



Protokollauszug

aus der
77. öffentliche Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und
Bauen
vom 12.02.2013

öffentlich

Top 3.8 Radsicherheitskonzept

13/SVV/0066 zur Kenntnis genommen

Frau Kucharzyk (Stadtentwicklung-Verkehrsentwicklung) erläutert das methodische Vorgehen zur Erarbeitung des Radsicherheitskonzeptes und berichtet über die Entwicklung sowie Ausprägung des Unfallgeschehens gesamtstädtisch.

Herr von Einem (Stadtentwicklung-Verkehrsentwicklung) teilt mit, dass unfallauffällige Bereiche untersucht worden sind. Am Bsp. von 2 ausgewählten Bereichen der Friedrich-Ebert-Str. erläutert er die Handlungsempfehlungen. Auch das Thema Schutzstreifen ist untersucht worden.

Im Ergebnis wurde festgestellt, dass Radfahrer in Potsdam sicher sind (die Präsentation wird dem Protokoll als Anlage beigefügt).

Frau Hüneke spricht die Kreuzung Jägerallee/Hegelallee sowie Jägerallee/Breite Straße an. Ihres Erachtens wäre es sinnvoll, die Fußgänger- und Radverkehrsampel gleich zu schalten.

Herr von Einem teilt mit, dass dies zu einer Rotzeitverlängerung für Radfahrer führen würde, da Radfahrer schneller als Fußgänger sind und daher länger "grün" als Fußgänger haben (unterschiedliche Räumzeiten).

Herr Dr. Bauer spricht das subjektive Sicherheitsgefühl an und nimmt Bezug auf Einbahnstraßen, in denen der Radverkehr in Gegenrichtung zugelassen wird.

Der SB-Ausschuss nimmt die Mitteilungsvorlage zur Kenntnis.
Die Stadtverordnetenversammlung nimmt zur Kenntnis:

Im Jahr 2008 wurden die Radverkehrsstrategie und das Radverkehrskonzept von der Stadtverordnetenversammlung mit dem Ziel beschlossen, den Radverkehrsanteil in Potsdam auf 27% zu steigern. Dafür sind nicht nur Verbesserungen in der Radinfrastruktur zu schaffen, sondern neben der Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr auch das Ziel zu verfolgen, dass niemand wegen einem (subjektiven) Unsicherheitsgefühl auf das Radfahren verzichten muss. Die Steigerung der Verkehrssicherheit für Radfahrer bei einem zunehmenden Radverkehrsanteil stellt eine besonders wichtige Aufgabe dar, denn ein positives Sicherheitsgefühl wirkt sich positiv auf die Nutzung des Fahrrads aus.

Um Informationen über Radverkehrsunfälle in Potsdam zu erhalten, wurde das vorliegende Rad-sicherheitskonzept erarbeitet. In dem Konzept wurden einerseits die Unfälle mit Radfahrerbetei-ligung in den Jahren 2008 bis 2010 im Hinblick auf ihre Charakteristik untersucht und anderer-seits Bereiche innerhalb der Stadt mit einem auffälligen Unfallgeschehen identifiziert und Lö-sungsvorschläge für diese Bereiche entwickelt.

Ergebnisse – Unfallgeschehen:

Unfälle - allgemein

Bei der Betrachtung der jährlichen Radverkehrsunfälle pro 10.000 Einwohner in Relation zum Radverkehrsanteil schneidet Potsdam im Städtevergleich durchschnittlich ab. Bei der Auswer-tung der verunglückten Radfahrer gemessen am Radverkehrsanteil des Gesamtverkehrs zeigt sich aber auch, dass der Radfahrer als ungeschützter Verkehrsteilnehmer häufiger in Unfälle mit verletzten Personen verwickelt ist als bspw. der Autofahrer, bei dem die Karosserie den Schutz der Insassen unterstützt.

Unfälle - Unfallgegner

Als Unfallgegner bei Radverkehrsunfällen wurden überwiegend Personenkraftwagen festgestellt (63%), aber auch Alleinunfälle (Unfälle ohne einen weiteren Beteiligten) (10,1%) und Unfälle zwi-schen Radfahrern (8,9%).

Unfälle - Typ

Die meisten Radfahrer verunglücken an Einmündungen und Kreuzungen bei Unfällen mit Pkw. Hauptverursacher war meistens der Unfallgegner, welcher beim Abbiegen/Wenden Fehler machte oder die Vorfahrt/Vorrang des Radfahrers missachtete.

Unfälle - Altersgruppe

Der Schwerpunkt der Verkehrssicherheitsarbeit im Radverkehr sollte bei Jugendlichen und jun-gen Erwachsenen liegen, da diese in Potsdam besonders häufig als Radfahrer in Unfälle verwi-ckelt sind und ebenfalls häufiger als andere Verkehrsteilnehmer Unfallverursacher sind.

Unfälle - Verunglückte Verkehrsteilnehmer

Der Anteil der Radfahrer mit schwerem Personenschaden an allen verunglückten Radfahrern beträgt 9,3 %. Die Unfallfolgen für die verunglückten Verkehrsteilnehmer sind bei Radverkehrs-unfällen in Potsdam demnach vergleichsweise gering.

Betrachtung unfallauffälliger Straßenzüge und Kreuzungen

Anhand der Unfalltypensteckkarten der Jahre 2008 bis 2010 der Polizei konnten Bereiche mit Radverkehrsunfällen identifiziert werden. Unter Beachtung der Unfallzahl, dem Anteil der Schwer-verletzten, der Unfallkategorie sowie der Unfallentwicklung und Baumaßnahmen für den Bereich wurden insgesamt 5 Straßenzüge und 9 Kreuzungen ausgewählt. Untersuchte Straßenzüge: He-gelallee (Friedrich-Ebert-Str. bis Schopenhauerstr.), Zeppelinstraße/Schopenhauerstr. (Breite Straße bis Hegelallee), Großbeerenstr. (Lutherplatz bis Wetzlarer Str.), Bahnhofsumfeld. Zusätz-lich zu den ausgewählten Kreuzungen innerhalb dieser Streckenabschnitte wurden die Kreuzun-gen Breite Str./ Schopenhauer Str. und Karl-Liebknecht-Str./ Rudolf-Breitscheid-Str. im Hinblick auf das Unfallgeschehen analysiert und Lösungsvorschläge erarbeitet.

Radschutzstreifen:

Im Zuge der Verbesserung des Radverkehrsnetzes werden vermehrt Schutzstreifen eingesetzt. Um die Wirkung der Schutzstreifen auf die Radsicherheit abschätzen zu können, wurde die Un-fallsituation vor und nach der Markierung von Schutzstreifen in den Jahren 2010 und 2011 für drei ausgewählte Straßenzüge bewertet. Schlussfolgernd konnte keine negative Beeinflussung der Verkehrssicherheit festgestellt werden. Aufgrund des gewählten Untersuchungszeitraumes von nur zwei Jahren sollte die Untersuchung im angemessenen Zeitraum wiederholt werden, um die Auswirkungen der Schutzstreifen auch weiterhin beurteilen zu können.

Handlungsempfehlungen:

- Umsetzung infrastruktureller Verbesserungen entsprechend den Vorschlägen des Konzeptes
- Unfallschwerpunktbezogene Überwachung mit aufklärendem Charakter (z.B. Linksfahren)
- Kontrolle typischer Verkehrsverstöße (z.B. unerlaubtes Parken von Kraftfahrzeugen in Kreuzungen und auf Schutzstreifen)
- Öffentlichkeitsarbeit und Information verstärkt bei Jugendlichen
- Fortsetzung der Sicherheitsanalysen für die Jahre 2011-13