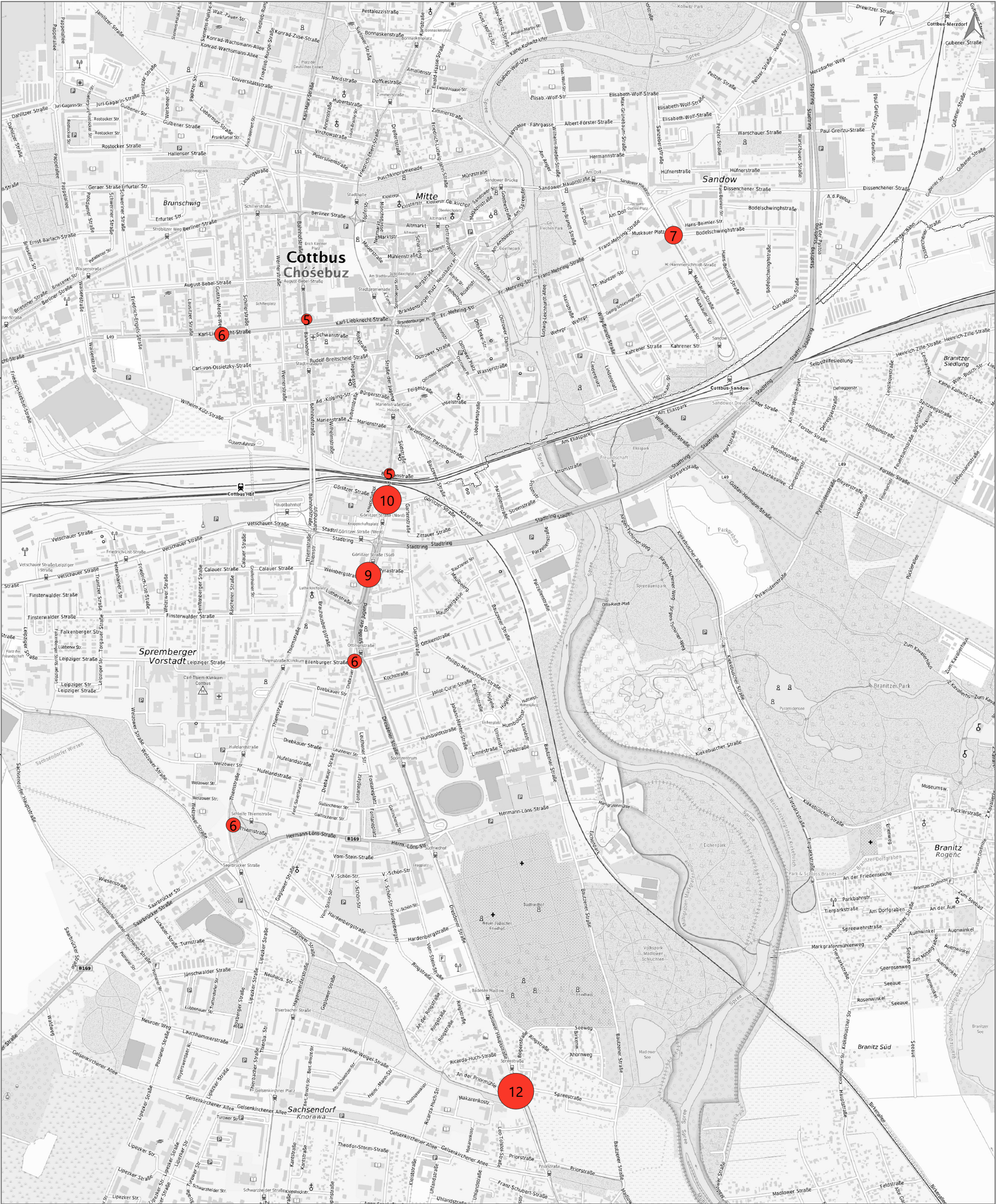
● Sonstiger Unfall (S0)

Maßstab 1:60000 (DIN A3)
Bearbeitungsstand: 12.07.2024
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



Radverkehrskonzept Cottbus/Chósebusz 2035+

A.4.8 - Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung zwischen 2019 und 2023 nach Unfalltyp

Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK) Cluster im Umkreis von 60 m um einen Knotenpunkt

Zeichenerklärung

Cluster Einbiegen/Kreuzen-Unfälle (EK) an Knotenpunkt mit Anzahl enthaltener Unfälle

Maßstab 1:15000 (DIN A3)
Bearbeitungsstand: 12.07.2024
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



Radverkehrskonzept Cottbus/Chósebuz 2035+

A.4.9 - Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung zwischen 2019 und 2023 nach Unfalltyp Abbiegeunfall (AB)

Cluster im Umkreis von 60 m um einen Knotenpunkt

Zeichenerklärung

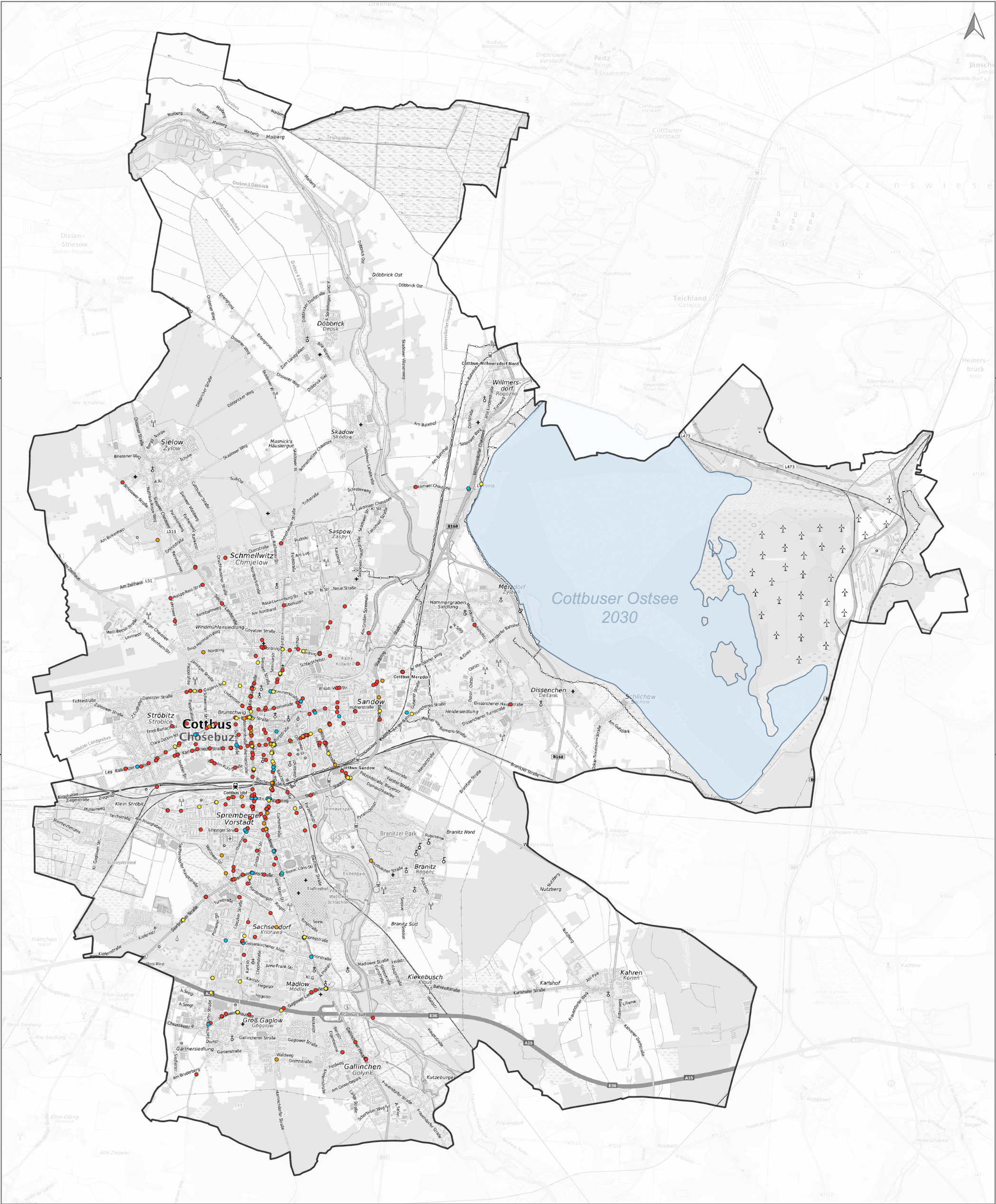
 Cluster Abbiegeunfälle (AB) an Knotenpunkt mit Anzahl enthaltener Unfälle

Maßstab 1:15000 (DIN A3)
Bearbeitungsstand: 12.07.2024
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



Radverkehrskonzept Cottbus/Chósebuz 2035+

A.4.10 - Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung zwischen 2019 und 2023 Besonderheiten ausgewählt

Zeichenerklärung

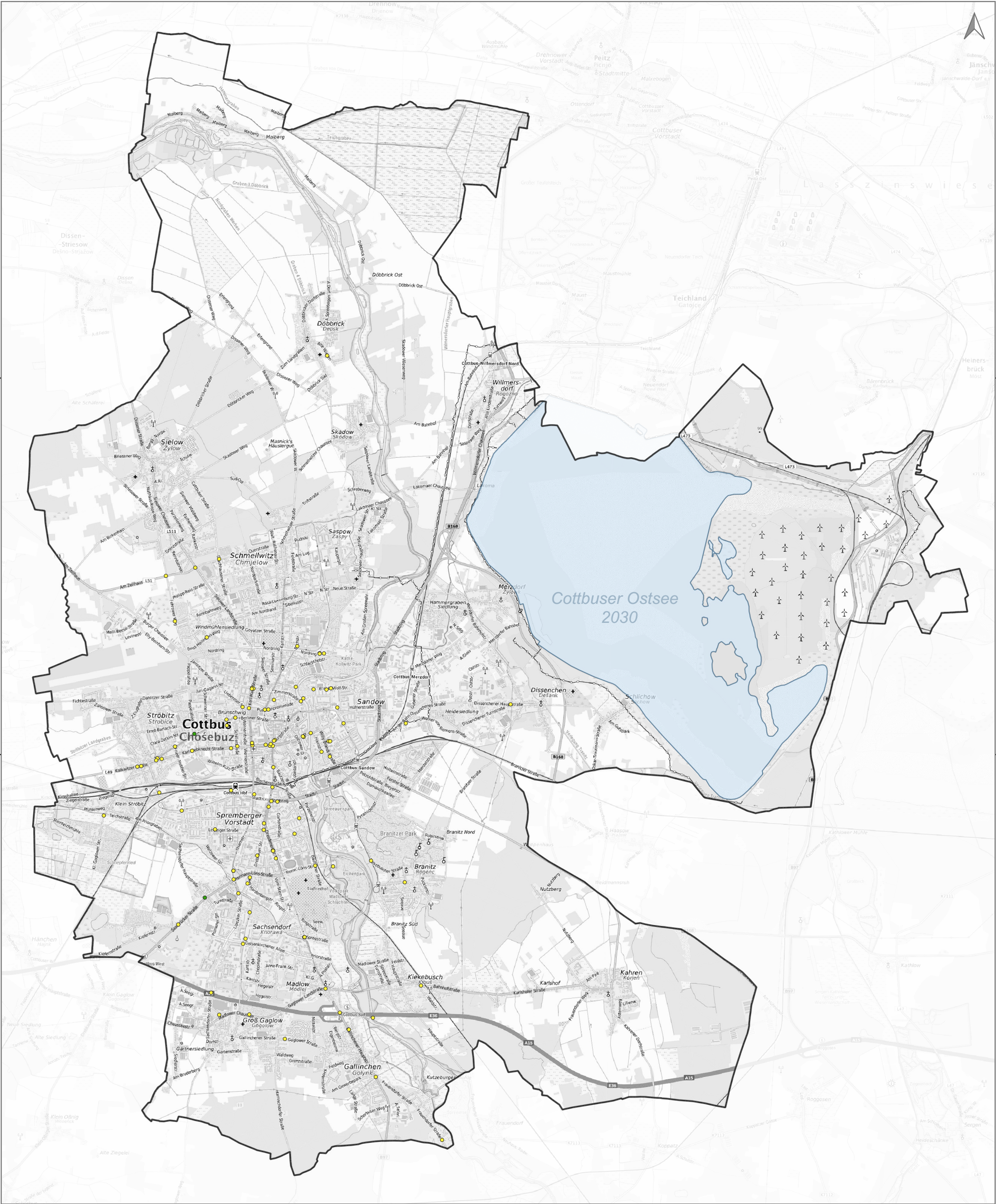
- Benutzungspflicht der Radverkehrsanlage
- Radverkehrsanlage auf der Fahrbahn oder nur durch Markierung davon getrennt
- Fußgängerfurt
- Baulich von der Fahrbahn getrennte Radverkehrsanlage

Maßstab 1:60000 (DIN A3)
Bearbeitungsstand: 12.07.2024
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





Radverkehrskonzept Cottbus/Chósebus 2035+

A.4.11 - Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung zwischen 2019 und 2023 mit Beteiligung eines E-Bike oder Pedelec

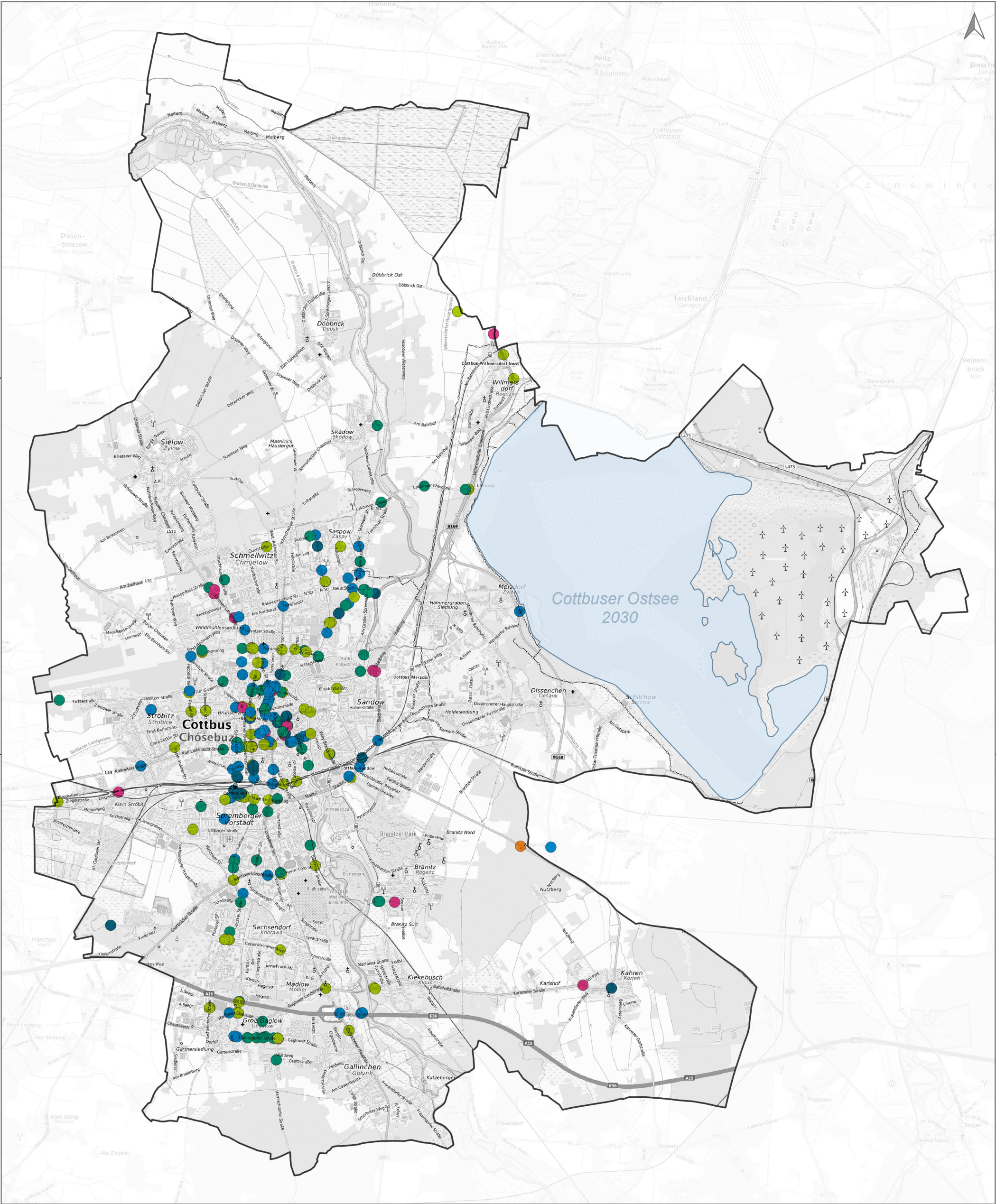
Zeichenerklärung

- Beteiligung E-Bike
- Beteiligung Pedelec

Maßstab 1:60000 (DIN A3)
Bearbeitungsstand: 12.07.2024
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



Radverkehrskonzept Cottbus/Chósebus 2035+

A.5.1 - Beteiligung Wegedetektiv - Auswertung der Punkte

Zeichenerklärung

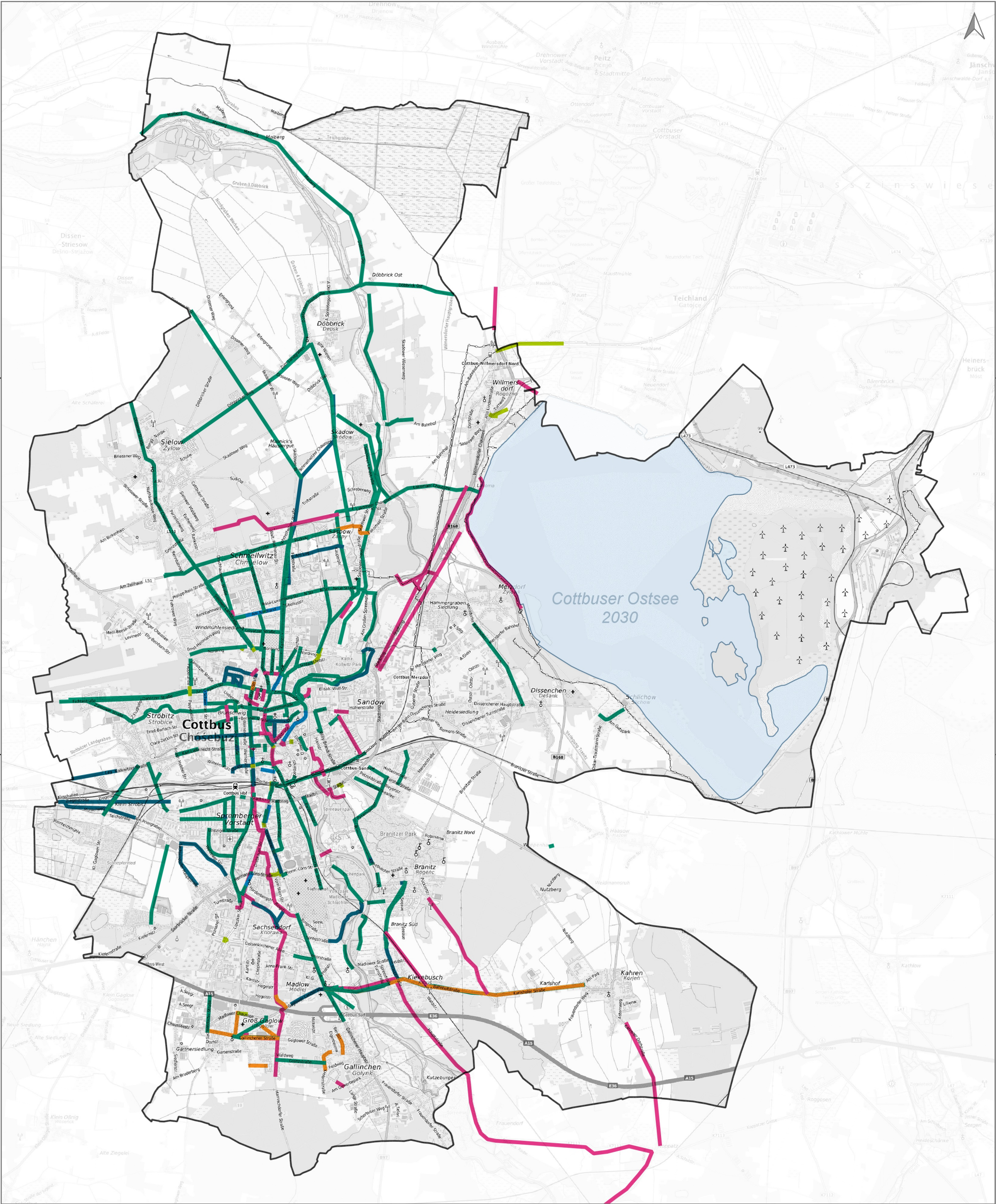
- Mangel RVA
- Besondere Anforderungen
- Nutzungsmangel
- Knotenpunkte-Querungen
- Radverkehrsnetz
- Sonstiges

Maßstab 1:60000 (DIN A3)
Bearbeitungsstand: 12.07.2024
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





Radverkehrskonzept Cottbus/Chósebus 2035+

A.5.2 - Beteiligung Wededetektiv - Auswertung der Linien

Zeichenerklärung

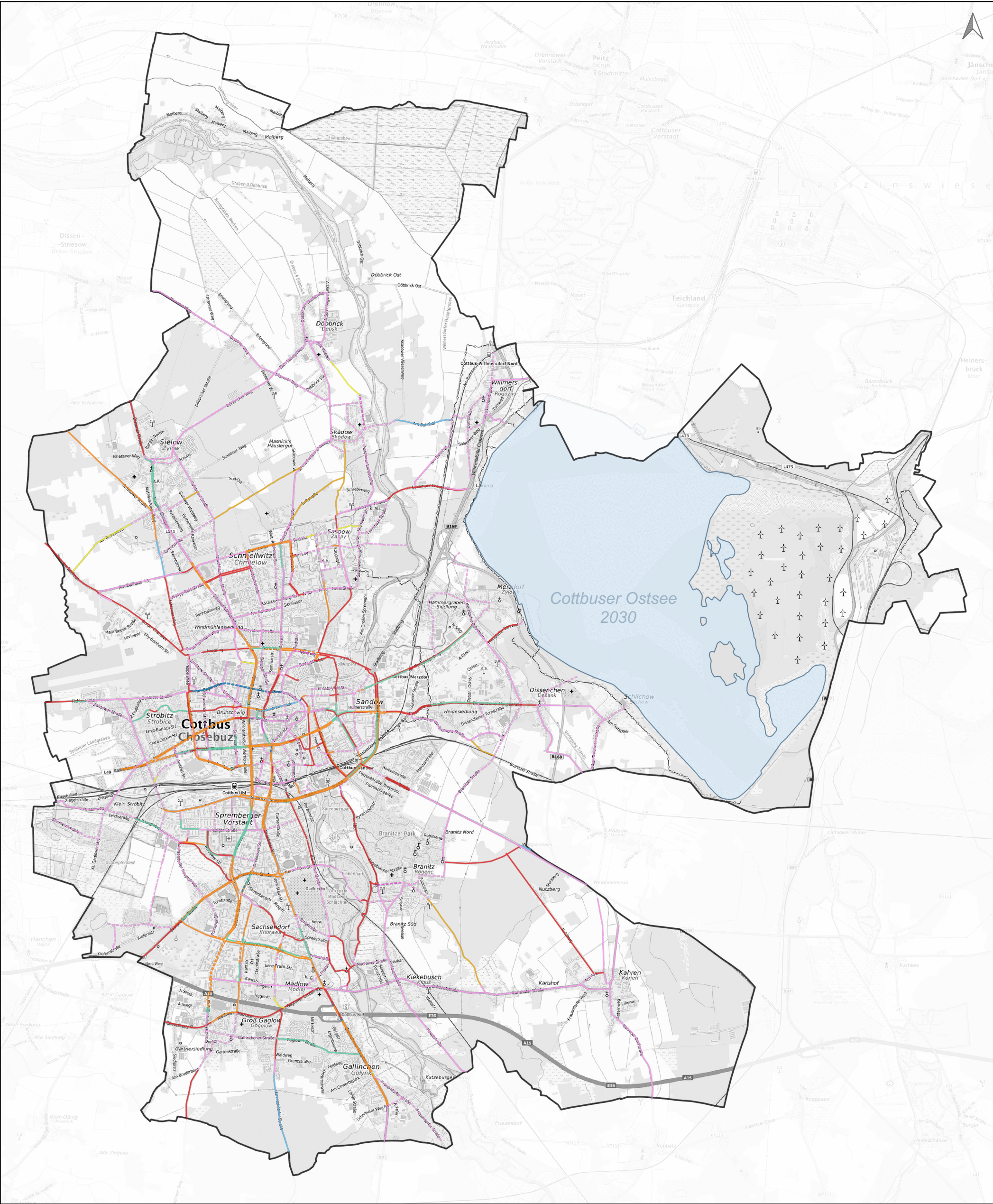
- | | |
|---|---|
| — Besondere Anforderungen | — Nutzungsmangel |
| — Knotenpunkte-Querungen | — Radverkehrsnetz |
| — Mangel RVA | — Sonstiges |

Maßstab 1:60000 (DIN A3)
Bearbeitungsstand: 12.07.2024
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





Radverkehrskonzept Cottbus/Chósebuz 2035+
A.6 - Führungsformen des Radverkehrs im Bestand

Zeichenerklärung

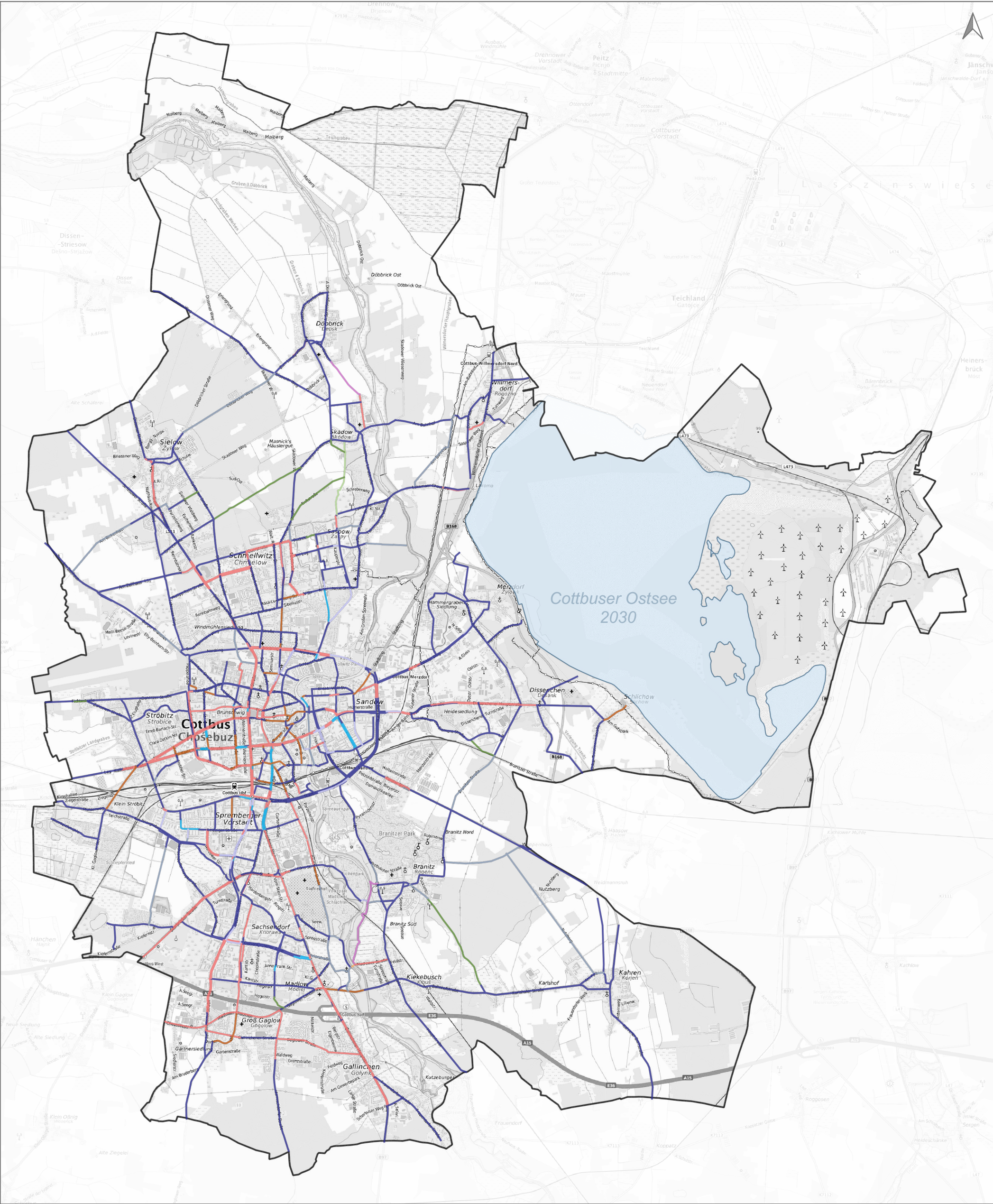
- | | | |
|------------------|--|----------------------------|
| Fahrradstraße | Gem. Geh-/Radweg ohne Benutzungspflicht | Mischverkehr (Z250/260) |
| Forstweg/Waldweg | Getr. Geh-/Radweg | Radfahrstreifen |
| Fußgängerzone | Getr. Geh-/Radweg ohne Benutzungspflicht | Schutzstreifen |
| Gehweg | Mischverkehr | Sonstiges |
| Gem. Geh-/Radweg | Mischverkehr (Tempo-30-Zone) | Verkehrsberuhigter Bereich |

Maßstab 1:60000 (DIN A3)
Bearbeitungsstand: 12.07.2024
Bearbeitung: Constantin Mast

Kartgrundlage: © 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





Radverkehrskonzept Cottbus/Chósebus 2035+

A.7 - Oberflächenart der Bestandsinfrastruktur

Zeichenerklärung

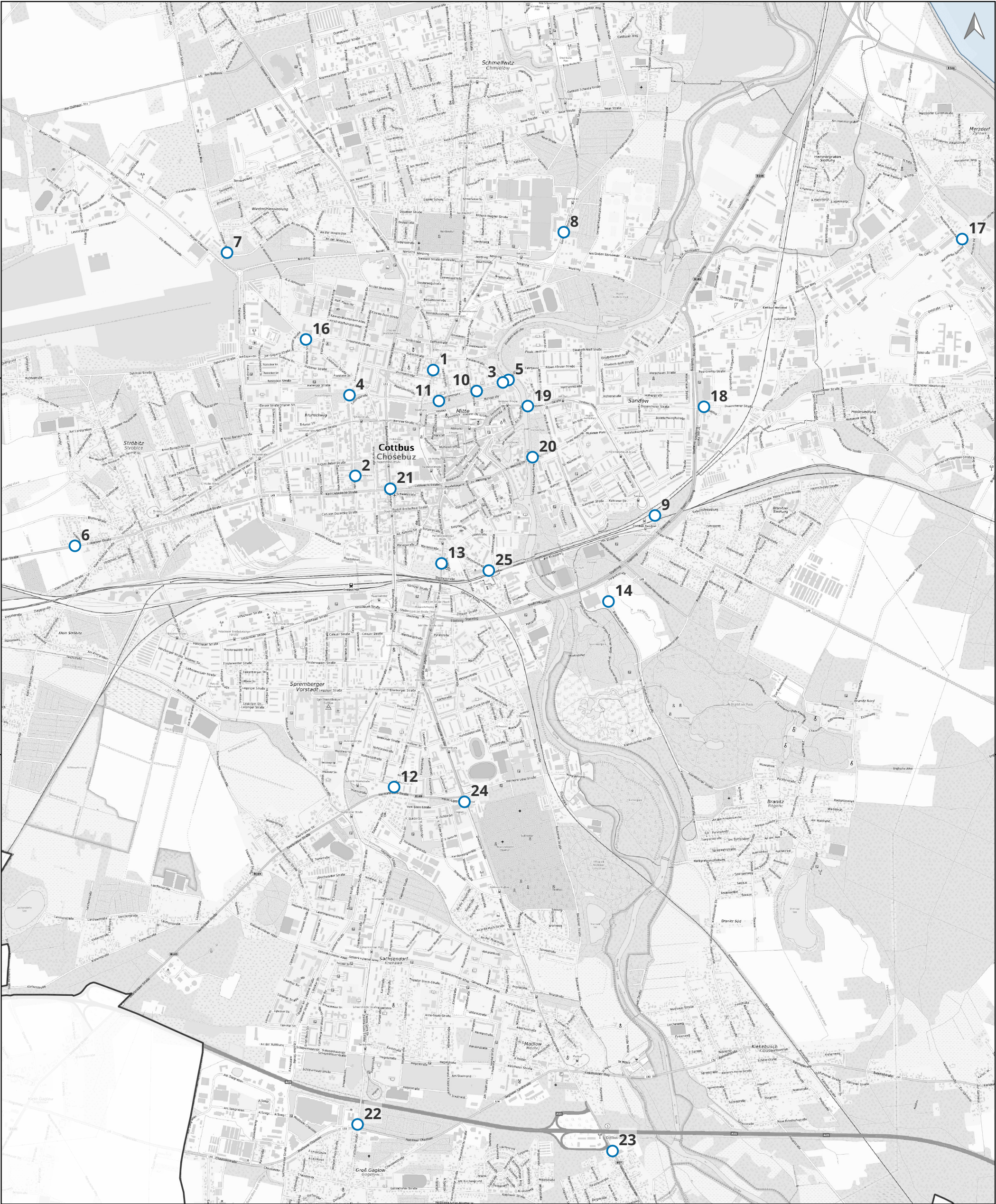
Asphalt	Holz	Sonstiges
Betonverbundpflaster	Natursteinpflaster / Schlackepflaster	Unbefestigt
Schotterdecke	Ortbeton	ungebunden/naturnah
grober Schotter	Platten	

Maßstab 1:60000 (DIN A3)
Bearbeitungsstand: 12.07.2024
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



Radverkehrskonzept Cottbus/Chósebuž 2035+
A.8 - Messstellen für Radverkehrszählungen

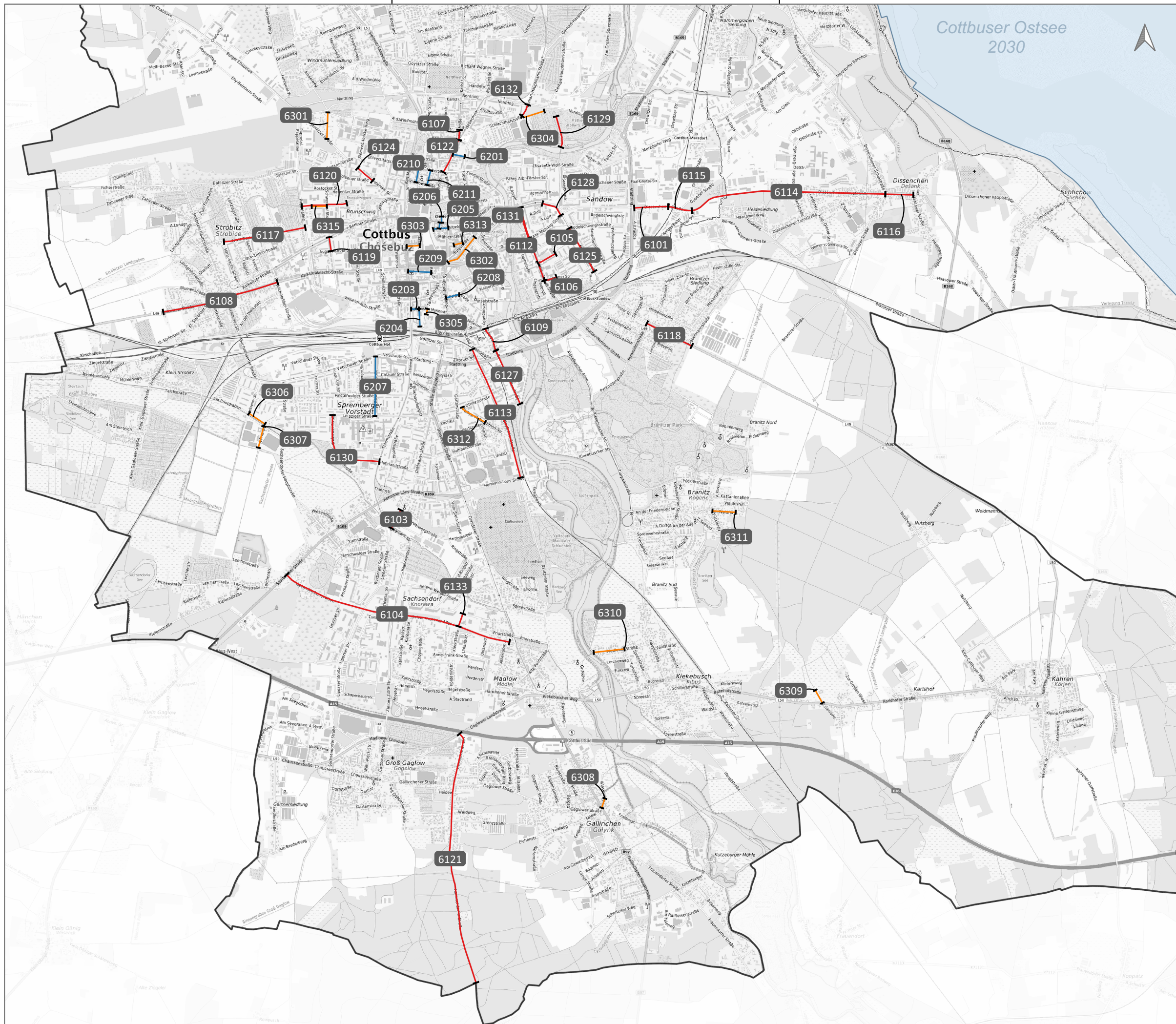
Zeichenerklärung
 Messstellenstandort

Maßstab 1:25000 (DIN A3)
Bearbeitungsstand: 12.07.2024
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





Radverkehrskonzept Cottbus/Chósebus 2035+ A.9.2 - Sofortmaßnahmen im Stadtgebiet

Zeichenerklärung

- Benutzungspflicht überprüfen
- Einbahnstraße in Gegenrichtung freigeben
- Beschilderung Sackgasse als durchlässig für Radverkehr

Maßstab 1:35000 (DIN A3)
Bearbeitungsstand: 12.07.2024
Bearbeitung: Philipp Böhme
Kartengrundlage: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2022,
Datenquellen:
http://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf
Datengrundlage: IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH





Radverkehrskonzept Cottbus/Chósebus 2035+
A.10 - Startermaßnahmen nach Kategorien

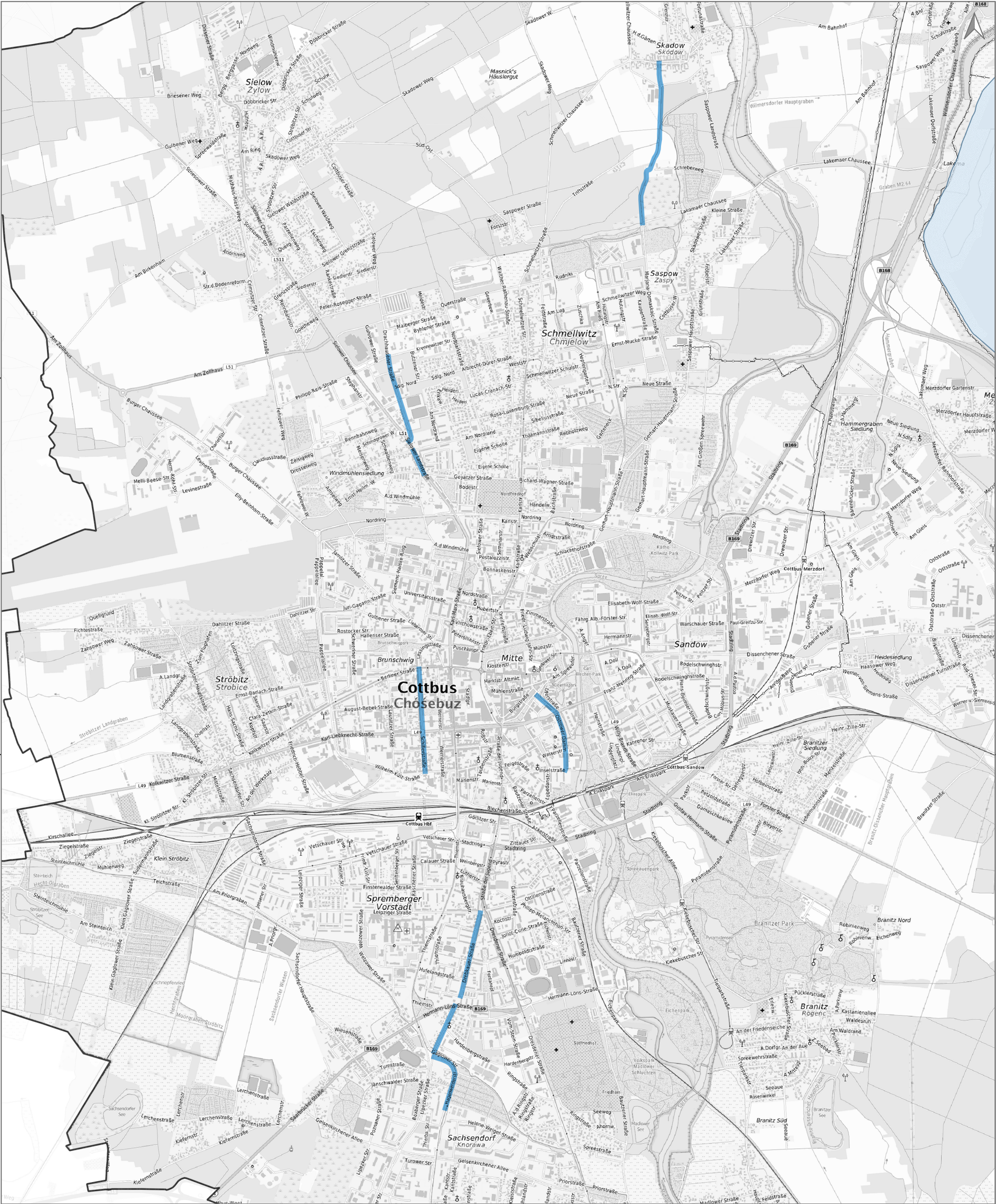
Zeichenerklärung

- Führungsform
- Veloroutennetz
- Neubau
- Hauptnetz
- Querschnittsgestaltung

Maßstab 1:27500 (DIN A3)
Bearbeitungsstand: 29.10.2024
Bearbeitung: Philipp Böhme
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





Radverkehrskonzept Cottbus/Chósebus 2035+

A.11 - Fahrradstraßen unter den Startermaßnahmen

Zeichenerklärung

Neue Fahrradstraße

Maßstab 1:27500 (DIN A3)

Bearbeitungsstand: 12.07.2024

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

Radverkehrskonzept Cottbus/Chósebusz 2035+ A.12.1 - Maßnahmen an Knotenpunkten und Querungsstellen

Zeichenerklärung

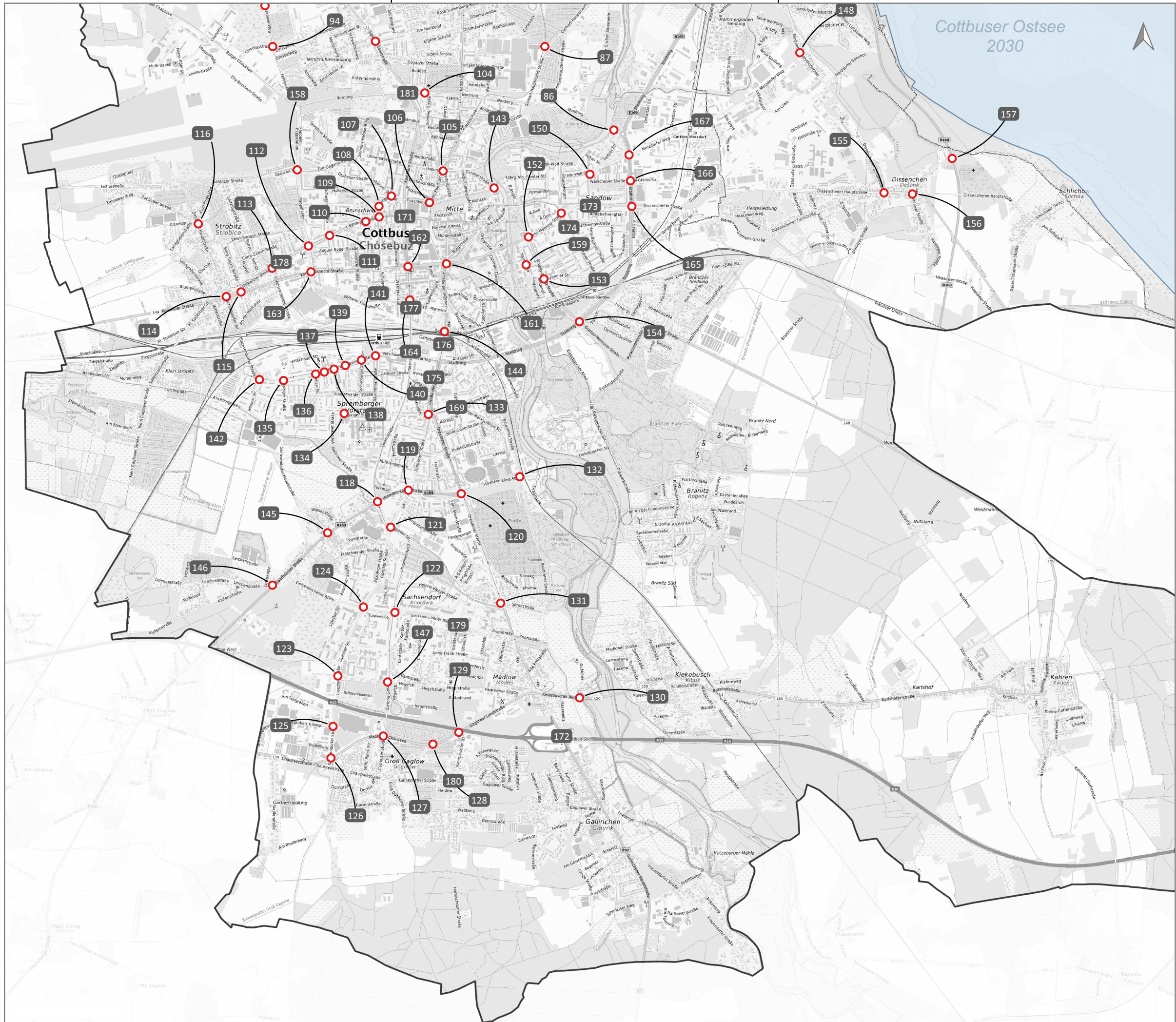
○ Maßnahme und Maßnahmenummer



Maßstab 1:35000 (DIN A3)
Bearbeitungsstand: 12.07.2024
Bearbeitung: Philipp Böhme
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





Radverkehrskonzept Cottbus/Chóšebuz 2035+ A.12.2 - Maßnahmen an Knotenpunkten und Querungsstellen

Zeichenerklärung
○ Maßnahme und Maßnahmenummer

Maßstab 1:35000 (DIN A3)
Bearbeitungsstand: 12.07.2024
Bearbeitung: Philipp Böhme
Kartengrundlage: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2022,
Datenquellen:
http://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf
Datengrundlage: IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH

9 Maßnahmen tabellen – Strecken

Die Streckenmaßnahmen wurden nach den fünf definierten Maßnahmenkategorien unterteilt. Insgesamt wurden für das Stadtgebiet 216 Streckenmaßnahmen vorgeschlagen. Aus diesen wurden 32 Maßnahmen als Startermaßnahmen ausgewählt, die die Grundlage der Umsetzung des Radverkehrskonzepts darstellen. Diese Maßnahmen sind bereits vor Fertigstellung des Konzepts in den verwaltungsinternen Abstimmungsprozess gegangen. Die Startermaßnahmen setzen sich wie folgt zusammen:

Maßnahmenkategorie	Anzahl Maßnahmen
1 Führungsform	9
2 Neubau	2
3 Querschnittsgestaltung	21
Anzahl Maßnahmen gesamt	32

Die übrigen Streckenmaßnahmen setzen sich folgendermaßen zusammen:

Maßnahmenkategorie	Anzahl Maßnahmen
1 Führungsform	65
2 Neubau	19
3 Querschnittsgestaltung	92
4 Bauliche Erhaltung - Instandsetzung	4
5 Bauliche Erhaltung - Erneuerung	4
Anzahl Maßnahmen gesamt	184

Die Maßnahmenkategorien sind dabei wie folgt definiert:

Führungsformmaßnahme

Einfacher Wechsel der Führungsform mit Beschilderung oder Markierungslösungen.

Instandsetzung

Einfache Instandsetzung von Deckschichten ohne Handlungsbedarf im Tiefbau (Maßnahmen an oder auf der Deckschicht).

Erneuerung

Wiederherstellung von Oberflächenbefestigungen mit voraussichtlichem Handlungsbedarf über die Deckschicht hinaus (Tragschicht oder kompletter Oberbau).

Querschnittsgestaltung

Maßnahmen mit Verbreiterungsbedarf der bestehenden Radverkehrsanlage in Form von baulichen Verbreiterungen oder alternativen Lösungsoptionen z. B. mit Markierungslösungen.

Neubau

Neubaumaßnahme von Wegen, Straßen oder Radverkehrsanlagen (Vollausbau).

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. Die insgesamt 60 Maßnahmen teilen sich auf in die Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung, die Korrektur der Beschilderung von Sackgassen als durchgängig für den Fuß und Radverkehr mit VZ 357-50 und der Aufhebung von Benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen. Siehe hierzu auch die **Endbericht, Kapitel 7.1.1 und 7.1.2.**

Sofortmaßnahmen	Anzahl Maßnahmen
1 Aufhebung der Benutzungspflicht	33
2 Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung	12
3 Beschilderung Sackgasse mit VZ 357-50	15
Anzahl Maßnahmen gesamt	60

Die Streckenmaßnahmen sind nachfolgend insgesamt vier Maßnahmentabellen ausführlicher dargestellt:

M.1.1 – Startermaßnahmen

M.1.2 – Weitere Streckenmaßnahmen Vorrangrouten und Hauptnetz

M.1.3 – Weitere Streckenmaßnahmen Basisnetz

M.1.4 – Sofortmaßnahmen

Nr.	Straße	Von	Bis	Radnetz-kategorie	Länge [m]	Defizit	Maßnahme	Maßnahmenbeschreibung	Angestrebte Führungsform	Priorität	Kosten-schätzung	Vorprüf-Ergebnis
Führungsform												
1001	Schillerstraße	Wilhelm-Külz-Straße	Berliner Straße	Velo-Ring	786	Oberflächendefizite, Querschnittsgestaltung	Anpassung Führungsform	Einrichtung einer Fahrradstraße, perspektivische Veränderung Straßenraumaufteilung	Fahrradstraße	Vorrangiger Bedarf	39.000 €	Positiv
1002	Drachhausener Straße	Sielower Landstraße	Querstraße	Hauptnetz	679	Qualitätsstandarddefizit	Anpassung Führungsform	Einrichtung einer Fahrradstraße und Unterbindung Durchgangsverkehr	Fahrradstraße	Vorrangiger Bedarf	34.000 €	Positiv
1003	Gaglower Straße	Hermann-Löns-Straße	Lipezker Straße	Veloroute 5	383	Breitendefizit, Radverkehrsführungsdefizit (Netzbedeutung)	Anpassung Führungsform	Einrichtung einer Fahrradstraße, Unterbindung Durchgangsverkehr MIV	Fahrradstraße	Vorrangiger Bedarf	19.000 €	ausstehend
1004	Drebkauer Straße	Eilenburger Straße	Theodor-Brugsch-Straße	Veloroute 5	653	Radverkehrsführungsdefizit (Widerspruch Netzbedeutung-Führungsform)	Anpassung Führungsform	Einrichtung einer bevorrechtigten Fahrradstraße	Fahrradstraße	Vorrangiger Bedarf	33.000 €	ausstehend
1005	Hagenwerderstraße	Lipezker Straße	Haltestelle Thierbacher Straße	Veloroute 5	495	Radverkehrsführungsdefizit	Anpassung Führungsform	Einrichtung einer Fahrradstraße zum Anschluss an Veloroute	Fahrradstraße	Weiterer Bedarf	25.000 €	ausstehend
1006	Sielower Landstraße	Nordring	Goyatzer Straße	Hauptnetz	387	Breitendefizit, Radverkehrsführungsdefizit	Anpassung Führungsform	Prüfauftrag Variantenuntersuchung: Veränderung Querschnittsaufteilung und Einordnung geschützter Radfahrstreifen auf Ostseite mit Zielquerschnitt (2,25) und Protektionselementen, Bordversatz und Rückbau Bestand	Geschützter Radfahrstreifen	Vorrangiger Bedarf	102.000 €	Positiv
1007	Sielower Landstraße	Sriesower Weg	Ernst-Heilmann-Weg	Hauptnetz	189	Redverkehrsführungsdefizit	Anpassung Führungsform	Einrichtung einer Fahrradstraße	Fahrradstraße	Vorrangiger Bedarf	9.000 €	Positiv
1008	Franz-Mehring-Straße	Briesmannstraße	Am Doll	Veloroute 3	575	Breitendefizit	Anpassung Führungsform	Einziehung rechter Fahrstreifen beidseitig und Markierung von Radfahrstreifen mit Zielquerschnitt (2,25 m) beidseitig	Radfahrstreifen	Weiterer Bedarf	6.000 €	Positiv
1009	Lessingstraße	Karl-Marx-Straße	Berliner Straße	Velo-Ring	371	Radverkehrsführungsdefizit (Netzbedeutung)	Anpassung Führungsform	Prüfauftrag: Markierung von Schutzstreifen mit mind. 1,75 m Breite (Kernfahrbahn 4,50-5,00 m), Maßnahme ggf. nach Verkehrszählung anpassen	Schutzstreifen	Vorrangiger Bedarf	6.000 €	ausstehend
Neubau												
2001	Sielower Landstraße	Am Nordrand	Drachhausener Straße	Hauptnetz	77	Breitendefizit, Qualitätsstandarddefizit	Neubau - RVA	Neubau Zweirichtungsradweg auf Ostseite mit Zielquerschnitt (3,00 m) zum Anschluss an Drachhausener Straße (Fahrradstraße)	Radweg (ZRV)	Nachrangiger Bedarf	85.000 €	Positiv
2002	Wirtschaftsweg	Lakomer Ch.	Skadower Gartenstraße	Veloroute 2	1084	Oberflächendefizite, Querschnittsgestaltung	Neubau - Fahrbahn	Ausbau zu Fahrradstraße (land- und forstwirtschaftlicher Verkehr freizugeben), Ausweichstellen vorzusehen	Fahrradstraße	Vorrangiger Bedarf	1.279.000 €	Positiv
Querschnittsgestaltung												
3001	Karl-Liebknecht-Straße	Waisenstraße/Pappelallee	Schillerstraße	Hauptnetz	460	Radverkehrsführungsdefizit (Netzbedeutung)	Markierungslösung	Markierung Piktogramm-kette (in Richtung Innenstadt)	Piktogramm-kette	Weiterer Bedarf	1.000 €	ausstehend
3002	Karl-Liebknecht-Straße	Bahnhofstraße	Wernerstraße	Hauptnetz	80	Breitendefizit	Aus-/Umbau (Verbreiterung)	Ausbau Radverkehrs-anlage auf Zielquerschnitt (2,00 m)	Getr. Geh-/Radweg	Weiterer Bedarf	5.000 €	ausstehend
3003	Karl-Liebknecht-Straße	Schillerstraße	Friedrich-Engels-Straße	Hauptnetz	454	Breitendefizit	Markierungslösung	Markierung Schutzstreifen (1,85 m) und Sicherheitstrennstreifen zu Parkständen (0,75 m)	Schutzstreifen	Weiterer Bedarf	4.000 €	ausstehend
3004	Lessingstraße	Karl-Marx-Straße	Lieberoser Straße	Velo-Ring	115	Breitendefizit, Radverkehrsführungsdefizit (Fußverkehrskonflikte)	Aus-/Umbau (Verbreiterung)	Verbreiterung Zweirichtungsradweg (Zielbreite 3,00 m) ohne Benutzungspflicht	Getr. Geh-/Radweg (ZRV)	Weiterer Bedarf	7.000 €	Positiv
3005	Puschkinpromenade	Karl-Marx-Straße	Petersilienstraße	Velo-Ring	221	Breitendefizit (2,20 m)	Aus-/Umbau (Verbreiterung)	Verbreiterung Zweirichtungsradweg auf 3,00 m	Getr. Geh-/Radweg (ZRV)	Weiterer Bedarf	20.000 €	Positiv
3006	Dahlitzer Straße	Pappelallee	Zahsower Straße	Hauptnetz	1895	Radverkehrsführungsdefizit (Netzlücke)	Markierungslösung	Piktogramm-ketten in beide Richtungen in Verbindung mit einer Geschwindigkeitsreduzierung können die subjektive und objektive Sicherheit erhöhen	Piktogramm-kette	Vorrangiger Bedarf	10.000 €	Negativ
3007	Ostrower Damm	Inselstraße	Franz-Mehring-Straße/Neustädter Platz	Velo-Ring	645	Oberflächendefizit, Einbahnstraße	Aus/Umbau Fahrbahn (Verbesserung)	Grundhafter Ausbau oder Deckensanierung (Asphaltierung) und Anordnung einer Fahrradstraße, Neuordnung ruhender Verkehr	Fahrradstraße	Vorrangiger Bedarf	713.000 €	Positiv
3008	Franz-Mehring-Straße	Muskauer Platz/Zufahrt Tankstelle	Muskauer Straße	Veloroute 3	91	Radverkehrsführungsdefizit, Breitendefizit, Oberflächendefizit	Aus-/Umbau (Verbreiterung)	Ausbau zu getr. Geh-/Radwegen mit Zielquerschnitt (2,00 m) beidseitig und Anschluss an Bestand	Getr. Geh-/Radweg	Vorrangiger Bedarf	22.000 €	Positiv
3009	Verbindungsweg	Haltestelle Thierbacher Straße	Stadtplatz	Veloroute 5	277	Breitendefizit	Aus-/Umbau (Verbreiterung)	Verbreiterung Radweg auf Zielquerschnitt (3,00 m) im Zweirichtungsverkehr und in Asphaltbauweise, Verlegung Gehweg	Getr. Geh-/Radweg (ZRV)	Weiterer Bedarf	154.000 €	ausstehend
3010	Sielower Landstraße	Ernst-Heilmann-Weg	Nordring	Hauptnetz	335	Breitendefizit, Radverkehrsführungsdefizit	Aus-/Umbau RVA (Verbreiterung+Erneuerung)	Prüfauftrag Variantenuntersuchung: Ausbau Gehweg durch Flächeninanspruchnahme Richtung Wohngebäude und Ausbau Radverkehrs-anlage mit Zielquerschnitt (2,00 m) in Asphaltbauweise, Rückbau Bestand	Getr. Geh-/Radweg	Vorrangiger Bedarf	163.000 €	Positiv
3011	Sielower Landstraße	Goyatzer Straße	Am Nordrand	Hauptnetz	193	Radverkehrsführungsdefizit	Markierungslösung	Prüfauftrag: Verbreiterung Fahrbahn und Einordnung geschützter Radfahrstreifen auf Ostseite mit Zielquerschnitt (2,25) und Protektionselementen	Geschützter Radfahrstreifen	Vorrangiger Bedarf	48.000 €	Positiv
3012	Marjana-Domaskojc-Straße	Neue Straße	Gotthold-Schwela-Straße	Veloroute 2	80	Führungsformdefizit	Aus-/Umbau RVA (Verbreiterung+Erneuerung)	Verbreiterung und Anbindung Zweirichtungsradweg (3,00 m) und Gehweg (2,50)	Getr. Geh-/Radweg (ZRV)	Vorrangiger Bedarf	95.000 €	Positiv
3013	Marjana-Domaskojc-Straße	Ernst-Mucke-Straße	Lakomer Ch.	Veloroute 2	1171	Führungsformdefizit	Aus-/Umbau RVA (Verbreiterung+Erneuerung)	Herstellung Zweirichtungsradweg (3,00 m) auf Westseite der Fahrbahn mit physischer Trennung (z.B. Bord), Umbau und Anpassung Fahrbahnbreite	Radweg (ZRV)	Vorrangiger Bedarf	934.000 €	Positiv
3014	Skadower Gartenstraße	Skadower Hauptstraße	Nordgraben Werben	Veloroute 2	180	Oberflächendefizit	Aus/Umbau Fahrbahn (Verbesserung)	Prüfungauftrag: Oberflächensanierung und Ausbau in Asphaltbauweise oder Ort beton, Anordnung einer Fahrradstraße (Anlieger und landwirtschaftliche Verkehre frei)	Fahrradstraße	Vorrangiger Bedarf	212.000 €	ausstehend
3015	Dissenchener Straßen (Südseite)	Sandower Hauptstraße	Peitzer Straße	Veloroute 3	286	Breitendefizit, Führungsformdefizit	Aus-/Umbau (Verbreiterung)	Verbreiterung und Herstellung getr. Geh-/Radweg (Zielbreite 2,00 m für Radweg) im Zuge 1. BA Seeachse	Getr. Geh-/Radweg	Weiterer Bedarf	66.000 €	Positiv
3016	Dissenchener Straßen (Nordseite)	Höhe Supermarktgebäude	Sandower Hauptstraße	Veloroute 3	196	Führungsformdefizit	Aus-/Umbau (Verbreiterung)	Verbreiterung und Herstellung getr. Geh-/Radweg mit Zielquerschnitt Radweg 2,00 m im Rahmen Planung 1. BA Seeachse	Getr. Geh-/Radweg	Weiterer Bedarf	48.000 €	Positiv
3017	Dissenchener Straße (Südseite)	Höhe Nr. 80	Stadttring	Veloroute 3	174	Breitendefizit	Aus-/Umbau (Verbreiterung)	Verbreiterung Radweg auf Zielquerschnitt (2,00 m) im Rahmen Planung 1. BA Seeachse	Getr. Geh-/Radweg	Weiterer Bedarf	88.000 €	Positiv
3018	Dissenchener Straße (Nordseite)	Stadttring	Dissenchener Straße Nr. 25	Veloroute 3	143	Breitendefizit	Aus-/Umbau (Verbreiterung)	Verbreiterung Radweg (Zielbreite 2,00 m) im Zuge 1. BA Seeachse, Anpassung Fahrbahn (6,50 m) und Bordversatz, Anpassung Bushaltestelle	Getr. Geh-/Radweg	Weiterer Bedarf	39.000 €	Positiv
3019	Dissenchener Straße	Dissenchener Straße Bahnübergang	Stadttring	Veloroute 3	314	Oberflächendefizit, Breitendefizit	Aus-/Umbau RVA (Verbreiterung+Erneuerung)	Erneuerung in Asphaltbauweise und Verbreiterung (Zielbreite: 2,00 m) im Zuge 2. BA Seeachse	Getr. Geh-/Radweg	Weiterer Bedarf	141.000 €	Positiv
3020	Dissenchener Straße	Stadttring	Dissenchener Straße Bahnübergang	Veloroute 3	320	Breitendefizit	Aus-/Umbau RVA (Verbreiterung+Erneuerung)	Erneuerung in Asphaltbauweise und Verbreiterung (Zielbreite: 2,00 m) im Zuge 2. BA Seeachse	Getr. Geh-/Radweg	Weiterer Bedarf	128.000 €	Positiv
3021	Karl-Lieb-knecht-Straße	Friedrich-Engels-Straße	Waisenstraße	Hauptnetz	204	Radverkehrsführungsdefizit, Oberflächendefizit	Aus-/Umbau Fahrbahn (Verbesserung)	Fahrbahnsanierung (Asphaltierung) und Markierung Radfahrstreifen / Schutzstreifen	Radfahrstreifen / Schutzstreifen	Weiterer Bedarf	513.000 €	ausstehend

Nr.	Straße	Von	Bis	Radnetz-kategorie	Länge [m]	Defizit	Maßnahmen-kategorie	Maßnahmen-beschreibung	Angestrebte Führungs-form	Prio-rität	Kosten-schätzung
Führungsform											
1010	Berliner Straße	Karl-Liebknecht-Straße	Pappelallee	Hauptnetz	793	Breitendefizit, Radverkehrs-führungsdefizit (VRAO)	E1 Anpassung Führungs-form	Prüauftrag: Aufhebung Benutzungs-pflicht und Herstellung Wahl-freiheit mit nicht benutzungs-pflichtigen Radwegen und Piktogramm-ketten auf Fahrbahn	Piktogramm-kette	Nachrangiger Bedarf	4.000 €
1011	Berliner Straße	Pappelallee	Friedrich-Engels-Straße	Hauptnetz	225	Breitendefizit	E1 Anpassung Führungs-form	Markierung Piktogramm-kette zur Verdeutlichung der Wahl-freiheit	Piktogramm-kette	Weiterer Bedarf	1.000 €
1012	Berliner Straße	Pappelallee	Friedrich-Engels-Straße	Hauptnetz	236	Breitendefizit, Radverkehrs-führungsdefizit (VRAO)	E1 Anpassung Führungs-form	Prüauftrag Aufhebung Benutzungs-pflicht und Markierung Piktogramm-kette zur Verdeutlichung der Wahl-freiheit (Kombinations-lösung)	Piktogramm-kette	Weiterer Bedarf	1.000 €
1013	Waisenstraße	Karl-Liebknecht-Straße	August-Bebel-Straße	Hauptnetz	184	-	E1 Anpassung Führungs-form	Prüauftrag: Anordnung einer Fahrradstraße, Bevorrechtigung an Einmündung August-Bebel-Straße	Fahrradstraße	Nachrangiger Bedarf	9.000 €
1014	Pappelallee (Erschließungsstraße Garagenhöfe)	Parkplatz LESE	Jamlitzer Straße	Hauptnetz	416	Radverkehrs-führungsdefizit (Netzbedeutung)	E1 Anpassung Führungs-form	Einrichtung einer Fahrradstraße	Fahrradstraße	Weiterer Bedarf	24.000 €
1015	Werbener Straße	Juri-Gagarin-Straße	Gulbener Straße	Veloroute 1	153	Oberflächendefizit, Radverkehrs-führungsdefizit (fehlende/unsure	E1 Anpassung Führungs-form	Einrichtung einer Fahrradstraße	Fahrradstraße	Weiterer Bedarf	8.000 €
1016	Gulbener Weg	Lieberoser Straße	Werbener Straße	Veloroute 1	247	Radverkehrs-führungsdefizit (fehlende/unsureichende Sicherheit)	E1 Anpassung Führungs-form	Einrichtung einer Fahrradstraße, Neuordnung ruhender Verkehr	Fahrradstraße	Weiterer Bedarf	12.000 €
1018	Gothold-Schwela-Straße	Verbindungsweg	Ernst-Mücke-Platz	Hauptnetz	190	-	E1 Anpassung Führungs-form	Einrichtung bevorrechtigte Fahrradstraße	Fahrradstraße	Nachrangiger Bedarf	10.000 €
1019	Hutungstraße	Schmellwitzer Weg	Ernst-Mücke-Platz	Hauptnetz	202	-	E1 Anpassung Führungs-form	Einrichtung einer Fahrradstraße	Fahrradstraße	Nachrangiger Bedarf	10.000 €
1020	Willi-Budlich-Straße	Willi-Budlich-Straße 73	Willi-Budlich-Straße 66	Hauptnetz	159	-	E1 Anpassung Führungs-form	Einrichtung einer bevorrechtigten Fahrradstraße	Fahrradstraße	Nachrangiger Bedarf	8.000 €
1021	Karlstraße	Goyatzter Straße	Nordring	Hauptnetz	264	Breitendefizit, Radverkehrs-führungsdefizit (fehlende/unsureichende Sicherheit)	E1 Anpassung Führungs-form	Neuordnung ruhender Verkehr (Gefährdung durch Doorng) und Markierung Piktogramm-spur rechts der Gleise	Piktogramm-kette	Vorrangiger Bedarf	1.000 €
1024	Schmellwitzer Straße	Querstraße	Schmellwitzer Schulstraße	Hauptnetz	695	-	E1 Anpassung Führungs-form	Markierung Piktogramm-kette beidseitig und Prüfung Geschwindigkeits-reduzierung 30 km/h	Piktogramm-kette	Weiterer Bedarf	2.000 €
1028	Nordring (Südseite)	Webschulallee	Schlachthofstraße	Hauptnetz	383	Radverkehrs-führungsdefizit (Netzbedeutung)	E1 Anpassung Führungs-form	Einrichtung einer bevorrechtigten Fahrradstraße	Fahrradstraße	Weiterer Bedarf	19.000 €
1030	Nordring (Nordseite)	Gerhart-Hauptmann-Straße	Karlstraße	Hauptnetz	627	Breitendefizit	E1 Anpassung Führungs-form	Prüauftrag: Einziehung rechter Fahrstreifen und Einrichtung geschützter Radfahrstreifen mit Zielquerschnitt 2,25 m	Geschützter Radfahrstreifen	Weiterer Bedarf	118.000 €
1033	Zielona-Gora-Straße	Kantstraße	Klopstockstraße	Veloroute 5	242	Radverkehrs-führungsdefizit (Netzbedeutung)	E1 Anpassung Führungs-form	Einrichtung einer Fahrradstraße	Fahrradstraße	Weiterer Bedarf	14.000 €
1034	Zielona-Gora-Straße	Hegelstraße	Madlower Chaussee	Veloroute 5	500	Breitendefizit	E1 Anpassung Führungs-form	Lösungsvorschlag 1: Markierung Piktogramm-kette auf Fahrbahn und Aufhebung Benutzungs-pflicht Lösungsvorschlag 2: Anordnung einer Fahrradstraße	Fahrradstraße	Weiterer Bedarf	25.000 €
1036	Lipezker Straße	Gelsenkirchener Allee	Madlower Chaussee	Hauptnetz	1482	Breitendefizit, Querschnittsgestaltung	E1 Anpassung Führungs-form	Markierung Radfahrstreifen mit Zielquerschnitt (2,25 m), Anpassungen an Knotenpunkten notwendig	Radfahrstreifen	Vorrangiger Bedarf	30.000 €
1037	Lipezker Straße	Saarbrücker Straße/Hermann-Löns-Straße	Gelsenkirchener Allee	Hauptnetz	1051	Breitendefizit, Sicht, Oberflächendefizit, Querschnittsgestaltung	E1 Anpassung Führungs-form	Lösungsvorschlag 1: Einziehung rechter Fahrstreifen beidseitig und Markierung Radfahrstreifen/geschützte Radfahrstreifen mit Zielquerschnitt (2,25 m) Lösungsvorschlag 2: Verbreiterung Radwege durch Bordversatz auf Zielquerschnitt (2,00 m) beidseitig Lösungsvorschlag 3: Einziehung südlicher (stadtauswärtiger) Fahrstreifen und Herstellung geschützter Zweirichtungsradweg und Einbahnführung in stadteinwärtiger Führung, ggf. Verkehrsversuch	Radfahrstreifen	Vorrangiger Bedarf	38.000 €
1038	Sandower Hauptstraße	Am Doll	Franz-Mehring-Straße	Hauptnetz	185	Führungsformdefizit	E1 Anpassung Führungs-form	Markierung Piktogramm-ketten und Beibehaltung Radwege ohne Benutzungs-pflicht (duales Angebot)	Geschützter Radfahrstreifen (ZRV)	Weiterer Bedarf	33.000 €
1039	Querstraße	Feldstraße	Drachhausener Straße	Hauptnetz	1247	Breitendefizit, Radverkehrs-führungsdefizit (Fußverkehrskonflikte)	E1 Anpassung Führungs-form	Markierung Piktogramm-ketten und Beibehaltung Radwege ohne Benutzungs-pflicht (duales Angebot)	Piktogramm-kette	Weiterer Bedarf	3.000 €
1041	Bautzener Straße	Spreestraße	Ringstraße	Veloroute 4	72	Radverkehrs-führungsdefizit (Widerspruch Netzbedeutung-Führungsform)	E1 Anpassung Führungs-form	Einrichtung einer bevorrechtigten Fahrradstraße	Fahrradstraße	Weiterer Bedarf	13.000 €
1042	Hermann-Löns-Straße	Sportzentrum	Markgrafenmühle	Hauptnetz	630	Radverkehrs-führungsdefizit (Netzbedeutung)	E1 Anpassung Führungs-form	Prüauftrag: Anordnung einer Fahrradstraße	Fahrradstraße	Vorrangiger Bedarf	32.000 €
1043	Bautzener Straße	Bleichenstraße	Hermann-Löns-Straße	Veloroute 4	1478	Radverkehrs-führungsdefizit (Widerspruch Netzbedeutung-Führungsform)	E1 Anpassung Führungs-form	Einrichtung einer bevorrechtigten Fahrradstraße, Neuordnung ruhender Verkehr	Fahrradstraße	Vorrangiger Bedarf	74.000 €
1044	Karl-Liebknecht-Straße - Brandenburger Platz	Bahnhofstraße	Briesmannstraße	Hauptnetz	520	Breitendefizit	E1 Anpassung Führungs-form	Einziehung rechter Fahrstreifen beidseitig und Markierung von Radfahrstreifen mit Zielquerschnitt (2,25 m) beidseitig, Knotenpunkte und Signalisierung anzupassen	Radfahrstreifen	Weiterer Bedarf	19.000 €
1046	Kiekebuscher Weg	Madlower Hauptstraße	Bahnhofstraße	Hauptnetz	794	Radverkehrs-führungsdefizit	E1 Anpassung Führungs-form	Teilweise Deckensanierung notwendig, Tempo 30 und Piktogramm-ketten zur Erhöhung der Verträglichkeit, Prüfung Restriktionen durch geschützte Allee	Piktogramm-kette	Vorrangiger Bedarf	105.000 €
1047	Bahnhofstraße - Karlsrufer Straße	Kiekebuscher Weg	Kirchstraße (Kahnen)	Hauptnetz	3702	Radverkehrs-führungsdefizit	E1 Anpassung Führungs-form	Markierung Piktogramm-ketten in beide Richtungen, Tempo 30 zur Erhöhung Verträglichkeit im Mischverkehr prüfen, Machbarkeitsstudien-ergebnisse abzuwarten	Piktogramm-kette	Vorrangiger Bedarf	20.000 €
1052	Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße	Zimmerstraße	Puschkinpromenade	Veloroute 2	226	Radverkehrs-führungsdefizit	E1 Anpassung Führungs-form	Einrichtung einer Fahrradstraße	Fahrradstraße	Weiterer Bedarf	11.000 €
1053	Reinpuscher Weg - Gartenstraße	Am Bruderberg	Dorfstraße	Veloroute 5	500	Führungsformdefizit	E1 Anpassung Führungs-form	Einrichtung einer bevorrechtigten Fahrradstraße	Fahrradstraße	Weiterer Bedarf	118.000 €
1054	Sachsendorfer Straße	Chausseestraße	Gartenstraße	Hauptnetz	458	Führungsformdefizit	E1 Anpassung Führungs-form	Einrichtung einer Fahrradstraße	Fahrradstraße	Weiterer Bedarf	82.000 €
1056	Klosterstraße	Töpferstraße	Oberkirchplatz	Hauptnetz	345	Führungsformdefizit	E1 Anpassung Führungs-form	Einrichtung einer Fahrradstraße, Prüfung Oberflächensanierung mit Asphaltdeckschicht	Fahrradstraße	Weiterer Bedarf	36.000 €
1057	Berliner Straße	Friedrich-Engels-Straße	Schillerstraße	Hauptnetz	489	Breitendefizit	E1 Anpassung Führungs-form	Markierung Piktogramm-kette zur Verdeutlichung der Wahl-freiheit	Piktogramm-kette	Weiterer Bedarf	3.000 €
1058	Skadower Hauptstraße	Skadower Gartenstraße	Fortunastraße	Veloroute 2	464	-	E1 Anpassung Führungs-form	Einrichtung einer Fahrradstraße	Fahrradstraße	Weiterer Bedarf	23.000 €
1059	Fortunastraße	Skadower Hauptstraße	Wirtschaftsweg	Veloroute 2	584	-	E1 Anpassung Führungs-form	Einrichtung einer Fahrradstraße	Fahrradstraße	Weiterer Bedarf	29.000 €
1060	Alte Wiesen	Wirtschaftsweg	Am Spreebogen	Veloroute 2	503	-	E1 Anpassung Führungs-form	Einrichtung einer Fahrradstraße	Fahrradstraße	Weiterer Bedarf	25.000 €
1062	Dissenchener Waldstraße	Dissenchener Hauptstraße	Ostseerundweg	Hauptnetz	826	-	E1 Anpassung Führungs-form	Einrichtung einer Fahrradstraße in Abhängigkeit QS 8 168 und Brücken-neubau	Fahrradstraße	Weiterer Bedarf	41.000 €
1063	Dissenchener Hauptstraße	Dissenchener Waldstraße	Werner-von-Siemens-Ring	Hauptnetz	1987	-	E1 Anpassung Führungs-form	Markierung Piktogramm-ketten in beide Richtungen, Tempo 30 zur Erhöhung Verträglichkeit im Mischverkehr prüfen	Piktogramm-kette	Weiterer Bedarf	11.000 €
1064	Verlängerte Karlsrufer Straße	Karlsrufer Straße (L50)	Karlsrufer Straße 3	Hauptnetz	141	Führungsform	E1 Anpassung Führungs-form	Bestandsnahe Einrichtung einer Fahrradstraße; langfristig Verbreiterung auf mind. 4,00 m	Fahrradstraße	Weiterer Bedarf	15.000 €
1065	Kiekebuscher Straße	Tierparkstraße	Bahnhofstraße	Hauptnetz	1196	Netzlücke	E1 Anpassung Führungs-form	Markierung Piktogramm-kette beidseitig	Piktogramm-kette	Weiterer Bedarf	6.000 €
1066	Tierparkstraße	Parkbahnstraße	Kiekebuscher Straße	Hauptnetz	393	-	E1 Anpassung Führungs-form	Prüauftrag: Anordnung einer Fahrradstraße	Fahrradstraße	Weiterer Bedarf	20.000 €
1067	An der Friedenseiche	Kiekebuscher Straße	Branitzer Dorfmitte	Hauptnetz	114	-	E1 Anpassung Führungs-form	Einrichtung einer Fahrradstraße	Fahrradstraße	Weiterer Bedarf	6.000 €
1068	Am Priograben	Jessener Straße	Bahnübergang	Hauptnetz	458	Führungsformdefizit	E1 Anpassung Führungs-form	Markierung von Piktogramm-ketten zur Verdeutlichung des Nutzungs-rechts der Fahrbahn	Piktogramm-kette	Weiterer Bedarf	2.000 €
1069	Am Priograben	Jessener Straße	Sachsendorfer Hauptstraße	Hauptnetz	405	-	E1 Anpassung Führungs-form	Einrichtung einer Fahrradstraße	Fahrradstraße	Weiterer Bedarf	20.000 €
1071	Pyramidenstraße	Kiekebuscher Straße	Damaschkestraße	Hauptnetz	1451	Netzlücke	E1 Anpassung Führungs-form	Markierung von Piktogramm-ketten beidseitig	Piktogramm-kette	Weiterer Bedarf	8.000 €
1072	Dissener Straße	Dissener Straße 25	Sielower Schulstraße	Hauptnetz	599	Führungsformdefizit	E1 Anpassung Führungs-form	Markierung von Piktogramm-ketten beidseitig; Alternativ Straßenausbau mit Schutzstreifen beidseitig und Bau von Gehwegen	Piktogramm-kette	Vorrangiger Bedarf	3.000 €
1073	Steinteichmühle - Mühlenweg	Kirschallee	Sudermannstraße	Hauptnetz	878	-	E1 Anpassung Führungs-form	Einrichtung einer Fahrradstraße und Fortführung der Fahrradstraße ab Kirschallee	Fahrradstraße	Weiterer Bedarf	44.000 €
1074	Tierparkstraße	Parkplatz	Kiekebuscher Straße	Hauptnetz	221	Führungsformdefizit	E1 Anpassung Führungs-form	Prüauftrag: Anordnung einer Fahrradstraße	Fahrradstraße	Niedrige Priorität	11.000 €
Neubau											
2004	Wirtschaftsweg	Parzellenstraße	Ostrower Damm	Velo-Ring	352	Kein Bestand	D2 Neubau - RVA	Prüauftrag: Zweirichtungsradweg im Zuge Umsetzbarkeit Fahrradstraßenachse Bleichenstraße (ggf. mit Brückenbauwerk Straße der Jugend)	Radweg (ZRV)	Weiterer Bedarf	211.000 €
2006	Burger Chaussee	Melli-Beese-Straße	Elly-Beinhord-Straße	Hauptnetz	794	Kein Bestand	D2 Neubau - RVA	Neubau Radweg mit Zielquerschnitt (2,00 m) im Seitenraum	Radweg	Nachrangiger Bedarf	421.000 €
2007	Verlängerte Querstraße	Drachhausener Straße	Sielower Chaussee	Hauptnetz	408	Kein Bestand	D2 Neubau - RVA	Neubau getr. Geh-/Radweg mit Zielquerschnitt für Zweirichtungsverkehr (3,00 m) der Radverkehrsanlage	Getr. Geh-/Radweg (ZRV)	Nachrangiger Bedarf	420.000 €
2008	Verbindungsweg	Rudniki	Willi-Budlich-Straße	Hauptnetz	129	Netzlücke	D2 Neubau - RVA	Neubau Zweirichtungsradweg (3,00 m) mit begleitendem Gehweg (2,50 m)	Getr. Geh-/Radweg (ZRV)	Weiterer Bedarf	133.000 €
2011	Dissenchener Hauptstraße - Schlichower Dorfstraße	Dissenchener Waldstraße	Schlichow	Hauptnetz	788	Netzlücke	D2 Neubau - RVA	Neubau gem. Geh-/Radweg mit Zielquerschnitt 3,00 m	Gem. Geh-/Radweg	Nachrangiger Bedarf	575.000 €
2013	Seeachse	Dissencher Straße	Merzdorfer Bahnhofstraße	Veloroute 3	1757	-	D2 Neubau - RVA	Neubau Seeachse als Repräsentation in den Maßnahmen	Gem. Geh-/Radweg (ZRV)	-	
2016	Gulbener Straße	Werbener Straße	Schweriner Straße	Hauptnetz	199	Oberflächendefizite	D1 Neubau - Fahrbahn	Grundhafter Straßenausbau notwendig	Mischverkehr	Weiterer Bedarf	199.000 €
2017	Verlängerte Bautzener Straße	Bautzener Straße 76	Ringstraße	Veloroute 4	887	Oberflächendefizit	D1 Neubau - Fahrbahn	Neubau Fahrradstraße mit Zielquerschnitt (4,00 m - 4,50 m) ohne Kfz-Verkehr	Fahrradstraße	Vorrangiger Bedarf	1.047.000 €
2018	Wirtschaftsweg	Fortunastraße	Alte Wiesen	Veloroute 2	664	-	D1 Neubau - Fahrbahn	Prüauftrag: Grunderwerb, Ausbau mit Asphaltbauweise und Herstellung gem. Geh-/Radweg (Zielquerschnitt 3,50 m), landwirtschaftliche Verkehre zu berücksichtigen	Gem. Geh-/Radweg (ZRV)	Vorrangiger Bedarf	584.000 €
2020	Zum Seebad	Branitzer Dorfmitte	Pücklerstraße	Hauptnetz	382	Oberflächendefizit	D1 Neubau - Fahrbahn	Neubau und Einrichtung einer Fahrradstraße	Fahrradstraße	Weiterer Bedarf	565.000 €
2021	Verlängerte Karlsrufer Straße	Karlsrufer Straße (L50)	Pücklerstraße	Hauptnetz	1727	Oberflächendefizit	D1 Neubau - Fahrbahn	Neubau und Einrichtung einer Fahrradstraße (land- und forstwirtschaftlicher Verkehr freizugeben)	Fahrradstraße	Weiterer Bedarf	2.038.000 €
Querschnittsgestaltung											
3027	Zielona-Gora-Straße	Schopenhauerstraße	Gelsenkirchener Allee	Veloroute 5	639	Breitendefizit, Sichtdefizit	C7 Querschnittsgestaltung - Markierungslösung - Sonstiges	Markierung Schutzstreifen stadtauswärts in Regelbreite (1,50 m) und Piktogramm-kette in stadteinwärtiger Richtung (asymmetr. Querschnitt)	Schutzstreifen	Weiterer Bedarf	5.000 €

3028	Sandower Hauptstraße	Willy-Brandt-Straße	Am Doll	Hauptnetz	228	Führungsformdefizit	C7 Querschnittsgestaltung - Markierungslösung - Sonstiges	Lösungsvorschlag 1: Markierung Parkstände und Sicherheitstreifen, Prüfauftrag Piktogrammketten Geschwindigkeitsreduzierung zur Erhöhung der Verträglichkeit im Mischverkehr, ggf. Prüfung Unterbindung Durchgangsverkehr auf Höhe Am Doll Lösungsvorschlag 2: Straßenraumumbau mit stärkerem Fokus auf Rad-/Fußverkehrsflächen und Aufenthaltsqualität	Piktogrammkette	Weiterer Bedarf	1.000 €
3029	Sandower Hauptstraße (Nordseite)	Am Doll	Willy-Brandt-Straße	Hauptnetz	237	Radverkehrsführungsdefizit	C7 Querschnittsgestaltung - Markierungslösung - Sonstiges	Lösungsvorschlag 1: Markierung Parkstände und Sicherheitstreifen, Prüfauftrag Piktogrammketten und Geschwindigkeitsreduzierung zur Erhöhung der Verträglichkeit im Mischverkehr Lösungsvorschlag 2: Straßenraumumbau mit stärkerem Fokus auf Rad-/Fußverkehrsflächen und Aufenthaltsqualität	Piktogrammkette	Weiterer Bedarf	1.000 €
3030	Merzdorfer Weg (Nordseite)	Stadtring	Merzdorfer Bahnhofstraße	Hauptnetz	1886	Breitendefizit	C7 Querschnittsgestaltung - Markierungslösung - Sonstiges	Prüfauftrag: Gem. Geh-/Radwege ohne Benutzungspflicht und Markierung Piktogrammkette zur Erhöhung Verträglichkeit im Mischverkehr	Piktogrammkette	Weiterer Bedarf	5.000 €
3031	Am Zollhaus	Rennbahnstraße	Fehrower Weg	Hauptnetz	286	Netzlücke	C7 Querschnittsgestaltung - Markierungslösung - Sonstiges	Markierung Piktogrammkette zw. Radwegende und Vorrangroute	Piktogrammkette	Weiterer Bedarf	38.000 €
3032	Schlachthofstraße - Ewald-Haase-Straße	Nordring	Zimmerstraße	Veloroute 2	998	Radverkehrsführungsdefizit	C7 Querschnittsgestaltung - Markierungslösung - Sonstiges	Markierung Piktogrammkette und Geschwindigkeitsreduzierung zur Erhöhung Verträglichkeit im Mischverkehr, ggf. Verkehrszählung notwendig	Piktogrammkette	Vorrangiger Bedarf	3.000 €
3033	Kahrener Hauptstraße	Kahrener Dorfstraße	Kirchstraße	Hauptnetz	365	Führungsformdefizit	C7 Querschnittsgestaltung - Markierungslösung - Sonstiges	Markierung von Piktogrammketten beidseitig	Piktogrammkette	Nachrangiger Bedarf	2.000 €
3036	Karl-Liebknecht-Straße	Waisenstraße	Sachsendorfer Straße	Hauptnetz	837	Breitendefizit	C6 Querschnittsgestaltung - Markierungslösung	Prüfauftrag: Markierung (überbreite) Schutzstreifen mit Sicherheitstrennstreifen beidseitig oder asymmetrischer Querschnitt mit Piktogrammkette/Schutzstreifen	Schutzstreifen	Weiterer Bedarf	13.000 €
3037	Kolkwitzer Straße	Sachsendorfer Straße	OA	Hauptnetz	600	Radverkehrsführungsdefizit (Netzbedeutung), Breitendefizit	C6 Querschnittsgestaltung - Markierungslösung	Prüfauftrag: Markierung (überbreite) Schutzstreifen beidseitig oder asymmetrischer Querschnitt mit Piktogrammkette/Schutzstreifen, teilweise Neuordnung ruhender Verkehr	Schutzstreifen	Weiterer Bedarf	10.000 €
3039	Karlstraße	Nordring	Bonnaskenstraße/Bonnaskenplatz	Hauptnetz	388	Radverkehrsführungsdefizit (fehlende/unzureichende Sicherheit)	C6 Querschnittsgestaltung - Markierungslösung	Neuordnung ruhender Verkehr (Gefährdung durch Dooing) und Markierung Piktogrammketten in beiden Richtungen	Piktogrammkette	Weiterer Bedarf	2.000 €
3042	Franz-Mehring-Straße	Briesmannstraße	Am Doll	Hauptnetz	261	Breitendefizit	C6 Querschnittsgestaltung - Markierungslösung	Einziehung rechter Fahrstreifen beidseitig und Markierung von Radfahrstreifen mit Zielquerschnitt (2,25 m) beidseitig, Knotenpunkte und Signalisierung anzupassen	Radfahrstreifen	Weiterer Bedarf	3.000 €
3044	Eilenburger Straße	Brauhausbergstraße	Drebkauer Straße	Veloroute 5	76	Führungsformdefizit	C6 Querschnittsgestaltung - Markierungslösung	Markierung von Schutzstreifen beidseitig (Zielbreite 1,70 m)	Schutzstreifen	Vorrangiger Bedarf	1.000 €
3045	Berliner Straße	Karl-Liebknecht-Straße	Lessingstraße/Schillerstraße	Hauptnetz	1532	untermaßig	C6 Querschnittsgestaltung - Markierungslösung	RVA untermaßig, Gefahrenlage nach besonderen örtlichen Verhältnissen? Alternative: Fahrrad-Piktogramme auf Fahrbahn	Piktogrammkette	Nachrangiger Bedarf	8.000 €
3046	Karl-Liebknecht-Straße	Wernerstraße	Schillerstraße	Hauptnetz	143	Führungsformdefizit	C6 Querschnittsgestaltung - Markierungslösung	Prüfauftrag: Veränderung Fahrstreifenaufteilung und Integration Radfahrstreifen oder Schutzstreifen beidseitig	Radfahrstreifen	Hohe Priorität	5.000 €
3047	Blechenstraße	Wilhelmstraße	Straße der Jugend	Velo-Ring	251	Oberflächendefizit	C5 Querschnittsgestaltung - Aus/Umbau Fahrbahn (Verbesserung)	Grundhafter Ausbau und Anordnung als Fahrradstraße	Fahrradstraße	Vorrangiger Bedarf	277.000 €
3048	Blechenstraße	Straße der Jugend	Lobedanstraße	Velo-Ring	374	Oberflächendefizit	C5 Querschnittsgestaltung - Aus/Umbau Fahrbahn (Verbesserung)	Grundhafter Ausbau und Anordnung als Fahrradstraße	Fahrradstraße	Vorrangiger Bedarf	413.000 €
3049	Schmellwitzer Straße	Goyatzer Straße	Schmellwitzer Schulstraße	Hauptnetz	793	Oberflächendefizit	C5 Querschnittsgestaltung - Aus/Umbau Fahrbahn (Verbesserung)	Straßenumbau und Einbau Asphaltdeckschicht, Markierung Piktogrammketten beidseitig	Piktogrammkette	Vorrangiger Bedarf	1.588.000 €
3050	Bautzener Straße	Hermann-Löns-Straße	Bautzener Straße 76	Veloroute 4	335	Oberflächendefizit, Breitendefizit	C5 Querschnittsgestaltung - Aus/Umbau Fahrbahn (Verbesserung)	Ausbau in Asphaltbauweise, Anordnung als Fahrradstraße	Fahrradstraße	Vorrangiger Bedarf	370.000 €
3051	Hermann-Löns-Straße	Dresdener Straße	Sportzentrum	Hauptnetz	186	Oberflächendefizit	C5 Querschnittsgestaltung - Aus/Umbau Fahrbahn (Verbesserung)	Umsetzung im Zuge grundhafter Straßenausbau: Einbau Asphaltdeckschicht und Einrichtung einer Fahrradstraße	Fahrradstraße	Weiterer Bedarf	195.000 €
3053	Am Bahnhof (Wirtschaftsweg)	Lakomaer Chaussee	Bahntrasse	Hauptnetz	920	Oberflächendefizit	C5 Querschnittsgestaltung - Aus/Umbau Fahrbahn (Verbesserung)	Ausbau Fahrradstraße mit Freigabe und Nutzbarkeit landwirtschaftlicher Fahrzeuge mit Zielquerschnitt 5,50 m	Fahrradstraße	Nachrangiger Bedarf	1.362.000 €
3054	Am Bahnhof	Gartensparte am Stadtrand e.V.	Bahnübergang	Hauptnetz	557	Oberflächendefizit	C5 Querschnittsgestaltung - Aus/Umbau Fahrbahn (Verbesserung)	Ausbau zu Fahrradstraße mit Zielquerschnitt (4,00 m)	Fahrradstraße	Weiterer Bedarf	615.000 €
3055	Sandower Brücke	Willy-Brandt-Straße	Am Spreufeur	Hauptnetz	154	Breitendefizit	C5 Querschnittsgestaltung - Aus/Umbau Fahrbahn (Verbesserung)	Prüfauftrag: Einordnung Radverkehrsanlagen in Rahmen grundhaften Ausbaus	Radfahrstreifen	Weiterer Bedarf	262.000 €
3056	Cottbusser Straße - Dorfstraße	Madlower Chaussee	Peppelweg	Veloroute 5	825	Oberflächendefizit	C5 Querschnittsgestaltung - Aus/Umbau Fahrbahn (Verbesserung)	Ausbau in Asphaltdeckschicht und Anordnung einer Fahrradstraßen	Fahrradstraße	Vorrangiger Bedarf	912.000 €
3057	Reinpuscher Weg	Am Bruderberg	Ortsgrenze	Veloroute 5	882	Oberflächendefizit	C5 Querschnittsgestaltung - Aus/Umbau Fahrbahn (Verbesserung)	Ausbau mit Asphaltdeckschicht und Einrichtung einer Fahrradstraße	Fahrradstraße	Vorrangiger Bedarf	975.000 €
3058	Dissenchener Hauptstraße	Werner-von-Siemens-Ring	Bahnquerung	Hauptnetz	518	-	C5 Querschnittsgestaltung - Aus/Umbau Fahrbahn (Verbesserung)	Markierung Piktogrammketten in beide Richtungen, Tempo 30 prüfen, Deckensanierung in Asphaltbauweise	Piktogrammkette	Nachrangiger Bedarf	909.000 €
3059	Tierparkstraße	Parkbahnstraße	Parkplatz	Hauptnetz	257	Oberflächendefizit	C4 Querschnittsgestaltung - Aus-/Umbau RVA (Verbesserung)	Ausbau in Asphaltbauweise und Umsetzung als gemeinsamer Geh-/Radweg (Zielbreite 4,00 m)	Gem. Geh-/Radweg	Vorrangiger Bedarf	206.000 €
3060	Markgrafenmühlenweg	Kiekebuscher Wehr	Tierparkstraße	Hauptnetz	236	Oberflächendefizit	C5 Querschnittsgestaltung - Aus/Umbau Fahrbahn (Verbesserung)	Ausbau in Asphaltbauweise und Einrichtung einer Fahrradstraße	Fahrradstraße	Weiterer Bedarf	261.000 €
3063	Universitätsstraße	Pappelallee	Karl-Marx-Straße	Hauptnetz	1075	Oberflächendefizit	C3 Querschnittsgestaltung - Aus-/Umbau Fahrbahn (Verbreiterung+Erneuerung)	Sanierung/Ausbau der Fahrbahn, Verbreiterung auf 8,2 bis 8,50 und Markierung Schutzstreifen 1,85 m beidseitig	Schutzstreifen	Weiterer Bedarf	2.361.000 €
3064	Karl-Marx-Straße (Westseite)	Lessingstraße	Berliner Straße	Hauptnetz	146	Breitendefizit	C2 Querschnittsgestaltung - Aus-/Umbau RVA (Verbreiterung+Erneuerung)	Bestandsnaher Ausbau und Verbreiterung (Zielbreite 2,00 m) im Zuge grundhafter Ausbau	Getr. Geh-/Radweg	Weiterer Bedarf	102.000 €
3065	Karl-Marx-Straße (Westseite)	Erich-Weinert-Straße	Petersilienstraße	Hauptnetz	57	Breitendefizit	C2 Querschnittsgestaltung - Aus-/Umbau RVA (Verbreiterung+Erneuerung)	Im Zuge Straßenausbau: Bestandsnahe Verbreiterung des Radwegs mit Bordveratz in Richtung Fahrbahn	Getr. Geh-/Radweg	Weiterer Bedarf	29.000 €
3066	Karl-Marx-Straße (Ost)	Petersilienstraße	Virchowstraße	Hauptnetz	61	Breitendefizit	C2 Querschnittsgestaltung - Aus-/Umbau RVA (Verbreiterung+Erneuerung)	Im Zuge Straßenausbau: Bestandsnahe Verbreiterung des Radwegs mit Bordveratz in Richtung Fahrbahn	Getr. Geh-/Radweg	Weiterer Bedarf	28.000 €
3067	Gotthold-Schwela-Straße (Verbindungsweg)	Neue Straße	Gotthold-Schwela-Straße	Hauptnetz	114	Breitendefizit, Oberflächendefizit	C2 Querschnittsgestaltung - Aus-/Umbau RVA (Verbreiterung+Erneuerung)	Lösungsvorschlag 1: Ausbau Zweirichtungsradweg auf 3,00 m (Asphalt) + Gehweg 2,50 m Lösungsvorschlag 2: Ausbau gem. Geh-/Radweg (Asphalt) mit Zielbreite mind. 3,50 m	Getr. Geh-/Radweg (ZRV)	Weiterer Bedarf	103.000 €
3068	Verbindungsweg	Willi-Budlich-Straße	Schmellwitzer Weg	Hauptnetz	89	Breitendefizit	C2 Querschnittsgestaltung - Aus-/Umbau RVA (Verbreiterung+Erneuerung)	Ausbau Radweg auf Zielquerschnitt 3,00 m und Gehweg 2,50 m	Getr. Geh-/Radweg (ZRV)	Weiterer Bedarf	97.000 €
3069	Vetschauer Straße (Südseite)	Sachsendorfer Straße	Räschener Straße	Hauptnetz	1186	Breitendefizit, Oberflächendefizit	C2 Querschnittsgestaltung - Aus-/Umbau RVA (Verbreiterung+Erneuerung)	Umbau entsprechend Entwurfsplanung Zweirichtungsradweg mit 2,50 m bis 3,00 m Querschnitt	Getr. Geh-/Radweg (ZRV)	Vorrangiger Bedarf	1.294.000 €
3070	Verbindungsweg (verlängerte Zielona-Gora-Straße)	Kantstraße	Hegelstraße	Veloroute 5	77	Breitendefizit	C2 Querschnittsgestaltung - Aus-/Umbau RVA (Verbreiterung+Erneuerung)	Verbreiterung Radweg auf Zielquerschnitt (3,00 m) und getr. Gehweg (2,50 m)	Getr. Geh-/Radweg (ZRV)	Weiterer Bedarf	79.000 €
3071	Burger Chaussee	Ernst-Heilmann-Weg	Melli-Beese-Straße	Hauptnetz	825	Oberflächendefizit	C2 Querschnittsgestaltung - Aus-/Umbau RVA (Verbreiterung+Erneuerung)	Prüfauftrag: Einbau Asphaltdeckschicht und Verbreiterung auf 3,00 m	Gem. Geh-/Radweg	Weiterer Bedarf	495.000 €
3072	Willy-Brandt-Straße	Hainstraße/Kahrener Straße	Franz-Mehring-Straße	Hauptnetz	411	Breitendefizit, Oberflächendefizit	C2 Querschnittsgestaltung - Aus-/Umbau RVA (Verbreiterung+Erneuerung)	Verbreiterung und Asphaltierung Bestandsradwege (Zielbreite 2,00 m), Einordnung in Straßenraumumbau	Getr. Geh-/Radweg	Vorrangiger Bedarf	351.000 €
3073	Hermann-Löns-Straße (Nordseite)	Dresdener Straße	Thiemstraße	Hauptnetz	686	Oberflächendefizit	C2 Querschnittsgestaltung - Aus-/Umbau RVA (Verbreiterung+Erneuerung)	Umsetzung im Zuge grundhafter Straßenausbau: Verbreiterung Radweg auf Zielquerschnitt (2,00 m)	Getr. Geh-/Radweg	Weiterer Bedarf	274.000 €
3074	Am Zollhaus	Sielower Chaussee	Rennbahnstraße	Hauptnetz	225	Oberflächendefizit, Breitendefizit	C2 Querschnittsgestaltung - Aus-/Umbau RVA (Verbreiterung+Erneuerung)	Prüfauftrag: Ausbau im Zielquerschnitt für Zweirichtungsverkehr (3,00 m) in Asphaltbauweise, Entwässerung anzupassen	Gem. Geh-/Radweg	Weiterer Bedarf	164.000 €
3075	Sielower Landstraße	Drachhausener Straße	Krennwitzer Straße/Philipp-Reis-Straße	Hauptnetz	657	Führungsformdefizit	C2 Querschnittsgestaltung - Aus-/Umbau RVA (Verbreiterung+Erneuerung)	Verringerung Fahrbahnbreite auf 6,50 m und Herstellung baulicher Radwege (2,00 m) und Gehwege beidseitig	Getr. Geh-/Radweg	Vorrangiger Bedarf	960.000 €
3076	Sielower Landstraße	Drachhausener Straße	Striesower Weg	Hauptnetz	76	Führungsformdefizit	C2 Querschnittsgestaltung - Aus-/Umbau RVA (Verbreiterung+Erneuerung)	Herstellung Getr. Geh-/Radweg auf Westseite (Zielbreite 2,00 m)	Getr. Geh-/Radweg	Weiterer Bedarf	75.000 €
3079	Waisenstraße	Berliner Straße	Karl-Liebknecht-Straße	Hauptnetz	246	Breitendefizit	C1 Querschnittsgestaltung - Aus-/Umbau (Verbreiterung)	Prüfauftrag: Verbreiterung mit Bordversatz oder Rückbau und Markierung Radfahrstreifen	Getr. Geh-/Radweg	Nachrangiger Bedarf	59.000 €
3080	Verbindungsweg	August-Bebel-Straße	Berliner Straße	Hauptnetz	40	Breitendefizit	C1 Querschnittsgestaltung - Aus-/Umbau (Verbreiterung)	Verbreiterung und Herstellung Zweirichtungsradweg zur Anbindung an August-Bebel-Straße und Waisenstraße	Getr. Geh-/Radweg (ZRV)	Weiterer Bedarf	7.000 €
3081	Karl-Marx-Straße (Ostseite)	Berliner Straße	Puschkinpromenade	Hauptnetz	146	Breitendefizit	C1 Querschnittsgestaltung - Aus-/Umbau (Verbreiterung)	Im Zuge Straßenausbau: Verbreiterung Radweg auf Zielquerschnitt (2,00 m) und Herstellung Haltestellenkap	Getr. Geh-/Radweg	Weiterer Bedarf	17.000 €
3082	Karl-Marx-Straße (Ostseite)	Puschkinpromenade	Petersilienstraße	Hauptnetz	122	Breitendefizit	C1 Querschnittsgestaltung - Aus-/Umbau (Verbreiterung)	Im Zuge Straßenausbau: Bestandsnahe Verbreiterung	Getr. Geh-/Radweg	Weiterer Bedarf	10.000 €
3083	Karl-Marx-Straße (Westseite)	Petersilienstraße	Lessingstraße	Hauptnetz	137	Breitendefizit, Radverkehrsführungsdefizit (Fußverkehrskonflikte)	C1 Querschnittsgestaltung - Aus-/Umbau (Verbreiterung)	Im Zuge Straßenausbau: Bestandsnahe Verbreiterung mit Bordversatz und Knotenpunktumbau Lessingstraße/Puschkinpromenade/Karl-Marx-Straße	Getr. Geh-/Radweg	Nachrangiger Bedarf	15.000 €
3084	Karl-Marx-Straße	Virchowstraße	Hubertstraße	Hauptnetz	134	Breitendefizit	C1 Querschnittsgestaltung - Aus-/Umbau (Verbreiterung)	Im Zuge Straßenausbau: Bestandsnahe Verbreiterung des getr. Geh-/Radwegs unter Nutzung verbliebenen Straßenbegleitgrüns und Bordversatz zur Fahrbahn	Getr. Geh-/Radweg	Weiterer Bedarf	15.000 €
3085	Karl-Marx-Straße	Universitätsstraße	Erich-Weinert-Straße	Hauptnetz	131	Breitendefizit (1,6 m)	C1 Querschnittsgestaltung - Aus-/Umbau (Verbreiterung)	Verbreiterung Radweg auf Zielquerschnitt (2,00 m) durch Verbreiterung Gehweg	Getr. Geh-/Radweg	Nachrangiger Bedarf	39.000 €
3087	Pappelallee	Jamitzer Straße	Nordring	Veloroute 1	73	Breitendefizit	C1 Querschnittsgestaltung - Aus-/Umbau (Verbreiterung)	Verbreiterung auf 3,00 m	Gem. Geh-/Radweg (ZRV)	Weiterer Bedarf	2.000 €
3089	Pappelallee	Berliner Straße	Potsdamer Straße	Hauptnetz	172	Breitendefizit	C1 Querschnittsgestaltung - Aus-/Umbau (Verbreiterung)	Verbreiterung Radweg auf Zielquerschnitt (2,00 m) mit Bordversatz	Getr. Geh-/Radweg	Weiterer Bedarf	10.000 €
3090	Pappelallee	Potsdamer Straße	Gerarø Straße (Verbindungsweg)	Hauptnetz	196	Breitendefizit	C1 Querschnittsgestaltung - Aus-/Umbau (Verbreiterung)	Verbreiterung Radweg auf 2,00 m, Nachrüstung Bodenindikatoren, Grünflächeneingriff und Grunderwerb zu prüfen	Getr. Geh-/Radweg	Weiterer Bedarf	70.000 €
3092	Brunschwigpark	Schweriner Straße	Lieberoser Straße	Velo-Ring	618	Breitendefizit, Radverkehrsführungsdefizit (Fußverkehrskonflikte)	C1 Querschnittsgestaltung - Aus-/Umbau (Verbreiterung)	Verbreiterung und Trennung der Verkehrsarten, 3,00 m Zweirichtungsradweg Radverkehr	Getr. Geh-/Radweg (ZRV)	Weiterer Bedarf	142.000 €
3093	Erschließungsweg Tram-Trasse	Gerhart-Hauptmann-Straße	Neue Straße	Hauptnetz	540	Breitendefizit, Oberflächendefizit, Radverkehrsführungsdefizit (Fußverkehrskonflikte)	C1 Querschnittsgestaltung - Aus-/Umbau (Verbreiterung)	Bestandsnaher Ausbau mit Asphaltdeckschicht	Gem. Geh-/Radweg (ZRV)	Weiterer Bedarf	70.000 €
3095	Willy-Brandt-Straße	Franz-Mehring-Straße	Sandower Hauptstraße	Hauptnetz	298	Breitendefizit, Oberflächendefizit	C1 Querschnittsgestaltung - Aus-/Umbau (Verbreiterung)	Ausbau Radwege auf Zielquerschnitt 2,00 m durch Verbreiterung in Richtung Fahrbahn, Markierung Parkstände	Getr. Geh-/Radweg	Vorrangiger Bedarf	41.000 €
3098	Hermann-Löns-Straße (Südseite)	Lipezker Straße	Dresdener Straße	Hauptnetz	790	Breitendefizit	C1 Querschnittsgestaltung - Aus-/Umbau (Verbreiterung)	Umsetzung im Zuge grundhafter Straßenausbau: Verbreiterung Radweg auf Zielquerschnitt (2,00 m), Herstellung Geh-/Radwegüberfahrten an Zufahrten und Einmündungen	Getr. Geh-/Radweg	Nachrangiger Bedarf	45.000 €
3099	Thiemstraße	Stadtring	Lutherstraße	Hauptnetz	200	Breitendefizit, Oberflächendefizit	C1 Querschnittsgestaltung - Aus-/Umbau (Verbreiterung)	Verbreiterung auf Zielquerschnitt (3,00) für Zweirichtungsverkehr, Ausbau in Asphaltbauweise im Zuge Straßenraumumbau Thiemstraße	Getr. Geh-/Radweg (ZRV)	Weiterer Bedarf	14.000 €
3100	Madlower Chaussee	Sachsendorfer Straße	Harnischdorfer Straße	Hauptnetz	1329	Breitendefizit, Oberflächendefizit	C1 Querschnittsgestaltung - Aus-/Umbau (Verbreiterung)	Verbreiterung Radverkehrsanlage auf Zielquerschnitt (3,00 m) in Asphaltbauweise, Böschungseingriffe zu prüfen	Gem. Geh-/Radweg (ZRV)	Weiterer Bedarf	552.000 €
3101	Zielona-Gora-Straße	Klopstockstraße	Gelsenkirchener Allee	Veloroute 5	315	Kein Bestand	C1 Querschnittsgestaltung - Aus-/Umbau (Verbreiterung)	Prüfauftrag: Prüfung Verbreiterung Bestandsradweg auf 3,00 m für Zweirichtungsführung	Radweg (ZRV)	Weiterer Bedarf	81.000 €
3105	Saarbrücker Straße	Lipezker Straße	Lerchenstraße	Hauptnetz	1248	Breitendefizit	C1 Querschnittsgestaltung - Aus-/Umbau (Verbreiterung)	Verbreiterung Radweg auf Zielquerschnitt (2,00 m)	Getr. Geh-/Radweg	Weiterer Bedarf	72.000 €
3106	Saarbrücker Straße	Lerchenstraße	Gelsenkirchener Allee	Hauptnetz	156	Breitendefizit	C1 Querschnittsgestaltung - Aus-/Umbau (Verbreiterung)	Prüfauftrag: (Partielle) Verbreiterung gem. Geh-/Radweg (Zielbreite 3,00 m), Flächenenerwerb und Grünflächeneingriff zu prüfen, Engstellenabschnitt	Gem. Geh-/Radweg	Weiterer Bedarf	11.000 €
3107	Saarbrücker Straße	Saarbrücker Straße 21	Lipezker Straße	Hauptnetz	692	Breitendefizit	C1 Querschnittsgestaltung - Aus-/Umbau (Verbreiterung)	Verbreiterung Radweg auf Zielquerschnitt (2,00 m), Eingriffe in Baumbestand und Eigentumsverhältnisse zu prüfen	Getr. Geh-/Radweg	Weiterer Bedarf	40.000 €
3108	Parkweg	Marjana-Domaskojc-Straße	Skadower Straße 10C	Hauptnetz	222	Oberflächendefizit, Netzlücke	C1 Querschnittsgestaltung - Aus-/Umbau (Verbreiterung)	Prüfauftrag Ausbau gem. Geh-/Radweg (Zielbreite mind. 3,00 m) im ZRV	Gem. Geh-/Radweg (ZRV)	Weiterer Bedarf	42.000 €
3109	Willy-Brandt-Straße	Stadtring	Hainstraße	Hauptnetz	514	Führungsformdefizit	C1 Querschnittsgestaltung - Aus-/Umbau (Verbreiterung)	Prüfauftrag richtungsbezogene Führung und Verbreiterung Radweg auf 2,00 m bis Trog (Engstelle)	Radweg	Weiterer Bedarf	30.000 €
3113	Pappelallee	Höhe Gerarø Straße	Juri-Gagarin-Straße	Hauptnetz	343	Breitendefizit	C1 Querschnittsgestaltung - Aus-/Umbau (Verbreiterung)	Prüfauftrag: Verbreiterung Geh-/Radweg (Zielbreite RVA 3,00 m im Zweirichtungsverkehr)	Getr. Geh-/Radweg (ZRV)	Nachrangiger Bedarf	39.000 €

Bauliche Erhaltung - Instandsetzung											
4001	Jamlitzer Straße	Pappelallee	Juri-Gagarin-Straße	Veloroute 1	617	Oberflächendefizite	A1 Instandsetzung - Fahrbahn	Einrichtung einer Fahrradstraße, Oberflächensanierung	Fahrradstraße	Vorrangiger Bedarf	605.000 €
4002	Lieberoser Straße - Papitzer Straße	Gulbener Straße	Lessingstraße	Veloroute 1	251	Radverkehrsführungsdefizit (fehlende/unzureichende Sicherheit)	A1 Instandsetzung - Fahrbahn	Einrichtung einer Fahrradstraße, Asphaltierung/Deckensanierung, Neuordnung ruhender Verkehr	Fahrradstraße	Vorrangiger Bedarf	138.000 €
4003	Erschließungsstraße	Spielplatz	Skadower Straße 10C	Hauptnetz	146	Oberflächendefizit	A2 Instandsetzung - RVA (baulich)	Ausbau zu gem. Geh-/Radweg mit Zielquerschnitt 3,00 m und Asphaltdeckschicht	Gem. Geh-/Radweg	Weiterer Bedarf	50.000 €
4004	Franz-Mehring-Straße	Muskauer Platz/Zufahrt Tankstelle	Muskauer Straße	Veloroute 3	89	Radverkehrsführungsdefizit, Breitendefizit, Oberflächendefizit	A1 Instandsetzung - Fahrbahn	Prüfauftrag: Einziehung Rechtsabbieger und Einrichtung eines geschützten Radfahrstreifens (ERV)	Geschützter Radfahrstreifen	Vorrangiger Bedarf	39.000 €
Bauliche Erhaltung - Erneuerung											
5002	Alte Poststraße	Madlower Hauptstraße	Madlower Schulstraße	Veloroute 4	299		B1 Erneuerung - Fahrbahn	Einrichtung einer Fahrradstraße in Verbindung mit grundhaftem Ausbau	Fahrradstraße	Vorrangiger Bedarf	330.000 €
5003	Wirtschaftsweg	Alte Poststraße	Spreestraße	Veloroute 4	358	Oberflächendefizit	B1 Erneuerung - Fahrbahn	Grundhafter Ausbau zu Fahrradstraße (Zielbreite je nach Flächenverfügbarkeit mind. 3,50 m), sensibler Bereich (Randlage Biotop)	Fahrradstraße	Vorrangiger Bedarf	351.000 €
5004	Schlichower Dorfstraße	Ortseingang	Wendeschleife	Hauptnetz	737	Oberflächendefizit	B1 Erneuerung - Fahrbahn	Straßenausbau	Mischverkehr	Nachrangiger Bedarf	1.091.000 €

Nr.	Straße	Von	Bis	Radnetz-kategorie	Länge [m]	Defizit	Maßnahmen-kategorie	Maßnahmen-beschreibung	Angestrebte Führungs-form	Prio-rität	Kosten-schätzung
Führungsform											
1017	Sielower Straße	Nordring	Hubertstraße	Basinetz	741	Oberflächendefizite, Radekehrsführungsdefizit (fehlende/unzureichende Sicherheitstrennstreifen)	E1 Anpassung Führungsform	Prüfauftrag: Anordnung einer Fahrradstraße, Neuordnung ruhender Verkehr	Fahrradstraße	Weiterer Bedarf	37.000 €
1022	Löbensee - Eigene Scholle	Nordring	Am Nordrand	Basinetz	596	Radverkehrsführungsdefizit (Netzbedeutung)	E1 Anpassung Führungsform	Einrichtung einer bevorrechtigten Fahrradstraße, Neuordnung ruhender Verkehr	Fahrradstraße	Weiterer Bedarf	30.000 €
1023	Walther-Rathenau-Straße	Am Nordrand	Querstraße	Basinetz	1065	-	E1 Anpassung Führungsform	Einrichtung einer bevorrechtigten Fahrradstraße	Fahrradstraße	Weiterer Bedarf	53.000 €
1025	Rosa-Luxemburg-Straße	Feldstraße	Walther-Rathenau-Straße	Basinetz	346	Oberflächendefizit	E1 Anpassung Führungsform	Prüfauftrag: Anordnung einer Fahrradstraße	Fahrradstraße	Nachrangiger Bedarf	36.000 €
1026	Nordring (Südseite)	Sielower Straße	Karlstraße	Basinetz	290	Breitendefizit	E1 Anpassung Führungsform	Bei Umsetzung Radfahrstreifen Anordnung als Gehweg, Radekehr frei prüfen	Sonstige VRAO	Nachrangiger Bedarf	0 €
1027	Nordring (Nordseite)	Karlstraße	Sielower Landstraße	Basinetz	464	Breitendefizit, Radekehrsführungsdefizit (Netzbedeutung)	E1 Anpassung Führungsform	Markierung Radfahrstreifen mit Zielquerschnitt 2,25 m; Anschluss an Bestandsradweg ab Löbensee bei Verbreiterung möglich	Radfahrstreifen	Weiterer Bedarf	5.000 €
1029	Nordring (Südseite)	Karlstraße	Webschulallee	Basinetz	234	Breitendefizit	C1 Querschnittsgestaltung - Aus-/Umbau (Verbreiterung)	Verbreiterung Radweg auf Zielquerschnitt (2,00 m) und Einbau Bodenindikatoren	Radweg	Nachrangiger Bedarf	13.000 €
1031	Nordring (Südseite)	Schlachthofstraße	Am Großen Spreewehr (Einmündung Fa. Poredda)	Basinetz	197	Breitendefizit, Oberflächendefizit	E1 Anpassung Führungsform	Markierung Radfahrstreifen (2,25 m), Einziehung rechter Fahrstreifen	Radfahrstreifen	Nachrangiger Bedarf	2.000 €
1032	Nordring (Nordseite)	Am Großen Spreewehr	Gerhart-Hauptmann-Straße	Basinetz	171	Breitendefizit, Radekehrsführungsdefizit (Netzbedeutung)	E1 Anpassung Führungsform	Einziehung rechter Fahrstreifen und Einrichtung geschützter Radfahrstreifen mit Zielquerschnitt 2,25 m	Radfahrstreifen	Nachrangiger Bedarf	2.000 €
1035	Gelsenkirchener Allee	Lipecker Straße	Saarbrücker Straße	Basinetz	793	Breitendefizit, Oberflächendefizit, Querschnittsgestaltung	E1 Anpassung Führungsform	Markierung von Schutzstreifen im Regelmäß (1,50 m), Prüfung im Zuge BA8 Anschlussstelle CB-West	Schutzstreifen	Nachrangiger Bedarf	13.000 €
1040	Welzower Straße	Thiemstraße	Leipziger Straße	Basinetz	767	Breitendefizit, Radekehrsführungsdefizit	E1 Anpassung Führungsform	Prüfauftrag: Markierung von Schutzstreifen (1,50 m) beidseitig oder asymmetr. Querschnitt mit einseitigem Schutzstreifen und Piktogramm-kette	Schutzstreifen	Nachrangiger Bedarf	12.000 €
1045	Taubenstraße - Roßstraße	Bleichenstraße	Karl-Liebknecht-Straße	Basinetz	619	Radverkehrsführungsdefizit (Netzbedeutung)	E1 Anpassung Führungsform	Einrichtung einer bevorrechtigten Fahrradstraße	Fahrradstraße	Nachrangiger Bedarf	31.000 €
1048	Zahower Straße - Am Landgraben	Fichtenstraße	Ströbitzer Hauptstraße	Basinetz	821	Radverkehrsführungsdefizit	E1 Anpassung Führungsform	Einrichtung einer bevorrechtigten Fahrradstraße	Fahrradstraße	Nachrangiger Bedarf	41.000 €
1049	Sielower Chaussee	Kersick-Westphal-Weg	Berggasse	Basinetz	2021	Radverkehrsführungsdefizit	E1 Anpassung Führungsform	Markierung Piktogrammspur und Tempo 30, Beibehaltung Freigabe der Gehwege	Piktogramm-kette	Weiterer Bedarf	11.000 €
1050	Bautzener Straße	Straße der Jugend	Hermann-Löns-Straße	Basinetz	344	Radverkehrsführungsdefizit (Widerspruch Netzbedeutung-Führungsform)	E1 Anpassung Führungsform	Prüfauftrag: Anordnung einer bevorrechtigten Fahrradstraße, Neuordnung ruhender Verkehr	Fahrradstraße	Weiterer Bedarf	17.000 €
1051	Papitzer Straße	Juri-Gagarin-Straße	Gulbener Straße	Basinetz	284	Radverkehrsführungsdefizit (fehlende/unzureichende Sicherheitstrennstreifen), Oberflächendefizite	E1 Anpassung Führungsform	Einrichtung einer Fahrradstraße, Neuordnung ruhender Verkehr, langfristig Deckensanierung	Fahrradstraße	Weiterer Bedarf	14.000 €
1055	Gallincher Straße	Harnischdorfer Straße	Groß Döbbener Straße	Basinetz	594	Schulwegsicherheit	E1 Anpassung Führungsform	Lösungsvorschlag 1: Prüfauftrag Anordnung einer Fahrradstraße (modaler Filter auf Höhe Groß Döbbener Straße, Flankierung mit Elterntaxi-Haltestellen und schulischem Mobilitätsmanagement) Lösungsvorschlag 2: Prüfauftrag Schulstraße	Fahrradstraße	Weiterer Bedarf	30.000 €
1061	Krennewitzer Straße	Sielower Landstraße	Drachhausener Straße	Basinetz	268	Führungsformdefizit	E1 Anpassung Führungsform	Markierung Piktogramm-kette zur Verdeutlichung Fahrbahn-nutzung nach Aufhebung Benutzungspflicht	Piktogramm-kette	Nachrangiger Bedarf	1.000 €
1070	Kahrener Hauptstraße	Ortseingang	Kahrener Dorfstraße	Basinetz	410	-	E1 Anpassung Führungsform	Markierung von Piktogramm-ketten beidseitig	Piktogramm-kette	Nachrangiger Bedarf	2.000 €
Neubau											
2003	Am Lug - Schmellwitzer Weg	Marija-Domaskojc-Straße	Am Feld	Basinetz	817	Geschwindigkeitsdämpfung	D2 Neubau - RVA	Lösungsvorschlag 1: Neubau Zweirichtungsradweg auf nördlicher Straßenseite (ohne Benutzungspflicht) Lösungsvorschlag 2: Prüfauftrag Anordnung einer Fahrradstraße	Radweg (ZRV)	Nachrangiger Bedarf	490.000 €
2005	Merzdorfer Bahnhofstraße - Dissenchener Schulstraße	Merzdorfer Weg	Dissenchener Hauptstraße	Basinetz	1563	Radverkehrsführungsdefizit (Netzlücke)	D2 Neubau - RVA	Neubau Radekehrsanlagen beidseitig oder als einseitiger Zweirichtungsradweg (Zielbreite: 3,00 m) im Zuge grundhafter Ausbau	Radweg (ZRV)	Weiterer Bedarf	1.141.000 €
2009	An der Werkstatt	An der Werkstatt	Sachsendorfer Straße	Basinetz	148	Oberflächendefizit	D2 Neubau - RVA	Erneuerung und Verbreiterung in Asphaltbauweise	Gem. Geh-/Radweg	Nachrangiger Bedarf	108.000 €
2010	Lerchenstraße	Lerchenstraße	Am Priograben	Basinetz	1372	Oberflächendefizit	D2 Neubau - RVA	Prüfauftrag: Ausbau in Asphaltbauweise als gem. Geh-/Radweg (Zielbreite 3,00 m)	Gem. Geh-/Radweg (ZRV)	Nachrangiger Bedarf	1.002.000 €
2012	-	Am Stadtrand	Madower Chaussee	Basinetz	197	-	D2 Neubau - RVA	Neubau Zweirichtungsradweg zwischen Madower Chaussee und Am Stadtrand	Getr. Geh-/Radweg (ZRV)	Nachrangiger Bedarf	177.000 €
2019	Triftstraße	Schmellwitzer Straße	Triftstraße	Basinetz	342	Oberflächendefizit	D1 Neubau - Fahrbahn	Neubau in Asphaltbauweise, Einrichtung einer Fahrradstraße (land- und forstwirtschaftlicher Verkehr freizugeben)	Fahrradstraße	Weiterer Bedarf	404.000 €
Querschnittsgestaltung											
3022	Senftenberger Straße	Vetschauer Straße	Leipziger Straße	Basinetz	514	Radverkehrsführungsdefizit (fehlende/unzureichende Sicherheitstrennstreifen)	C7 Querschnittsgestaltung - Markierungslösung - Sonstiges	Sicherheitstrennstreifen zu Parkständen 0,75 m ergänzen	Mischverkehr	Nachrangiger Bedarf	32.000 €
3023	Leipziger Straße	Vetschauer Straße	Welzower Straße	Basinetz	743	Radverkehrsführungsdefizit (fehlende/unzureichende Sicherheitstrennstreifen)	C7 Querschnittsgestaltung - Markierungslösung - Sonstiges	Markierung Sicherheitstrennstreifen zu Parkständen (Breite 0,75 m)	Mischverkehr	Nachrangiger Bedarf	47.000 €
3024	Leipziger Straße	Thiemstraße	Senftenberger Straße	Basinetz	353	Radverkehrsführungsdefizit (fehlende/unzureichende Sicherheitstrennstreifen)	C7 Querschnittsgestaltung - Markierungslösung - Sonstiges	Prüfauftrag: Markierung Sicherheitstrennstreifen zu Parkständen 0,75 m oder Neuordnung ruhender Verkehr	Mischverkehr	Nachrangiger Bedarf	22.000 €
3025	Am Spreewer	Ostrower Damm	Sandower Hauptstraße	Basinetz	449	Radverkehrsführungsdefizit (Netzbedeutung)	C7 Querschnittsgestaltung - Markierungslösung - Sonstiges	Steigerung Verträglichkeit im Mischverkehr mit Piktogramm-ketten und Ausweitung Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h im Gesamtverlauf prüfen	Piktogramm-kette	Weiterer Bedarf	1.000 €
3026	Neue Straße	Marija-Domaskojc-Straße	Feldstraße	Basinetz	886	Oberflächendefizit, Defizite in subjektiver Sicherheit	C7 Querschnittsgestaltung - Markierungslösung - Sonstiges	Lösungsvorschlag 1: Markierung Piktogramm-ketten beidseitig Lösungsvorschlag 2: Prüfung Straßenraumumbau mit Verbreiterung Fahrbahn und Markierung (überbreite) Schutzstreifen (1,85m); Verkehrszählung notwendig	Piktogramm-kette	Weiterer Bedarf	2.000 €
3034	Feldstraße	Querstraße	Neue Straße	Basinetz	955	-	C7 Querschnittsgestaltung - Markierungslösung - Sonstiges	Markierung von Piktogramm-ketten beidseitig zur Erhöhung der Verträglichkeit	Piktogramm-kette	Nachrangiger Bedarf	5.000 €
3035	Saspower Landstraße	Skadower Hauptstraße	Lakomer Chaussee	Basinetz	1286	Führungsformdefizit	C7 Querschnittsgestaltung - Markierungslösung - Sonstiges	Lösungsvorschlag 1: Markierung von Piktogramm-ketten beidseitig zur Erhöhung Verträglichkeit im Mischverkehr Lösungsvorschlag 2: Neubau gem. Geh-/Radweg (ZRV)	Piktogramm-kette	Weiterer Bedarf	7.000 €
3038	Am Spreewer - Zimmerstraße	Sandower Straße	Schlachthofstraße	Basinetz	537	Radverkehrsführungsdefizit (Netzbedeutung)	C6 Querschnittsgestaltung - Markierungslösung	Steigerung Verträglichkeit im Mischverkehr mit Piktogramm-ketten und Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h im Gesamtverlauf prüfen	Piktogramm-kette	Vorrangiger Bedarf	1.000 €
3040	Nordring (Südseite)	Karl-Marx-Straße	Gerhart-Hauptmann-Straße	Basinetz	1105	Breitendefizit, Radekehrsführungsdefizit (Netzbedeutung)	C6 Querschnittsgestaltung - Markierungslösung	Einziehen des rechten Fahrstreifens und Anordnung eines Radfahrstreifens mit Zielquerschnitt 2,25 m	Radfahrstreifen	Weiterer Bedarf	11.000 €
3041	Gelsenkirchener Allee	Madower Hauptstraße	Lipecker Straße	Basinetz	1465	Oberflächendefizit, Breitendefizit	C6 Querschnittsgestaltung - Markierungslösung	Einziehung rechter Fahrstreifen beidseitig und Markierung Radfahrstreifen mit Zielquerschnitt (2,25 m); Alternative: Verbreiterung Radwegebestand und Asphaltierung auf Zielquerschnitt (2,00 m) und Einbau Bodenindikatoren	Radfahrstreifen	Weiterer Bedarf	29.000 €
3043	Ellenburger Straße	Thiemstraße	Brauhausbergstraße	Basinetz	199	Führungsformdefizit	C6 Querschnittsgestaltung - Markierungslösung	Lösungsvorschlag 1: Markierung von Schutzstreifen beidseitig (Zielbreite 1,70 m) Lösungsvorschlag 2: Markierung Piktogramm-kette beidseitig und Erhalt Parkstände	Schutzstreifen	Nachrangiger Bedarf	3.000 €
3052	Dobbricker Straße - Dobbricker Weg	Dobbricker Straße	Dissener Weg	Basinetz	1794	Oberflächendefizit, Radekehrsführungsdefizit	C5 Querschnittsgestaltung - Aus-/Umbau Fahrbahn (Verbesserung)	Ausbau zur Fahrradstraße mit Unterbindung Durchgangsverkehr	Fahrradstraße	Nachrangiger Bedarf	1.982.000 €
3061	Sudemannstraße	Klein Ströbitzer Straße	Am Priograben	Basinetz	278	Oberflächendefizit	C5 Querschnittsgestaltung - Aus-/Umbau Fahrbahn (Verbesserung)	Erneuerung in Asphaltbauweise östl. Fahrbahnhälfte	Mischverkehr	Weiterer Bedarf	398.000 €
3062	Klein Ströbitzer Straße	Kolkwitzer Straße	Klein Ströbitzer Straße 26	Basinetz	390	Oberflächendefizit	C5 Querschnittsgestaltung - Aus-/Umbau Fahrbahn (Verbesserung)	Erneuerung in Asphaltbauweise östliche Fahrbahnhälfte	Mischverkehr	Weiterer Bedarf	558.000 €
3077	Stadtring	Nordring	Stadtring F-LSA	Basinetz	283	Breitendefizit, Oberflächendefizit	C2 Querschnittsgestaltung - Aus-/Umbau RVA (Verbreiterung+Erneuerung)	Verbreiterung auf Zielquerschnitt (3,00 m), Deckensanierung	Gem. Geh-/Radweg	Nachrangiger Bedarf	170.000 €
3078	Chausseestraße	Ortseingang	Sachsendorfer Straße	Basinetz	718	Breitendefizit	C2 Querschnittsgestaltung - Aus-/Umbau RVA (Verbreiterung+Erneuerung)	Ausbau und Verbreiterung, Zielquerschnitt 3,00 m	Gem. Geh-/Radweg	Nachrangiger Bedarf	431.000 €
3086	Nordring	Pappelallee	An der Windmühle	Basinetz	797	Breitendefizit	C1 Querschnittsgestaltung - Aus-/Umbau (Verbreiterung)	Verbreiterung RVA auf 3,00 m, Berücksichtigung 8-Plan-Verfahren	Gem. Geh-/Radweg (ZRV)	Nachrangiger Bedarf	18.000 €
3088	Stadtpromenade	Berliner Straße	Einkaufszentrum	Basinetz	224	Breitendefizit, Fußverkehrskonflikt	C1 Querschnittsgestaltung - Aus-/Umbau (Verbreiterung)	Trennung Verkehrsarten und Herstellung Zweirichtungsradweg mit Zielquerschnitt 3,00 m	Getr. Geh-/Radweg (ZRV)	Nachrangiger Bedarf	89.000 €
3091	Geraer Straße	Pappelallee	Schweriner Straße	Basinetz	237	Breitendefizit	C1 Querschnittsgestaltung - Aus-/Umbau (Verbreiterung)	Verbreiterung Zweirichtungsradweg (Zielbreite: 3,00 m), Auswirkungen auf Baumbestand zu prüfen	Getr. Geh-/Radweg (ZRV)	Nachrangiger Bedarf	14.000 €
3094	Geh-/Radweg	Feldstraße	Ernst-Mücke-Platz	Basinetz	473	Breitendefizit, Radekehrsführungsdefizit (Fußverkehrskonflikte)	C1 Querschnittsgestaltung - Aus-/Umbau (Verbreiterung)	Ausbau und Verbreiterung auf Zweirichtungsradweg 3,00 m	Getr. Geh-/Radweg (ZRV)	Nachrangiger Bedarf	82.000 €
3096	Stadtring (Nordseite)	Straße der Jugend	Bahnhofstraße	Basinetz	231	Breitendefizit	C1 Querschnittsgestaltung - Aus-/Umbau (Verbreiterung)	Verbreiterung Radweg auf Zielquerschnitt (2,00 m)	Getr. Geh-/Radweg	Nachrangiger Bedarf	13.000 €
3097	Stadtring (Südseite)	Thiemstraße	Straße der Jugend	Basinetz	226	Breitendefizit	C1 Querschnittsgestaltung - Aus-/Umbau (Verbreiterung)	Verbreiterung auf 2,00 m (ggf. Grünflächeeingriff)	Getr. Geh-/Radweg	Weiterer Bedarf	18.000 €
3102	Stadtring (Westseite)	Merzdorfer Weg	Nordring	Basinetz	302	Breitendefizit	C1 Querschnittsgestaltung - Aus-/Umbau (Verbreiterung)	Perspektivische Verbreiterung auf Zielquerschnitt (3,00 m) (nachrangig)	Gem. Geh-/Radweg	Nachrangiger Bedarf	17.000 €
3103	Stadtring	Merzdorfer Weg	Stadtring F-LSA	Basinetz	384	Breitendefizit	C1 Querschnittsgestaltung - Aus-/Umbau (Verbreiterung)	Verbreiterung auf Zielquerschnitt (3,00 m)	Gem. Geh-/Radweg	Nachrangiger Bedarf	22.000 €
3104	Am Priograben	Sachsendorfer Hauptstraße	Welzower Straße	Basinetz	464	Breitendefizit	C1 Querschnittsgestaltung - Aus-/Umbau (Verbreiterung)	Verbreiterung Radweg auf Zielquerschnitt für Zweirichtungsverkehr, Ausbau Gehweg mit Betonsteinpflaster für Barrierefreiheit	Getr. Geh-/Radweg	Weiterer Bedarf	193.000 €
3110	Wehrpromenade	Hainstraße	Ludwig-Leichhardt-Allee	Basinetz	143	Breitendefizit	C1 Querschnittsgestaltung - Aus-/Umbau (Verbreiterung)	Verbreiterung Radweg auf Zielquerschnitt (3,00 m) für Zweirichtungsverkehr, Tausch Fuß- und Radekehrsfäche für direkte Querung Radekehr Hainstraße ohne Verschwenk	Getr. Geh-/Radweg (ZRV)	Nachrangiger Bedarf	24.000 €
3111	Stadtring	Warschauer Straße	Dissenchener Straße	Basinetz	223	Breitendefizit	C1 Querschnittsgestaltung - Aus-/Umbau (Verbreiterung)	Verbreiterung Radweg auf Zielquerschnitt (2,00 m)	Getr. Geh-/Radweg	Nachrangiger Bedarf	18.000 €
3112	Stadtring	Dissenchener Straße	Paul-Greifzu-Straße	Basinetz	231	Breitendefizit	C1 Querschnittsgestaltung - Aus-/Umbau (Verbreiterung)	Verbreiterung Radweg auf Zielquerschnitt (2,00 m)	Getr. Geh-/Radweg	Nachrangiger Bedarf	13.000 €
Bauliche Erhaltung - Erneuerung											
5001	Nordring (Nordseite)	Am Großen Spreewehr	Westl. Spreerbrücken-Widerlager	Basinetz	636	Oberflächendefizit	B2 Erneuerung - RVA	Ausbau/Sanierung mit Asphaltbauweise und Erhalt Querschnittsbreite 3,5 m	Gem. Geh-/Radweg	Nachrangiger Bedarf	445.000 €

Nr.	Straße	Von	Bis	Radnetzkategorie	Länge [m]	Defizit	Maßnahmenkategorie	Maßnahmenbeschreibung	Angestrebte Führungsform
Sofortmaßnahmen									
6101	Diessencher Straße	Stadtring	Gleisquerung	Veloroute 5	321	Untermaßig und schadhafte RVA	E1 Anpassung Führungsform	Gefahrenlage nach besonderen örtlichen Verhältnissen? geringe DTV, RVA untermaßig und schadhaft; Alternative: Mischverkehr	Mischverkehr
6102	Feldstraße	Querstraße	Hopfengarten	Basisnetz	507	RVA untermaßig	E1 Anpassung Führungsform	RVA untermaßig, Gefahrenlage nach besonderen örtlichen Verhältnissen? Wechsel VZ 241 und 240 auf beiden Seiten (vorrangig VZ 240); Alternative: Mischverkehr	Mischverkehr
6103	Gaglower Straße	Lipezker Str.	Hardenbergstraße	Veloroute 3	194	RVA untermaßig	E1 Anpassung Führungsform	RVA untermaßig, Gefahrenlage nach besonderen örtlichen Verhältnissen?, DTV gering, Wechsel zu Gehweg (Radverkehr frei); Alternative: Mischverkehr mit Fahrrad-Piktogrammspur auf Ostseite	Mischverkehr
6104	Gelsenkirchener Allee	Saarbrücker Str.	Madlower Hauptstr.	Basisnetz	2233	RVA untermaßig	E1 Anpassung Führungsform	RVA untermaßig und teils stark geschädigt, Ge-fahrenlage nach besonderen örtlichen Verhältnis-sen?, DTV gering; Alternative: Radfahrstreifen (kurzfristig Radwege ohne Benutzungspflicht)	Radfahrstreifen
6105	Georg-Schlesinger-Str.	Ende Grünfläche	Willy-BRandt-Str.		188		E1 Anpassung Führungsform	Gefahrenlage nach besonderen örtlichen Verhält-nissen? Erschließungsstraße; Alternative: Mischverkehr	Mischverkehr
6106	Kahrener Straße	Vor Theodor Fontane Schule		Basisnetz	119	RVA untermaßig	E1 Anpassung Führungsform	RVA untermaßig, Gefahrenlage nach besonderen örtlichen Verhältnissen?, DTV gering; Alternative: Mischverkehr	Mischverkehr
6107	Karlstraße	Höhe Nr. 22	Bonnaskenstraße	Hauptnetz	95	RVA untermaßig	E1 Anpassung Führungsform	Fläche auf Fahrbahn vorhanden, RVA untermaßig und in unzureichendem Zustand; Alternative: Mischverkehr oder Schutzstreifen	Schutzstreifen
6108	Karl-Liebcknecht-Str. - Koklwitzer Straße	Friedrich-Hebbel-Straße	Ortsausgang	Hauptnetz	1124	RVA untermaßig	E1 Anpassung Führungsform	RVA untermaßig, Gefahrenlage nach besonderen örtlichen Verhältnissen? Wechselnde Führungs-form zu VZ 240 im Streckenverlauf (auch zu prü-fen); Alternative: Mischverkehr und Radwege ohne Benutzungspflicht	Mischverkehr
6109	Parzellenstraße	Gleisquerung	Stromstraße	Basisnetz	232	RVA untermaßig	E1 Anpassung Führungsform	RVA untermaßig, Gefahrenlage nach besonderen örtlichen Verhältnissen? DTV gering; Alternative: Mischverkehr	Mischverkehr
6110	Querstraße	Feldstraße	Nordparkstraße	Hauptnetz	757	RVA utnermaßig	E1 Anpassung Führungsform	RVA untermaßig, Gefahrenlage nach besonderen örtlichen Verhältnissen?; Alternative: Mischver-kehr (ggf. zusätzlich Fahrrad-Piktogramme auf Fahrbahn)	Mischverkehr
6111	Schmellwitzer Weg	Marjana-Domaskoji-Straße	Willy-Budich-Straße	Basisnetz	131	RVA untermaßig	E1 Anpassung Führungsform	RVA untermaßig, Gefahrenlage nach besonderen örtlichen Verhältnissen?; Alternative: Mischverkehr	Mischverkehr
6112	Willy-Brandt-Straße	Kahrener Straße	Sandower Straße		730	RVA untermaßig	E1 Anpassung Führungsform	Gefahrenlage nach besonderen örtlichen Verhält-nissen? DTV Spitzenstunde ca. 500 Kfz (2015), Alternative: Radfahrstreifen oder Schutzstreifen (ggf. zusätzlich Gehweg, Radverkehr frei) beid-seitig	Radfahrstreifen
6113	Bautzener Straße	Hermann-Löns-Str.	Görlitzer Straße	Veloroute 4	1305	RVA untermaßig	E1 Anpassung Führungsform	RVA untermaßig, Gefahrenlage nach besonderen örtlichen Verhältnissen? geringe DTV, viele Grundstückszufahrten; Alternative: Mischverkehr	Mischverkehr
6114	Dissencher Straße	Werner-von-Siemens-Straße	Dissencher Schulstraße	Hauptnetz	1876	RVA untermaßig und in schlechtem Zustand	E1 Anpassung Führungsform	RVA untermaßig, Gefahrenlage nach besonderen örtlichen Verhältnissen? geringe DTV, viele Grundstückszufahrten; Alternative: Mischverkehr	Mischverkehr
6115	Dissencher Straße	Werner-von-Siemens-Straße	Gleisquerung	Hauptnetz	225		E1 Anpassung Führungsform	Gefahrenlage nach besonderen örtlichen Verhält-nissen? geringe DTV, keine stetige Linienführung durch AO; Alternative: Mischverkehr	Mischverkehr
6116	Dissencher Hauptstraße	Dissencher Schulstraße	Haasower Straße	Hauptnetz	265	RVA untermaßig	E1 Anpassung Führungsform	RVA untermaßig, Gefahrenlage nach besonderen örtlichen Verhältnissen? geringe DTV; Alternative: Mischverkehr	Mischverkehr
6117	Ernst-Barlach-Straße	Pappelallee	Hans-Sachs-Straße		783	viel Fußverkehr	E1 Anpassung Führungsform	viel Fußverkehr, Gefahrenlage nach besonderen örtlichen Verhältnissen?; Alternative: Mischver-kehr und gem. Geh-/Radweg ohne Benut-zungspflicht (Piktogramm)	Gem. Geh-/Radweg (o.B.)
6118	Forster Straße	Pyramidenstraße	Ortsausgang	Hauptnetz	477		E1 Anpassung Führungsform	Gefahrenlage nach besonderen örtlichen Verhält-nissen?; Alternative: Mischverkehr	Mischverkehr
6119	Friedrich-Engels-Straße	August-Bebel-Straße	Berliner Straße	Basisnetz	132	RVA untermaßig	E1 Anpassung Führungsform	RVA untermaßig, Gefahrenlage nach besonderen örtlichen Verhältnissen? Alternative: Mischver-kehr + Gehweg, Radverkehr frei	Mischverkehr
6120	Geraer Straße-Erfurter Straße	Geraer Str. (Westende)	Brunswickpark	Basisnetz	429	RVA untermaßig	E1 Anpassung Führungsform	Gefahrenlage nach besonderen örtlichen Verhältnissen?, Besser gem. Geh-/Radweg ohne Benutzungspflicht (Piktogramm); Alternative: Mischverkehr und gem. Geh-/Radweg ohne Benutzungspflicht (Piktogramm)	Gem. Geh-/Radweg (o.B.)
6121	Harnischdorfer Straße	Madlower Chaussee	Ortsausgang	Basisnetz	2417	RVA untermaßig	E1 Anpassung Führungsform	RVA untermaßig, Gefahrenlage nach besonderen örtlichen Verhältnissen? geringe DTV; Alternative: Mischverkehr	Mischverkehr
6122	Karlstraße	Bonnaskenplatz	Sielower Str.	Hauptnetz	339	viel Fußverkehr	E1 Anpassung Führungsform	viel Fußverkehr, Zustand Seitenanlagen mangel-haft, Gefahrenlage nach besonderen örtlichen Verhältnissen?; Alternative: Mischverkehr + Gehweg, Radverkehr frei	Mischverkehr
6123	Krennwitzer STraße	Sielower Ch.	Nordparkstraße	Basisnetz	804	RVA untermaßig	E1 Anpassung Führungsform	RVA untermaßig, Gefahrenlage nach besonderen örtlichen Verhältnissen?; Alternative: Mischver-kehr	Mischverkehr
6124	Lieberoser Str. (Höhe Nr. 13)	Papitzer Straße	Gulbener Straße	Basisnetz	185	Alte Beschidlerung?	E1 Anpassung Führungsform	Alte Beschilderung?	Mischverkehr
6125	Muskauer Straße	Curt-Möbius-Straße	Bodelschwingstraße	Hauptnetz	473		E1 Anpassung Führungsform	Gefahrenlage nach besonderen örtlichen Verhält-nissen? geringe DTV; Alternative: Mischverkehr	Mischverkehr
6126	Nordparkstraße	Querstraße	Albrecht-Dürer-Straße	Basisnetz	513		E1 Anpassung Führungsform	RVA untermaßig, schlechter Zustand, viele Zufahr-ten, Gefahrenlage nach besonderen örtlichen Verhältnissen?; Alternative: Mischverkehr	Mischverkehr
6127	Parzellenstra0e	Stromstraße	Sackgassenende		554		E1 Anpassung Führungsform	Gefahrenlage nach besonderen örtlichen Verhält-nissen? geringe DTV; Alternative: Mischverkehr	Mischverkehr
6128	Sandower Hauptstraße (Südseite)	Am Doll	Franz-Mehring-Straße	Hauptnetz	222	RVA untermaßig und Fußverkehr nicht unerhebl	E1 Anpassung Führungsform	Gefahrenlage nach besonderen örtlichen Verhältnissen? geringe DTV, RVA untermaßig und Fußverkehr nicht unerheblich; Alternative: Mischverkehr	Mischverkehr
6129				Basisnetz	301		E1 Anpassung Führungsform	PRüfauftrag Fahrradstraße	Fahrradstraße
6130	Welzower Straße (Nordseite/Ostseite)	Thiemstraße	Leipziger Straße	Basisnetz	790	RVA untermaßig	E1 Anpassung Führungsform	RVA untermaßig, Gefahrenlage nach besonderen örtlichen Verhältnissen?, Gehweg, Radverkehr frei auf Westseite/Südseite; Alternative: Mischverkehr + ggf. Gehweg, Radverkehr frei	Mischverkehr
6131	Willy-Brandt-Straße	Franz-Mehring-Straße	Sandower Hauptstraße	Hauptnetz	302	RVA untermaßig, schlechter Zustand	E1 Anpassung Führungsform	RVA untermaßig, schlechter Zustand, Gefahrenlage nach besonderen örtlichen Verhältnissen?; Alternative: Mischverkehr, Radfahrstreifen/Schutzstreifen	Radfahrstreifen
6132	Gerhard-Hauptmann-Straße	Schlachthofstraße	Nordring	Veloroute 1	121	RVA untermaßig	E1 Anpassung Führungsform	RVA untermaßig, Gefahrenlage nach besonderen örtlichen Verhältnissen?; Alternative: Mischver-kehr	Mischverkehr

6133	Ricarda-Huch-Straße	Gelsenkirchener-Allee	Makarenkostraße	Basisnetz	127	RVA untermaßig	E1 Anpassung Führungsform	RVA untermaßig, Gefahrenlage nach besonderen örtlichen Verhältnissen?; Alternative Mischverkehr	Mischverkehr
6201	Amalienstraße	Ewald-Haase-Straße	Karlstraße		114		G1 Sonstiges	Öffnung von Einbahnstraße für Radverkehr in Gegenrichtung	Mischverkehr
6202	Alte Wiese	Am Spreebogen	Döbberrick Dorfstraße	Veloroute 1	131		G1 Sonstiges	Öffnung von Einbahnstraße für Radverkehr in Gegenrichtung	Mischverkehr
6203	Marienstraße	Wilhelmstr.	Bahnhofstr.		74		G1 Sonstiges	Öffnung von Einbahnstraße für Radverkehr in Gegenrichtung	
6204	Wilhelmstraße	Marienstraße	Blechenstraße		167		G1 Sonstiges	Öffnung von Einbahnstraße für Radverkehr in Gegenrichtung	
6205	Marktstraße	Mauerstraße	Sprenberger Straße		144		G1 Sonstiges	Öffnung von Einbahnstraße für Radverkehr in Gegenrichtung	
6206	Mönchgasse	Klosterstraße	Berliner Straße		59		G1 Sonstiges	Öffnung von Einbahnstraße für Radverkehr in Gegenrichtung	
6207	Räschener Straße	Vetrschauer Str.	Leipziger Straße	Basisnetz	563		G1 Sonstiges	Öffnung von Einbahnstraße für Radverkehr in Gegenrichtung	
6208	Feigestraße	Ostrower Wohnpark	Str. d. Jugend	Basisnetz	128		G1 Sonstiges	Öffnung von Einbahnstraße für Radverkehr in Gegenrichtung	
6209	Schwanstraße	Roßstraße	Bahnhofstraße		219		G1 Sonstiges	Öffnung von Einbahnstraße für Radverkehr in Gegenrichtung	
6210	Annenstraße	Hubertstraße	Virchowstraße		136		G1 Sonstiges	Öffnung von Einbahnstraße für Radverkehr in Gegenrichtung	
6211	Louis-Braille-Str.	Hubertstraße	Virchowstraße		142		G1 Sonstiges	Öffnung von Einbahnstraße für Radverkehr in Gegenrichtung	
6212	Neumarkt	Berliner Straße	Marktstraße		58		G1 Sonstiges	Öffnung von Einbahnstraße für Radverkehr in Gegenrichtung	
6301	Jamlitzer Straße			Veloroute 2	252		G1 Sonstiges	Beschilderung Sackgasse mit VZ 357-50	
6302	Brandenburger Platz				360		G1 Sonstiges	Beschilderung Sackgasse mit VZ 357-50	
6303	August-Bebel-Straße				124		G1 Sonstiges	Beschilderung Sackgasse mit VZ 357-50	
6304	Schlachthofstraße			Basisnetz	224		G1 Sonstiges	Beschilderung Sackgasse mit VZ 357-50	
6305	Taubenstraße/Marienstraße			Basisnetz	53		G1 Sonstiges	Beschilderung Sackgasse mit VZ 357-50	
6306	Am Priorgraben/Jessener Straße			Hauptnetz	182		G1 Sonstiges	Beschilderung Sackgasse mit VZ 357-50	
6307	Wirtschaftsweg/Cottbuser Tennissportverein 92 e.V.			Basisnetz	207		G1 Sonstiges	Beschilderung Sackgasse mit VZ 357-50	
6308	Wiesenweg/Gallincher Hauptstraße				94		G1 Sonstiges	Beschilderung Sackgasse mit VZ 357-50	
6309	Karlshofer Straße 3			Hauptnetz	138		G1 Sonstiges	Beschilderung Sackgasse mit VZ 357-50	
6310	Madlower Straße/Turnstraße				294		G1 Sonstiges	Beschilderung Sackgasse mit VZ 357-50	
6311	Pücklerstraße/Am Waldrand				221		G1 Sonstiges	Beschilderung Sackgasse mit VZ 357-50	
6312	Philipp-Melanchthon-Straße				263		G1 Sonstiges	Beschilderung Sackgasse mit VZ 357-50	
6313	Schloßkirchstraße				87		G1 Sonstiges	Beschilderung Sackgasse mit VZ 357-50	
6314					318		G1 Sonstiges	Beschilderung Sackgasse mit VZ 357-50	
6315	Geraer Straße				144		G1 Sonstiges	Beschilderung Sackgasse mit VZ 357-50	

10 Maßnahmen tabellen – Knotenpunkte

Die Knotenpunktmaßnahmen wurden neun definierten Maßnahmenkategorien zugeteilt. Insgesamt wurden für das Stadtgebiet 82 Knotenpunktmaßnahmen vorgeschlagen. Sie ordnen sich den einzelnen Maßnahmenkategorien wie folgt zu:

Maßnahmenkategorie	Anzahl Maßnahmen
1 Aufstellfläche(n)	4
2 Bauliche Anpassung	32
3 Markierung	4
4 Querschnittsgestaltung	2
5 Querungshilfen	11
6 Signalisierung	13
7 Signalisierung und Radverkehrsführung	12
8 Verkehrsregelung	9
9 Sonstiges	6
Anzahl Maßnahmen gesamt	82

Die Maßnahmenkategorien sind dabei wie folgt definiert:

Aufstellfläche(n)

Herstellung von Aufstellflächen für den Radverkehr an Knotenpunkten, teils Anpassung Signalisierung

Bauliche Anpassungen

Aufpflasterungen, Verringerung der Eckausrundungen etc.

Markierung

Markierungsarbeiten wie Furten, Aufstellflächen etc.

Querschnittsgestaltung

Anpassung des Querschnitts im Knotenpunktbereich

Querungshilfe(n)

Bau oder Anpassung von Querungshilfen (z. B. Mittelinseln)

Signalisierung

Anpassungen an der Signalisierung (z. B. separate Signalisierung, Vorlaufgrün etc.)

Signalisierung und Radverkehrsführung

Anpassungen an der Signalisierung (z. B. separate Signalisierung, Vorlaufgrün etc.) in Verbindung mit Anpassungen an der Radverkehrsführung

Verkehrsregelung

Bevorrechtigung und weitere straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen

Sonstiges

Sonstige bauliche Anpassungen

Die Knotenpunktmaßnahmen sind nachfolgend in zwei Maßnahmentabellen ausführlicher dargestellt:

M.2.1 – Knotenpunktmaßnahmen an Vorrangrouten und im Hauptnetz

M.2.2 – Knotenpunktmaßnahmen im Basisnetz

Nr.	Lage	Kategorie Knotenpunkt	Radnetz-kategorie	Maßnahmen-kategorie	Maßnahmen-beschreibung	Kosten-schätzung
Aufstellfläche(n)						
101	Gotthold-Schwela-Straße, Neue Straße	Querungsstelle	Hauptnetz	Aufstellfläche(n)	Aufstellflächen an Querung herstellen und markieren	15.000 €
102	Schmellwitzer Weg, Hutungstraße	Nicht signalisierter Knotenpunkt (Vorfahrtregelung)	Hauptnetz	Aufstellfläche(n)	Herstellung und Markierung Aufstellfläche	5.000 €
103	Berliner Straße, Lessingstraße, Schillerstraße	Signalisierter Knotenpunkt	Veloroute	Aufstellfläche(n)	Markierung ARAS und Berücksichtigung im Signalprogramm	30.000 €
104	Lipezker Straße, Schopenhauer Straße, An der Autobahn	Signalisierter Knotenpunkt	Hauptnetz	Aufstellfläche(n)	Markierung ARAS und Berücksichtigung im Signalprogramm	30.000 €
Bauliche Anpassung						
201	Fehrower Weg, Philipp-Reis-Straße	Nicht signalisierter Knotenpunkt (Vorfahrtregelung)	Veloroute	Bauliche Anpassung	Herstellung Zufahrt Radverkehrsanlage	3.000 €
203	Lakomaer Chaussee, Am bhf	Nicht signalisierter Knotenpunkt (Vorfahrtregelung)	Hauptnetz	Bauliche Anpassung	Herstellung Aufstellbereich Am Bahnhof und Überleitung in MV	5.000 €
204	Schmellwitzer Weg, Marjana-Domaskojc-Straße	Nicht signalisierter Knotenpunkt (Vorfahrtregelung)	Veloroute	Bauliche Anpassung	Verkleinerung Knotenpunkt, Verringerung Kurvenradius	100.000 €
205	Marjana-Domaskojc-Straße, Neue Straße	Nicht signalisierter Knotenpunkt (Vorfahrtregelung)	Veloroute	Bauliche Anpassung	Verkleinerung Knotenpunktgeometrie, Verringerung Kurvenradius	100.000 €
207	Lipezker Straße, Gaglower Straße	Teil-signalisierter Knotenpunkt	Veloroute	Bauliche Anpassung	Umgestaltung Knotenpunkt im Zuge Ausbau Fahrradstraße Gaglower Str., Schließung Zufahrt aus Süden	1.000 €
208	Gelsenkirchener Allee, Zielona-Gora-Straße	Signalisierter Knotenpunkt	Veloroute	Bauliche Anpassung	Verbreiterung Querung und Herstellung Aufstellflächen, Separierung RV-Signalisierung im ges. Knotenpunkt	125.000 €
209	Kiekebuscher Weg, Mühlgraben, Priorgaben	Querungsstelle	Hauptnetz	Bauliche Anpassung	Bauliche Befestigung Randbereiche und verkehrsregelnde Maßnahmen zur Absicherung der RV-Querung (VZ 138-10)	12.000 €
210	Madlower Hauptstraße, Spreestraße, An der Priormühle	Nicht signalisierter Knotenpunkt (Vorfahrtregelung)	Hauptnetz	Bauliche Anpassung	Herstellung Geh-/Radwegüberfahrt im westl. Knotenpunktarm und verringerung der Kurvenradien	23.000 €
211	Eilenburger Straße, Drebkauer Straße,	Nicht signalisierter Knotenpunkt (Verkehrszeichenregelung)	Veloroute	Bauliche Anpassung	Prüfauftrag: Entsprechend Lösungsskizze Einrichtung von ARAS am Knoten Dresdner Straße, FGÜ in Drebkauer, Str. d. Jugend und Eilenburger, Querungshilfe für den Radverkehr in Eilenburger Straße und markierte Aufstellfläche für Linksabbieger Radverkehr	24.000 €
213	Vetschauer Straße, Leipziger Straße	Nicht signalisierter Knotenpunkt (Vorfahrtregelung)	Hauptnetz	Bauliche Anpassung	Herstellung Geh-/Radwegüberfahrt	23.000 €
214	Vetschauer Straße, Tranitzer Straße	Nicht signalisierter Knotenpunkt (Vorfahrtregelung)	Hauptnetz	Bauliche Anpassung	Herstellung Geh-/Radwegüberfahrt	23.000 €
215	Vetschauer Straße, Petershainer Straße	Nicht signalisierter Knotenpunkt (Vorfahrtregelung)	Hauptnetz	Bauliche Anpassung	Herstellung Geh-/Radwegüberfahrt	23.000 €
216	Vetschauer Straße, Friedrich-List-Straße	Nicht signalisierter Knotenpunkt (Vorfahrtregelung)	Hauptnetz	Bauliche Anpassung	Herstellung Geh-/Radwegüberfahrt	23.000 €
217	Vetschauer Straße, Welzower Straße	Nicht signalisierter Knotenpunkt (Vorfahrtregelung)	Hauptnetz	Bauliche Anpassung	Herstellung Geh-/Radwegüberfahrt	23.000 €
218	Vetschauer Straße, Räschener Straße	Nicht signalisierter Knotenpunkt (Vorfahrtregelung)	Hauptnetz	Bauliche Anpassung	Herstellung Geh-/Radwegüberfahrt	23.000 €
219	Vetschauer Straße, Jessener Straße	Nicht signalisierter Knotenpunkt (Vorfahrtregelung)	Hauptnetz	Bauliche Anpassung	Herstellung Geh-/Radwegüberfahrt	23.000 €
220	Blechenstraße, Straße der Jugend	Nicht signalisierter Knotenpunkt (Verkehrszeichenregelung)	Veloroute	Bauliche Anpassung	Aufpflasterung	23.000 €
221	Saarbrücker Straße, Lerchenstraße	Querungsstelle	Hauptnetz	Bauliche Anpassung	VZ 138, Gemeinsamer Zweirichtungsgeh- und radweg von Querungsstelle in Lerchenstraße	1.000 €
222	Peitzer Straße, Merzdorfer Weg, Elisabeth-Wolf-Straße	Nicht signalisierter Knotenpunkt (Vorfahrtregelung)	Hauptnetz	Bauliche Anpassung	Verbesserung Übersichtlichkeit und Verkehrssicherheit, Prüfung Kreisverkehrsplatz	155.000 €
223	Dissenchener Hauptstraße, Dissenchener Schulstraße	Nicht signalisierter Knotenpunkt (Vorfahrtregelung)	Hauptnetz	Bauliche Anpassung	Verringerung Querungsdistanz und Verhinderung Nebeneinanderaufstellen abbiegender Kfz	50.000 €
226	Berliner Straße/Bahnhofstraße	Signalisierter Knotenpunkt	Hauptnetz	Bauliche Anpassung	Prüfauftrag: Aufstellflächen im Seitenraum und weiterer Markierungen von Furten, außerdem Stärkung der Abbiegebeziehungen Ost-Nord durch Umwandlung der Parkhausausfahrt zu einnem Fahrradweg	125.000 €
227	Weinbergstraße/Straße der Jugend	Nicht signalisierter Knotenpunkt (Verkehrszeichenregelung)	Veloroute	Bauliche Anpassung	Rotfärbung der Furt oder Aufpflasterung	1.000 €
228	Görlitzer Straße/Straße der Jugend	Nicht signalisierter Knotenpunkt (Verkehrszeichenregelung)	Veloroute	Bauliche Anpassung	Aufpflasterung der Furt	23.000 €
229	Bahnhofstraße/Marienstraße	Nicht signalisierter Knotenpunkt (Verkehrszeichenregelung)	Hauptnetz	Bauliche Anpassung	Aufpflasterung	23.000 €
230	Berliner Straße 37	Sonstiges	Hauptnetz	Bauliche Anpassung	Rückbau von Rampen, Treppenstufen und Begrenzungen zum Radweg	28.000 €
231	Nordring/Karl-Marx-Straße/Sielower Landstraße	Signalisierter Knotenpunkt	Hauptnetz	Bauliche Anpassung	Berücksichtigung der Streckenmaßnahmen, Markierung einer Aufstellfläche in nördl. Sielower Landstr., + RV-Siglangeber, Lichtmastversatz ung Bordabsenkung südwestliche Ecke	21.000 €
Markierung						
301	Lakomaer Straße, Lakomaer Chaussee	Nicht signalisierter Knotenpunkt (Vorfahrtregelung)	Hauptnetz	Markierung	Markierung Piktogramm für Linksabbieger, Ergänzung Haltelinie prüfen	1.000 €
302	Schopenhauerstraße, Hegelstraße, Zielona-Gora-Straße	Signalisierter Knotenpunkt	Veloroute	Markierung	Abzustimmen, Markierung auf Straße erneuern und auf Gehweg anlegen	2.000 €
303	Peitzer Straße / Hans-Beimler-Straße / Dissenchener Straße	Nicht signalisierter Knotenpunkt (Verkehrszeichenregelung)	Veloroute	Markierung	Furtmarkierung und Rotfärbung	22.000 €
304	Muskauer Straße / Bodelschwingstraße	Nicht signalisierter Knotenpunkt (Verkehrszeichenregelung)	Hauptnetz	Markierung	Benutzungspflicht aufheben, Furtmarkierungen ergänzen, Piktogramm auf Fahrbahn, Aufstellflächen markieren	10.000 €
Querschnittsgestaltung						
401	Madlower Chaussee, Sachsendorfer Straße	Signalisierter Knotenpunkt	Hauptnetz	Querschnittsgestaltung	Prüfauftrag: Anpassung Knotenpunktgeometrie, Rückbau Dreiecksinsel, Markierung ARAS	250.000 €
402	Madlower Chaussee, Harnischdorfer Straße	Signalisierter Knotenpunkt	Hauptnetz	Querschnittsgestaltung	Anpassung an anliegende Streckenmaßnahme, Anpassung Signalisierung und Aufstellfläche RV, Markierung ARAS	29.000 €
Querungshilfe(n)						
502	Am Zollhaus, Fehrower Weg	Querungsstelle	Veloroute	Querungshilfe	Prüfung Einordnung Mittelinsel mit 2,50 Tiefe	35.000 €

503	Marjana-Domaskojc-Straße, Ernst-Mucke-Straße	Nicht signalisierter Knotenpunkt (Vorfahrtregelung)	Veloroute	Querungshilfe	Einordnung Querungshilfe und bauliche Anpassung Querungsstelle	27.000 €
504	Lessingstraße, Abzweig n. Norden	Nicht signalisierter Knotenpunkt (Vorfahrtregelung)	Veloroute	Querungshilfe	Einordnung geschützte Aufstellfläche für linksabbiegenden RV	12.000 €
505	Kolkwitzer Straße, Karl-Liebknecht-Sraße	Nicht signalisierter Knotenpunkt (Vorfahrtregelung)	Hauptnetz	Querungshilfe	Herstellung Querungshilfe	12.000 €
506	Madloweer Chaussee, Cottbuser Straße	Nicht signalisierter Knotenpunkt (Vorfahrtregelung)	Veloroute	Querungshilfe	Einordnung Querungshilfe im westl. Knotenpunktarm (in Verbindung mit anliegender Streckenmaßnahme)	26.000 €
507	Madlower Chaussee, Chausseestraße	Nicht signalisierter Knotenpunkt (Vorfahrtregelung)	Hauptnetz	Querungshilfe	Herstellung Querungshilfe im westl. Knotenpunktarm	12.000 €
508	Merzdorfer Weg, Merzdorfer Bahnhofstraße	Nicht signalisierter Knotenpunkt (Vorfahrtregelung)	Hauptnetz	Querungshilfe	Querungshilfe im Kurvenbereich mit Herstellung Aufstellbereichen	12.000 €
509	Dissencher Hauptstraße, Haasower Straße	Nicht signalisierter Knotenpunkt (Vorfahrtregelung)	Hauptnetz	Querungshilfe	Absicherung Abbiegender Radverkehr durch Mittelinsel und Aufstellfläche	12.000 €
510	Rennbahnstraße/Am Zollhaus	Querungsstelle	Hauptnetz	Querungshilfe	Prüfung Einordnung geteilte Mittelinsel zur Sicherung Überführung auf gem. Geh-/Radweg	35.000 €
511	Verländerung Rasenweg/Madlower Hauptstraße	Querungshilfe	Veloroute	Querungshilfe	Einrichtung einer Mittelinsel nur für den Radverkehr zur sicheren Querung	35.000 €
Signalisierung						
601	Sielower Straße, Zimmerstraße, Karlstraße, Friedrich-Ebert-Straße	Signalisierter Knotenpunkt	Hauptnetz	Signalisierung	Prüfauftrag: Ausbildung neuer signalisierter Furt in Friedrich-Ebert-Straße Anpassung Signalisierung Radverkehr im Mischverkehr, flächige Rotmarkierung Schutzstreifen und ARAS	169.000 €
602	Berliner Straße, Schweriner Straße, Friedrich-Engels-Straße	Signalisierter Knotenpunkt	Hauptnetz	Signalisierung	Verlängerte Grünzeit und Vorlaufgrünzeit RV prüfen	20.000 €
603	Berliner Straße, Waisenstraße, Pappelallee	Signalisierter Knotenpunkt	Hauptnetz	Signalisierung	Verlängerte Grünzeit und Vorlaufgrünzeit RV prüfen	20.000 €
604	Kolkwitzer Straße, Berliner Straße, Ewald-Müller-Straße, Friedrich-Hebbel-Straße	Signalisierter Knotenpunkt	Hauptnetz	Signalisierung	Verlängerte Grünzeit und Vorlaufgrünzeit RV prüfen	20.000 €
605	Kolkwitzer Straße, Karl-Liebknecht-Straße, Ströbitzer Hauptstraße, Sachsendorfer Straße	Signalisierter Knotenpunkt	Hauptnetz	Signalisierung	Verlängerte Grünzeit und Vorlaufgrünzeit RV prüfen, Herstellung ARAS	20.000 €
606	Saarbrücker Straße, Hermann-Löns-Straße, Thiemstraße, Lipezker Straße	Signalisierter Knotenpunkt	Hauptnetz	Signalisierung	Separierung Radverkehrssignal und Anpassung Signalprogramm	52.000 €
607	Lipezker Straße, Gelsenkirchener Allee	Signalisierter Knotenpunkt	Hauptnetz	Signalisierung	Prüfauftrag: Verlängerung RV-Grün und Integration Vorlaufgrünzeit	20.000 €
608	Vetschauer Straße, Senftenberger Straße	Nicht signalisierter Knotenpunkt (Vorfahrtregelung)	Hauptnetz	Signalisierung	Herstellung Vollsinalisierung Knotenpunkt	150.000 €
609	Am Spreeufer, Käthe-Kollwitz-Brücke	Teil-signalisierter Knotenpunkt	Hauptnetz	Signalisierung	Aufstellfläche/Wegführung für Radfahrende aus Norden auf die Brücke	5.000 €
610	Karl-Liebknecht-Straße/Straße der Jugend	Signalisierter Knotenpunkt	Hauptnetz	Signalisierung	Separierung Radverkehrssignalisierung	39.000 €
611	Stadtring/Dissenchener Straße	Signalisierter Knotenpunkt	Veloroute	Signalisierung	Separierung Radverkehrssignalisierung	39.000 €
613	Stadtring/Merzdorfer Weg	Signalisierter Knotenpunkt	Hauptnetz	Signalisierung	Separierung Radverkehrssignalisierung	39.000 €
Signalisierung und Radverkehrsführung						
701	Sielower Landstraße, Am Nordrand	Signalisierter Knotenpunkt	Hauptnetz	Signalisierung und Radverkehrsführung	Markierung ARAS im westl. und östl. Knotenpunktarm	5.000 €
702	Hermann-Löns-Straße, Gaglower Straße	Nicht signalisierter Knotenpunkt (Vorfahrtregelung)	Veloroute	Signalisierung und Radverkehrsführung	Erneuerung der Querungshilfen zu zusammenhängender Einrichtung mit großem Querungsbereich für Radverkehr, Aufstellflächen, Furtmarkierung, Verringerung des Kurvenradius Einmündung Gaglower Straße	176.000 €
703	Hermann-Löns-Strße, Dresdener Straße	Signalisierter Knotenpunkt	Hauptnetz	Signalisierung und Radverkehrsführung	Ergänzung indirektes Linksabbiegen mit Aufstellflächen und Signalisierung	125.000 €
704	Sachsendorfer Straße, Am Seegraben	Signalisierter Knotenpunkt	Hauptnetz	Signalisierung und Radverkehrsführung	Anpassung an anliegende Streckenmaßnahmen	20.000 €
705	Düssenchener Straße, Muskauer Straße	Signalisierter Knotenpunkt	Veloroute	Signalisierung und Radverkehrsführung	Anpassung an Streckenmaßnahmen, separierte Signalisierung Radverkehr, Aufstellflächen und indirektes Linksabbiegen	125.000 €
706	Franz-Mehring-Straße, Willy-Brandt-Straße	Signalisierter Knotenpunkt	Veloroute	Signalisierung und Radverkehrsführung	Anpassung an Streckenmaßnahmen, separierte Signalisierung Radverkehr, Herstellung Aufstellflächen und indirektes Linksabbiegen	125.000 €
707	Willy-brandt-Straße, Hainstraße, Kahrener Straße	Signalisierter Knotenpunkt	Hauptnetz	Signalisierung und Radverkehrsführung	Markierung ARAS in östl. und westl. Knotenpunktzufahrt, separierte Signalisierung Radverkehr, Herstellung Aufstellflächen indirektes Linksabbiegen	10.000 €
708	Willy-Brandt-Straße, Gustav-Hermann-Straße, Stadtring B169	Signalisierter Knotenpunkt	Hauptnetz	Signalisierung und Radverkehrsführung	Beschleunigung über Signalprogramm, Aufstellflächen anpassen,	30.000 €
709	Karl-Liebknecht-Straße/Bahnhofstraße	Signalisierter Knotenpunkt	Hauptnetz	Signalisierung und Radverkehrsführung	Separierung Radverkehrssignalisierung, Verlänerung Freigabezeit und Berücksichtigung Vorlaufgrün	52.000 €
710	Pappellallee/Karl-Liebknecht-Straße	Signalisierter Knotenpunkt	Hauptnetz	Signalisierung und Radverkehrsführung	Separierung Radvererkehrssignalisierung und Berücksichtigung Vorlaufgrün	52.000 €
711	Bahnhofstraße/Wilhelm-Külz-Straße/Adolph-Kolping-Straße	Signalisierter Knotenpunkt	Hauptnetz	Signalisierung und Radverkehrsführung	Separierung Radverkehrssignalisierung und Berücksichtigung Vorlaufgrün	52.000 €
Verkehrsregelung						
801	Ernst-Mucke-Straße, Gotthold-Schwela-Straße	Nicht signalisierter Knotenpunkt (Vorfahrtregelung)	Hauptnetz	Verkehrsregelung	Bevorrechtigung (Markierung und Verkehrszeichen)	5.000 €
802	Hutungstraße, Ernst-Mücke-Platz	Nicht signalisierter Knotenpunkt (Vorfahrtregelung)	Hauptnetz	Verkehrsregelung	Bevorrechtigung (Markierung und Verkehrszeichen)	5.000 €
803	Willi-Budich-Straße, Schmellwitzer Platz	Nicht signalisierter Knotenpunkt (Vorfahrtregelung)	Hauptnetz	Verkehrsregelung	Bevorrechtigung (Markierung und Verkehrszeichen)	5.000 €
804	Fehrower Weg, Claudiusstraße	Nicht signalisierter Knotenpunkt (Vorfahrtregelung)	Veloroute	Verkehrsregelung	Verringerung Kurvenradius und Bevorrechtigung Radverkehrsanlage	51.000 €
805	Crimnitzer Straße, Straße der Bodenreform	Querungsstelle	Veloroute	Verkehrsregelung	Bevorrechtigung und Herstellung notwendiger Markierungen	5.000 €
806	Puschkinpromenade, Friedrich-Ebert-Straße	Nicht signalisierter Knotenpunkt (Vorfahrtregelung)	Veloroute	Verkehrsregelung	Bevorrechtigung und Herstellung notwendiger Markierungen	5.000 €
807	Lessingstraße, Lieberoser Straße	Querungsstelle	Veloroute	Verkehrsregelung	Bevorrechtigung RV und Herstellung notwendiger Markierungen, Herstellung Aufpflasterung prüfen	23.000 €
808	Beliner Straße, Berliner Straße Hausnr. 130	Sonstiges	Hauptnetz	Verkehrsregelung	Erhöhung Sichtbarkeit RV durch Sperrung Parkstände	3.000 €
809	Hermann-Löns-Straße, Bautzener Straße	Nicht signalisierter Knotenpunkt (Vorfahrtregelung)	Veloroute	Verkehrsregelung	Bevorrechtigung und Herstellung notwendiger Markierungen	5.000 €
Sonstiges						

901	Gerhart-Hauptmann-Straße, Abzweig Straßenbahn	Signalisierte Querungsstelle	Hauptnetz	Sonstiges	Prüfauftrag, Veränderung Spuraufteilung, Herstellung Zweirichtungsradweg Nordseite zwischen LSA und Bahnübergang Straßenbahn	27.000 €
903	Saarbrücker Straße, Poznaner Straße, Sachsendorfer Straße	Nicht signalisierter Knotenpunkt (Verkehrszeichenregelung)	Hauptnetz	Sonstiges	Prüfauftrag: Zusammenrücken der Querungshilfen, Verkürzung des Fahrbahnverschwenks, Furt einfärben, Beachtung der Streckenmaßnahmen	72.000 €
904	Hammergraben, Schwarzer Graben an der L473/B168	Überführung	Hauptnetz	Sonstiges	Überführung einrichten	240.000 €
905	Ortsumgehung Cottbus Höhe Diessencher Waldstraße	Unterführung	Hauptnetz	Sonstiges	Bau einer Unterführung für Fuß- und Radverkehr unter der B168	1.250.000 €
906	Dahlitzer Str./Pappelallee/Juri-Gagarin-Straße	Kreisverkehr	Hauptnetz	Sonstiges	Ergänzung FGÜ und Furten Radverkehr	46.000 €

Nr.	Lage	Kategorie Knotenpunkt	Radnetz-kategorie	Maßnahmen-kategorie	Maßnahmen-beschreibung	Kosten-schätzung
Bauliche Anpassung						
202	Döbbricker Straße, Döbbricker Straße	Nicht signalisierter Knotenpunkt (Vorfahrtregelung)	Basisnetz	Bauliche Anpassung	Verringerung Kurvenradius, Zufahrtgestaltung nur Radverkehr (Modaler Filter)	50.000 €
206	Nordring, Löbensweg	Querungshilfe	Basisnetz	Bauliche Anpassung	Anpassung der Querungsstelle in Zusammenhang mit Umsetzung markierter Radverkehrsanlagen beidseitig, Öffnung Mitteltrennung und Herstellung zweigeteilter Querungshilfe	75.000 €
212	Leipziger Straße, Welzower Straße	Nicht signalisierter Knotenpunkt (Vorfahrtregelung)	Basisnetz	Bauliche Anpassung	Verringerung Kurvenradius und Herstellung kompakter Knotenpunktgeometrie	100.000 €
224	Hainstraße/Wehrpromenade	Querungsstelle	Basisnetz	Bauliche Anpassung	Aufpflasterung und Bevorrechtigung Radverkehrsführung Wehrpromenade	23.000 €
225	Ottilienstraße/Gartenstraße	Nicht signalisierter Knotenpunkt (Vorfahrtregelung)	Basisnetz	Bauliche Anpassung	Sanierung und Verbesserung des Oberbaus im Knotenpunktbereich, Furtandeutungen ablösen durch verbesserte Gehwegnasen mit kürzeren Querungsdistanzen für den Fußverkehr	105.000 €
232	Gaglower Straße/Harnischdorfer Straße	Nicht signalisierter Knotenpunkt (Verkehrszeichenregelung)	Basisnetz	Bauliche Anpassung	Verkürzung Mittelinsel in Gagloweer Straße und Verringerung des Kurvenradius, Furt einfärben mit Piktogrammen, Sichtbeziehung durch Grünschnitt verbessern, Stoppschild mit Haltelinie einrichten	57.000 €
Querungshilfe(n)						
501	Nordring, Peitzer Straße	Querungshilfe	Basisnetz	Querungshilfe	Querungshilfe möglich zusätzlich zu Unterführung	35.000 €
Signalisierung						
612	Stadtring/Warschauer Straße	Signalisierter Knotenpunkt	Basisnetz	Signalisierung	Separierung Radverkehrssignalisierung	39.000 €
Signalisierung und Radverkehrsführung						
712	Gelsenkirchener Allee/Ricarda-Huch-Straße	Signalisierter Knotenpunkt	Basisnetz	Signalisierung und Radverkehrsführung	Markierung ARAS und Schutzstreifen im Knotenpunktbereich in Ricarda-Huch und Kleist, Einziehung Rechtsabbiegers in Gelsenkirchener für geradlinige Führung im Knotenpunktbereich, Einfärbung, Aufstellflächen und RV-Signalgeber	69.000 €
Sonstiges						
902	Ströbitzer Hauptstraße, Am Landgraben	Nicht signalisierter Knotenpunkt (Vorfahrtregelung)	Basisnetz	Sonstiges	Vergrößerung Aufstellfläche in Verbindung mit Verkehrsberuhigender Einengung/Reduzierung der Fahrbahnbreite	9.000 €

11 Maßnahmentabelle – Schlüsselmaßnahmen der Handlungsfelder

Nr.	Handlungsfeld	Schlüsselmaßnahme	Maßnahmenbeschreibung	Zuständigkeit/ Beteiligte
Handlungsfeld Fahrrad und Infrastruktur				
I-01	Fahrrad und Infrastruktur	Sofortmaßnahmen Prüfungen Benutzungspflicht umsetzen	Die erarbeiteten Sofortmaßnahmen zur Überprüfung der angeordneten Benutzungspflicht von Radverkehrsanlagen werden umgesetzt.	Stadtverwaltung
I-02	Fahrrad und Infrastruktur	Sofortmaßnahmen Prüfungen Öffnung Einbahnstraßen umsetzen	Die erarbeiteten Sofortmaßnahmen zur Überprüfung der Öffnung von Einbahnstraßen werden umgesetzt.	Stadtverwaltung
I-03	Fahrrad und Infrastruktur	Sofortmaßnahmen Austausch/Ergänzung Sackgassenbeschilderung (für Rad-/Fußverkehr durchlässiger Sackgassen)	Die erarbeiteten Sofortmaßnahmen zur Korrektur der Sackgassenbeschilderung werden umgesetzt.	Stadtverwaltung
I-04	Fahrrad und Infrastruktur	Startermaßnahmen umsetzen	Die 32 Startermaßnahmen werden entsprechend der Priorisierung geplant um umgesetzt.	Stadtverwaltung, Politik
I-05	Fahrrad und Infrastruktur	Fortlaufender Netzausbau mit Fokus auf Velorouten und Hauptnetz	Das festgelegte Radverkehrsnetz wird stetig mit Fokus auf Velorouten und Hauptnetz ausgebaut. Grundlage bieten die entworfenen Strecken- und Knotenpunktmaßnahmen.	Stadtverwaltung, Politik
I-06	Fahrrad und Infrastruktur	Umsetzung der gesetzten Qualitätsstandards in Entwurfs- und Ausführungsplanungen	Die im Radverkehrskonzept festgelegten Qualitätsstandards für Velorouten, Haupt- und Basisnetz werden in den Planungen zukünftiger Infrastruktur beachtet. Eine Abweichung von den Standards ist zu begründen.	Stadtverwaltung
I-07	Fahrrad und Infrastruktur	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.	Stadtverwaltung
I-08	Fahrrad und Infrastruktur	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.	Stadtverwaltung
I-09	Fahrrad und Infrastruktur	Erarbeitung stadt- und ortsteilbezogener Fahrradparkplatzkonzepte	Es wird erarbeitet, wie einheitliche, moderne Fahrradabstellanlagen in Cottbus/Chósebez umgesetzt werden können. Bedarfe, Mängel, Potentiale und Maßnahmen werden aufgezeigt.	Stadtverwaltung

I-10	Fahrrad und Infrastruktur	Ausbau Fahrradbügel in Wohngebieten	In Wohngebieten werden mehr sichere Fahrradstellplätze geschaffen.	Stadtverwaltung, priv. Wohnungswirtschaft
I-11	Fahrrad und Infrastruktur	Handreichung Fahrradparken für Wohnungswirtschaft und Unternehmen	Es wird eine Handreichung entwickelt, welches Unternehmen und Wohnungswirtschaft dabei unterstützt, eigenverantwortlich moderne, bedarfsgerechte Fahrradabstellanlagen zu errichten.	Stadtverwaltung, priv. Wohnungswirtschaft, Kammern und Verbände
I-12	Fahrrad und Infrastruktur	Betriebs- und Umsetzungskonzept zugangsgesichertes Fahrradparken in Quartieren	Es wird erarbeitet, wie ein Angebot zugangsgesicherter Abstellanlagen in den Wohngebieten und Quartiren aussehen kann, wie es betrieben und umgesetzt wird.	Stadtverwaltung, priv. Wohnungswirtschaft
I-13	Fahrrad und Infrastruktur	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 eigesetzt. Sie lassen sich einfach für einen Testzeitraum an beliebigen Stellen der Stadt aufstellen.	Stadtverwaltung
I-14	Fahrrad und Infrastruktur	Entwicklung des Bike+Ride Angebots	Das bestehende Bike+Ride Angebot an Verknüpfungspunkten mit dem ÖPNV und Nahverkehrszügen wird beständig weiterentwickelt, ausgebaut und modernisiert.	Stadtverwaltung, DB, VBB, Cottbusverkehr
I-15	Fahrrad und Infrastruktur	Erhaltungsmanagement für die Radinfrastruktur entwickeln und einführen	Um die gewünschte Qualität zu gewährleisten, wird ein Erhaltungsmanagement der bestehender und neu geschaffener Radinfrastruktur eingeführt. Es beinhaltet u.a. die Zustandserfassung und die Planung von Instandsetzungs- und Erneuerungsmaßnahmen.	Stadtverwaltung
I-16	Fahrrad und Infrastruktur	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.	Stadtverwaltung
Handlungsfeld Fahrrad und Mensch				
M-01	Fahrrad und Mensch	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.	Stadtverwaltung, Zivilgesellschaft
M-02	Fahrrad und Mensch	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.	Stadtverwaltung, Schulverwaltung, Cottbusverkehr, Polizei
M-03	Fahrrad und Mensch	Erarbeitung von schulspezifischen Schulwegplänen	Die Schulen in Cottbus/Chósebuz sollen Schulwegpläne erhalten, in denen sichere Schulwege zu Fuß oder mit dem Fahrrad im Einzugsgebiet der Schule aufgezeigt werden.	Stadtverwaltung, Schulverwaltung, Polizei

M-04	Fahrrad und Mensch	Ausbau der Verkehrssicherheitsarbeit	In vielfältigen Angeboten werden Themen der Verkehrssicherheit vermittelt. Hierzu kann die Verkehrserziehung in der Schule aber auch spezielle Aktionswochen genutzt werden.	Stadtverwaltung, Polizei
M-05	Fahrrad und Mensch	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.	Stadtverwaltung, Politik
M-06	Fahrrad und Mensch	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.	Stadtverwaltung
M-07	Fahrrad und Mensch	Ausbau und Zusammenführung der Informationsangebote	Die Informationsangebote zum Thema Radverkehr, Radverkehrskonzept und Radtourismus sollen ausgebaut und verknüpft werden.	Stadtverwaltung
M-08	Fahrrad und Mensch	Kampagnen und Aktionstage zur Radverkehrsförderung	Die Teilnahme an oder Durchführung von Kampagnen und Aktionstage, wie beispielsweise das Stadtradeln oder der Europäischen Mobilitätswoche, soll Menschen informieren, motivieren und sensibilisieren. Die unterschiedlichen Formate steigern die Aufmerksamkeit für den Radverkehr und sollten daher weitergeführt werden.	Stadtverwaltung, Schulverwaltung, Cottbusverkehr, Polizei, Zivilgesellschaft, Kammern und Verbände, Politik
M-09	Fahrrad und Mensch	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.	Stadtverwaltung, Politik
M-10	Fahrrad und Mensch	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.	Stadtverwaltung
Handlungsfeld Fahrrad und Wirtschaft				
W-01	Fahrrad und Wirtschaft	Erarbeitung eines Lastenradtransport-Konzepts und Berücksichtigung von Logistikflächen in Planungen (z.B. Bebauungsplänen)	Es soll erarbeitet werden, wie der gewerbliche Einsatz von Lastenfahrrädern sinnvoll verbreitet und unterstützt werden kann. Hierfür benötigte Flächen sollen unter anderem in Planung und Stadtgestaltung Berücksichtigung finden.	Stadtverwaltung
W-02	Fahrrad und Wirtschaft	Berücksichtigung von Lastenrädern in der Radinfrastruktur und Sondernutzungssatzung	Die Dimensionen und andere Anforderungen werden beim Um- und Neubau von Radweginfrastruktur und Fahrradabstellanlagen beachtet.	Stadtverwaltung
W-03	Fahrrad und Wirtschaft	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.	Stadtverwaltung, Kammern und Verbände

W-04	Fahrrad und Wirtschaft	Stärkung und Förderung gewerblicher Fahrrad- und Lastenradnutzung	Unternehmen werden unterstützt Fahrräder und Lastenfahrräder für Dienst- und Transportwege einzusetzen.	Stadtverwaltung, Kammern und Verbände
W-05	Fahrrad und Wirtschaft	Radverkehrsförderung im betrieblichen Mobilitätsmanagement von Unternehmen stärken	Unternehmen werden unterstützt ihre Mitarbeitenden zum Fahrradfahren zu motivieren.	Stadtverwaltung, Kammern und Verbände
W-06	Fahrrad und Wirtschaft	Zertifizierung Stadtverwaltung Cottbus/Chósebus als „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“	Die Stadtverwaltung setzt sich als Ziel die Anforderungen der ADFC-Zertifizierung „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ zu erfüllen.	Stadtverwaltung
W-07	Fahrrad und Wirtschaft	Bikesharing und Lastenradsharing in Cottbus/Chósebus etablieren und stärken	Bestehende Angebote des Bikesharing und Lastenradsharing werden weiter unterstützt und vergrößert.	Stadtverwaltung, Cottbusverkehr
W-08	Fahrrad und Wirtschaft	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.	Stadtverwaltung
W-09	Fahrrad und Wirtschaft	Ausbau radtouristischer Informationsangebote	Die Möglichkeiten für Radtourismus in und um Cottbus/Chósebus sowie Serviceangebote für Radtourismus werden umfangreicher beworben und vernetzt.	Stadtverwaltung
Handlungsfeld Fahrrad und Politik				
P-01	Fahrrad und Politik	Zur Umsetzung der Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept werden die personellen Ressourcen der Stadtverwaltung entsprechend aufgestockt	In der Stadtverwaltung werden die notwendigen Stellen und Strukturen geschaffen, die für eine stetige Umsetzung des Radverkehrskonzepts notwendig sind.	Stadtverwaltung, Politik
P-02	Fahrrad und Politik	Einrichtung einer Radverkehrsbeauftragten-Personalstelle in der Stadtverwaltung	In der Stadtverwaltung wird die Stelle einer/s Radverkehrsbeauftragten geschaffen. Sie ist zuständig für alle Themen und Projekten rund um das Thema Radverkehr und bündelt Expertise.	Stadtverwaltung, Politik
P-03	Fahrrad und Politik	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.	Stadtverwaltung, Politik
P-04	Fahrrad und Politik	Der Radverkehr soll ausreichend finanziert werden. Mit einem Zielwert von 30 € je EW 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.	Stadtverwaltung, Politik

P-05	Fahrrad und Politik	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.	Stadtverwaltung
P-06	Fahrrad und Politik	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.	Stadtverwaltung, Polizei, Zivilgesellschaft
P-07	Fahrrad und Politik	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. Im Rahmen des Radverkehrskonzepts wurden mögliche Stellen vorgeschlagen.	Stadtverwaltung

12 Messstellen

Z.1
Standorte für Radverkehrs-Zählstellen

Nr.	Straße	Führungsform	Anmerkung	Radnetzkatgorie
Messstellen				
1	Friedrich-Ebert-Straße	Gem. Geh-/Radweg	Dauermessstelle (ohne Wechsel), Kameratechnik oder Induktionsschleif für Seitenraum (Kombination)	Hauptnetz
2	Theater Schillerstraße	Gehweg, Radverkehr frei / Mischverkehr	Dauermessstelle (ohne Wechsel), Messeinheit unter der Bebauung auf Gehweg und Straße (Schucko)	Veloroute
3	Puschkinpromenade	Mischverkehr	Dauermessstelle (ohne Wechsel), Mischverkehrstaugliches Gerät	Veloroute
4	Knoten Brunschwigpark	Gem. Geh-/Radweg / Getr. Geh-/Radweg	Dauermessstelle (ohne Wechsel), Knotenpunktmessung mit Video mit Einsicht in südwestliche Abzweigung	Veloroute
5	Käthe-Kollwitz-Brücke	Gem. Geh-/Radweg	Dauermessstelle (ohne Wechsel), Säule rechts oder links der Brücke; Erfassung der Brücke	Hauptnetz
6	Kolkwitzer Straße	Getr. Geh-/Radweg Einrichtungsverkehr	Dauermessstelle (ohne Wechsel), Radarmessung des Radweges auf beiden Seiten	Hauptnetz
7	Fehrower Weg	Gem. Geh-/Radweg Zweirichtungsverkehr	Dauermessstelle (jährlicher Wechsel)	Veloroute
8	Gerhart-Hauptmann-Straße	Gem. Geh-/Radweg Zweirichtungsverkehr	Dauermessstelle (ohne Wechsel)	Veloroute
9	Sadow am Betriebswerk	Getr. Geh-/Radweg	Dauermessstelle (jährlicher Wechsel)	Hauptnetz
10	Puschkinpromenade	Parkweg	Temporäre Messstelle, Kurzzeitzählung zur Kontrolle der abweichenden Radverkehre	Veloroute
11	Puschkinpromenade	Parkweg	Temporäre Messstelle, Kurzzeitzählung zur Kontrolle der abweichenden Radverkehre	Veloroute
12	Theodor-Brugsch-Straße/Hermann-Löns-Straße	Getr. Geh-/Radweg	Dauermessstelle (ohne Wechsel)	Veloroute
13	Straße der Jugend	Getr. Geh-/Radweg beidseitig	Dauermessstelle (jährlicher Wechsel), Messung auf beiden Seiten für südliche Einfallstraße	Hauptnetz
14	Spreeradweg	Gem. Geh-/Radweg	Dauermessstelle (jährlicher Wechsel)	Hauptnetz
15	Fichtestraße	unbekannt	Dauermessstelle (jährlicher Wechsel)	Hauptnetz
16	Jamlitzer Straße/Juri-Gagarin-Straße	Mischverkehr	Dauermessstelle (jährlicher Wechsel)	Veloroute
17	Merzdorfer Weg/Merzdorfer Bahnhofstraße	Gem. Geh-/Radweg	Dauermessstelle (jährlicher Wechsel)	Veloroute
18	Dissenchener Straße/Stadtring	Getr. Geh-/Radweg	Dauermessstelle (ohne Wechsel)	Veloroute
19	Sadower Brücke	Mischverkehr	Dauermessstelle (jährlicher Wechsel), beidseitige Messung	Hauptnetz
20	Franz-Mehring-Straße/Ludwig-Leichhardt-Allee	Getr. Geh-/Radweg	Dauermessstelle (ohne Wechsel), Erfassung vor F-LSA	Veloroute
21	Bahnhofstraße/Karl-Liebknecht-Straße	Getr. Geh-/Radweg	Dauermessstelle (ohne Wechsel)	Hauptnetz
22	Cottbusser Straße/Madlower Ch.	Gem. Geh-/Radweg	Dauermessstelle (jährlicher Wechsel)	Veloroute
23	Madlower Hauptstraße EKZ	Getr. Geh-/Radweg	Dauermessstelle (ohne Wechsel)	Veloroute
24	Dresdener Straße Höhe Leag	Gem. Geh-/Radweg	Dauermessstelle (ohne Wechsel)	Hauptnetz
25	Blechenstraße/Parzellenstraße	Mischverkehr	Dauermessstelle (ohne Wechsel)	Veloroute

13 Lösungsskizzen Problemstellen

Radverkehrskonzept Cottbus/Chóśebuz 2035+

Steckbrief 1: Nordring / Löbensweg / Sielower Straße



Problembeschreibung:

- Keine geeignete Querung für Radverkehr zwischen Sielower Straße und Löbensweg
- Keine geeigneten Radverkehrsanlagen entlang des Nordrings
- Keine geeigneten Radverkehrsführungen in Sielower Straße und Löbensweg

Weitere Informationen:

- Zwei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung für den Kfz-Verkehr
- Wenig Kfz-Verkehr entlang des Nordrings
- Radverkehrsachse zwischen Sielower Straße und Löbensweg

Lösungsansatz:

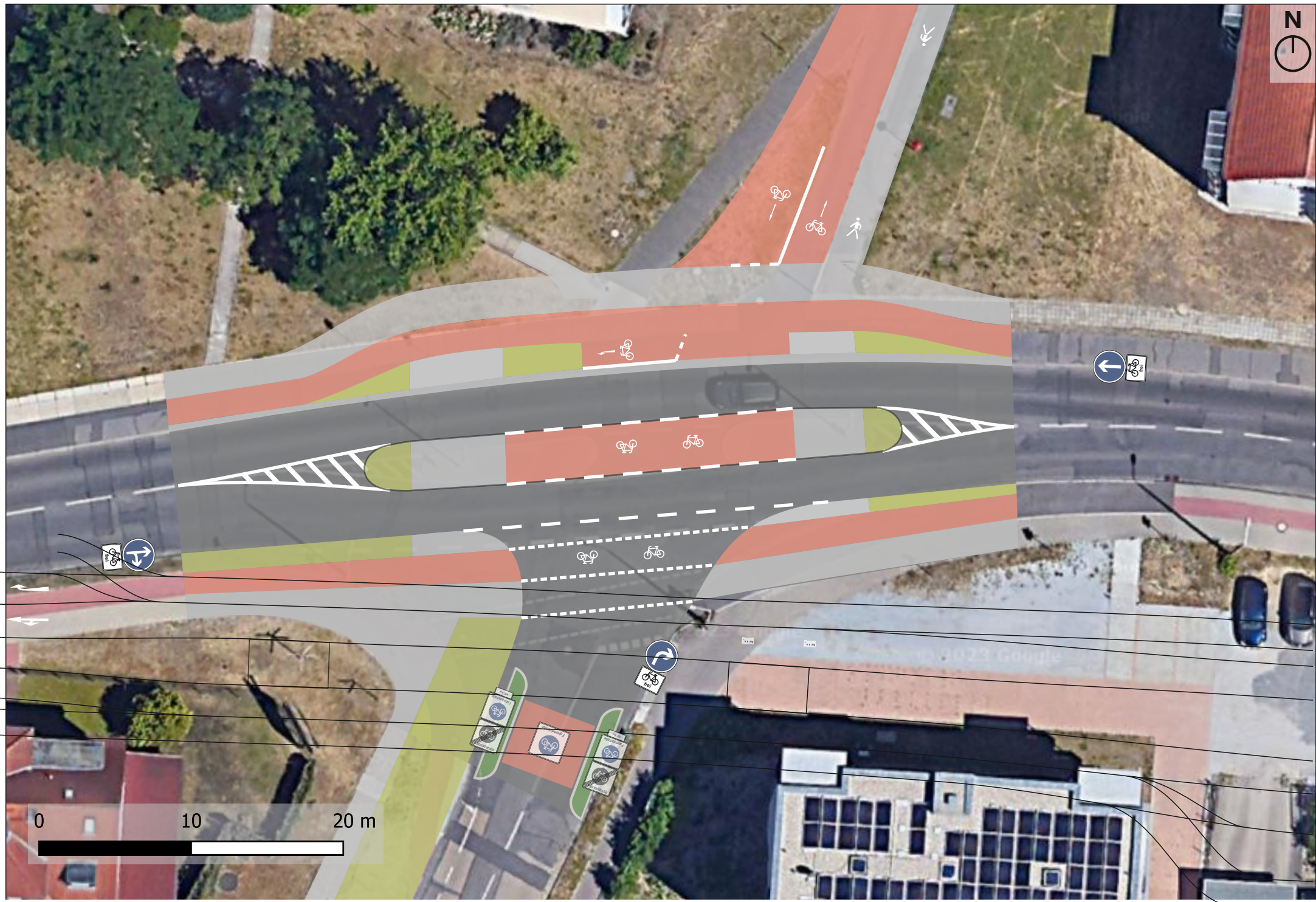
- Reduktion auf einen Fahrstreifen pro Fahrtrichtung für den Kfz-Verkehr
- Markierung eines Radfahrstreifens auf der Fahrbahn
- Ausbau von geeigneten Querungsstellen im Bereich der Mittelinsel
- Barrierefreier Ausbau der Fußgängerquerung am Löbensweg

Kostenschätzung:

ca. 75.000 €

Radverkehrskonzept Cottbus/Chóśebuz 2035+

Steckbrief 2: Gaglower Straße / Hermann-Löns-Straße



Problembeschreibung:

- Keine geeignete Querung für Radverkehr zwischen Gaglower Straße und dem Geh- und Radweg in Richtung Drebkauer Straße
- Zu große Kurvenradien für den rechtsabbiegenden Kfz-Verkehr von Hermann-Löns-Straße auf Gaglower Straße, dadurch überhöhte Kfz-Geschwindigkeiten beim Abbiegen
- Die große Fahrbahnbreite im Bereich der Mittelinsel kann zu überhöhten Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs führen

Lösungsansatz:

- Verbreiterung der Mittelinsel und Einrichtung einer Querungsmöglichkeit für den Radverkehr
- Unterbinden des Linksabbiegens aus Richtung Süden und Osten für den Kfz-Verkehr
- Ausbau des Geh- und Radweges in Richtung Drebkauer Straße

Kostenschätzung:

ca. 175.000 €

Weitere Informationen:

- Radverkehrsachse zwischen Gaglower Straße und Drebkauer Straße

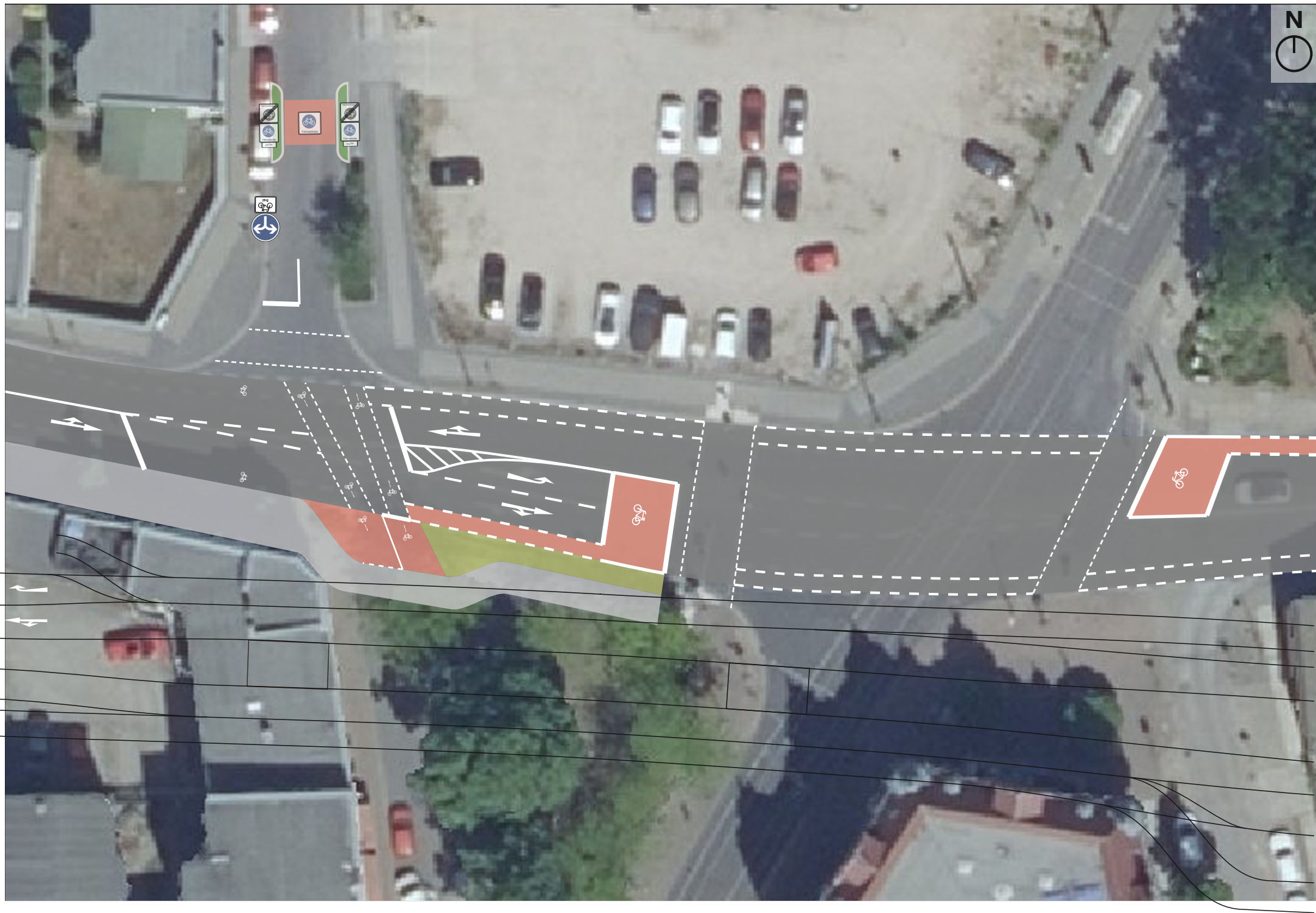
Bearbeitungsstand: 07/2024
Bearbeitung: Sonja Wenzel

Kartengrundlage: Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg
Datengrundlage: IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH

Hinweis: Bei den Abbildungen handelt es sich um Planskizzen. Detaillierte Skizzen inkl. Maßen und genauen Markierungen nach RMS und ERA sind im Zuge von Entwurfsplanungen vorzunehmen.

Radverkehrskonzept Cottbus/Chóśebuz 2035+

Steckbrief 3: Friedrich-Ebert-Straße / Sielower Straße / Hubertstraße / Karlstraße



Problembeschreibung:

- Keine geeignete Querung für Radverkehr zwischen Seitenarm der Friedrich-Ebert-Straße und der Sielower Straße

Weitere Informationen:

- Radverkehrsachse zwischen dem Seitenarm der Friedrich-Ebert-Straße und der Sielower Straße

Kostenschätzung:

ca. 159.000 €

Lösungsansatz:

- Ausbau des Knotenpunktes inkl. zusätzlicher LSA und Erweiterung des vorhandenen Signalprogrammes
- Markierung von Radverkehrsfurten zwischen dem Seitenarm der Friedrich-Ebert-Straße und der Sielower Straße inkl. Signalisierung
- Zusätzliche Haltelinien vor den Radverkehrsfurten für den Kfz-Verkehr inkl. Signalisierung
- Zusätzliche Haltelinie, Fußverkehrsfurt & Signalisierung in der Sielower Straße
- Rotmarkierung der Schutzstreifen in Richtung ARAS und Rotmarkierung der ARAS
- Markierung von Piktogrammketten statt Schutzstreifen entlang der Hubertstraße, um Mindeststandards einzuhalten
- Versetzen des Gehweges auf der Südseite, um Aufstellfläche für den Radverkehr zu schaffen

Bearbeitungsstand: 07/2024
Bearbeitung: Sonja Wenzel

Kartengrundlage: Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg
Datengrundlage: IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH

Hinweis: Bei den Abbildungen handelt es sich um Planskizzen. Detaillierte Skizzen inkl. Maßen und genauen Markierungen nach RMS und ERA sind im Zuge von Entwurfsplanungen vorzunehmen.

Radverkehrskonzept Cottbus/Chóśebuz 2035+

Steckbrief 4: Friedrich-Ebert-Straße / Sielower Straße / Hubertstraße / Karlstraße



Problembeschreibung:

- Keine geeignete Querung für Radverkehr zwischen Seitenarm der Friedrich-Ebert-Straße und der Sielower Straße

Weitere Informationen:

- Radverkehrsachse zwischen dem Seitenarm der Friedrich-Ebert-Straße und der Sielower Straße

Kostenschätzung:

ca. 50.000 €

Lösungsansatz:

- Ausbau des Knotenpunktes inkl. Neubau einer Mittelinsel zur Querung des Radverkehrs
- Rotmarkierung der Schutzstreifen in Richtung ARAS und Rotmarkierung der ARAS
- Markierung von Piktogrammketten statt Schutzstreifen entlang der Hubertstraße, um Mindeststandards einzuhalten
- Markierung von Piktogrammketten statt Schutzstreifen zwischen Sielower Straße und Friedrich-Ebert-Straße, um Platz für die Mittelinsel zu schaffen
- Versetzen des Gehweges auf der Südseite, um Aufstellfläche für den Radverkehr und Platz für Mittelinsel zu schaffen

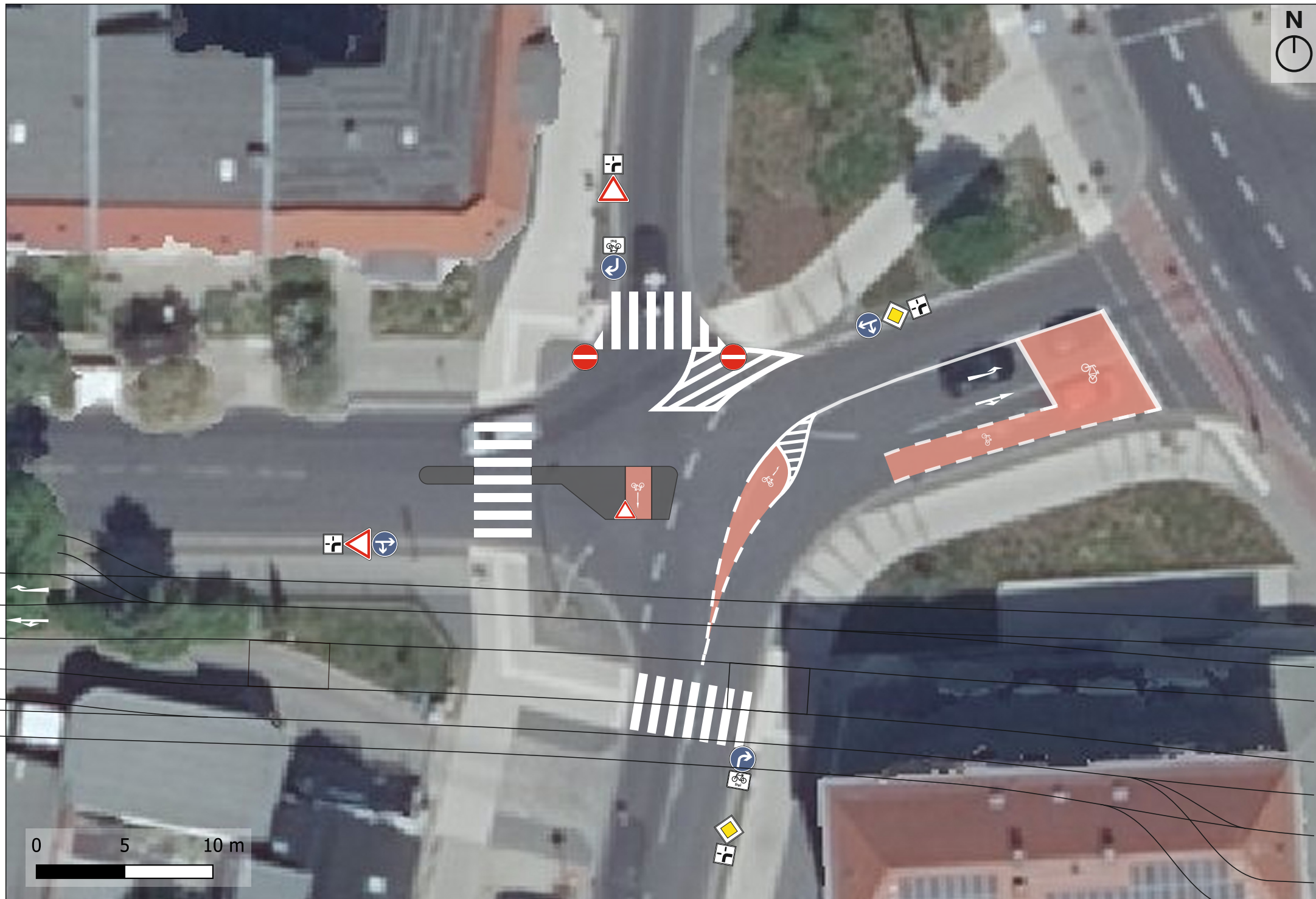
Bearbeitungsstand: 07/2024
Bearbeitung: Sonja Wenzel

Kartengrundlage: Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg
Datengrundlage: IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH

Hinweis: Bei den Abbildungen handelt es sich um Planskizzen. Detaillierte Skizzen inkl. Maßen und genauen Markierungen nach RMS und ERA sind im Zuge von Entwurfsplanungen vorzunehmen.

Radverkehrskonzept Cottbus/Chóśebuz 2035+

Steckbrief 5: Drebkauer Straße / Eilenburger Straße / Straße der Jugend



Problembeschreibung:

- Unsichere Abbiegebeziehung für den linksabbiegenden Radverkehr aus Richtung Süden
- Unsichere Führung für den gradeausfahrenden Radverkehr von Norden in Richtung Süden
- Oft überhöhte Geschwindigkeiten bei Abbiegevorgängen des Kfz-Verkehrs

Weitere Informationen:

- Radverkehrsachse von Süden nach Westen zwischen Drebkauer Straße und der Eilenburger Straße

Kostenschätzung:

ca. 25.000 €

Lösungsansatz:

- Ausbau des Knotenpunktes inkl. Neubau einer Mittelinsel, um bestimmte Fahrbeziehungen des Kfz-Verkehrs zu unterbinden
- Im Bereich der Mittelinsel Durchlass für den Radverkehr realisieren, sodass dieser gradeaus von Richtung Norden nach Süden fahren kann
- Einrichtung von drei Fußgängerüberwegen, um das Queren für den Fußverkehr zu erleichtern
- Einrichtung in Rotmarkierung einer Aufstellfläche für den linksabbiegenden Radverkehr von Richtung Süden nach Westen
- Markierung einer Sperrfläche zwischen nördlichem und östlichem Knotenpunktarm, sodass einige Fahrbeziehungen unterbunden werden und Abbiegevorgänge langsamer ablaufen
- Aufgeweiteter Radaufstellstreifen inklusive Schutzstreifen für den Radverkehr in Fahrtrichtung Osten

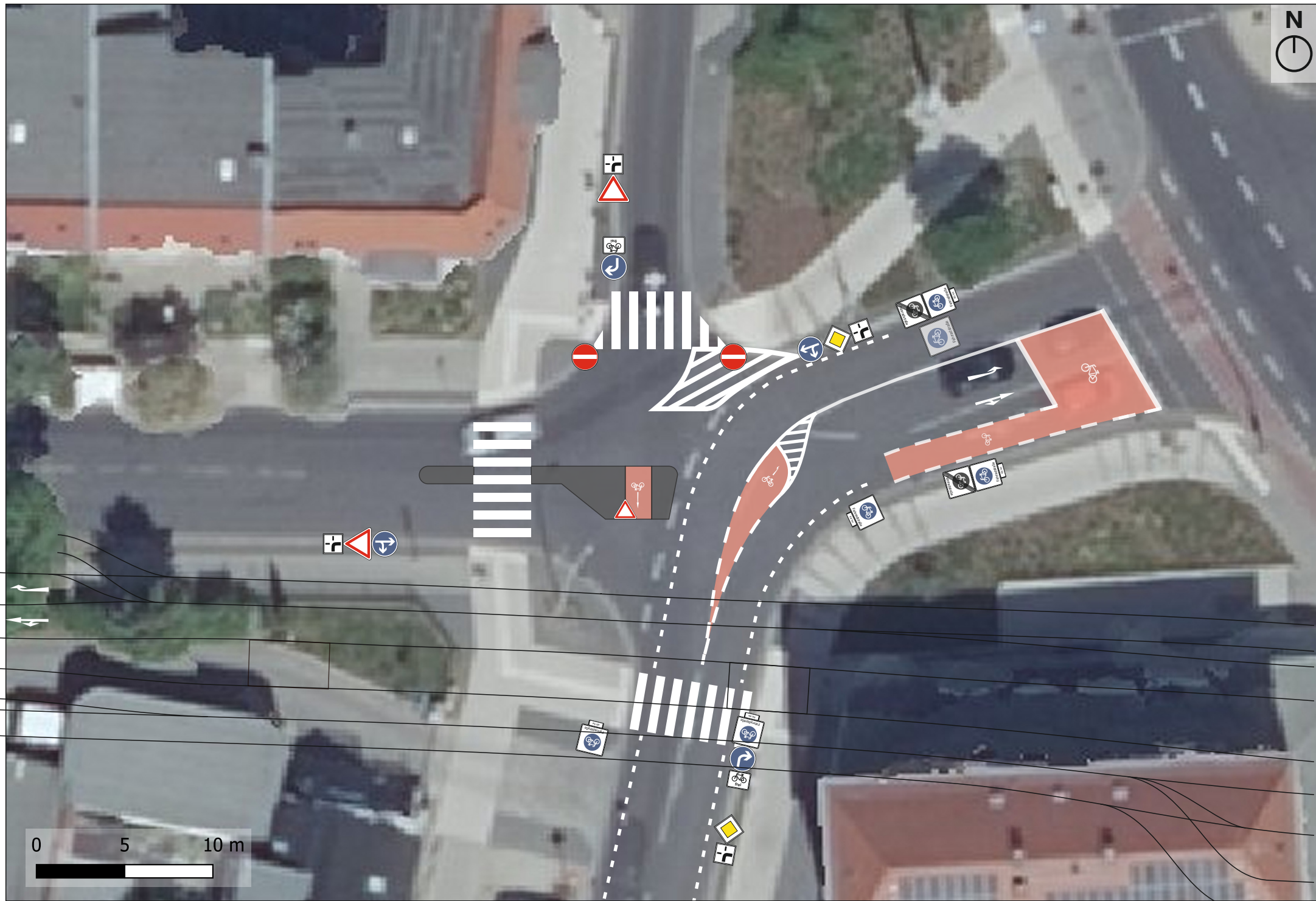
Bearbeitungsstand: 07/2024
Bearbeitung: Sonja Wenzel

Kartengrundlage: Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg
Datengrundlage: IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH

Hinweis: Bei den Abbildungen handelt es sich um Planskizzen. Detaillierte Skizzen inkl. Maßen und genauen Markierungen nach RMS und ERA sind im Zuge von Entwurfsplanungen vorzunehmen.

Radverkehrskonzept Cottbus/Chóśebuz 2035+

Steckbrief 6: Drebkauer Straße / Eilenburger Straße / Straße der Jugend



Problembeschreibung:

- Unsichere Abbiegebeziehung für den linksabbiegenden Radverkehr aus Richtung Süden
- Unsichere Führung für den gradeausfahrenden Radverkehr von Norden in Richtung Süden
- Oft überhöhte Geschwindigkeiten bei Abbiegevorgängen des Kfz-Verkehrs

Weitere Informationen:

- Radverkehrsachse von Süden nach Westen zwischen Drebkauer Straße und der Eilenburger Straße

Kostenschätzung:

ca. 25.000 €

Lösungsansatz:

- Ausbau des Knotenpunktes inkl. Neubau einer Mittelinsel, um bestimmte Fahrbeziehungen des Kfz-Verkehrs zu unterbinden
- Im Bereich der Mittelinsel Durchlass für den Radverkehr realisieren, sodass dieser gradeaus von Richtung Norden nach Süden fahren kann
- Einrichtung von drei Fußgängerüberwegen, um das Queren für den Fußverkehr zu erleichtern
- Einrichtung in Rotmarkierung einer Aufstellfläche für den linksabbiegenden Radverkehr von Richtung Süden nach Westen
- Markierung einer Sperrfläche zwischen nördlichem und östlichem Knotenpunktarm, sodass einige Fahrbeziehungen unterbunden werden und Abbiegevorgänge langsamer ablaufen
- Aufgeweiteter Radaufstellstreifen inklusive Schutzstreifen für den Radverkehr in Fahrtrichtung Osten
- Einrichtung einer Fahrradstraße für die Fahrbeziehung Süden-Osten für eine erhöhte Sicherheit und Sichtbarkeit des Radverkehrs

Bearbeitungsstand: 07/2024
Bearbeitung: Sonja Wenzel

Kartengrundlage: Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg
Datengrundlage: IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH

Hinweis: Bei den Abbildungen handelt es sich um Planskizzen. Detaillierte Skizzen inkl. Maßen und genauen Markierungen nach RMS und ERA sind im Zuge von Entwurfsplanungen vorzunehmen.

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) 70 71 77 – 18
(030) 70 71 77 – 16
www.igs-ing.de