



Betreff:
Bericht zum Radverkehr 2016

öffentlich

**bezüglich
DS Nr.:**

Erstellungsdatum	05.01.2018
Eingang 922:	05.01.2018

Einreicher: FB Stadtplanung und Stadterneuerung

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung

Gremium

31.01.2018 Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Inhalt der Mitteilung:

Die Stadtverordnetenversammlung nimmt zur Kenntnis:

Entsprechend einer Festlegung in der Radverkehrsstrategie (DS 08/SVV/0455) ist alle zwei Jahre über die Umsetzung der Ziele der Radverkehrsstrategie und den Stand der Radverkehrsförderung in Potsdam zu informieren. Mit dem Bericht 2016 liegt der vierte Bericht nach denen von 2010, 2012 und 2014 vor.



Bericht zum Radverkehr 2016 für die Landeshauptstadt Potsdam

Bericht zum Radverkehr 2016

DS.-Nr.

Potsdam, 22.10.2017

**Besser mobil.
Besser leben.**
www.potsdam.de/besser-mobil



Verantwortlich:

Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Bauen und Umwelt
Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung
Bereich Verkehrsentwicklung

Herr Niehoff

Tel.: 0331-2892541

E-Mail: verkehrsentwicklung@rathaus.potsdam.de

Text & Redaktion: Torsten von Einem

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	3
3	Entwicklung des Radverkehrs.....	6
4	Auswahl Einzelmaßnahmen 2015-2016	8
5	Öffentlichkeitsarbeit.....	11
6	Verkehrssicherheit	12
7	ADFC-Fahrradklimatest	14

1 Einleitung

Die Förderung des Radverkehrs in Potsdam wird als System mehrerer ineinandergreifender Handlungsfelder gesehen. Das bedeutet, dass der Radverkehr gleichzeitig auf ganz unterschiedlichen Ebenen gefördert wird. Dazu gehören einerseits Maßnahmen im Bereich der Infrastruktur, aber auch der Aufbau von Serviceangeboten für Radfahrer und eine aktive Öffentlichkeitsarbeit. Schließlich ist ein ständiges Monitoring zur Zielerreichung, wie etwa im Rahmen des vorliegenden Berichts, Teil des Systems. Grundlage der Radverkehrsförderung ist das Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt Potsdam, in welchem die wesentlichen Ziele und Vorgehensweise zur Steigerung des Radverkehrsanteils festgeschrieben sind.



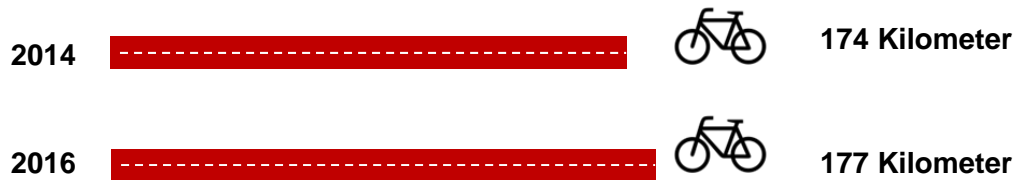
Graphik: System der Radverkehrsförderung

Die bisherige Radverkehrsförderung in Potsdam orientierte sich an dem Radverkehrskonzept & der Radverkehrsstrategie 2008 u.a. mit den Zielen, den Radverkehrsanteil zu steigern, die Radrouten zu vervollständigen und ein fahrradfreundliches Klima zu schaffen. Im Mai 2017 wurde das Radverkehrskonzept 2017 durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossen (DS-Nr. 17/SVV0020), und ersetzt das Radverkehrskonzept von 2008.

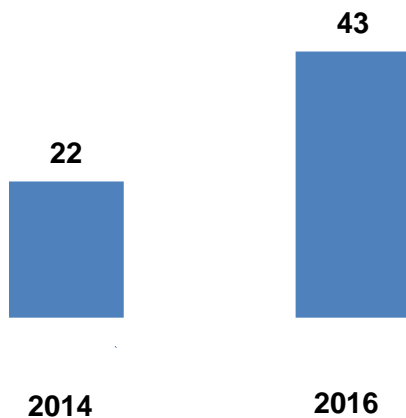
Im folgenden Kurzbericht wird auf den bisherigen Umsetzungsstand der Radverkehrsförderung eingegangen und die Zahlen zum Radverkehr der Jahre 2014 und 2016 anschaulich gegenüber gestellt.

2. Zahlen & Daten zum Radverkehr im Vergleich

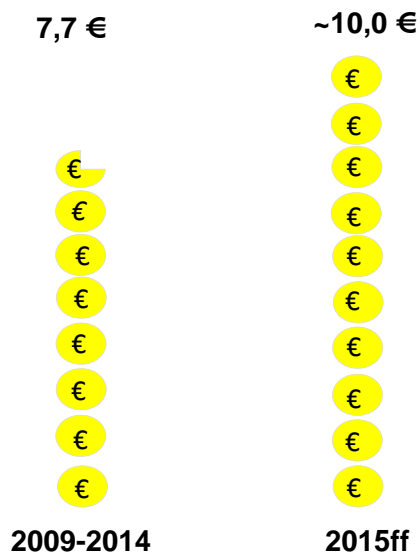
Länge Radverkehrsnetzes¹ + 3 Kilometer



Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr + 21 Straßen



Finanzmittel für die Radverkehrsförderung pro Jahr und Einwohner



¹ Zum Radverkehrsnetz gehören u.a. getrennte und gemeinsame Geh- und Radwege, eigenständige Radwege, Radfahrstreifen und Schutzstreifen.

Anzahl Fahrradverleihstationen PotsdamRad +5 Stationen

24

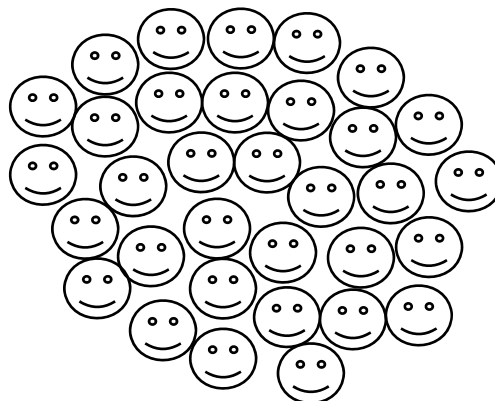
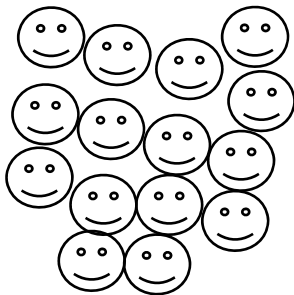
29



Nutzerzahlen PotsdamRad +128%

14.862

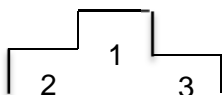
33.966



2014

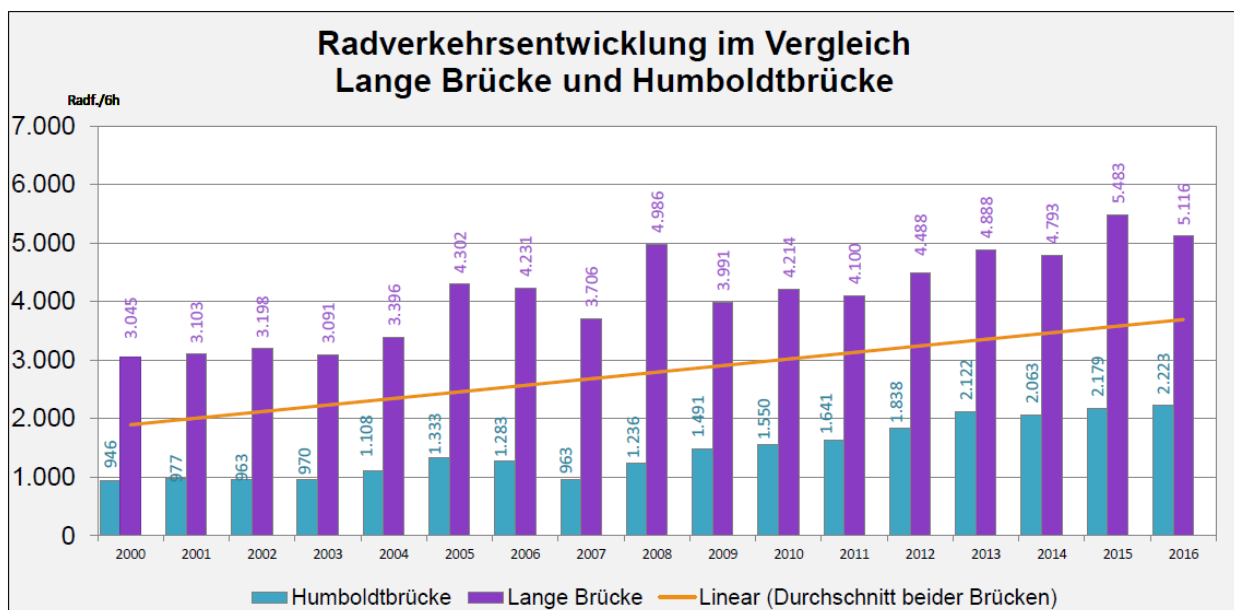
2016

Beim Städtevergleich des ADFC-Fahrradklimatest 2016 Platz 6
Mehr dazu ab Seite 14



3 Entwicklung des Radverkehrs




Um die Entwicklung des Radverkehrs darzustellen, wurde die Zählung der Radfahrer, die die Lange Brücke sowie die Humboldtbrücke nutzen, von 2000-2016 betrachtet. Anhand der beiden Brücken kann die Entwicklung des Radverkehrs gut nachvollzogen werden, da die meisten Radfahrer in Potsdam diese zum Erreichen der jeweils anderen Havelseite nutzen. Die hierbei als Grundlage dienenden Brückenzählungen werden jährlich in den Monaten April bis Oktober durchgeführt. Aus den Zählenden der beiden Brücken wird ersichtlich, dass die absolute Zahl der Radfahrer auf den beiden Brücken zwischen 2000-2016 kontinuierlich um insgesamt 83 % zugenommen hat. Die Einwohnerzahl der Landeshauptstadt wuchs von 2000-2016 ebenfalls kontinuierlich um über 33%. Zwischen 2014 und 2016 nahm der Radverkehr an den innerstädtischen Havelbrücken um 7% zu, bei einem Einwohnerzuwachs im selben Zeitraum von 5%.





Wichtige Radverkehrsprojekte

2015 bis 2016

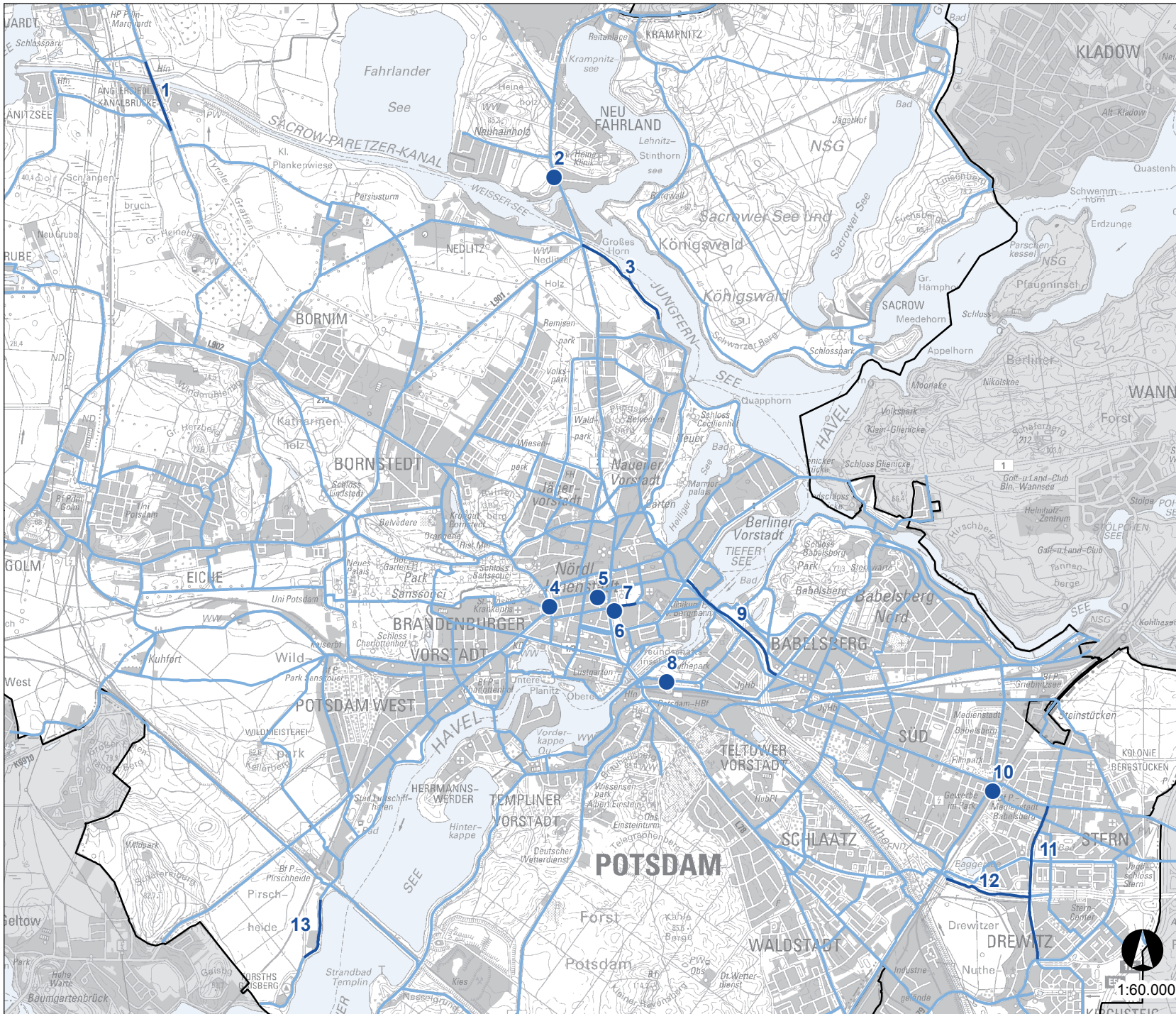
-  Fahrradparken
-  Rad-/Uferwege
-  Zielnetz aus dem Radverkehrskonzept 2017

Nr.	Maßnahme
1	Geh- und Radweg entlang der B 273 über den Sacrow-Paretzer Kanal (durch den Landesbetrieb Straßenwesen)
2	Erneuerung der Fahrradparker an der Haltestelle Heinrich-Heine-Weg
3	Uferweg am Campus Jungfernsee
4	Fahrradparken am Luisenplatz
5	Fahrradparken in der Jägerstraße/Gutenbergstraße
6	Fahrradparken an der Wilhelmgalerie
7	Schutzstreifen Charlottenstraße
8	Radstation am Hauptbahnhof
9	Geh- und Radweg Nuthestraße zwischen Berliner Straße und Rudolf-Breitscheid-Straße
10	Fahrradparken Medienstadt Babelsberg
11	Schutzstreifen Neuendorfer Straße/ Am Kirchsteigfeld
12	Geh- und Radweg Schlaatz-Drewitz
13	Uferweg Pirschheide am Hotel Seminaris

TK50 © GeoBasis-De/LGB 2017

Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung
Bereich Verkehrsentwicklung
14461 Potsdam
E-Mail: Verkehrsentwicklung@Rathaus.Potsdam.de
www.potsdam.de/verkehrsentwicklung

Stand: September 2017



4 Auswahl Einzelmaßnahmen 2015-2016

Radweg Schlaatz-Drewitz

Begonnen wurde mit dem grundhaften Ausbau des bestehenden Fuß- und Radweges zwischen Wetzlarer Bahn und Neuendorfer Straße parallel der Nuthestraße im Oktober 2016. Dieser wurde im April 2017 feierlich eröffnet. Der circa ein Kilometer lange Weg ist asphaltiert und beleuchtet, damit für Fußgänger und Radfahrer ganzjährig und sicher nutzbar, Winterdienst inklusive.

Mit dem Ausbau, der circa 450.000 Euro kostete, konnte ein wichtiger Lückenschluss zwischen den Stadtteilen Drewitz und Schlaatz geschaffen werden. Das Land Brandenburg beteiligte sich mit Finanzhilfen aus der Richtlinie Kommunaler Straßenbau in Höhe von circa 270.000 Euro.



Foto: LHP/ Torsten von Einem



Foto: LHP/ Torsten von Einem

Radweg Nuthestraße (zw. Berliner Straße und Rudolf-Breitscheid-Straße)

Im Rahmen der Erneuerung der Nuthestraße in Fahrtrichtung stadteinwärts wurde ein straßenbegleitender Geh- und Radweg zwischen Mühlenstraße und Humboldtbrücke parallel der Fahrbahn errichtet. Vorher ist der Radverkehr über die Straße am Babelsberger Park geführt worden. Mit dem Geh- und Radweg ist eine direkte Verbindung geschaffen worden, die durchgängig beleuchtet und ganzjährig nutzbar ist. Auch wurden im Rahmen der Baumaßnahme die bestehenden Geh- und Radwege grundhaft erneuert und verbreitert, sodass die Radverkehrsverbindung deutlich aufgewertet wurde.



Foto: LHP/Barbara Plate

Radstation im Hauptbahnhof

Die Radstation im Hauptbahnhof bietet mehr als 550 gebührenpflichtige überwachte Stellplätze für Fahrräder. Der Zugang zur Radstation erfolgt ebenerdig zur Babelsberger Straße und über Drehkreuze; mit Fahrradtüren ist die Station 24 Stunden erreichbar. In der Radstation gibt es einen Fahrradservice mit Verkauf von Zubehör sowie einen Fahrradverleih. Eröffnet wurde die Station im November 2015 und ist nach anderthalb Jahren über 50% ausgelastet, was den Erwartungen entspricht. Die Radstation wird hauptsächlich von Berufspendlern genutzt und wurde vom Land Brandenburg mit über 480.000€ gefördert. Die Gesamtkosten der Radstation lagen bei 787.000€.



Öffnung von Einbahnstraßen

Durch die Öffnung von 21 Einbahnstraßen für den Radverkehr von 2014-2016 konnten weitere Lücken im Potsdamer Radverkehrsnetz geschlossen werden. Das erspart dem Radfahrer unnötige Umwege, direkte Verbindungen werden möglich und somit der Radverkehr insgesamt attraktiver. Bisher sind die geöffneten Einbahnstraßen nicht unfallauffällig und werden ohne große Probleme von den Radfahrern gut angenommen.

Radwegweisung

Zu einem gut ausgebauten Radroutennetz gehört auch die Radwegweisung. Mit dieser können Radverkehrsströme gezielt gesteuert und die geschaffene Infrastruktur intensiver genutzt werden. Die Radwegweisung hat neben der konkreten Orientierungsfunktion für Potsdamer und Gäste der Stadt auch eine Symbolfunktion hinsichtlich der Bedeutung, die dem Radverkehr in Potsdam zugemessen wird. Im Jahr 2015 wurde die Radwegweisung komplett erneuert und an 815 Standorten über 1.400 Fahrradwegweiser aufgestellt.

Dass die Radwegweisung bei den Bürgerinnen und Bürgern ankommt, zeigt das Ergebnis des ADFC Fahrradklimatest bei der zu diesem Punkt eine deutlich bessere Bewertung erreicht wurde als noch 2014.



Foto: LHP/ Gerrit Hartmann-Engel

PotsdamRad

Mit dem öffentlichen Fahrradverleihsystem "PotsdamRad" wird ein zusätzlicher Anreiz geboten, das Fahrrad in Potsdam zu nutzen. Gleichzeitig wird das multimodale Angebot verbessert als Verknüpfung aber auch der Ergänzung zu Bahn oder Bus. An 29 baulichen und drei virtuellen Stationen stehen in Potsdam über 200 Fahrräder bereit, die rund um die Uhr telefonisch ausgeliehen werden können. Die Ausleihzahlen konnten seit 2014 mehr als verdoppelt werden von 14.862 Ausleihen im Jahr 2014 auf 33.966 Ausleihen im Jahr 2016.

5 Öffentlichkeitsarbeit

Da infrastrukturelle und organisatorische Maßnahmen allein zur Stärkung des Umweltverbundes nicht mehr ausreichen, bedarf es aktiver Kommunikation in Form einer Mobilitätsoffensive. Sie ist als flankierendes Instrument zu sehen und setzt da an, wo es jeden einzelnen Mobilitätsteilnehmer betrifft - an der kontinuierlichen Änderung der Denk- und Verhaltensmuster. Die Mobilitätsoffensive nutzt unterschiedliche Formate der Kommunikation und in deren Rahmen wurden 2015/2016 Aktionen und Veranstaltungen durchgeführt, die auch den Radverkehr behandelten, wie der Tag der nachhaltigen Mobilität auf der Schopenhauerstraße oder die Eisaktion. Bei Letzterer wurden Menschen, die mit dem Öffentlichen Nahverkehr, dem Rad oder zu Fuß unterwegs waren mit einem Eis belohnt und konnten sich am Lastenrad zur Radverkehrsförderung in Potsdam informieren. Auf die zwei traditionellen Veranstaltungen zum Radverkehr wird nun detailliert eingegangen.

Anradeln

Das Anradeln zum Beginn der Frühlingssaison ist zwischenzeitlich zur festen Tradition geworden. Seit 2016 ist das Anradeln in die Mobilitätskampagne eingebunden und wird medial begleitet. Dadurch konnte die Teilnehmerzahl deutlich gesteigert werden. Mittlerweile nehmen zwischen 150-200 Bürgerinnen und Bürger am Anradeln teil und es werden eine kürzere Strecke für Familien und eine längere Strecke angeboten. Am Ziel des Anradelns, auf dem Gelände der Verkehrswacht Potsdam, gab es einen Radsicherheitsparcours.

FahrRad-Lichtaktion

Ebenfalls jährlich wird die Aktion „FahrRad-Licht“ gemeinsam mit dem ADFC und VCD durchgeführt, um die Radfahrenden für das Thema Beleuchtung zu sensibilisieren. Die Aktion fand auf der Mittelpromenade der Hegelallee statt.

Als Dankeschön für ein funktionierendes Licht erhielten die Radfahrenden Reflektorbänder mit dem Logo „FahrRad in Potsdam“. Bei einer defekten

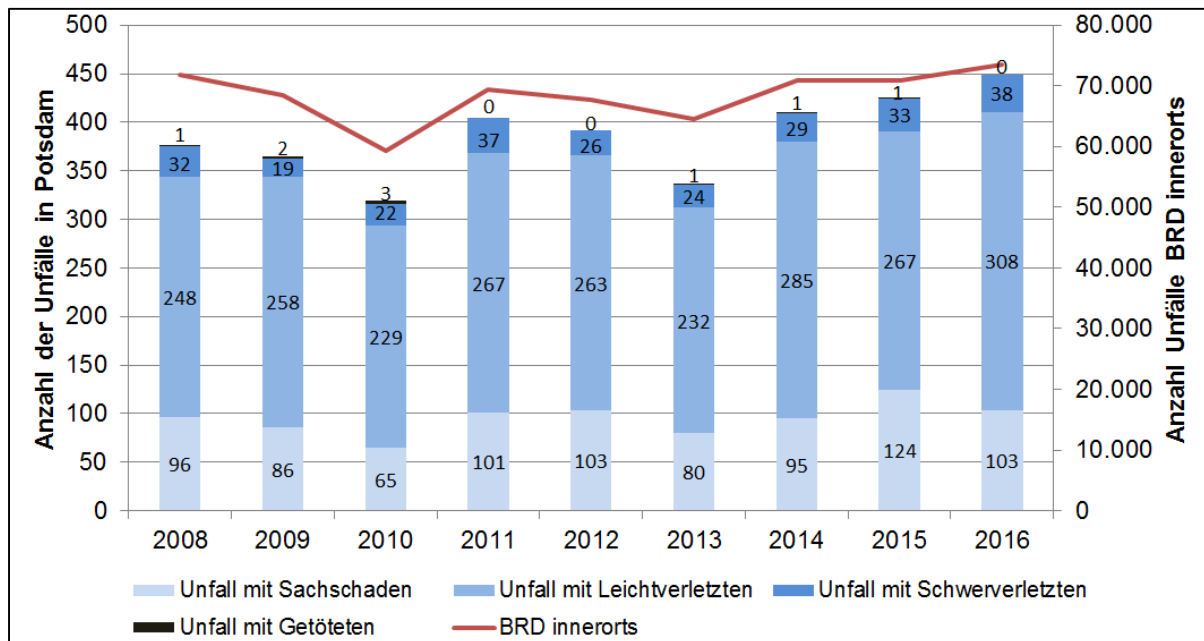


Foto: LHP/ Norman Niehoff

Beleuchtung erfolgte bei der Aktion eine kurze Begutachtung vor Ort. Sofern sich die Mängel schnell beheben ließen, wurden die Radfahrenden an die ADFC-Selbsthilfewerkstatt in der Gutenbergstraße verwiesen. Dort standen während der Aktionszeit mehrere Mitarbeiter des ADFC bereit, um bei der Reparatur des Fahrradlichtes zu unterstützen.

6 Verkehrssicherheit

In der Langzeitbetrachtung der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung wird deutlich, dass die Zahl der Radverkehrsunfälle sich mit der Steigerung der Radfahrerzahlen und der Einwohnerzahlen ebenfalls erhöht hat. Dieser Trend ist leider deutschlandweit zu beobachten.



Die Unfälle verteilen sich zumeist entlang der Hauptverkehrsstraßen in Potsdam, weil sich hier die meisten Radfahrer als auch Kraftfahrer bewegen und dadurch schon die Wahrscheinlichkeit eines Unfalls höher ist. Unfallschwerpunkte mit Radverkehrsbeteiligung bestehen derzeit nicht. Die überwiegende Zahl der Unfälle ist auf menschliches Fehlverhalten zurückzuführen.

Um die Verkehrssicherheit und insbesondere die von Radfahrern als ungeschützte Verkehrsteilnehmer zu erhöhen ist eine Einstellungsänderung der Bürgerinnen und Bürger zum Verkehr in Potsdam notwendig. Oft sind sich die Verkehrsteilnehmer der Gefahren nicht bewusst, die durch falsches Verhalten oder Unaufmerksamkeit im Straßenverkehr ausgehen. Auch das allgemeine Verkehrsklima ist dabei bedeutend und statt eines „Gegeneinanders“ sind ständige Vorsicht und Rücksichtnahme im Straßenverkehr unerlässlich. Die Landeshauptstadt Potsdam fördert das miteinander im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit z.B. durch Informationsbroschüren zur gegenseitigen Rücksichtnahme oder öffentlichkeitswirksamen Aktionen, wie die Aktion FahrRad-Licht.

Regelüberschreitungen und Unfälle können auch ein Indiz für Defizite in der Infrastruktur sein, die sich unfallbegünstigend auswirken. Deshalb wurden im Radverkehrskonzept 2017

bereits Präventionsbereiche ermittelt, bei denen sich Radunfälle unterhalb der Schwelle eines Unfallschwerpunkts ereignet haben und zu diesen Verbesserungsmaßnahmen definiert. Auch werden ausgewählte Planungen zusätzlich zur internen Prüfung durch Fachplaner einer Begutachtung durch einen externen Experten unterzogen (Sicherheitsaudit), um mögliche Sicherheitsmängel in der Infrastruktur u.a. beim Radverkehr zu erkennen.

7 ADFC-Fahrradklimatest

Der ADFC-Fahrradklima-Test 2016 wurde von September bis November 2016 vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) mit Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr & digitale Infrastruktur durchgeführt. Mit dem Fahrradklimatest sollte deutschlandweit die zentrale Frage „Wie fahrradfreundlich ist ihre Stadt?“ beantwortet werden. So konnten unter anderem auch die Potsdamer Bürger anhand eines Fragebogens die Bedingungen für das Radfahren in den Kategorien Fahrrad- und Verkehrsklima, Stellenwert des Fahrrades, Sicherheit und Komfort beim Radfahren sowie Infrastruktur und Radwegenetz bewerten. Deutschlandweit beteiligten sich über 100.000 Radfahrerinnen und Radfahrer, davon über 900 aus Potsdam.

Beim ADFC-Fahrradklima-Test wurden die Städte nach ihrer Einwohnerzahl in Gruppen einsortiert, wobei Potsdam in der Stadtgrößengruppe 100.000 – 200.000 Einwohner gegen 38 konkurrierende Städte angetreten ist.

In der Gesamtwertung belegt die Landeshauptstadt Potsdam (LHP) den 6. Platz und ist somit um zwei Plätze zurückgefallen. Grund dafür ist, dass in den zwei Städten Göttingen und Hamm sich das Fahrradklima deutlich verbessert hat und diese die bisherige Top 4 auf die nachfolgenden Plätze verwiesen haben. Wie andere deutsche Städte auch, hat Potsdam bei den themenspezifischen Fragen, wie zum Verkehrsklima oder zum Stellenwert des Radfahrens in der Stadt leichte Verschlechterungen hinnehmen müssen. Grund dafür ist, dass die Ansprüche der Radfahrer steigen. Aber auch für Potsdam spezifische Punkte spielen eine Rolle, wie zum einen das starke Bevölkerungswachstum, welches auch zu einer höheren Verkehrsmenge auf den Straßen führt. Dadurch finden mehr Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern statt, was sich bei der Wahrnehmung von Konflikten zwischen Radfahrern und anderen Verkehrsteilnehmern widerspiegelt. Zum anderen wurden 2014 viele Radverkehrsmaßnahmen fertiggestellt, was in der öffentlichen Wahrnehmung zu einer besseren Bewertung gerade bei der Fahrradförderung in jüngster Zeit beigetragen haben könnte.

Positiv im Vergleich zu anderen Städten der gleichen Größe wurden bewertet:

- Erreichbarkeit des Stadtzentrums
- Zügiges Radfahren
- Alle fahren Fahrrad (z.B. sowohl junge als auch ältere Menschen)
- Öffentliches Fahrradverleihsystem

Negativ im Vergleich zu anderen Städten der gleichen Größe wurden bewertet:

- Fahrraddiebstähle
- Fahrradmitnahme im ÖPNV
- Konflikte mit Fußgängern und anderen Verkehrsteilnehmern

Der ADFC Fahrradklimatest zeigt die wahrgenommen Defizite zur Verbesserung des Radfahrens in Potsdam. Daraus wurden folgende Handlungserfordernisse abgeleitet, die sich an unterschiedliche Adressaten richtet:

Wahrgenommener Mangel	Handlungsbedarf	Akteure
Fahrraddiebstähle	<ul style="list-style-type: none"> • Prävention (bessere Sicherung des Fahrrads) • Präventionsarbeit • Ausbau Fahrradabstellanlagen • Verbrechungsaufklärung 	<ul style="list-style-type: none"> • Radfahrer • Polizei / LHP / ADFC • LHP/ Gebäudeeigentümer • Polizei
Fahrradmitnahme im ÖPNV (schwierig und/oder teuer)	<ul style="list-style-type: none"> • Gespräche mit den Verkehrsbetrieben und dem Verkehrsverbund zur Lösungsfindung 	<ul style="list-style-type: none"> • LHP
Konflikte mit Fußgängern und anderen Verkehrsteilnehmern	<ul style="list-style-type: none"> • Sicheres und vorausschauendes Verhalten • Präventionsarbeit • Infrastruktur für Radfahrer verbessern 	<ul style="list-style-type: none"> • Alle Verkehrsteilnehmer • Polizei / LHP / ADFC • LHP

