



öffentlich

Betreff:

Baulich getrennte Radwege in Straßenabschnitten Heinrich-Mann-Allee und Horstweg

Einreicher: Fraktion DIE aNDERE

Erstellungsdatum: 22.05.2023

Freigabedatum: _____

Beratungsfolge:		
Datum der Sitzung	Gremium	Zuständigkeit
07.06.2023	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, bei der Erneuerung der Straßenzüge

- Heinrich-Mann-Allee zwischen Horstweg und Bahnübergang Rehbrücke und
- Horstweg zwischen Heinrich-Mann-Allee und Großbeerenstraße

im Sinne einer sicheren und einladenden Radinfrastruktur durchgehend baulich getrennte Radwege bei Planung und Umsetzung zu prüfen.

Sollten externe Dienstleister mit der Durchführung der notwendigen Planungs- und Bauleistungen beauftragt werden, ist die o.g. Zielsetzung entsprechend zu berücksichtigen.

Laura Kapp und Denny Menzel
Fraktionsvorsitzender

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Beschlussverfolgung gewünscht:

Termin:

Demografische Auswirkungen:

Klimatische Auswirkungen:

Finanzielle Auswirkungen?

Ja

Nein

(Ausführliche Darstellung der finanziellen Auswirkungen, wie z. B. Gesamtkosten, Eigenanteil, Leistungen Dritter (ohne öffentl. Förderung), beantragte/bewilligte öffentl. Förderung, Folgekosten, Veranschlagung usw.)

ggf. Folgeblätter beifügen

Begründung:

Mit der Mitteilungsvorlage 22/SVV/0352 hat der Oberbürgermeister Strategieprojekte aus den Geschäftsbereichen vorgelegt, die prioritär im kommenden Doppelhaushalt 2023/24 umgesetzt werden, weil sie in besonderem Maße zur Erreichung der strategischen Ziele der Geschäftsbereiche und damit der gesamtstädtischen Ziele (18/SVV/0576) beitragen.

Im Strategieprojekt "Pendlerkorridore" des GB4 sind *„verkehrliche Maßnahmen zusammengefasst, die maßgeblich dazu geeignet sind, die Umweltbeeinträchtigungen durch den Verkehr zu reduzieren. Dazu soll im Pendlerverkehr gezielt ein Modal Shift vom Kfz-Verkehr zum Umweltverbund bewirkt werden.“*

Folgende Ziele sollen lt. 22/SVV/0352 mit dem Strategieprojekt "Pendlerkorridore" erreicht werden:

- Änderung der Verkehrsmittelwahl der Pendelnden in den jeweiligen Korridoren
- Beauftragung externer Dienstleister und Unternehmen zur Durchführung notwendiger Planungs- und Bauleistungen.

Als Pendlerkorridore werden u.a. die Landesstraßen L 40 und L 78 benannt. Um bei den Pendelnden eine Änderung der Verkehrsmittelwahl zu erreichen, muss die zukünftige Gestaltung der Radinfrastruktur in der Heinrich-Mann-Allee und im Horstweg alle aktuellen und potenziellen Nutzergruppen ansprechen und in diesem Sinn durchgehend sicher und einladend gestaltet werden. Für die Stärkung des Radverkehrs benennt deshalb bereits der Masterplan Klimaschutz baulich getrennte Radwege als wesentlichen Maßnahmenswerpunkt im Verkehrsbereich.

https://www.potsdam.de/sites/default/files/documents/170904_masterplan.pdf S. 39

Das Bundesverkehrsministerium hat mit der Veröffentlichung des Leitfadens *„Einladende Radverkehrsnetze“* sehr klare Empfehlungen gegeben: *„Wie gut oder annehmbar eine Radverbindung ist, entscheidet sich nicht in dem Abschnitt mit der besten, sondern in dem mit der schlechtesten Qualität. [...] In allen Befragungen und Untersuchungen wird deutlich: Viele Menschen empfinden die Interaktion mit dem Kfz-Verkehr als gefährlich. Angst hält vom Radfahren ab oder verlagert Radfahren auf den Gehweg. Deshalb braucht es ein Netz an eigenständigen, physisch getrennten Radverbindungen. Für Hauptverbindungen ist dies der Standard.“*

https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/StV/einladende-radverkehrsnetze.pdf?__blob=publicationFile

Wie attraktive Radinfrastruktur aussehen sollte, ist mittlerweile auch umfassend untersucht worden.

https://www.mobilitaetsforum.bund.de/DE/Themen/News-RADar/texte/RVA-Safetycheck_Launch_radwege-check_220725.html

Parallel dazu hat die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. als Herausgeberin der für die Verkehrsplanung gängigen Regelwerke im Dezember 2022 „*Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele*n“ veröffentlicht und damit den demnächst zu veröffentlichenden Regelwerken wie z.B. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) vorgegriffen.

- Priorisierung der Verkehrsteilsysteme in der Reihenfolge Fußverkehr – Radverkehr – ÖPV – fließender MIV – ruhender Verkehr (priorisierende Verkehrsplanung, priorisierender Straßenentwurf und priorisierendes Verkehrsmanagement)
- Veränderung der Verkehrsangebote (z. B. durch Fahrstreifenreduktion)

<https://www.fgsv-verlag.de/pub/media/pdf/990.v.pdf> S. 21

Gleichzeitig ist aus Untersuchungen bekannt, dass die in Potsdam auch auf Hauptrouten markierten Radschutzstreifen lt. Unfallforschung der Versicherer „*Zweifel nähren, dass Schutzstreifen als vollwertige und sichere Führungsform auf der Fahrbahn dienen.*“ Vielmehr wurden u.a. geringerer Seitenabstand überholender Kfz und induzierte Behinderungen durch ruhende Kfz auf den Streifen als problematisch identifiziert.

<https://www.udv.de/resource/blob/79848/e71c28f5c831cc59208d4a642f985703/59-sicherheit-und-nutzbarkeit-markierter-radverkehrsfuehrungen-data.pdf> S. 21