



**Betreff:**  
**Radfahrer/innen schützen in der Rudolf-Breitscheid-Straße**

öffentlich

**bezüglich**  
**DS Nr.: 20/SVV/0486**

Erstellungsdatum 08.04.2022

Eingang 502:

Einreicher: Fachbereich Mobilität und technische Infrastruktur

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung

Gremium

04.05.2022 Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

**Inhalt der Mitteilung:** Die Stadtverordnetenversammlung nimmt zur Kenntnis:

Die Rudolf-Breitscheid-Straße ist im Abschnitt Daimler- bis Bendastraße eine Hauptroute des Radverkehrs der Landeshauptstadt Potsdam.

Der polizeilichen Unfallstatistik der Jahre 2017 bis 2020 ist zu entnehmen, dass der Radverkehr in diesem Abschnitt nur einen sehr geringen Anteil am Gesamtunfallgeschehen hat und als hinreichend sicher eingestuft werden kann. Es sind weder straßenbauliche noch verkehrsorganisatorische Defizite erkennbar.

Lediglich im Kurvenbereich vor dem Bahnhof Babelsberg, wo das Tram-Gleis von der Mittellage in die rechte Seitenlage verschwenkt, kam es im untersuchten Zeitraum zu vermehrten Radverkehrsunfällen. Durch Unachtsamkeit und ggf. Überforderung kommen hier Radfahrende ins Straucheln und stürzen. Um hier die Situation zu verbessern, wird seit Jahren versucht zu verhindern, dass der Radverkehr spitzwinklig in das Gleis fährt. Dazu wurde z.B. bereits 2019 eine Sperrfläche markiert und die Situation damit etwas verbessert.

Aus den nun erfolgten tiefgehenden Untersuchungen heraus wird diese Sperrfläche Mitte dieses Jahres nochmals modifiziert und deren Wirkung mittels kleiner Klappbaken unterstützt.

Der Einsatz z.B. des in der Schweiz bereits erprobten VeloGleises der Fa. Sealable ist jedoch beim Potsdamer Gleismodell nicht ohne großem Gleisbauaufwand möglich. Sollten nun die neuen verkehrsorganisatorischen Maßnahmen nicht den gewünschten Erfolg bringen, wird mit den Potsdamer Verkehrsbetrieben angestrebt, diesen Gleisumbau mittelfristig vorzunehmen um das Velogleis dort zu testen.

Der tödliche Radverkehrsunfall Anfang 2020 steht darüber hinaus nicht im Zusammenhang mit dem Tram-Gleis oder anderen verkehrsorganisatorischen Defiziten. Auch die Unfallart ist hier nicht vorherrschend.

Dennoch wird angestrebt, die ordnungsbehördlichen Kontrollen zwecks Einhaltung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften, insbesondere die Freihaltung der Radverkehrsanlagen, weiterhin zu intensivieren.

**Finanzielle Auswirkungen?**

Ja

Nein

Das **Formular** „Darstellung der finanziellen Auswirkungen“ ist als **Pflichtanlage** beizufügen.

**Fazit finanzielle Auswirkungen:**

Die Kosten für die Umsetzung der genannten Maßnahmen (Markierung und Montage einer Sperrfläche) können aus den Mitteln der laufenden Unterhaltung getragen werden.

Die Kosten für fahrradsichere Gleise können nicht beziffert werden und müssen in Zusammenarbeit mit den Verkehrsbetrieben abgestimmt werden.

Oberbürgermeister

Geschäftsbereich 1

Geschäftsbereich 2

Geschäftsbereich 3

Geschäftsbereich 4

Geschäftsbereich 5