



**Betreff:**  
**Radsicherheitskonzept**

öffentlich

**bezüglich  
DS Nr.:**

Erstellungsdatum 16.01.2013

Eingang 902: 16.01.2013

4/461

Einreicher: FB Stadtplanung und Stadterneuerung

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung

Gremium

30.01.2013 Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

**Inhalt der Mitteilung:**

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 Radsicherheitskonzept erarbeitet. In dem Konzept wurden einerseits die Unfälle mit Radfahrerbeteiligung in den Jahren 2008 bis 2010 im Hinblick auf ihre Charakteristik untersucht und andererseits Bereiche innerhalb der Stadt mit einem auffälligen Unfallgeschehen identifiziert und Lösungsvorschläge für diese Bereiche entwickelt.

**Beratungsergebnis**

Zur Kenntnis genommen:

Gremium:

Sitzung am:

zurückgestellt  zurückgezogen

überwiesen in den Ausschuss:

Wiedervorlage:

Büro der Stadtverordnetenversammlung

## 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

Oberbürgermeister

Geschäftsbereich 1

Geschäftsbereich 2

Geschäftsbereich 3

Geschäftsbereich 4

Anlage:  
Radsicherheitskonzept Potsdam

## 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 Auswertung 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 zwischen 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 jungen Erwachsenen liegen, da diese in Potsdam besonders häufig als Radfahrer in Unfälle verwickelt 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 Radverkehrsunfällen 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 Schwerverletzten, der Unfallkategorie sowie der Unfallentwicklung und Baumaßnahmen für den Bereich wurden insgesamt 5 Straßenzüge und 9 Kreuzungen ausgewählt. Untersuchte Straßenzüge: Hegelallee (Friedrich-Ebert-Str. bis Schopenhauerstr.), Zeppelinstraße/Schopenhauerstr. (Breite Straße bis Hegelallee), Großbeerenstr. (Lutherplatz bis Wetzlarer Str.), Bahnhofsumfeld. Zusätzlich zu den ausgewählten Kreuzungen innerhalb dieser Streckenabschnitte wurden die Kreuzungen Breite Str./ Schopenhauer Str. und Karl-Liebnecht-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 Unfallsituation 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