



Radsicherheitsarbeit in Potsdam

- Radverkehr sicher und
bedarfsgerecht führen -

Norman Niehoff
Bereichsleiter Verkehrsentwicklung
Landeshauptstadt Potsdam

Der Kampf um die Flächen



Wunsch und Wirklichkeit

regelkonforme Lösungen nicht immer möglich



Landeshauptstadt
Potsdam



Fotos: LHP/Barbara Plate/Torsten von Einem

Struktur der Radverkehrsförderung

in der Landeshauptstadt Potsdam



Landeshauptstadt
Potsdam

- Radverkehrskonzept 2017 Grundlage der Radverkehrsförderung in Potsdam
- Radverkehrsbeauftragter mit Koordinierungsfunktion bei der Umsetzung der Radverkehrsmaßnahmen.
- AG Rad, in der spezielle Themen zum Radverkehr mit den Verbänden sowie der Polizei diskutiert werden



Landeshauptstadt
Potsdam



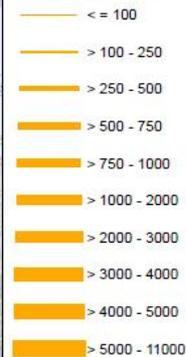
Radverkehrskonzept 2017
für die Landeshauptstadt Potsdam

Radverkehrskonzept

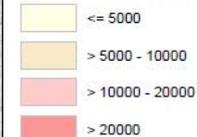
Karte 5.1

Bestand - Radbelastungsnetz

Radverkehrsmengen (24 Std.)



Einwohnerdichte (Einw./km²)



Stadtgrenze

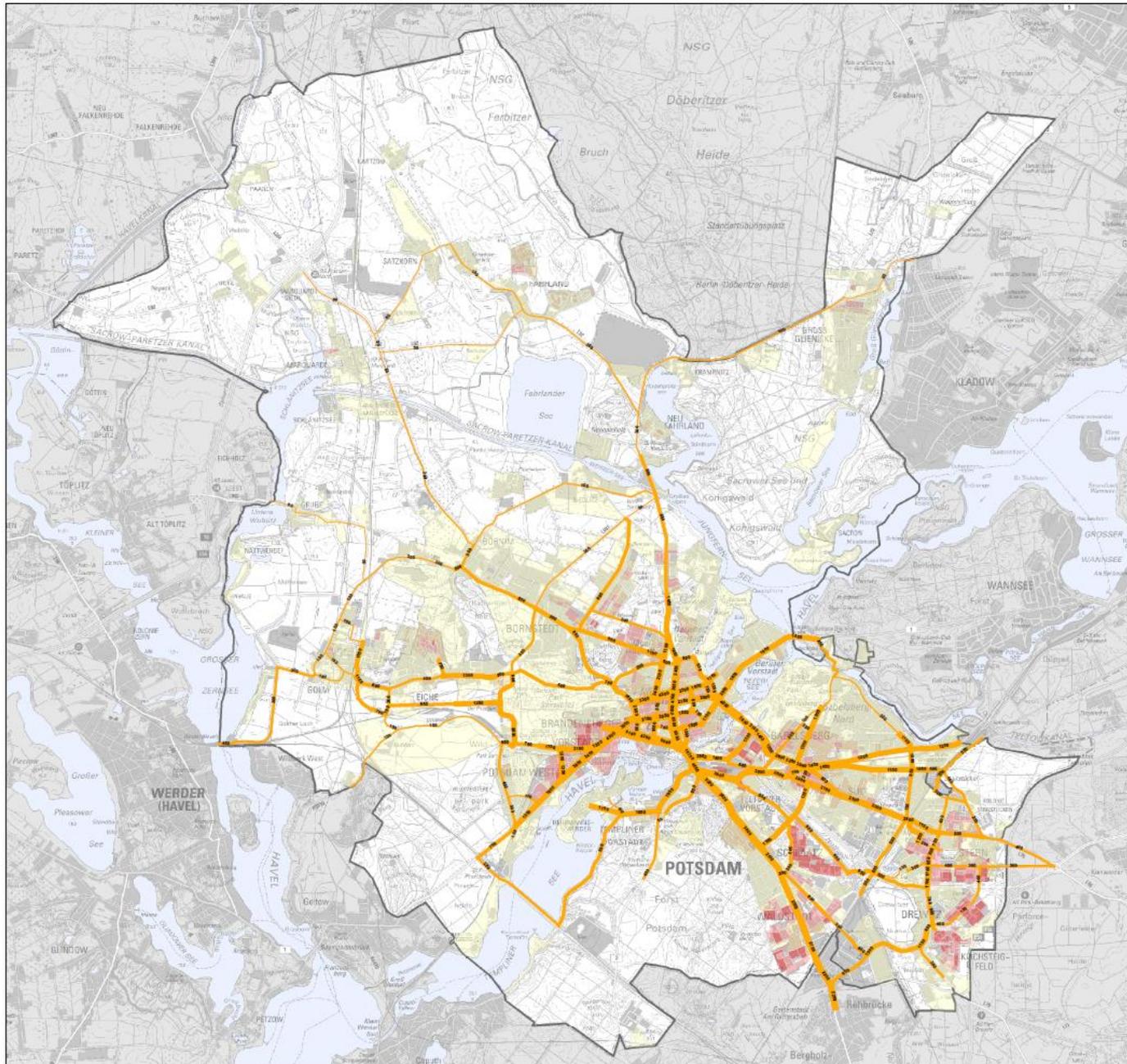


Plan wurde erstellt im Maßstab: 1:70.000

Kartengrundlage: TK 50 © GeoBasis-De/LGB 2017



Radbelastungsnetz
Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung
Bereich Verkehrsentwicklung
14401 Potsdam
E-Mail: Verkehrsentwicklung@Rathaus.Potsdam.de
www.potsdam.de/verkehrsentwicklung
Stand: 03.05.2017

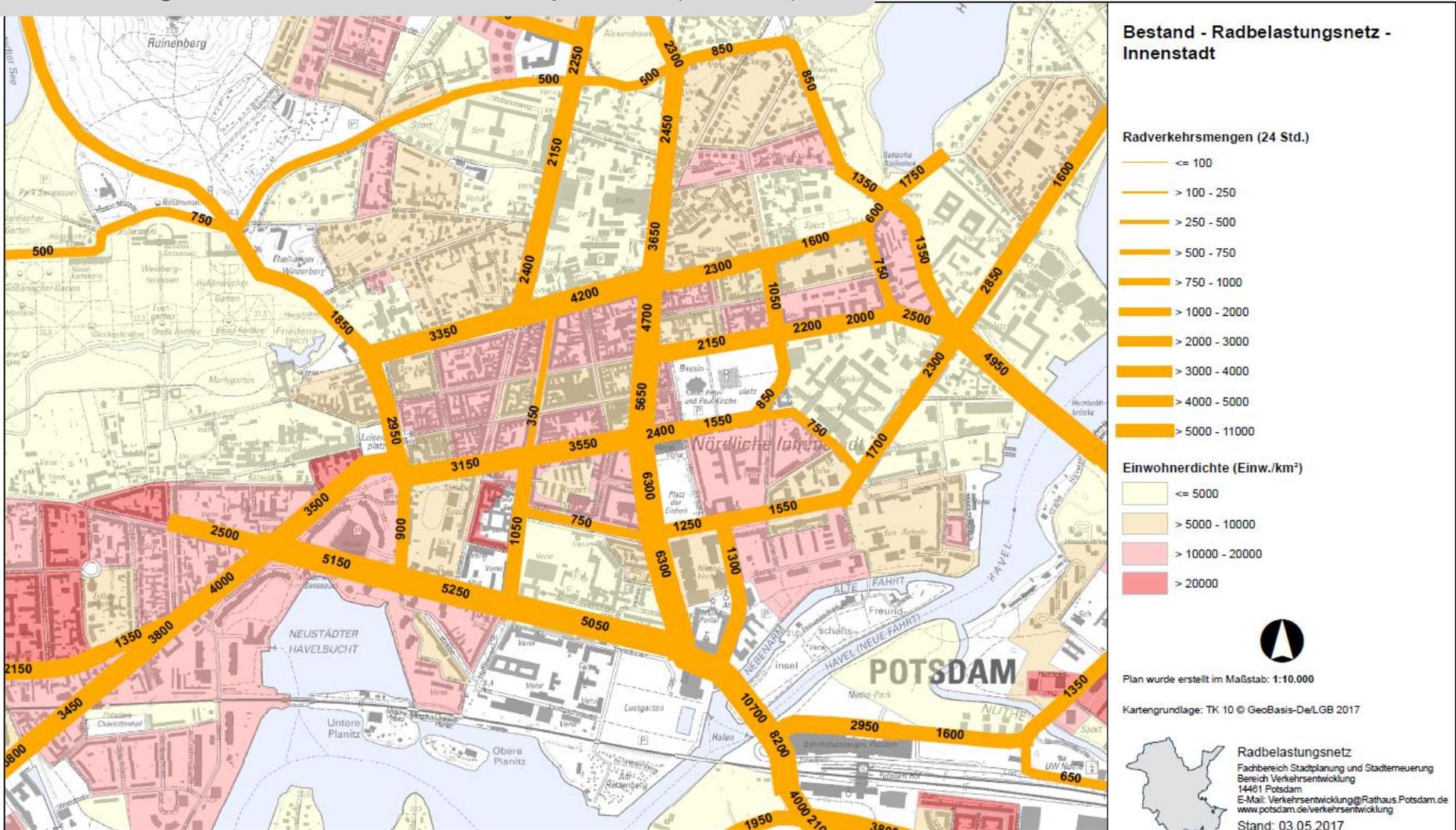


Radverkehrsmengen

Bestand gemäß Radverkehrskonzept 2017 (24 Std.)



Landeshauptstadt
Potsdam

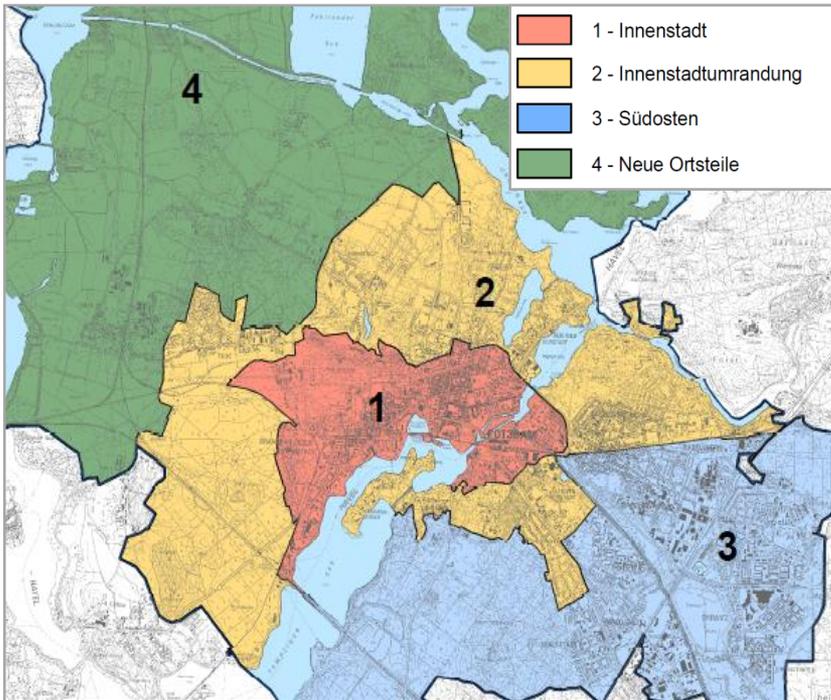


Entwicklung des Radverkehrs

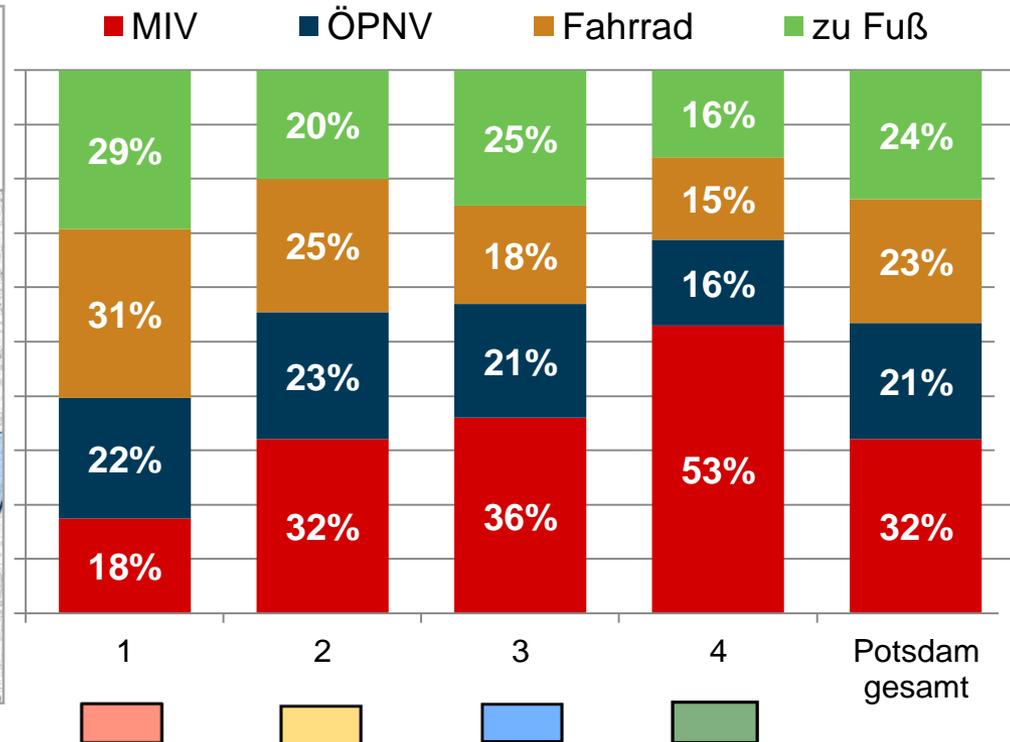
Verkehrsmittelwahl 2018 (SrV-Haushaltsbefragung)



Landeshauptstadt
Potsdam



Datenquelle: TU Dresden, SrV-Erhebung 2018

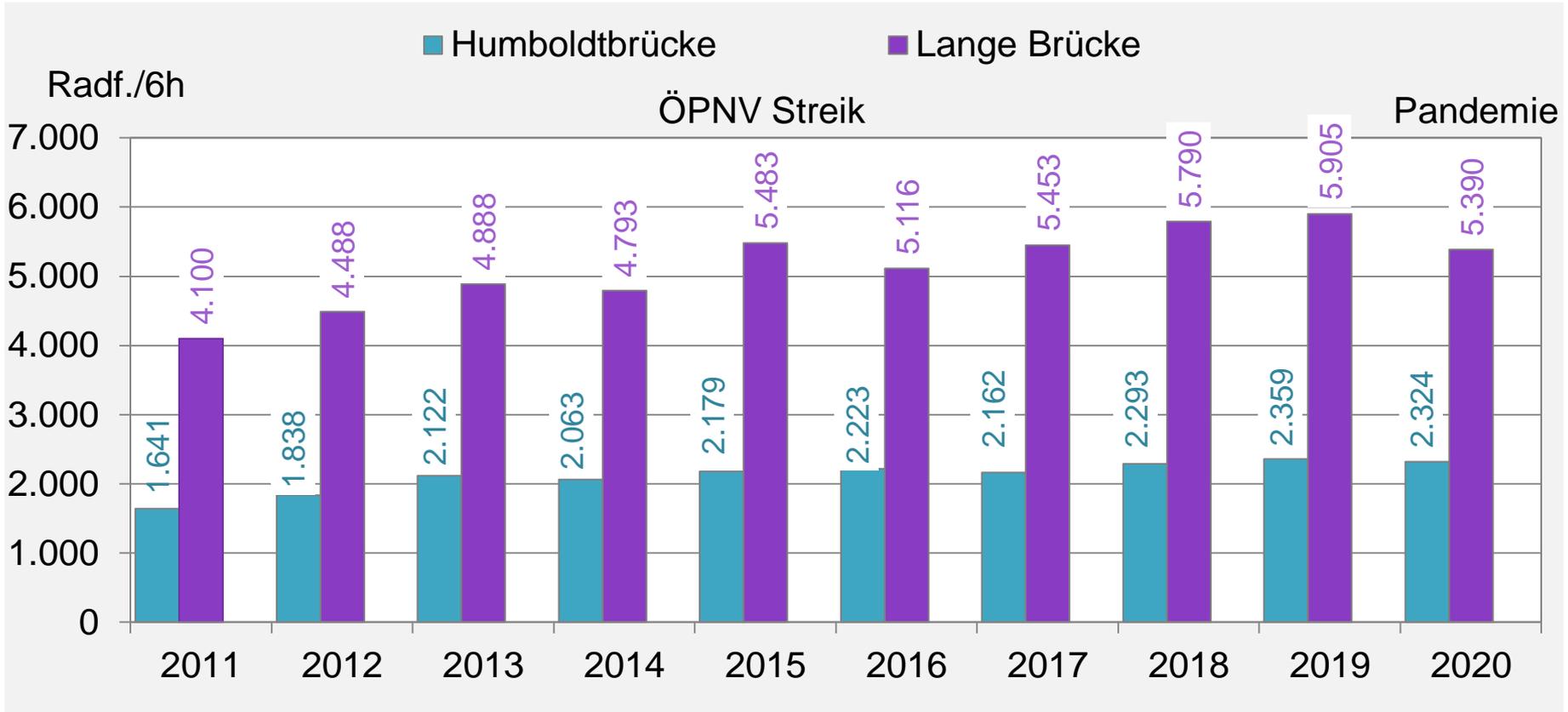


Entwicklung des Radverkehrs

Analyse der Brückenzählungen 2011-2020



Landeshauptstadt
Potsdam



Qualitätskriterien

für attraktive Radverkehrsanlagen



Landeshauptstadt
Potsdam

- Direktheit der Radverkehrsführung
- Geeignete Führungsform
- Ausreichende Breite
- Unterhaltungszustand
- Wartezeit an Kreuzungen
- Sicherheit

Geeignete Führungsform

Qualitätskriterien für attraktive Radverkehrsanlagen



Tabelle 8: Zuordnung der Führungsformen zu den Belastungsbereichen bei Stadtstraßen

Belastungsbereich	Führungsformen für den Radverkehr	Abschnitt	Randbedingungen für den Wechsel des Belastungsbereiches nach oben oder unten
I	<ul style="list-style-type: none"> – Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn (Benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen) 	3.1	<ul style="list-style-type: none"> – bei starken Steigungen kann die Führung auf der Fahrbahn gegebenenfalls durch die Führung „Gehweg“ mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ ergänzt werden – bei geeigneten Fahrbahnbreiten können bei höheren Verkehrsstärken auch Schutzstreifen vorteilhaft sein – bei großen Fahrbahnbreiten ist die Gliederung der Fahrbahn durch möglichst breite Schutzstreifen sinnvoll
II	<ul style="list-style-type: none"> – Schutzstreifen – Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“ – Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht – Kombination Schutzstreifen und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“ – Kombination Schutzstreifen und vorhandener Radweg ohne Benutzungspflicht 	<p>3.2</p> <p>3.1 und 3.6</p> <p>3.1 und 3.4</p> <p>3.2 und 3.6</p> <p>3.2 und 3.4</p>	<ul style="list-style-type: none"> – bei geringem Schwerverkehr, Gefällestrecken über 3 % Längsneigung, übersichtlicher Linienführung und geeigneten Fahrbahnbreiten (vgl. Abschnitt 3.1) kann die Führung im Mischverkehr zweckmäßig sein – bei starkem Schwerverkehr, unübersichtliche Linienführung und ungünstigen Fahrbahnquerschnitten (vgl. Abschnitt 3.1) kommen Radfahrstreifen oder benutzungspflichtige Radwege in Betracht
III/IV	<ul style="list-style-type: none"> – Radfahrstreifen – Radweg – gemeinsamer Geh- und Radweg 	<p>3.3</p> <p>3.4</p> <p>3.6</p>	<ul style="list-style-type: none"> – bei Belastungsbereich III mit geringem Schwerverkehr und übersichtlicher Linienführung kann auch ein Schutzstreifen gegebenenfalls in Kombination mit „Gehweg/Radfahrer frei“ eingesetzt werden

Quelle: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV), Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)

Ausreichende Breite



Qualitätskriterien für attraktive Radverkehrsanlagen

Anlagentyp	Breite der Radverkehrsanlage (jeweils einschließlich Markierung)	
	Schutzstreifen	Regelmaß
Mindestmaß		1,25 m
Radfahrstreifen	Regelmaß (einschließlich Markierung)	1,85 m
Einrichtungsradweg	Regelmaß	2,00 m
	(bei geringer Radverkehrsstärke)	(1,60 m)
beidseitiger Zweirichtungsradweg	Regelmaß	2,50 m
	(bei geringer Radverkehrsstärke)	(2,00 m)
einseitiger Zweirichtungsradweg	Regelmaß	3,00 m
	(bei geringer Radverkehrsstärke)	(2,50 m)
gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)	abhängig von Fußgänger- und Radverkehrsstärke, vgl. Abschnitt 3.6	≥ 2,50 m
gemeinsamer Geh- und Radweg (außerorts)	Regelmaß	2,50 m

Handlungsfeld 1:

Herstellung regelkonformer Breiten an bestehenden Radverkehrsanlagen

Handlungsfeld 2:

Herstellung regelkonformer Breiten im Zuge von generellen Baumaßnahmen

Quelle: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV), Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)

Wartezeit an Kreuzungen

Qualitätskriterien für attraktive Radverkehrsanlagen



Landeshauptstadt
Potsdam



Prüfung und Umsetzung von koordinierten Lichtsignalsteuerungen für den Radverkehr

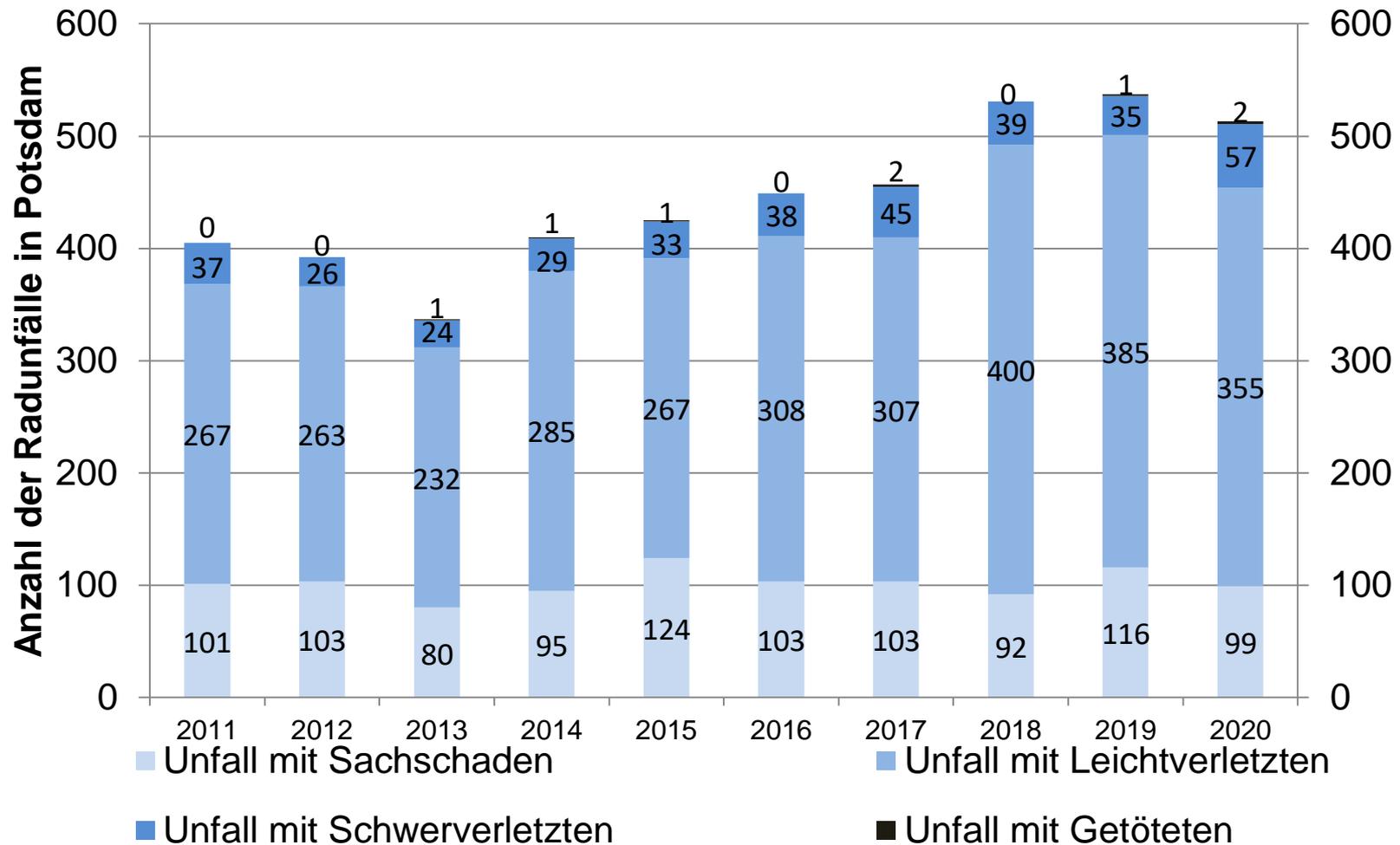
- Bemessungsstandards für den Radverkehr liegen kaum vor
- Radverkehrsförderung bedeutet Angebotsplanung
- Standards und Empfehlungen sind bekannt

- Radverkehrsförderung braucht zusätzliche Flächen für den Radverkehr
- Konflikte mit anderen Belangen der Verkehrsabwicklung, des Umwelt-/Klimaschutzes, städtebaulicher Entwicklungen etc.
- Abwägung und Priorisierung notwendig
- Schwerpunkt der Radverkehrsförderung bildet insbesondere die Sicherheitsarbeit

Entwicklung der Radverkehrsunfälle



Analyse polizeilich erfasster Unfälle mit Radbeteiligung 2011-2020



Verteilung der Radverkehrsunfälle

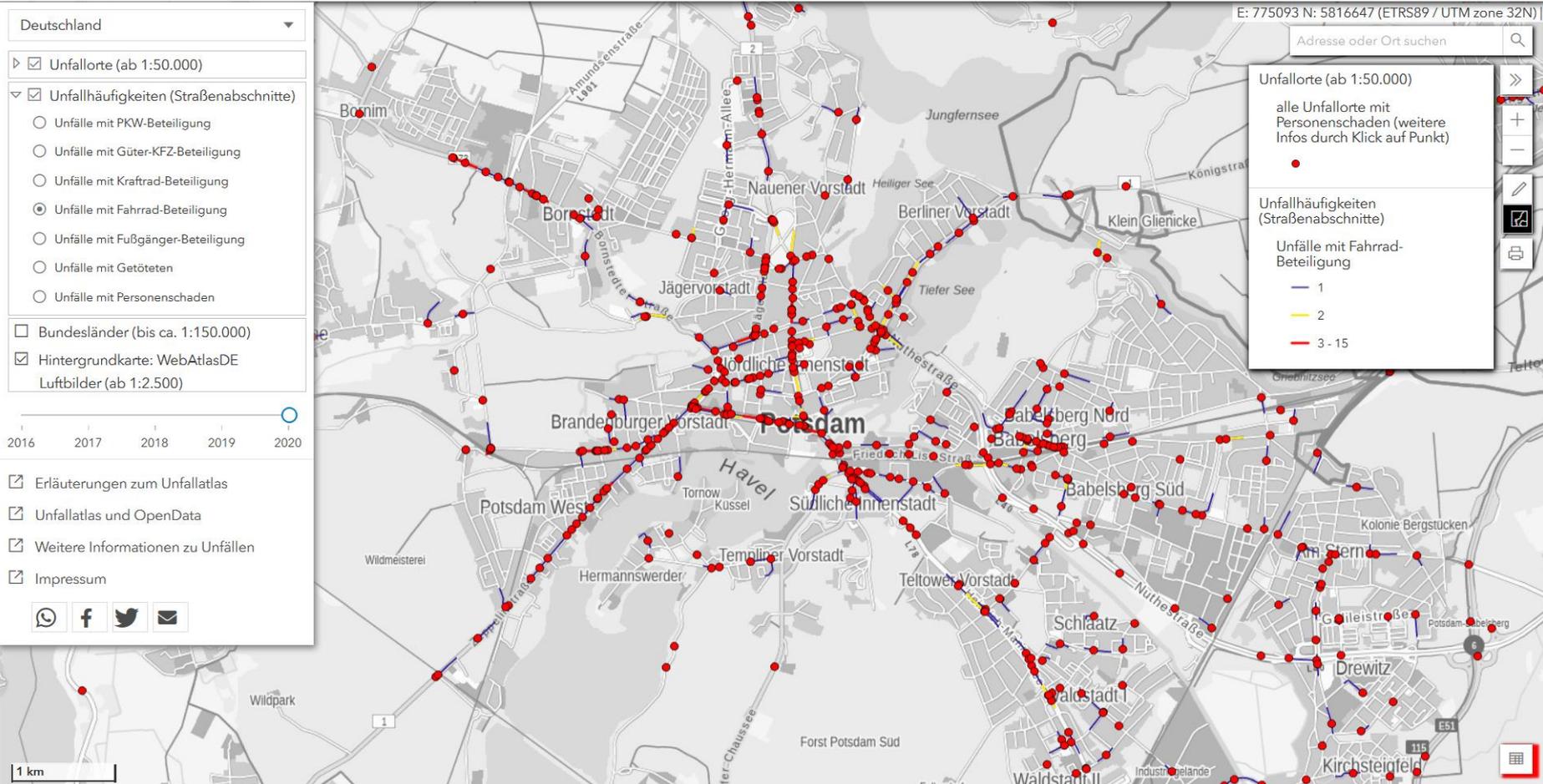
Analyse polizeilich erfasster Unfälle mit Radbeteiligung 2020



Menü ▾ | Unfallatlas | 560 Unfälle im aktuellen Kartenausschnitt

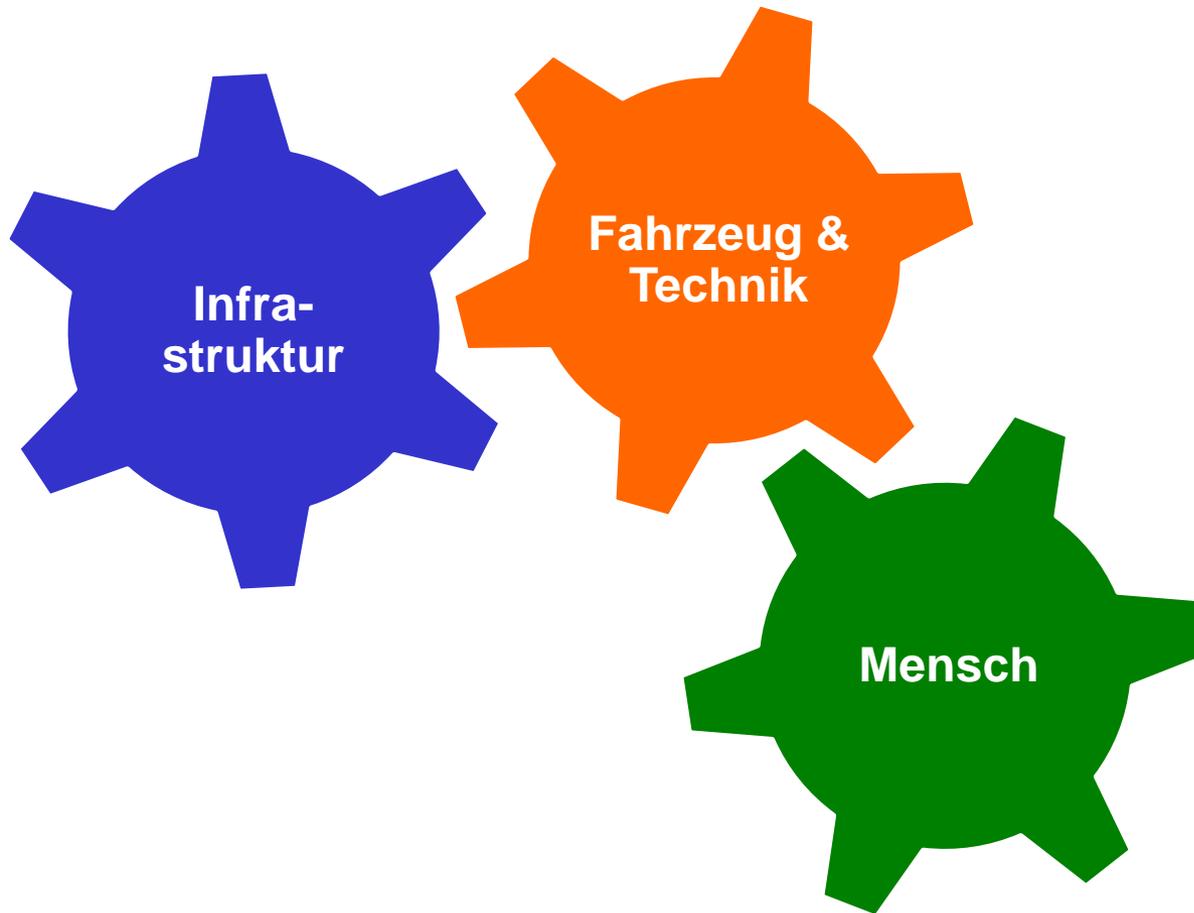
EN STATISTISCHE ÄMTER
DES BUNDES UND DER LÄNDER

E: 775093 N: 5816647 (ETRS89 / UTM zone 32N)



Quelle: Unfallatlas <https://unfallatlas.statistikportal.de/>

Bereiche der Verkehrssicherheitsarbeit



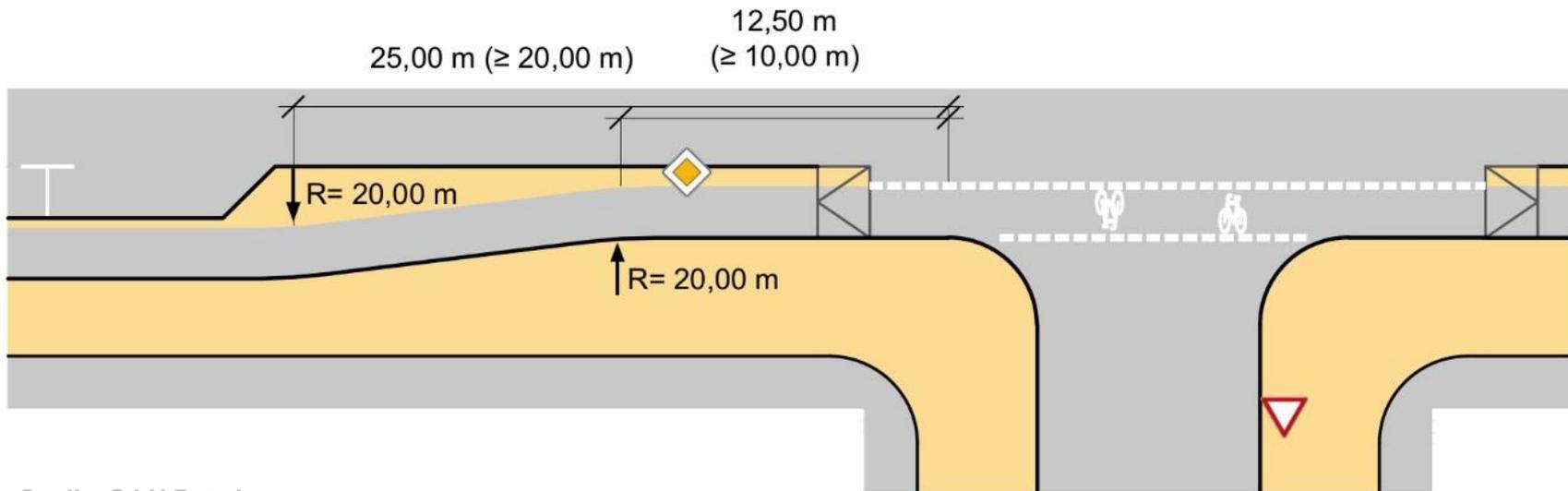
Planung von Radverkehrsanlagen

Standards für Potsdam



Landeshauptstadt
Potsdam

- Anwendung technischer Regelwerke bzw. Standards wichtig für eine einheitliche Gestaltung.
- Unabhängig von der Führungsform ist es wichtig, den Radverkehr im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs zu führen.



Quelle: © LH Potsdam

Abbildung: Radweg an einer übergeordneten Straße

Begrifflichkeiten

Unfallschwerpunkt vs. unfallauffälliger Bereich

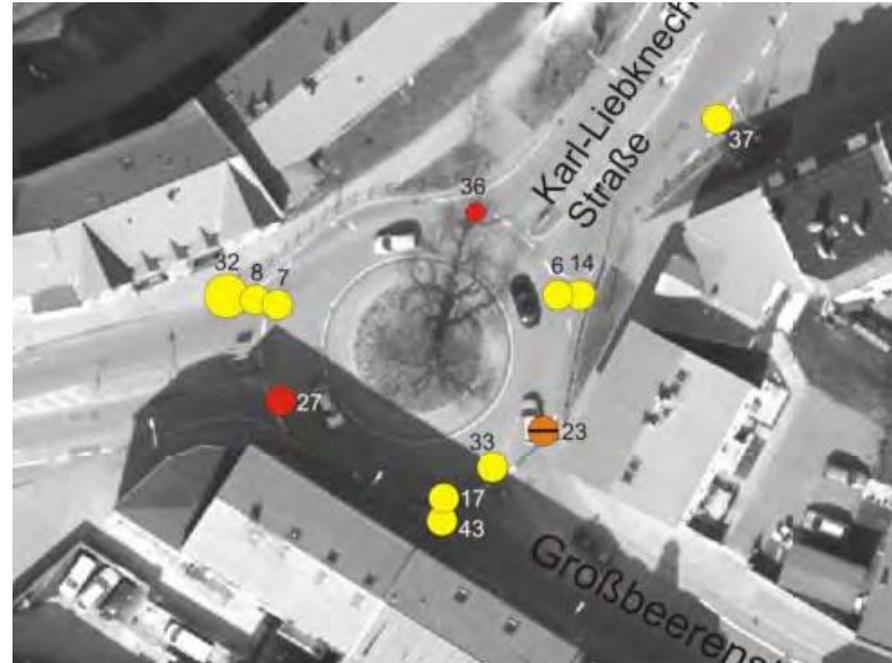


Landeshauptstadt
Potsdam



Unfallschwerpunkt

5 gleichartige Unfälle innerhalb eines Jahres oder 3 Unfälle mit schwerem Personenschaden innerhalb 3 Jahre.



unfallauffälliger Bereich

Bereiche, in denen sechs oder mehr Radverkehrsunfälle des gleichen Unfalltyps verzeichnet sind für den Betrachtungsraum von fünf Jahren

Radverkehrskonzept 2017



Bewertungskriterien für die Prioritätenermittlung

Bewertungskriterium		Punkte
Radverkehrsnetz	Haupttroutennetz 1. Stufe	3
	Haupttroutennetz 2. Stufe	2
	Grundnetz	1
Bewertung des Bestandes	Obwohl eine bestimmte Infrastruktur notwendig ist, fehlt diese ganz oder teilweise, obwohl entsprechende Flächen für eine Nutzbarmachung geprüft werden können.	3
	Die notwendige Infrastruktur ist vorhanden, entspricht jedoch nicht den Breitenvorgaben der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung oder ist nicht ausreichend ausgebaut.	2
	Die notwendige Infrastruktur ist vorhanden und entspricht den Breitenvorgaben der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung, jedoch nicht der Empfehlung für Radverkehrsanlagen	1
	Die notwendige Infrastruktur entspricht den Anforderungen der Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA 2010).	0
Verkehrssicherheit	Der Streckenabschnitt ist ein Unfallschwerpunkt mit Beteiligung von Radfahrenden.	6
	Der Streckenabschnitt ist ein Präventionsbereich (s. Kapitel 4.3.3)	4
	Strecken oder Kreuzungen, bei denen <u>Fachleute</u> Sicherheitsdefizite sehen.	2
	Es sind keine Sicherheitsdefizite vorhanden.	0

Unfallauffällige Bereiche (Unfälle 2011-2015)



F.-Ebert-Straße zw. Charlotten- und Kurfürstenstraße

vorher



Foto: LHP/Barbara Plate

nachher

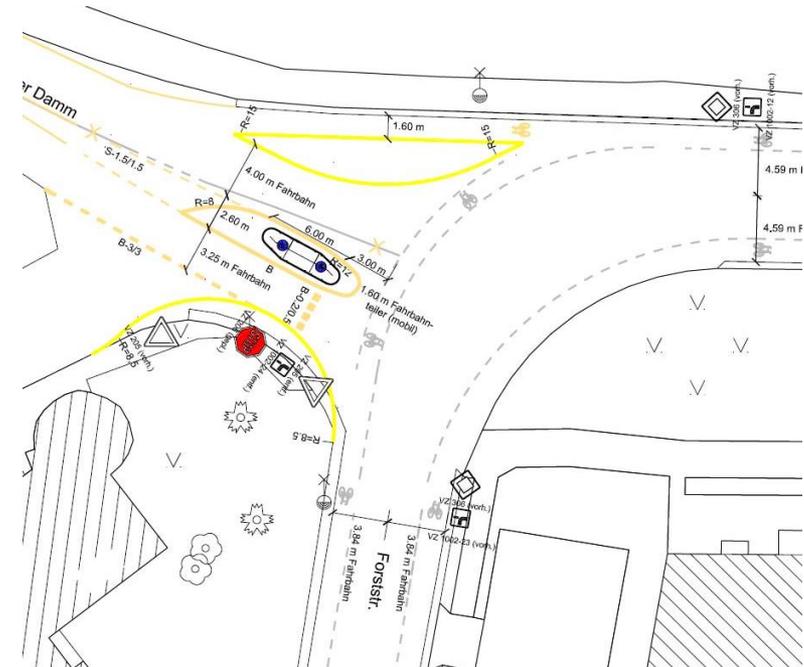


Foto: LHP/Torsten von Einem

Empfehlungen	Kriterien	Punkte
	Hauptroute 1. Stufe	3
	Bewertung Bestand:	1
	Verkehrssicherheit:	4
	Priorität I	8
	Priorität bezüglich der Umsetzung	

Umbau eines Unfallschwerpunkts

Kreuzung Forststraße/Werderscher Damm

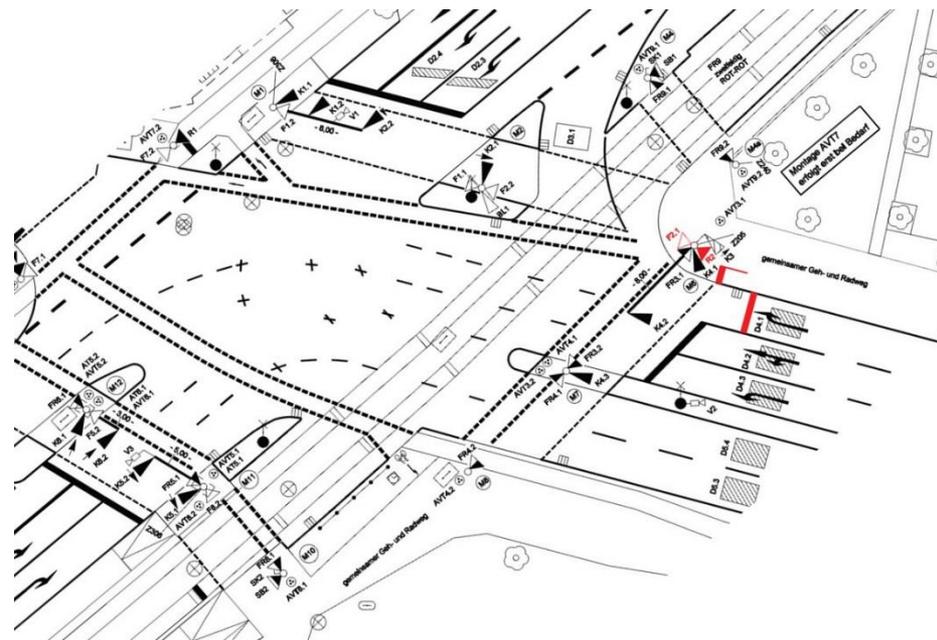


Maßnahmen der Umgestaltung:

- Verengung des Einmündungstrichters
- Fahrbahnteiler
- Stoppschild anstatt Vorfahrt gewähren

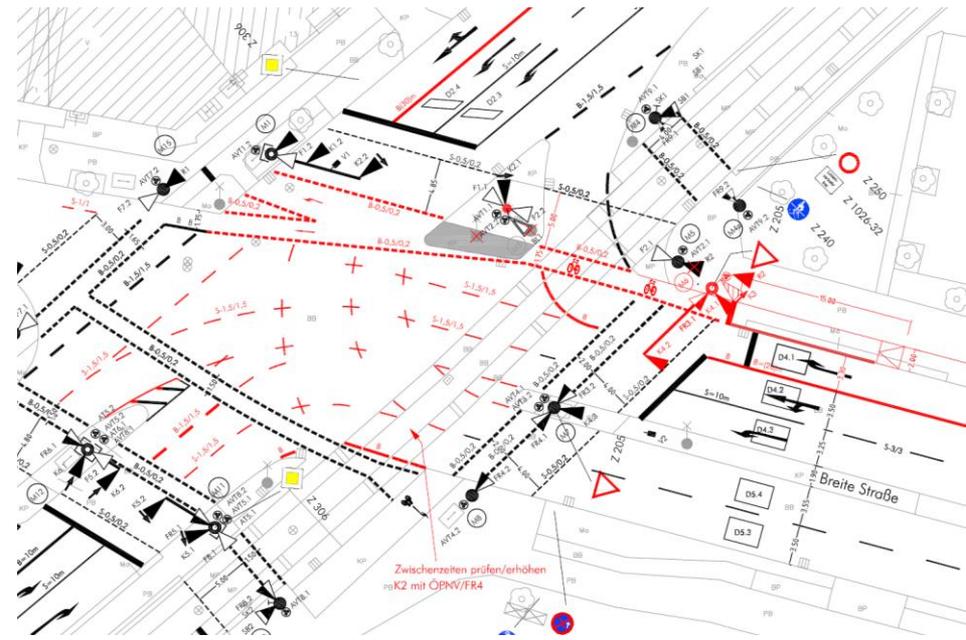
Unfallauffällige Bereiche (Unfälle 2011-2015)

Breite Straße/ Zeppelinstraße



2014:

- Radsignal an LSA-Mast Kfz versetzt
- Haltlinien Kfz und Rad zurückgesetzt

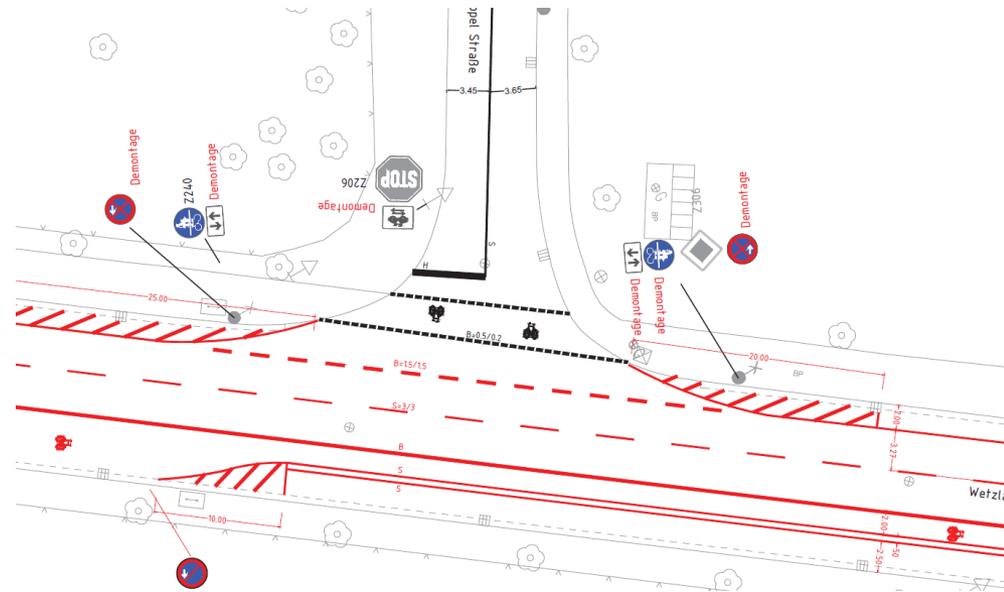
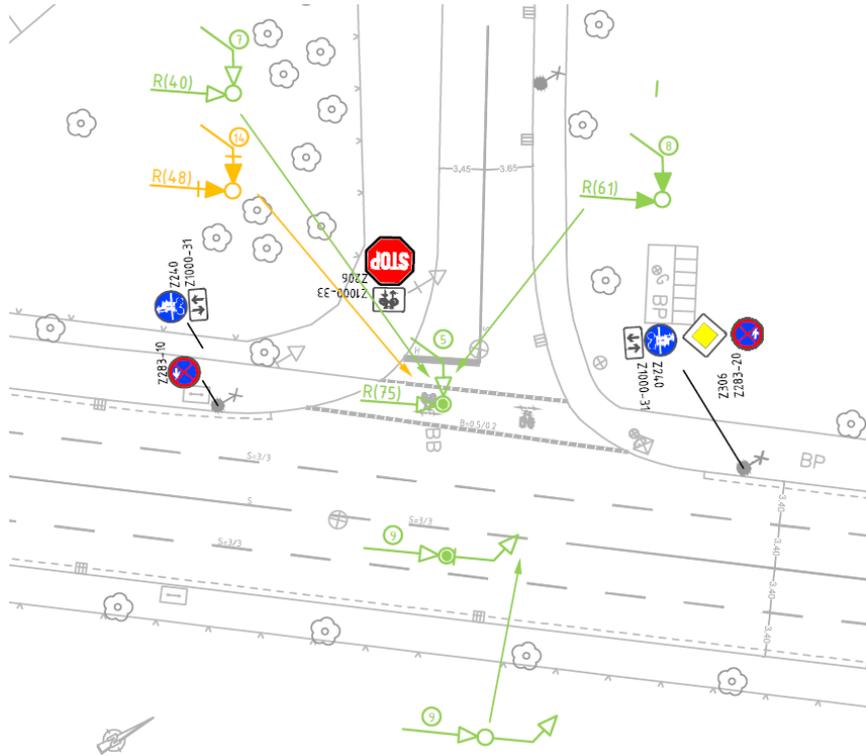


2019:

- Überleitung des Radverkehrs vor der Kreuzung auf die Fahrbahn
- Lage der Radfurt angepasst

Durchführung von Sicherheitsuntersuchungen

Bsp. Wetzlarer Straße



Unfallanalyse der letzten drei
Kalenderjahre

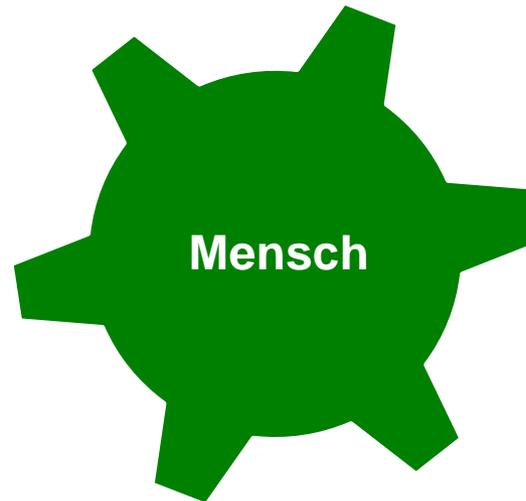
Markierungslösung mit Radfahrstreifen
zur Aufhebung des
Zweirichtungsradverkehrs

Bereiche der Verkehrssicherheitsarbeit

Handlungsfeld „Mensch“



Landeshauptstadt
Potsdam



Verursacher bei Unfällen mit Verletzten

Analyse polizeilich erfasster Unfälle mit Radbeteiligung 2019



Landeshauptstadt
Potsdam

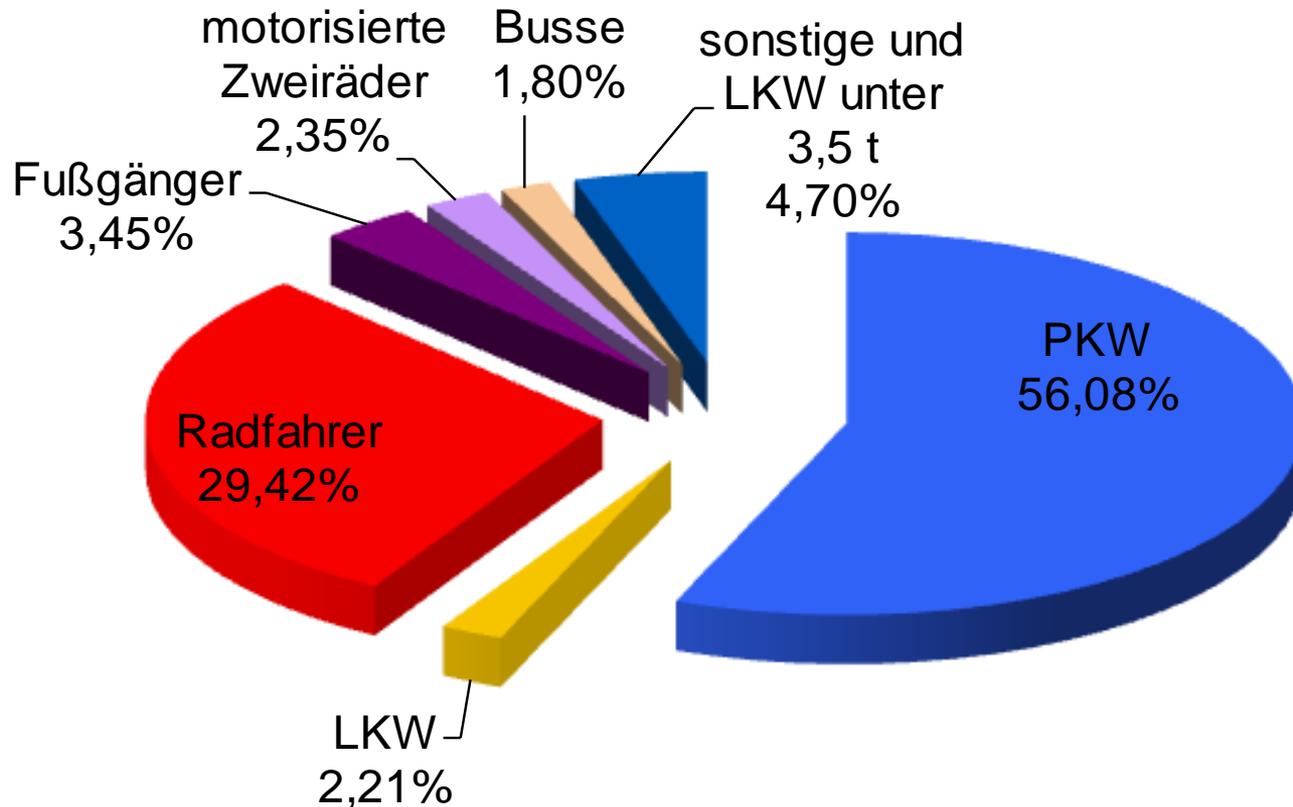


Abbildung: Polizeiinspektion Potsdam

Entwicklung der Radverkehrsunfälle

Verursacher bei Unfällen zwischen LKW/Rad 2013-2019



Landeshauptstadt
Potsdam

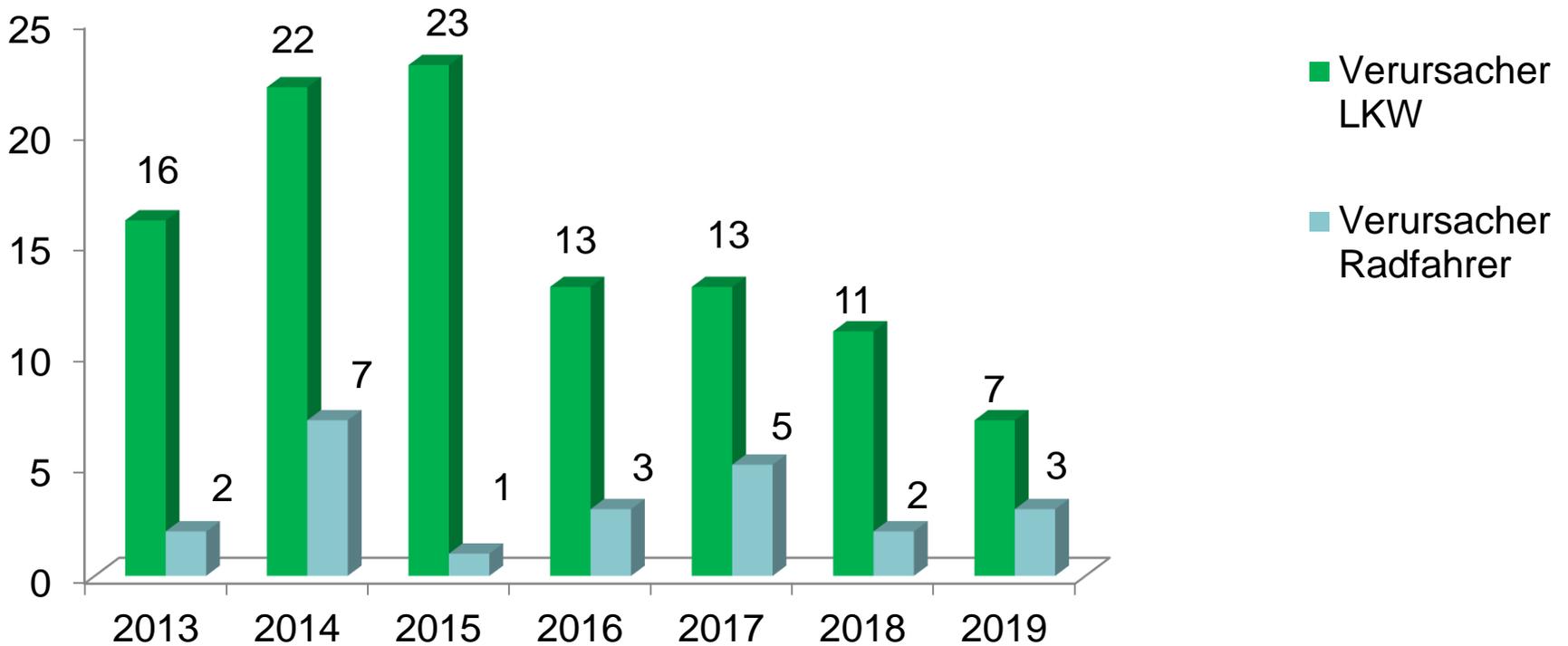


Abbildung: Polizeiinspektion Potsdam



Foto: LHP/Torsten von Einem



Foto: Riek Beschriftungen/ Lars Riek

Öffentlichkeitsaktionen zusammen mit der AGFK Brandenburg und Partnern u.a. zu den Themen:

- Schulterblick
- Abstand halten
- Benutzung von Rad- und Gehwegen

Prävention

Öffentlichkeitsarbeit



Landeshauptstadt
Potsdam



Foto: LHP/Barbara Plate



Foto: LHP/Torsten von Einem



Fotos: LHP/Barbara Plate

Durchführung zusammen mit dem ADFC sowie dem VCD Potsdam

Ziele:

- Aufklärung
- Dankeschön bei funktionierenden Licht
- Hilfestellung bei Reparaturbedarf

Soziale Sicherheit

dynamische Beleuchtung



Quelle: © Trilux



Quelle: © Leipziger Leuchten

Schlussfolgerungen

Radsicherheitsarbeit in Potsdam



- Die Infrastruktur muss sicher und klar verständlich sein, wofür oftmals einfache Maßnahmen ausreichen.
- Der Faktor Mensch spielt eine wesentliche Rolle bei der Verkehrssicherheit und die Infrastruktur kann nur begrenzt Fehler der Verkehrsteilnehmer auffangen.
- Kontinuierliche Sicherheitsanalysen und Auswertung der Radverkehrsunfälle auch außerhalb von Unfallschwerpunkten -> unfallauffällige Bereiche.
- Die Einbindung verschiedener Partner bei der Verkehrssicherheitsarbeit (Prävention) ist wichtig; damit können nicht zuletzt verschiedene Zielgruppen und eine breite Akzeptanz erreicht werden.
- Ergebnisse: Bei konkreten Maßnahmen Effekte auf die Unfallentwicklung zu verzeichnen; insgesamt positive Wahrnehmung der Präventionsmaßnahmen in der Öffentlichkeit.



Landeshauptstadt
Potsdam

Herzlichen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit!

**Besser mobil.
Besser leben.**

www.potsdam.de/besser-mobil

