

Bericht zum Radverkehr 2012

Zweiter Bericht zur Umsetzung der
Radverkehrsstrategie von 2008

Februar 2013



FahrRad » in Potsdam



Landeshauptstadt
Potsdam



**Landeshauptstadt
Potsdam**

Verantwortlich:

Geschäftsbereich Stadtentwicklung und Bauen
Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung
Bereich Stadtentwicklung-Verkehrsentwicklung

Text: Ulrike Kucharzyk, Torsten von Einem, Gabriele Uhlig (Radtourismus)

Redaktion: Ulrike Kucharzyk, Torsten von Einem

Fotos: Barbara Plate

Der Bericht wurde erstellt in Zusammenarbeit mit dem Bereich Wirtschaftsförderung (für den Teil Radtourismus) und in Abstimmung mit dem Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen, der Straßenverkehrsbehörde sowie dem ADFC und VCD.

Inhalt

1.	Grundlagen der Radverkehrsförderung	5
1.1	Radverkehrsbeauftragter	5
1.2	AG Radverkehr.....	6
1.3	Zusammenarbeit mit Partnern	6
2.	Radverkehrsanteil steigern.....	7
2.1	Verkehrserhebungen.....	7
2.2	Trends & Potentiale.....	8
3.	Radverkehrsinfrastruktur vervollständigen.....	9
3.1	Wege.....	9
3.1.1	Radrouten mit vordringlicher Verbindungsfunktion – prioritäre Routen	9
3.1.2	Radverkehrsanlagen in den Ortsteilen	10
3.1.3	Wegweisung für den Fahrradverkehr.....	11
3.1.4	Einbahnstraßen - Freigabe für Radfahrer in Gegenrichtung	11
3.1.5	Fahrradstraßen	12
3.1.6	Radverkehr an Baustellen.....	12
3.1.7	Radwegereinigung/ Winterdienst	13
3.1.8	Instandhaltung von Radwegen.....	13
3.1.9	Radverkehr und Pflasterstraßen/Wege mit wassergebundene Decke	14
3.2	Fahrradparken	15
3.2.1	Bahnhöfen & Haltestellen (Bike & Ride)	16
3.2.2	Stadtteile	16
3.2.3	Gebäude mit hohem Besucherverkehr	17
3.3	Öffentliches Fahrradverleihsystem PotsdamRad	18
4.	Fahrradfreundliches Klima schaffen.....	19
4.1	Öffentlichkeitsarbeit.....	19
4.1.1	Nutzung unterschiedlicher Medien.....	19
4.1.2	FahrRad-Aktionen.....	19
4.1.3	Printmedien.....	22
4.2	Ergebnisse ADFC-Fahrradklima-Test 2012	23
4.3	Fahrradsicherheit	24
5.	Fahrradtourismus fördern.....	26
6.	Finanzierung sichern.....	28
7.	Zusammenfassung.....	29

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Radverkehr als System	5
Abbildung 2: Radverkehrsentwicklung 2000 bis 2012	7
Abbildung 3: Modal Split für verschiedene Entfernungen in km (a) und Abbildung 4: Fahrtzwecke (b)	8
Abbildung 5: Radrouten mit 1. Priorität	9
Abbildung 6: Umsetzungsstand der Radrouten mit 1. Priorität	10
Abbildung 7: Radwegweisung am Nauener Tor	11
Abbildung 8: In Gegenrichtung freigegebene Einbahnstraße, Brandenburger Straße	11
Abbildung 9 & Abbildung 10: Hegelallee Mittelpromenade	14
Abbildung 11: Fahrradparker am Bahnhof Potsdam-Rehbrücke	15
Abbildung 12: PotsdamRad Station an der Uni Golm	18
Abbildung 13: Ausleihen von PotsdamRad 2012	18
Abbildung 14: Anradeln	19
Abbildung 15: Fahrrad-Markt	20
Abbildung 16: Aktion Gehwegradeln	20
Abbildung 17: Aktion Schulterblick	20
Abbildung 18: Sprüche auf Variotafeln	21
Abbildung 19: Lichtaktion	21
Abbildung 20: Fahrradfreundliches Geschäft	21
Abbildung 22: Anteil der Unfalltypen an allen Unfällen mit verunglückten Radfahrern	25
Abbildung 21: Hauptverursacher von Unfällen mit Radfahrerbeteiligung	25

1. Grundlagen der Radverkehrsförderung

Die Förderung des Radverkehrs in Potsdam folgt – wie in anderen Städten auch – dem Verständnis nach als System (siehe Schaubild). Das bedeutet, dass der Radverkehr gleichzeitig auf ganz unterschiedlichen Ebenen gefördert wird. Dazu gehören einerseits Maßnahmen im Bereich der Infrastruktur, aber auch der Aufbau von Serviceangeboten für Radfahrer und eine aktive Öffentlichkeitsarbeit. Schließlich ist ein ständiges Controlling, wie etwa im Rahmen des vorliegenden Berichts, Teil des Systems.



Abbildung 1: Radverkehr als System

Die Vielschichtigkeit der Radverkehrsförderung spiegelt sich auch in den Zielen, die im Rahmen der Radverkehrsstrategie beschlossen wurden:

1. Radverkehrsanteil steigern:
Erhöhung von 20 % auf 27 % in 2012
2. Radroutennetz vervollständigen:
Verbesserung der Infrastruktur
3. Fahrradfreundliches Klima schaffen:
Das Fahrrad als gleichrangiges Verkehrsmittel akzeptieren
4. Fahrradtourismus fördern:
Wirtschaftliche Chancen des Radverkehrs nutzen
5. Finanzierung sichern:
Perspektivisch jährlich rund 5 € pro Einwohner

Ausgangspunkt für die derzeitige Förderung des Radverkehrs sind der Beschluss der Stadtverordnetenversammlung (SVV) Nr. 08/SVV/0455 zur Radverkehrsstrategie und zum Radverkehrskonzept vom 2. Juli 2008 sowie das „Programm Fahrradinfrastruktur“, das auf Grundlage des Beschlusses der Stadtverordnetenversammlung Nr. 08/SVV/1114 vom 10. Februar 2009 erstellt wurde.

Dass der Beschluss zum Radverkehrskonzept und der Radverkehrsstrategie einstimmig gefasst wurde, zeigt die breite politische Unterstützung, den Radverkehr in der Stadt voranzubringen. Dieser eindeutige politische Wille und die Bewilligung der notwendigen Haushaltsmittel ist Voraussetzung für eine wirkungsvolle Radverkehrsförderung.

1.1 Radverkehrsbeauftragter

Entsprechend des SVV-Beschlusses Nr. 09/SVV/0242 vom 01. April 2009 wurde in der Stadtverwaltung die Funktion eines Radverkehrsbeauftragten geschaffen.

Die Aufgaben bestehen im Wesentlichen in der Bündelung und Koordinierung der verschiedenen Aktivitäten der Radverkehrsförderung und der dazu gehörenden Öffentlichkeitsarbeit. Darüber hinaus ist der Radverkehrsbeauftragte an den verschiedenen

Planungen baulicher oder verkehrsorganisatorischer Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum (z.B. Radwegebau oder Bau/Umbau von Lichtsignalanlagen) frühzeitig zu beteiligen. Bei baulichen Maßnahmen ist sogar das Einvernehmen mit dem Radverkehrsbeauftragten erforderlich. So wird gewährleistet, dass die Belange des Radverkehrs auch bei über die Umsetzung des Radverkehrskonzepts hinausgehenden Maßnahmen berücksichtigt werden, was zur Qualitätssicherung der Radverkehrsinfrastruktur beiträgt. Diese ausdrücklichen Kompetenzen sind dabei sehr weitgehend in Deutschland und damit beispielhaft für eine konsequente Umsetzung der Radverkehrsförderung auch in struktureller Hinsicht.

1.2 AG Radverkehr

Die Arbeitsgruppe Radverkehr hat die Aufgabe das Verwaltungshandeln unter Einbeziehung von externen Beteiligten abzustimmen und fachliche Belange der Radverkehrsförderung zu diskutieren. Sie besteht seit 1991 und ist besetzt mit Vertretern aus vier Bereichen der Stadtverwaltung und vier externen Teilnehmern, welche unten aufgeführt sind. Die organisatorische und inhaltliche Federführung hat der Radverkehrsbeauftragte.

Stadtverwaltung

- Bereich Stadtentwicklung-Verkehrsentwicklung
- Straßenverkehrsbehörde
- Bereich Verkehrsanlagen
- Bereich Verkehrsmanagement

Externe

- Polizeiinspektion Potsdam
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC)
- Verkehrsclub Deutschland (VCD)
- Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND)

In den letzten zwei Jahren hat sich die AG Radverkehr stärker auf die Durchführung öffentlichkeitswirksamer Aktionen, wie Schulterblick Gehwegradeln oder Fahrradlicht konzentriert um die Verkehrssicherheit und die gegenseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer zu erhöhen. Außerdem wurde die Umsetzung der Maßnahmen des Radverkehrskonzepts begleitet sowie aktuelle Problemstellen für den Radverkehr angesprochen und möglichst direkt Lösungsvorschläge erarbeitet.

Ab 2013 ist vorgesehen die AG Rad um die Teilnehmer ViP Verkehrsbetrieb und den Allgemeinen Studierendenausschuss (AStA) der Universität und der Fachhochschule Potsdam zu erweitern.

1.3 Zusammenarbeit mit Partnern

In den letzten Jahren hat sich im Zuge verschiedener Aktivitäten eine relativ enge Zusammenarbeit mit verschiedenen externen Partnern ergeben. Dazu zählen neben den Teilnehmern der AG Rad die Verbraucherzentrale, die Verkehrswacht, die AG Barcelona, die AOK, die Industrie- und Handelskammer (IHK) Potsdam, die Kreishandwerkerschaft Potsdam sowie der Handelsverband Berlin-Brandenburg.

Dieses informelle Netzwerk spielt eine wichtige Rolle bei der Verbreitung der Gedanken und Ideen der Radverkehrsförderung. Denn nur, wenn diese breit von verschiedenen Institutionen und Gruppen (mit)getragen werden, wird das Ziel einer fahrradfreundlichen Stadt erreicht werden können.

2. Radverkehrsanteil steigern

2.1 Verkehrserhebungen

Bei der letzten Erhebung der Verkehrsmittelwahl ("Mobilität in Städten - SrV 2008") in Potsdam lag der Radverkehrsanteil bei rund 20 % am Gesamtverkehr und 24 % am Binnenverkehr (Start und Ziel des Wegs in Potsdam). Verglichen mit anderen deutschen Städten ist dies ein hoher Wert. In Brandenburg hat von den kreisfreien Städten lediglich Cottbus mit 22 % am Gesamtverkehr einen etwas höheren Radverkehrsanteil. Ein wesentliches Ziel des Radverkehrskonzepts ist eine Steigerung des Anteils der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege auf 27 % (dem damaligen Landesdurchschnitt der Niederlande) bis 2012. Ob dieses sehr ehrgeizige Ziel erreicht wurde, kann erst mit der nächsten Verkehrsbefragung von „Mobilität in Städten“ geprüft werden, welche 2013 durchgeführt wird. Die Vorlage der Ergebnisse der Verkehrsbefragung ist erst Anfang 2014 möglich, da die Befragung ganzjährig durchgeführt wird.

Um die Entwicklung des Radverkehrs trotzdem darzustellen, wurden die Zählung der Radfahrer, die die Lange Brücke sowie die Humboldtbrücke nutzen, von 2000-2012 betrachtet. Anhand der beiden Brücken kann die Entwicklung des Radverkehrs gut nachvollzogen werden, da die meisten Radfahrer in Potsdam diese zum Erreichen der jeweils anderen Havelseite nutzen. Aus den Zähldaten der beiden Brücken wird ersichtlich, dass die absolute Zahl der Radfahrer auf den beiden Brücken zwischen 2000-2012 kontinuierlich um insgesamt 58 % zunimmt. Die Einwohnerzahl der Stadt wuchs in diesem Zeitraum ebenfalls kontinuierlich um 24 %. Gesicherte Rückschlüsse zur Veränderung des Radverkehrsanteils können aus den aufgeführten Brückenzählungen nicht gezogen werden.

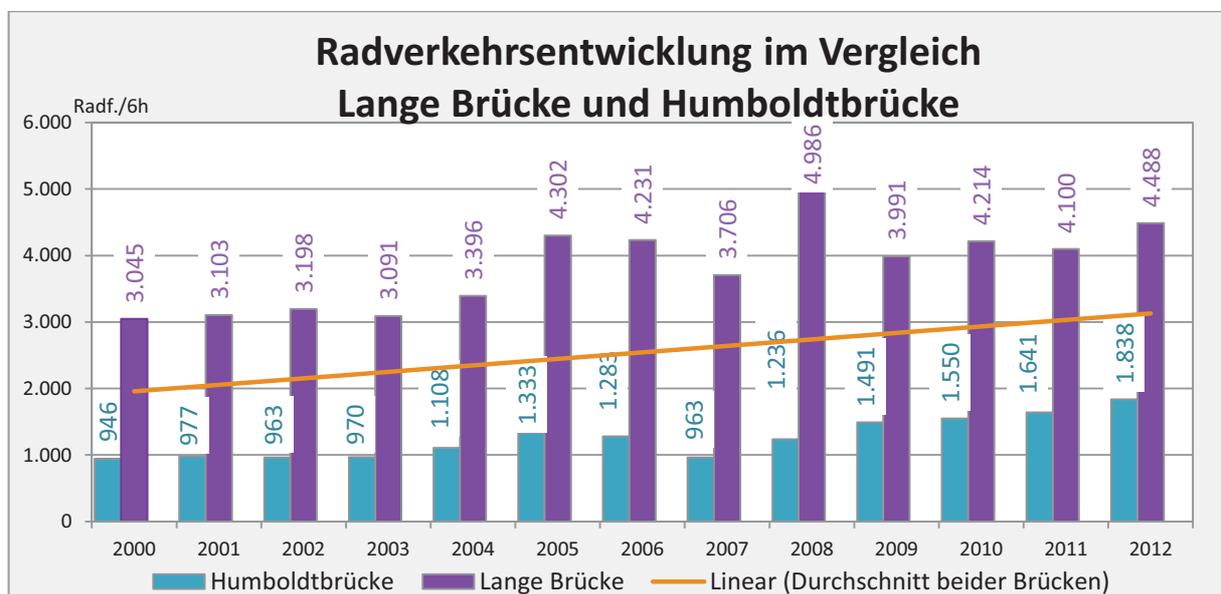


Abbildung 2: Radverkehrsentwicklung 2000 bis 2012

Quelle: LHP, Bereich Stadtentwicklung-Verkehrsentwicklung

Es gilt weiterhin die bestehenden Potentiale zur Erhöhung des Radverkehrsanteils zu nutzen, vor allem durch die Verlagerung von Wegen von bis zu 7 Kilometern vom Auto auf das Fahrrad/ Pedelec.

Im Jahr 2008 betrug die durchschnittliche Länge von mit dem Fahrrad zurückgelegten Wegen lediglich 3,3 km und es wurde immer noch rund die Hälfte der Wege zwischen drei und sieben Kilometern mit dem Pkw zurückgelegt. Gerade hier bestehen Reserven, weitere Fahrten auf das Fahrrad zu verlagern, da bei diesen Entfernungen das Fahrrad deutlich schneller ist als andere Verkehrsmittel. Auch die Parkplatzsuche entfällt mit dem Fahrrad und es kann fast immer direkt bis vor die Tür gefahren werden. Allerdings ist bei bestimmten Fahrtzwecken das Fahrrad bisher noch nicht ausreichend als Alternative erkannt worden.

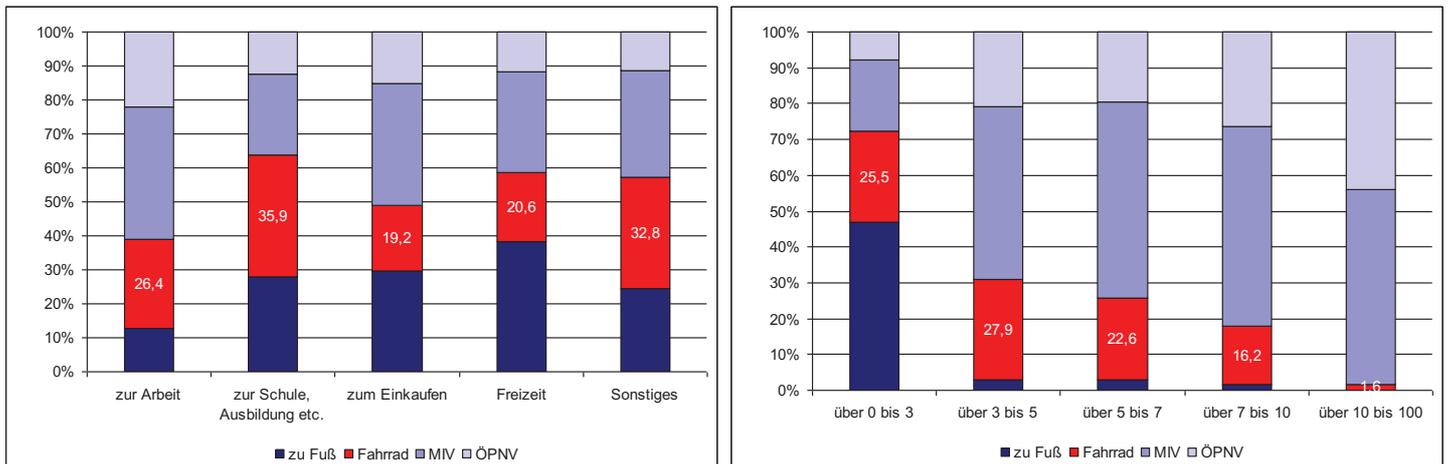


Abbildung 3: Modal Split für verschiedene Entfernungen in km (a) und Abbildung 4: Fahrtzwecke (b)

Quelle: SrV 2008 (eigene Darstellung, teilweise eigene Berechnungen)

2.2 Trends & Potentiale

Das Thema Radfahren ist derzeit deutschlandweit positiv besetzt und es ist modern mit dem Fahrrad zu fahren, während das Autofahren als unattraktiv und teuer wahrgenommen wird. Dieser Umstand erleichtert es, die Bevölkerung zum Umsteigen auf das Rad zu motivieren.

Die starke Verbreitung des Pedelec stellt ein weiteres großes Potential dar, das es zu nutzen gilt. Durch das Pedelec werden neue Nutzergruppen angesprochen, vor allem ältere Menschen. Es können mit Hilfe der Tretunterstützung längere Strecke in kürzerer Zeit mit dem Pedelec zurückgelegt werden. Auch Hügel und Berge sind mit dem Pedelec einfacher zu bewältigen. Das Pedelec hat gegenüber dem Fahrrad einen größeren Einzugsbereich, sodass es für den Alltagsverkehr auch über größere Distanzen interessant wird. Um das schnelle Vorankommen auf weiteren Distanzen zu fördern, ist die Errichtung von Radschnellrouten (möglichst kreuzungsfreie breite Radwege) auf ausgewählten Strecken zwischen Potsdam und den Nachbargemeinden zu prüfen.

Aus der Studie „Fahrradmonitor“ im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) werden die Hauptanreize für die Fahrradnutzung bei Personen in Deutschland deutlich, die bisher andere Verkehrsmittel auf dem Weg zur Arbeit/ Ausbildung nutzen. Diese würden öfter das Fahrrad wählen, wenn es eine ausreichende Anzahl an Fahrradstellplätzen an der Arbeits- bzw. Ausbildungsstätte und bessere Radwege gäbe.

Handlungsbedarf Radverkehrsanteil steigern:

Es gilt konsequent die Ziele der Radverkehrsstrategie umzusetzen, um den Radverkehr in Potsdam zu fördern, was das Radfahren attraktiv macht. Dadurch werden mehr Menschen auf ihren Wegen das Fahrrad nutzen, was zu einer Steigerung des Radverkehrsanteils führt.

3. Radverkehrsinfrastruktur vervollständigen

3.1 Wege

3.1.1 Radrouten mit vordringlicher Verbindungsfunktion – prioritäre Routen

Gemäß der Radverkehrsstrategie von 2008 wurden Verbesserungen an der Wegeinfrastruktur systematisch an Routen mit einer vordringlichen Verbindungsfunktion in Potsdam vorgenommen, den sog. prioritären Radrouten (s. Abb. Nr.5).

Diesem liegt ein integrierter Netzgedanke zu Grunde, dessen Ziel es ist, die in der Vergangenheit teilweise verstreut und voneinander unabhängig entstandenen Radverkehrsanlagen systematisch zu einem Gesamtnetz zu verbinden. Dazu ist es erforderlich, Schritt für Schritt die bestehenden Lücken im prioritären Radroutennetz sowie andere Hemmnisse in der Radverkehrsinfrastruktur zu beseitigen. Nur so kann aus dem bisherigen Flickenteppich ein funktionierendes Gesamtwegenetz entstehen.

Diese Strategie ermöglicht die Konzentration der Haushaltsmittel auf diese Strecken, um möglichst schnell ein gutes und verkehrssicheres Grundnetz für den Radverkehr zu erreichen.

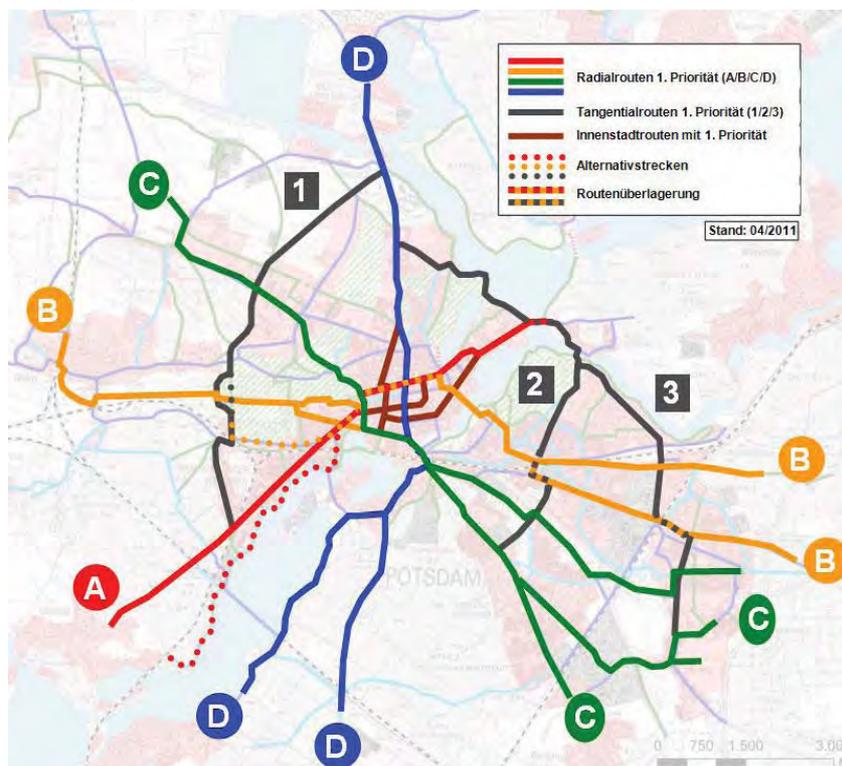


Abbildung 5: Radrouten mit 1. Priorität

In den Jahren 2011-2012 wurden wesentliche Abschnitte der Radroute B und der Tangentialroute 1 umgesetzt sowie die Innenstadtroute weiter vervollständigt. Die Maßnahmen an der Tangentialroute 1 und Innenstadtroute wurden 2010 begonnen, konnten aber aufgrund der begrenzten Haushaltsmittel nicht in dem Jahr umgesetzt werden. Da nach der Radverkehrsstrategie die Radrouten möglichst vollständig realisiert werden sollen, um eine durchgängig gute Radverkehrsinfrastruktur auf den Routen zu erreichen, wurden die auf diesen Routen übrig gebliebenen Maßnahmen mit den Haushaltsmitteln der Jahre 2011 und 2012 fertiggestellt. Folglich ist die Umsetzung der Maßnahmen an der Radroute C größtenteils ins Jahr 2013 verschoben worden. In 2011 und 2012 wurden daher nur kurze Streckenabschnitte auf der Radroute C fertiggestellt, u.a. die Schutzstreifen in der Drewitzer Straße.

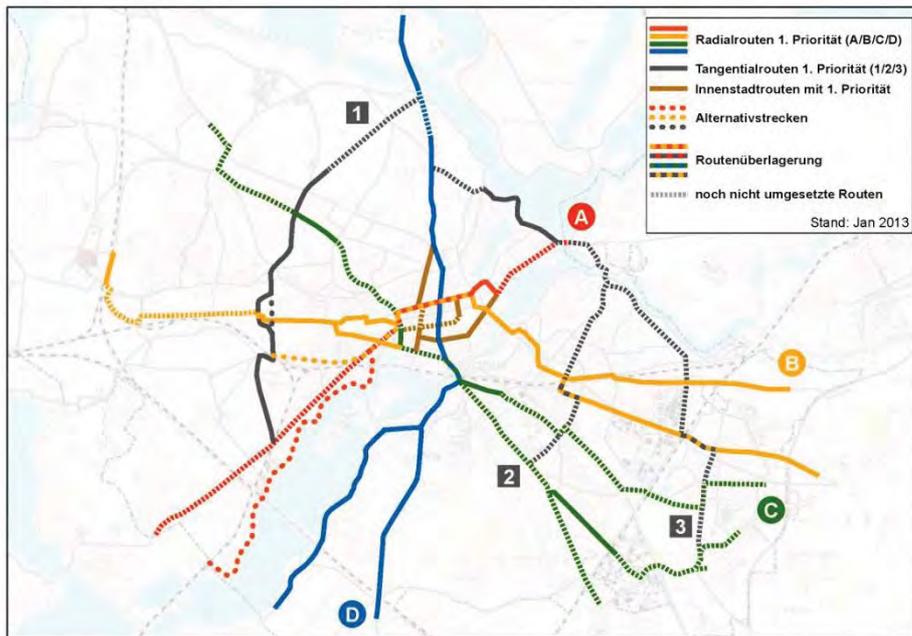


Abbildung 6:
Umsetzungsstand
der Radrouten mit
1. Priorität

Bei der Umsetzung der Wegeinfrastruktur zeigt sich, dass die einzelnen Maßnahmen sowohl auf Streckenabschnitten als auch an Kreuzungen teurer wurden als im Radverkehrskonzept eingeschätzt.

Bei den Radwegemaßnahmen haben bauliche Schäden an der vorhandenen Infrastruktur aber auch die abschnittsweise notwendige Verbreiterung der Fahrbahn für Schutzstreifen für Mehrkosten gesorgt. Auch an den oftmals komplexen Kreuzungen gestalteten sich die Radverkehrsmaßnahmen aufwendiger und damit teurer als ursprünglich im Radverkehrskonzept angenommen. Zusätzlich führen nachträgliche Änderungen der Radrouten zu Kostenerhöhungen, die nicht mit zusätzlichen Haushaltsmitteln versehen worden, wie den Ausbau des Wartungswegs an der Fernwärmeleitung zwischen der Wetzlarer Bahn und der Neuendorfer Straße (Radweg Stern – Schlaatz). Die genannten Gründe führen zu einer zeitlichen Verzögerung bei der Umsetzung der Radrouten.

3.1.2 Radverkehrsanlagen in den Ortsteilen

Der Ausbau der Radwegeinfrastruktur in den Ortsteilen erfolgt parallel zu der Umsetzung der prioritären Radrouten. Hierfür stehen jährlich insgesamt 60.000 Euro für Radverkehrsmaßnahmen zur Verfügung.

Gemeinsam mit den Ortsvorstehern wurde im März 2011 als vordringliche Investitionsmaßnahme die Errichtung eines straßenbegleitenden Radwegs zwischen Satzkorn und Fahrland festgelegt.

Die Pflicht nach der Straßenausbau- sowie der Erschließungsbeitragstragssatzung der LHP die Herstellungskosten für den Neubau des Radwegs anteilig auf die Grundstücksanlieger umzulegen, führte dazu, dass die Anlieger dieses Vorhaben abgelehnt haben. Als Alternative wird derzeit die Verbreiterung der Fahrbahn für die Markierung von Radfahrstreifen untersucht, wobei die Beitragspflicht der Anlieger noch geprüft wird.

Auch bei anderen Neubauvorhaben von Radwegen werden die in den o.g. Satzungen als Gründe für die Kostenteilung angeführten Vorteile für die Anlieger (Möglichkeit der erhöhten Inanspruchnahme der Verkehrsfläche sowie der wirtschaftliche Vorteil) nicht als angemessen Ausgleich für die Kostenbeteiligung anerkannt, sodass auch zukünftig mit der Ablehnung solcher Maßnahmen durch die Anlieger zu rechnen ist.

Dies gilt es bei der weiteren Planung von Radverkehrsanlagen zu berücksichtigen und es ist möglichst eine Führung des Radverkehrs auch außerorts auf der Fahrbahn bzw. auf Straßen mit einer geringen Verkehrsbelastung im Mischverkehr anzustreben.

3.1.3 Wegweisung für den Fahrradverkehr

Zu einem gut ausgebauten Radroutennetz gehört auch die Radwegweisung. Mit dieser können Radverkehrsströme gezielt gesteuert und die geschaffene Infrastruktur intensiver genutzt werden. Die Radwegweisung hat neben der konkreten Orientierungsfunktion für Potsdamer und Gäste der Stadt auch eine hohe Symbolfunktion, zum einen als weitere Werbung zum Radfahren, zum anderen zeigt es die hohe Bedeutung, die dem Radverkehr in Potsdam zugemessen wird.



Abbildung 7: Radwegweisung am Nauener Tor

Quelle: LHP/Barbara Plate

Auf Grundlage der Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr im Land Brandenburg (HBR) und dem 2009 geschaffenen Beschilderungsstandard in Potsdam wurde 2011 ein Radwegweisungskonzept für das Stadtgebiet erstellt. Es beinhaltet die Radwegweisungsstandorte für die wesentlichen Strecken des Alltagsverkehrs sowie alle derzeit vorhandenen touristischen Radrouten. Im Sommer 2012 wurde die Wegweisung der Radrouten Historische Stadtkerne – Route 4 aufgestellt. Die komplette Wegweisung soll bis Ende 2014 vollständig umgesetzt werden.

3.1.4 Einbahnstraßen - Freigabe für Radfahrer in Gegenrichtung

Ein weiterer wichtiger Baustein zur Verbesserung der Wege für den Radverkehr ist die Freigabe von Einbahnstraßen für Fahrradfahrer in Gegenrichtung. Das ermöglicht dem umweegeempfindlichen Radverkehr den direkten Weg, wodurch gerade durch die Zeitersparnis dieser insgesamt attraktiver wird.

Im Jahr 2011 wurde hierfür ein Standard verwaltungsintern beschlossen, um innerhalb von Potsdam eine weitgehend gleiche Ausbildung der für Radfahrer in Gegenrichtung freigegebenen Einbahnstraßen zu erreichen.



Abbildung 8: In Gegenrichtung freigegebene Einbahnstraße, Brandenburger Straße

Quelle: LHP/Barbara Plate

Folgende Straßen wurden für den Radverkehr in den Jahren 2011-2012 geöffnet:

- Bäckerstraße (Innenstadt)
- Brandenburger Straße zwischen Am Bassin und Friedrich-Ebert-Straße (Innenstadt)
- Goetheplatz (Babelsberg)
- Konrad-Wolf-Allee, südl. Nebenfahrbahn (Drewitz)
- Mauerstraße (Jägervorstadt)
- Stadtheide (Potsdam West)
- Stormstraße (Potsdam West)
- Weinbergstraße (Jägervorstadt)
- Wilhelm-Staab-Straße zwischen Ebräerstraße und Charlottenstraße (Innenstadt)
- Zimmerstraße (Brandenburger Vorstadt)

Grundsätzlich soll der Radverkehr in Potsdam Einbahnstraßen in beiden Richtungen nutzen können, sofern Sicherheitsgründe nicht dagegen sprechen. Daher gilt es nun weitere Einbahnstraßen auf eine Freigabe hin zu überprüfen und wenn möglich für Radfahrer freizugeben.

3.1.5 Fahrradstraßen

Fahrradstraßen sind Straßen, die vor allem für Radfahrer vorbehalten sind. Andere Fahrzeuge sind nur ausnahmsweise mit einem Zusatzzeichen zum Verkehrszeichen der Fahrradstraße zugelassen. Alle Fahrzeuge dürfen nicht schneller als 30 km/h fahren und das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist in diesen Straßen immer erlaubt. Fahrradstraßen sind nach der Empfehlung für Radverkehrsanlagen aufgrund der Verkehrsqualität (hohe Fahrgeschwindigkeit für den Radverkehr, Vorfahrt an einmündenden Straßen, Nebeneinanderfahren möglich) insbesondere für die Hauptverbindungen des Radverkehrs bzw. bei einem hohen Radverkehrsaufkommen im Nebenstraßennetz geeignet. Fahrradstraßen machen die Hauptverbindung für den Radverkehr sichtbar und begünstigen deren Bündelung auf diesen Verbindungen.

Derzeit besteht in Potsdam noch keine Fahrradstraße. Geplant ist diese in der Straße Am Babelsberger Park, Stahnsdorfer-Straße zwischen Paul-Neumann- und August-Bebel-Straße, auf der Nebenfahrbahn der Heinrich-Mann-Allee und der Berliner Straße.

Das Verfahren zur Anordnung von Fahrradstraßen ist derzeit äußerst langwierig, wie das derzeit durchgeführte Verfahren Am Babelsberger Park zeigt. Aufgrund des dann nur ausnahmsweise zulässigen Kraftfahrzeugverkehrs ist nach dem brandenburgischen Straßengesetz eine Teileinziehung notwendig, was ein zeitaufwendiges Anhörungsverfahren der Anlieger und betroffenen Bürger beinhaltet. In Städten anderer Bundesländer wird die Anordnung von Fahrradstraßen mit zugelassenem Kraftfahrzeugverkehr ohne straßenrechtliche Änderungen durchgeführt. Die Stadt wird anregen diese Verfahrensweise auch in Brandenburg zu übernehmen.

3.1.6 Radverkehr an Baustellen

Potsdam zeichnet sich als wachsende Stadt sowie durch die Wiedergewinnung der Potsdamer Mitte durch viele Baustellen im Stadtgebiet aus. Zusätzlich zur Herstellung von den beschriebenen Radrouten wird auch bei Baustellen oder Veranstaltungen auf eine attraktive und sichere Führung des Radverkehrs geachtet. Ganz vermeiden lassen sich Einschränkungen durch diese Ereignisse auch für den Radverkehr nicht. Ziel ist es diese, wie für alle anderen Verkehrsteilnehmer auch, in vertretbaren Grenzen zu halten und dem Radverkehr eine erkennbare und durchgängige Führung im Baustellenbereich zu bieten. Die

Wegweisung für den Radverkehr kann allerdings noch verbessert werden, gerade wenn doch eine Umleitung zu fahren ist.

3.1.7 Radwegereinigung/ Winterdienst

Um dem Radverkehr ganzjährig ein attraktives und sicheres Radwegenetz zu bieten, wurde 2012 eine Qualitätsoffensive für den Radverkehr gestartet um eine bessere Reinigung der Radwege und damit die Verkehrssicherheit sowie die Fahrqualität zu erhöhen. Dafür wurde in Anlehnung an das prioritäre Radroutennetz (s. Abb. 5) Radverkehrsanlagen ausgewählt, die in 2012 fünfmal im Jahr gereinigt wurden. Ab 2013 soll die Reinigung der o.g. Radverkehrsanlagen siebenmal pro Jahr durchgeführt und dadurch eine noch höhere Sauberkeit erreicht werden. Auch ist es durch die häufigere Reinigung möglich z.B. die Beseitigung von Splitt im Frühjahr oder Schmutz nach Starkregenfällen im Sommer schneller vorzunehmen. Die Pflege der Bankette und der Gehölzrückschnitt erfolgt nach Bedarf.

Die passenden Fahrzeuge für Radverkehrsanlagen und das entsprechende Reinigungsgerät werden hierfür vom beauftragten Unternehmen bereitgehalten.

Das prioritäre Radroutennetz wird bei Schneefall oder Eisglätte beräumt und gestreut soweit der Oberflächenbelag es zulässt (bei der sog. wassergebundenen Decken, z.B. in der Lindenallee, ist kein Winterdienst möglich). Bei Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn wird zukünftig stärker darauf geachtet, dass der Schnee nicht an den Fahrbahnrand geschoben wird, sondern entweder in die angrenzenden Seitenbereiche verbracht oder aufgenommen und abtransportiert wird. Neben der Befahrbarkeit und Erkennbarkeit der Radverkehrsanlage hat dies den Vorteil, dass beim Schmelzen des Schnees das Schmelzwasser auch in die Regenabläufe am Fahrbahnrand abfließen kann, da diese nicht vom Schnee überdeckt sind.

Seit Juni 2010 besteht in Potsdam das Scherbentelefon, welches unter der Telefonnummer 289-4000 rund um die Uhr zu erreichen ist. Hier können auf einem Anrufbeantworter Scherben unter Angabe der genauen Örtlichkeit gemeldet werden. Diese werden dann durch den städtischen Bauhof entfernt, wobei eine Beseitigung werktags innerhalb von 48 Stunden garantiert wird. Meistens geschieht die Beseitigung jedoch schneller. Monatlich wurden 2011 durchschnittlich 30 Scherbenstandorte gemeldet. Die Mehrzahl der Scherben wird aber immer noch auf den Touren der Mitarbeiter des Bauhofs selbst entdeckt und beseitigt. Es ist festzustellen, dass trotz des zweijährigen Bestehens des Scherbentelefon dieses bei vielen Potsdamerinnen und Potsdamern noch unbekannt ist. Es gilt also das Scherbentelefon noch weiter bekannt zu machen und regelmäßig auf dieses hinzuweisen.

3.1.8 Instandhaltung von Radwegen

Wie alle Verkehrsanlagen wird auch der Zustand der Radinfrastruktur regelmäßig durch Mitarbeiter des Bereichs Verkehrsanlagen kontrolliert und etwaige Mängel, wie z.B. Schadstellen oder Verunreinigungen aufgenommen. Auch durch Bürgerhinweise, wie z.B. über Marker, direkte Anrufe oder E-Mails werden Mängel und Gefahrenstellen an Radverkehrsanlagen erfasst. Die Beseitigung der Mängel wird zeitnah vorgenommen. Besteht eine Verkehrsgefährdung, werden die betreffenden Bereiche gesichert und die Gefahr soweit möglich unverzüglich beseitigt.

In 2012 wurden verstärkt Wurzelaufbrüche beseitigt, die auf diversen Radwegen (z.B. Kurfürstenstraße in Höhe Sportplatz oder in der Nedlitzer Straße) aufgetreten sind. Dies wird auch in den kommenden Jahren eine wichtige Arbeitsaufgabe sein.

3.1.9 Radverkehr und Pflasterstraßen/Wege mit wassergebundene Decke

Ein wesentliches Problem des Radverkehrs in Potsdam ist die schlechte Befahrbarkeit der Pflasterstraßen. Viele Radfahrer weichen verbotenerweise auf die oft schon sehr schmalen Gehwege aus, was aber zu Konflikten zwischen Radfahrern und Fußgängern führt. Es ist daher zwingend erforderlich auf Haupttrouten des Radverkehrs Pflasterstraßen umzubauen, dass diese eine angemessene Befahrbarkeit für den Radverkehr ermöglichen. Dies wurde in der Mangerstraße zwischen Behlert- und Otto-Nagel-Straße 2010 erreicht (Radroute A). Dringender Handlungsbedarf besteht in der Lennéstraße (zwischen Carl-von-Ossietzky-Straße und Park Sanssouci (Radroute B) sowie in der Schlaatzstraße (Radroute C).



Abbildung 9 & Abbildung 10: Hegelallee Mittelpromenade

Quelle: LHP/Barbara Plate

Auch Wege mit einer sogenannten wassergebundenen Decke sind für den Radverkehr problematisch. Durch die Nutzung dieser Wege auch in der Regenzeit oder bei Frost- und Tauwechsel weicht die Decke auf, wird ausgefahren und uneben. In der Folge bilden sich Pfützen. Auch wird die wassergebundene Decke durch den Radverkehr verfestigt und dadurch reduziert sich die Wasserdurchlässigkeit. Daher wurde 2010 die wassergebundene Decke in der Mittelpromenade der Hegelallee (s. Foto oben links) gegen farbigen Asphalt getauscht (s. Foto oben rechts).

In der Mittelpromenade der Hegelallee kann nun unproblematisch der Winterdienst durchgeführt werden und der Weg maschinell gereinigt werden. Bei Wegen mit einer wassergebundenen Decke ist eine Reinigung nur von Hand möglich und der Winterdienst ist nur sehr eingeschränkt möglich. Die Schneeräumung ist nur teilweise möglich, da das Schiebeschild nicht die wassergebundene Decke berühren darf, da diese ansonsten beschädigt wird. Es verbleibt also immer Restschnee auf dem Weg.

Daher gilt es auch andere Wege mit einer wassergebundenen Decke für den Radverkehr zu qualifizieren, wie die Lindenallee (Radroute B) und der Uferwegeabschnitt am Templiner See zwischen Kastanienallee und Im Bogen.

Handlungsbedarf Wege:

Die Umsetzung der prioritären Radrouten wird weiter konsequent fortgesetzt. Die begrenzten Eigenmittel werden nach Möglichkeit durch Fördergelder ergänzt.

Weitere Einbahnstraßen in Potsdam gilt es für eine Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung zu prüfen.

Um in Potsdam Fahrradstraßen schneller umsetzen zu können, wird die Stadt beim Land anregen, die Verfahrensweise im Straßengesetz zu vereinfachen, sodass keine straßenrechtliche Teileinziehung erforderlich wird. Dies ist in vielen anderen Bundesländern möglich.

Die Radwegweisung auf den fertiggestellten Radrouten ist zeitnah zu ergänzen.

Es gilt weiterhin eine konsensfähige Lösung zu suchen, zu den Themen Radverkehr auf Pflasterstraßen und Wegen mit einer wassergebundenen Decke.

Die bisherigen Zugeständnisse der Stiftung Preußische Schlösser und Gärten im Bezug auf das Radfahren in den Parkanlagen werden positiv wahrgenommen. Die Stadtverwaltung sieht Nachbesserungsbedarf im Hinblick auf eine Nord-Süd-Querung im Park Sanssouci, den Uferweg im Park Sacrow mit dem Fahrrad und die Erlaubnis zum generellen Mitführen von Fahrrädern in den Parkanlagen.

Neben der Umsetzung des Radverkehrskonzepts wird der Unterhaltung und Pflege der Radwege weiterhin eine große Aufmerksamkeit gegeben werden.

Die Qualitätsoffensive zur Reinigung der Radverkehrsanlagen wird weiter durchgeführt und bei Bedarf verbessert.

Das Radverkehrskonzept wird 2013/14 fortgeschrieben, um 2015 nahtlos an die Umsetzung der Maßnahmen des derzeitigen Radverkehrskonzepts anschließen zu können. Damit bestünde genügend Zeit für eine ausgiebige Einbeziehung der Bürger und konzeptionelle Überlegungen. Gleichzeitig besteht angemessener Vorlauf für die Planung der konkreten Einzelmaßnahmen nach dem Beschluss der Fortschreibung.

3.2 Fahrradparken

Abstellanlagen sind ein entscheidender Baustein in der Fahrradinfrastruktur. Denn nur wenn das Fahrrad gut und sicher angeschlossen werden kann, wird die Nutzung attraktiv sein. Dazu gehören eine gute Qualität der Abstellanlagen (keine so genannten „Felgenkiller“, die nur das Vorderrad halten können), die Wahl des richtigen Standorts (so nah wie möglich am Ziel, bei Gebäuden immer in Eingangsnähe) und je nach Abstelldauer auch ein Wetterschutz.



Abbildung 11: Fahrradparker am Bahnhof Potsdam-Rehbrücke

Quelle: LHP/Barbara Plate

Schwerpunkte für weitere Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum sind hierbei die Bahnhöfe (teilweise auch Haltestellen von Tram & Bus), die Innenstadt sowie Gebäude mit einem hohen Publikumsverkehr. Es wird erwartet, dass das Fahrrad zukünftig eine noch

stärkere Rolle als Zubringer zum öffentlichen Nahverkehr einnimmt, sodass sichere und möglichst überdachte Fahrradabstellanlagen (sog. Bike & Ride Anlagen) eine wichtige Bedeutung zukommt.

3.2.1 Bahnhöfen & Haltestellen (Bike & Ride)

Einen Brennpunkt für fehlende Abstellanlagen bildet der Hauptbahnhof. Allerdings sind die Potentiale für zusätzliche Abstellanlagen, die aufgrund ihrer Lage von den Nutzern auch wirklich angenommen werden, nahezu ausgeschöpft und können nicht den heutigen Bedarf an sicheren Fahrradabstellanlagen decken.

Daher wird von der Stadtverwaltung die Errichtung einer Fahrradstation vorbereitet, die ein gesichertes Abstellen von Fahrrädern ermöglicht und dies möglichst mit weiteren Serviceangeboten, wie etwa Reparatur oder Fahrradverleih, kombiniert. In einer Machbarkeitsuntersuchung wurde mit Hilfe einer Bedarfsabschätzung die notwendige Kapazität einer Fahrradstation ermittelt und mögliche Standorte am Hauptbahnhof geprüft. Im Ergebnis wurde die Errichtung von zwei Fahrradstationen empfohlen, da sowohl auf der Nord- als auch auf Südseite des Hauptbahnhofs ein erhöhter Bedarf an gesicherten Fahrradparkplätzen besteht. Der Vorzugsstandort für eine Fahrradstation Nord auf der Grünfläche an der Babelsberger Straße wurde von den Stadtverordneten abgelehnt. Derzeit wird gemeinsam mit den Bahnhofspassagen geprüft, ob ein Teil der Tiefgarage der Bahnhofspassagen in der Babelsberger Straße für eine solche Fahrradstation geeignet ist. Auf Südseite wird in der o.g. Untersuchung eine kleine Fahrradstation empfohlen, die an der nordöstlichen Ecke der Kreuzung Friedrich-Engels-Straße/ Heinrich-Mann-Allee errichtet werden sollte.

Parallel zur Machbarkeitsuntersuchung wurden außerhalb des Hauptbahnhofs weitere Flächen für die Errichtung von Fahrradbügel geprüft. Im Frühjahr 2013 sollen auf der Bahnhofsüdseite weitere Fahrradabstellbügel errichtet werden.

Im Nahumfeld des S-Bahnhofs Babelsberg wurden an beiden Zugängen die Fahrradabstellanlagen erweitert. Auch hier ist das Flächenpotential für weitere Fahrradabstellbügel äußerst gering. Mit der grundhaften Erneuerung der Schulstraße werden weitere Fahrradabstellbügel in S-Bahnhofsnähe bis 2014 geschaffen.

Für die weiteren Bahnhöfe und Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs wurde eine Bedarfsabschätzung für Fahrradabstellanlagen vorgenommen. 2013 wird mit der Planung der Abstellanlagen begonnen.

3.2.2 Stadtteile

Hier besteht ein sehr großer Bedarf in der Innenstadt, vor allem in der sog. Einkaufsinnenstadt, die von der Charlottenstraße/ Schopenhauerstraße/ Hegelallee und Friedrich-Ebert-Straße begrenzt wird. Um in einem ersten Schritt die Anzahl der Fahrradabstellplätze in der Fußgängerzone zu erhöhen, wurden 2012 Standorte für die Erweiterung Fahrradabstellbügel an den Kreuzungen der Brandenburger Straße mit den Seitenstraßen festgelegt. Eine Umsetzung ist für das Frühjahr 2013 geplant.

Auch in der Innenstadt ist das Flächenpotential für weitere Fahrradabstellbügel begrenzt. Daher ist im zweiten Schritt angestrebt weitere Fahrradabstellbügel auf der Fahrbahn, wie dieses in der Vergangenheit beispielhaft vor der Musikschule in der Jägerstraße umgesetzt wurde. Im Innenstadtverkehrskonzept werden Standorte für Fahrradabstellanlagen auf der Fahrbahn vorgesehen, dass den Stadtverordneten 2013 zum Beschluss vorgelegt wird.

Punktuelle Bedarf an Fahrradabstellplätzen besteht auch in den Vorstädten. Hier wird ebenfalls eine Unterbringung von Fahrradabstellanlagen unter Wegfall von PKW-Stellplätzen notwendig sein.

3.2.3 Gebäude mit hohem Besucherverkehr

Verbesserungen der Fahrradabstellsituation sind an vielen öffentlichen und privaten Gebäuden mit hohem Besucherverkehr vorzunehmen, u.a. Bibliotheken, Schwimmhallen, Kinos, Verwaltungsgebäude oder Einkaufszentren. Ein besonderes Augenmerk muss auf Schulen und Hochschulen gelegt werden, da hier oftmals die bestehenden Abstellanlagen weder qualitativ noch quantitativ ausreichend sind. Auch die öffentlichen Verwaltungen müssen eine stärkere Vorbildfunktion übernehmen und die Fahrradabstellsituation verbessern, voran die Stadtverwaltung Potsdam. Bisher stehen an öffentlichen Gebäuden großflächig Parkplätze für Kraftfahrzeuge zur Verfügung, wogegen dem Fahrradparken oftmals lediglich Restflächen verbleiben. Hier ist ein Umdenken und eine Flächenaufteilung zu Gunsten des Fahrrads überfällig. Eine hohe Zahl von gut sichtbaren Fahrradabstellanlagen in Eingangsnähe kann neben der Bedarfsdeckung eine hohe Symbolwirkung entfalten, ist es doch ein wesentliches Merkmal eines fahrradfreundlichen Arbeitgebers. Durch solch eine Maßnahme würde nach der Studie Fahrradmonitor einen wesentlichen Anreiz bei Arbeitnehmern bewirken, statt mit dem Auto zukünftig mit dem Fahrrad zur Arbeit zu kommen. Dies würde zur Gesundheit der Arbeitnehmer beitragen und Flächen sparen, denn auf einen Pkw-Stellplatz finden acht Fahrräder Platz.

Handlungsbedarf Fahrradparken:

Es gilt möglichst zeitnah die quantitative als auch qualitative Verbesserung der Fahrradabstellanlagen an Orten mit einem hohen Bedarf vorzunehmen. Hier ist das Fahrradparken auf der Fahrbahn auch unter dem Wegfall von PKW-Parkplätzen als Standardlösung anzustreben und eine einfachere Verfahrensweise anzustreben, um flexibel und schnell auf den zukünftigen Bedarf reagieren zu können.

Ein weiterer Schwerpunkt für die Erweiterung von Fahrradabstellanlagen liegt bei den großen öffentlichen Arbeitsgebern in Potsdam. Damit können die Beschäftigten zum Umsteigen auf das Fahrrad bewegt werden.

Die bessere Pflege der vorhandenen öffentlichen Fahrradabstellanlagen ist dringend erforderlich. Dabei gilt es neben einer regelmäßigen Reinigung auch Schrotträder zu entfernen.

3.3 Öffentliches Fahrradverleihsystem PotsdamRad



Abbildung 12: PotsdamRad Station an der Uni Golm

Quelle: LHP, Barbara Plate

Durch die Etablierung des öffentlichen Fahrradverleihsystems seit Herbst 2010 in Potsdam wird den Einwohnern eine zusätzliche öffentlich zugängliche Mobilitätsoption innerhalb des Umweltverbundes geboten. Dies steht in den Monaten von März bis November zur Verfügung. Gerade im Trend der intermodalen und multimodalen Mobilität fungiert das öffentliche Fahrradverleihsystem als Ergänzung zum vorhandenen Liniennetz des ÖPNV. Ebenso weist das öffentliche Fahrradverleihsystem mit einem aus mehreren Stationen bestehenden

Systems innerhalb des Stadtgebietes und der Möglichkeit ohne Personal gegen Zahlung eines geringen Fahrpreises ein Verkehrsmittel zu nutzen, Kriterien des öffentlichen Verkehrs auf. Damit stellt PotsdamRad eine gute Ergänzung zum öffentlichen Verkehr dar. Für die Kunden des liniengeführten ÖPNV kann das Fahrradverleihsystem als flexible Netzergänzung angesehen werden und in Rand- und Spitzenzeiten ersetzend bzw. erweiternd wirken.

So wurde nach dem Aufbau eines auf die Innenstadt konzentrierten leistungsfähigen Netzes, die Erweiterung in die unterschiedlichen Stadtteile angestrebt, mit besonderem Fokus auf Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs (bspw. Zentrum-Ost, Kirschallee, Waldstadtcenter). Das öffentliche Fahrradverleihsystem PotsdamRad mit bisher 23 Stationen im Stadtzentrum und in den Wohngebieten unterstützt die Ziele der Radverkehrsstrategie durch den Service, dass

Einwohner und Pendler das Fahrrad als alltägliches

Verkehrsmittel spontan nutzen können. Insofern wirkt ein öffentliches Fahrradverleihsystem auf die Erhöhung des Radverkehrsanteils in Potsdam fördernd.

Durch eine erhöhte Anzahl an Fahrrädern und die Einführung eines neuen, speziell für Potsdam eingeführten „Nachtschwärmer tariffs“ (preisgünstiges Angebot für die Fahrradausleihe in der Nacht) konnte die

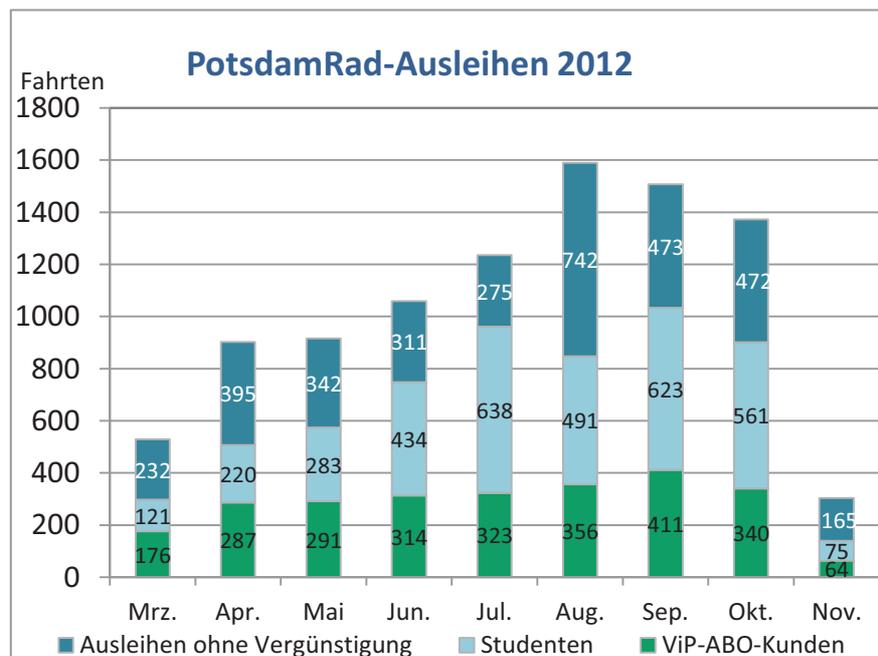


Abbildung 13: Ausleihen von PotsdamRad 2012

Quelle: Auswertung PotsdamRad

Qualität des öffentlichen Fahrradverleihsystems verbessert werden. Nun ist auch die Ausleihe der Fahrräder über Nacht möglich – bei Verpassen des letzten Busses z.B. für die Heimfahrt vom ÖPNV abends und Rückfahrt früh zur Haltestelle.

Handlungsbedarf öffentliches Fahrradverleihsystem:

Neben der Erweiterung des vorhandenen Stationsnetzes ist die Umrüstung der Informationsstelen an den Ausleihstationen zu modernen Kommunikationsstelen mit RFID-Technologie angestrebt. Die solarzellenbetriebenen Stelen ermöglichen die Registrierung und den einfachen Ausleihprozess mittels Kundenkarte bzw. VBB-FahrCard (elektronischer Fahrausweis).

4. Fahrradfreundliches Klima schaffen

4.1 Öffentlichkeitsarbeit



Die Öffentlichkeitsarbeit ist ein entscheidender Baustein im Rahmen der Radverkehrsförderung. Somit wurde diese auch in den letzten zwei Jahren unter der Dachmarke „FahRad in Potsdam“ fortgeführt. Der Schwerpunkt lag dabei vor allem auf themenspezifischen Informationen und Öffentlichkeitsveranstaltung.

4.1.1 Nutzung unterschiedlicher Medien

Für die Öffentlichkeitsarbeit wird eine breite Spanne an Medien genutzt. Neben Öffentlichkeitsveranstaltungen in Form von Aktionen (siehe unten) werden die Bürger mittels Pressemitteilungen über die Umsetzung des Radverkehrskonzepts informiert. Ein weiterer medialer Baustein sind facebook und twitter der Landeshauptstadt Potsdam, die sich aufgrund des eher fahrradaffinen Publikums sehr gut eignen und vor allem auch Broschüren und Flyer zum Thema „FahRad in Potsdam“!

4.1.2 FahRad-Aktionen

Anradeln



Mit einer geführten Radtour von ca. 12 km wurde im April 2012 die neue Fahrradsaison eingeläutet. Ziel des Anradelns ist die Erhöhung der Aufmerksamkeit für das Radfahren und die Stärkung des Fahrrads als Alltags- und Freizeitverkehrsmittel. Unterstützt wurde das Anradeln vom ADFC und der Verkehrswacht Potsdam.

Abbildung 14: Anradeln

Quelle: LHP/Barbara Plate

FahrRad-Aktionswoche/ FahrRad-Markt



Abbildung 15: FahrRad-Markt

Quelle: LHP/Barbara Plate

Zentrale Aktion innerhalb der in einem Jahr stattfindenden öffentlichen Veranstaltungen stellte der FahrRad-Markt im Rahmen der FahrRad-Aktionswoche dar. Neben Informationen für die Bürger vor Ort rund um das Thema „Radfahren“ wurden innerhalb der FahrRad-Aktionswoche auch unterschiedliche Veranstaltungen angeboten, wie beispielsweise ein Fahrradkino.

Gehwegradeln



Abbildung 16: Aktion Gehwegradeln

Quelle: LHP/Barbara Plate

Innerhalb der Aktion „Gehwegradeln“ wurden Radfahrer, die auf Gehwegen fahren angehalten und direkt angesprochen. Radfahren auf Gehwegen erscheint vielen Radlern in Potsdam als legitim, da eine Vielzahl von Straßen wegen des Kopfsteinpflasters nur mit starken Einschränkungen befahren werden können. Oft werden dabei jedoch die Gefahren für die schwächeren Verkehrsteilnehmer, die Fußgänger, übersehen. Und auch Radfahrer gefährden sich selbst, da sie auf den Gehwegen häufiger im Kreuzungsbereich oder an Einfahrten übersehen werden. Die Aktion wurde mit Unterstützung von ADFC und Polizei durchgeführt.

Schulterblick



Abbildung 17: Aktion Schulterblick

Quelle: LHP/Barbara Plate

Zur Erhöhung der Radsicherheit wurde im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit die Aktion „Schulterblick“ durchgeführt. Ziel der Aktion war es, auf die Wichtigkeit des Schulterblicks als Beitrag zur Verkehrssicherheit hinzuweisen. So wurden Autofahrer gezielt angesprochen und an den Schulterblick erinnert. Gerade beim Abbiegen und beim Öffnen der Autotür nach dem Parkvorgang ist der Schulterblick äußerst wichtig, da solche Unfälle sehr Folgeschwer sein können. Die Aktion wurde mit Unterstützung von ADFC, BUND, VCD und Polizei durchgeführt.



Abbildung 18: Sprüche auf Variotafeln

Quelle: LHP/Barbara Plate

Auch wurde mit Hilfe von digitalen Anzeigetafeln an den Einfallstraßen von Potsdam ein großer Anteil der Autofahrer direkt angesprochen und dazu aufgerufen, den notwendigen Abstand zu Radfahrern einzuhalten und den Schulterblick zu tätigen. Da die Variotafeln gut lesbar sind und über einen hohen Bekanntheitsgrad verfügen, ist von einem hohen Wirkungsgrad auszugehen. Es wurden kurze Sprüche auf den Variotafeln u.a.gezeigt: „Radfahrer haben keine KNAUTSCHZONE“, „Erst Schulterblick dann Tür öffnen!“

Fahrradlicht



Abbildung 19: Lichtaktion

Quelle: LHP/Ulrike Kucharzyk

Im Jahr 2012 fand erstmalig die Aktion „Fahrradlicht“ statt. Die Landeshauptstadt Potsdam hat diese vom ADFC und VCD unterstützte Aktion ins Leben gerufen. Gerade in der dunklen und nassen Jahreszeiten steht „sehen und gesehen werden“ im Vordergrund und trägt zur Verkehrssicherheit bei. Die Beteiligten verteilten Reflektorbänder mit dem Logo „FahrRad in Potsdam“ im Zeitraum von 16.00 bis 19.00 Uhr an vorbeifahrende Radfahrer mit funktionierender Lichtanlage. Radfahrer ohne Licht konnten hingegen kleinere Reparaturen vor Ort vom ADFC e.V. vornehmen lassen oder einen der acht unterstützenden Fahrradhändler aufsuchen, die 10% Rabatt gegen einen Gutschein auf die Reparatur der Lichtanlage gewährten. Erfreulicherweise hatten ca. 80%, der in diesem Zeitraum beobachteten Radfahrer, eine funktionierende Beleuchtung am Fahrrad.

Fahrradfreundliches Geschäft



Abbildung 20: Fahrradfreundliches Geschäft

Quelle: LHP/Barbara Plate

Seit 2010 hat sich der Wettbewerb „Fahrradfreundliches Geschäft“ mit der Zielgruppe der Händler und Handwerker etabliert. Ziel des Wettbewerbs ist es, die Händler und Handwerker, die mit einer guten Infrastruktur für Rad fahrende Kunden einem besonderen Service oder speziellen Angeboten für Radfahrer zu einem fahrradfreundlichen Klima in der Landeshauptstadt beitragen, zu würdigen. Die Fahrradfreundlichkeit von Geschäften wird zunehmend wichtiger, da das Fahrrad als Verkehrsmittel in Potsdam seit Jahren an Bedeutung gewinnt. Der zunehmende

Radverkehr prägt nicht nur das Straßenbild, sondern trägt zur höheren Lebensqualität bei. Der Wettbewerb wird zusammen mit vielen festen Partnern, wie der Industrie- und Handelskammer Potsdam, dem Handelsverband Berlin-Brandenburg, dem Bund für Umwelt und Naturschutz und der Verbraucherzentrale Brandenburg sowie weiteren Partnern wie der AOK Nordost und der Kreishandwerkerschaft Potsdam durchgeführt. Insgesamt könnte die Beteiligung der Händler und Handwerker besser sein, als positives Fazit des Wettbewerbs 2012 ist allerdings der hohe Anteil der Neubewerber und die dem Trend der Fahrradmobilität angepassten Wettbewerbsbeiträge mit Lademöglichkeiten für Elektrofahrräder und Luftpumpen zu sehen. Im Jahr 2012 konnten Kunden erstmalig über „ihr“ fahrradfreundliches Geschäft abstimmen und die Fahrradfreundlichkeit (Abstellmöglichkeit, fahrradfreundliches Klima, etc.) bewerten.

4.1.3 Printmedien

Im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit ist es auch immer wieder bedeutend, den Bürgern Informationen in schriftlicher Form an die Hand geben zu können. Somit wurden die schon entwickelten Flyer (Radsicherheit, Wege für den Radverkehr, ...) im Rahmen von Öffentlichkeitsveranstaltungen an die Bürger verteilt und fahrradaffine Einrichtungen (wie Fachhochschule, Universität, ...) gezielt angesprochen.

Der Fahrradstadtplan als eines der Printmedien ist noch immer sehr nachgefragt, eine Neuauflage des Fahrradstadtplans wird im Frühjahr 2013 erscheinen.

Handlungsbedarf Öffentlichkeitsarbeit:

Die Öffentlichkeitsarbeit wird konstant fortgesetzt. Neben Informationen rund um die Umsetzung des Radverkehrskonzepts mit den infrastrukturellen Verbesserungen für den Radverkehr werden die Öffentlichkeitsaktionen fortgeführt. Thematisch soll sich die Öffentlichkeitsarbeit auf folgende Schwerpunkte konzentrieren:

- ◆ Radsicherheit (Kenntnis der Verkehrsregeln, z.B. Gefahren des Linksfahren, Schulterblick)
- ◆ Umsetzung des Radverkehrskonzepts (z.B. Neubau, Erneuerung von Radverkehrsanlagen, Markierungen etc.)
- ◆ Werbung für das Fahrradfahren (Einkaufen mit dem Fahrrad, Mit dem Rad zur Arbeit)

Ebenso soll der Einsatz neuer Medien, wie Youtube-Videos, TV-Beiträge, Facebook-Beiträge, Twitter, geprüft und bei Eignung genutzt werden.

Die stadteigene Ausstellung FahrRad in Potsdam soll zukünftig stärker genutzt werden, um den Bürgern das Vorgehen der Radverkehrsförderung und deren Ziele noch mehr zu verdeutlichen. Die Ausstellung umfasst die Themen Radverkehrsförderung, Wegweisung, Abstellanlagen, fahrradfreundliches Klima, Potsdam als Fahrradstadt.... Dabei sind Aufstellung in hoch frequentierten Bereichen zu prüfen (Stadthaus – Bürgerservice; Hauptbahnhof – Bahnhofspassagen,...).

Der Fahrradstadtplan als beliebtes Printmedium für Fahrradfahrer in Potsdam muss neu aufgelegt und verteilt werden. Die Karte muss um die infrastrukturellen Verbesserungen und das Wegenetz der letzten Jahre ergänzt werden.

4.2 Ergebnisse ADFC-Fahrradklima-Test 2012

Der ADFC-Fahrradklima-Test 2012 wurde im Oktober und November vergangenen Jahres vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club mit Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) durchgeführt. Mit dem Fahrradklima-Test sollte deutschlandweit die zentrale Frage „Wie fahrradfreundlich ist ihre Stadt?“ beantwortet werden. So konnten unter anderem auch die Potsdamer Bürger anhand eines Fragebogens die Bedingungen für das Radfahren in den Kategorien Fahrrad- und Verkehrsklima, Stellenwert des Fahrrades, Sicherheit und Komfort beim Radfahren sowie Infrastruktur und Radwegenetz bewerten. Deutschlandweit beteiligten sich fast 80.000 Radfahrerinnen und Radfahrer, davon rund 400 aus Potsdam.

Beim ADFC-Fahrradklima-Test wurden die Städte nach ihrer Einwohnerzahl in Gruppen einsortiert, wobei Potsdam in der Stadtgrößengruppe 100.000 – 200.000 Einwohner gegen 41 konkurrierende Städte angetreten ist.

In der Gesamtwertung belegt Potsdam den 4. Platz in seiner Stadtgrößengruppe nur geschlagen von Erlangen, Oldenburg und Hamm (Westfalen). Da Potsdam gegenüber dem letzten ADFC-Fahrradklima-Test 2005 in seiner Stadtgrößengruppe den größten Sprung nach vorne gemacht hat, wurde die Stadt vom ADFC und dem BMVBS mit dem 1. Platz als „Aufholer“ ausgezeichnet. Die Auszeichnung zeigt, dass die Arbeit der Stadtverwaltung im Rahmen der Umsetzung des Radverkehrskonzepts von den Bürgern positiv wahrgenommen wird. Dies wird als Ansporn verstanden, auf diesem Weg weiter zu machen. Dabei sollen die Punkte, bei denen Potsdam schlecht abgeschnitten hat, verbessert werden.

Positiv bewertet wurden:

- Fahrrad- und Verkehrsklima (z.B. Radfahren macht Spaß in Potsdam)
- Radwegeinfrastruktur/ Radwegenetz (z.B. zügiges Radfahren, Erreichbarkeit der Innenstadt, geöffnete Einbahnstraßen,...).

Negativ bewertet wurden:

- Stellenwert des Radfahren (z.B. Falschparker auf Radwegen, Reinigung, Winterdienst und Ampelschaltungen für Radfahrer)
- Komfort beim Radfahren (z.B. Breite der Radwege und Führung in Baustellen)
- Sicherheit (z.B. Konflikte mit Kraftfahrzeugen und Fahren auf Radwegen)

Handlungsbedarf sieht die Stadtverwaltung Potsdam bei der Kontrolle von parkenden Fahrzeugen auf Radverkehrsanlagen, der weiteren Verbesserung der Ampelschaltung für Radfahrer.

Die Reinigung der Radverkehrsanlagen und der Winterdienst wurden im Herbst 2012 bereits im Rahmen der Qualitätsoffensive Radverkehr angegangen und ein häufiger Reinigungszyklus für 2013 beauftragt.

Durch die Umsetzung des Radverkehrskonzepts werden bereits bestehende Radverkehrsanlagen verbreitert, sodass sich mit der weiteren Umsetzung des Radverkehrskonzepts sowie den größeren Regelbreiten für Radwege eine Verbesserung ergeben wird.

Die Führung in Baustellen wurde bereits verbessert, sodass die Radfahrer möglichst direkt und ohne größere Umwege geführt werden. Die Wegweisung für den Radverkehr in Baustellen kann allerdings noch verbessert werden, gerade wenn doch eine Umleitung zu fahren ist.

Mit der verbesserten Führung des Radfahrers im Sichtfeld des Kraftfahrzeugverkehrs werden die Konflikte mit diesen sich reduzieren. Auch können die baulichen Verbesserungsvorschläge sowie die stärkere Kontrolle von Verkehrsverstößen von Kraftfahrern sowie die Verkehrssicherheitsarbeit mit Jugendlichen dazu beitragen, die Verkehrskonflikte mit Kraftfahrern zu reduzieren.

4.3 Fahrradsicherheit

Für die Steigerungen des Radverkehrsanteils sind nicht nur Verbesserungen in der Radinfrastruktur zu schaffen, sondern neben der Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr auch das Ziel zu verfolgen, dass niemand wegen eines (subjektiven) Unsicherheitsgefühls auf das Radfahren verzichtet. 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.

Daher wurde im Jahr 2012 ein Radsicherheitskonzept für die Stadt Potsdam erstellt, um Informationen über Radverkehrsunfälle in Potsdam zu erhalten und Lösungsvorschläge erarbeitet. In diesem 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.

Unfälle - allgemein

Nur ca. 6,5 % aller Unfälle in Potsdam sind Verkehrsunfälle mit Radfahrerbeteiligung. Bei der Betrachtung der jährlichen Radverkehrsunfälle pro 10.000 Einwohner in Relation zum Radverkehrsanteil schneidet Potsdam im Städtevergleich durchschnittlich ab. Ebenso zeigt sich in den Unfallzahlen aber auch, dass Radfahrer als weniger geschützte Verkehrsteilnehmer grundlegend stärker von Unfällen betroffen sind, als bspw. Autofahrer (gemessen verunglückte Radfahrer/Verkehrsanteil).

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%).

Unfallverursacher

Hauptverursacher an den Unfällen mit Radfahrereteiligung ist in der Mehrzahl der Kraftfahrzeugverkehr (60%). Dies gibt einen wichtigen Aufschluss, dass die Verkehrssicherheitsarbeit im Radverkehr sich vor allem auf den Kraftfahrzeugverkehr konzentrieren muss.

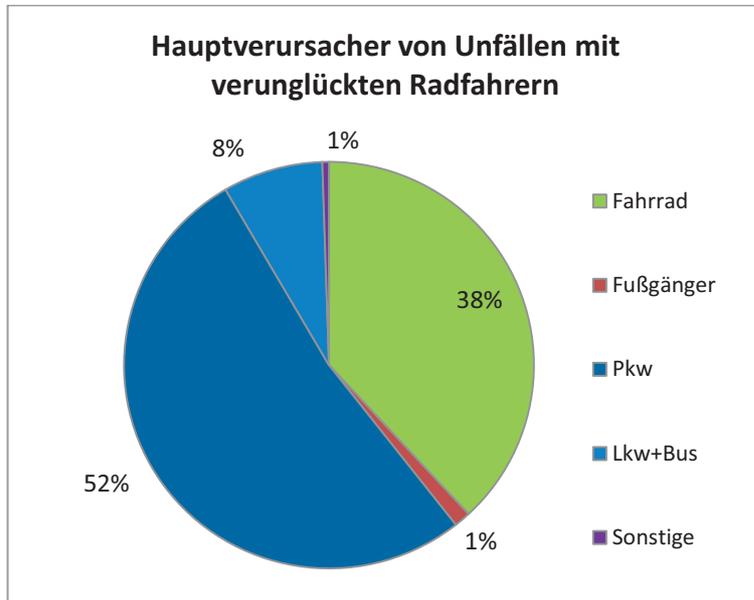


Abbildung 21: Hauptverursacher von Unfällen mit Radfahrereteiligung

Quelle: LHP, Bereich Stadtentwicklung-Verkehrsentwicklung

Unfalltyp

Die meisten Radfahrer (ca. 40%) verunglücken an Grundstückszufahrten, Einmündungen und Kreuzungen bei Unfällen mit Pkw, welche beim Einbiegen oder Kreuzen, den auf der vorfahrtsberechtigten Straße radelnden Radfahrer übersehen. Auch Unfälle beim Abbiegen sind mit ca. 20% häufig, wobei der Kraftfahrer den aus gleicher oder entgegengesetzter Richtung kommenden Radfahrer übersieht.

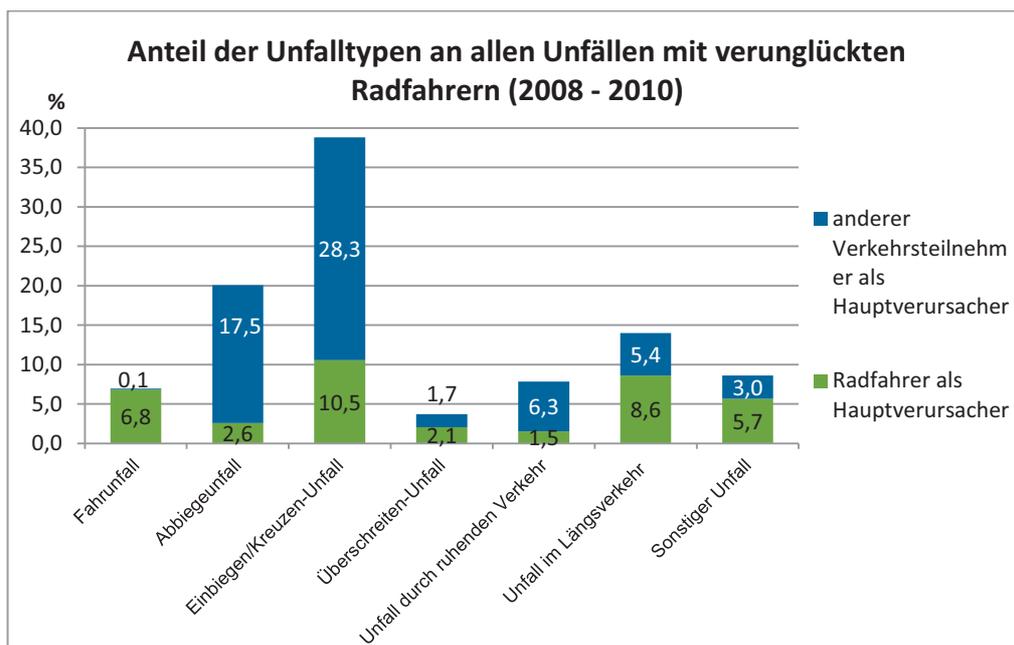


Abbildung 22: Anteil der Unfalltypen an allen Unfällen mit verunglückten Radfahrern

Unfälle - Altersgruppe

Jugendliche und junge Erwachsene haben durch ihre hohe Risikobereitschaft eine höhere Unfallwahrscheinlichkeit und sind ebenfalls häufiger als andere Verkehrsteilnehmer Unfallverursacher.

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.

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.

Handlungsbedarf Fahrradsicherheit:

Es gilt mit der Fortschreibung des Radverkehrskonzepts die infrastrukturellen Verbesserungsvorschläge des Radsicherheitskonzepts zu berücksichtigen.

Auch ist sowohl eine unfallschwerpunktbezogene Überwachung des Kraftverkehrs als auch der Radfahrer durch die Polizei notwendig, wobei über die Gefahr des jeweiligen Fehlverhaltens informiert werden sollte. Aber auch typische Verkehrsverstöße (z.B. unerlaubtes Parken von Kraftfahrzeugen auf Schutzstreifen oder vergessener Schulterblick beim Abbiegen) sind durch das Ordnungsamt und die Polizei stärker zu kontrollieren.

Der Schwerpunkt der Verkehrssicherheitsarbeit im Radverkehr sollte bei Jugendlichen und jungen Erwachsenen liegen.

Weiterer Handlungsbedarf zur Radsicherheit ist im Radsicherheitskonzept aufgeführt.

5. Fahrradtourismus fördern

Fahrradfahren als Tourismussegment hat in den letzten Jahren einen einzigartigen Aufschwung erlebt und gewinnt weiterhin an Attraktivität und ist somit auch aus ökonomischen Gesichtspunkten bedeutsam. Verantwortlich für diesen Boom sind u.a. das gestiegene Gesundheitsbewusstsein der Bevölkerung sowie die gewachsene Sensibilität in Sachen Umweltbelastung. Das Radeln im Urlaub wird immer beliebter. Damit ist der Radtourismus Bestandteil von Aktiv- und Erholungsurlauben. Die Radwander Routen entsprechen daher dem zunehmenden Trend zu Kurzurlauben. Das bestätigen auch die Anfragen von Radtouristen in der Tourismusinformation, auf Messen und im Call Center des Potsdam Tourismus Service. Das zeigt, dass der Fahrradtourismus auch aus ökonomischen Gesichtspunkten ein wichtiges Segment in der Tourismusbranche auch für Potsdam ist.

Die Stadt Potsdam hat in den letzten Jahren viel unternommen, um infrastrukturelle Voraussetzungen zu schaffen, die Qualität zu verbessern und das Thema an die Zielgruppen zu kommunizieren.

Der Flyer „Potsdam per Rad“ des Potsdam Tourismus Service (PTS) ist im April wieder neu erschienen. Er gibt Tipps für gelungene Radausflüge und zeigt auf einer Übersichtskarte ausgewählte Radrouten durch die UNESCO-Weltkulturerbestadt und ihre Umgebung.

Das Pilotprojekt Deutschland-Netz-Route 3 (D-Route 3) des Deutschen Tourismusverbandes e.V., an dem auch die Stadt Potsdam seit 2008 beteiligt ist, endete am 30. September 2012. Im März 2012 erhielt die D-Route 3 den Premium-Status einer ADFC-Qualitätsradroute mit drei Sternen. Damit ist die D-Route 3 der bisher längste Radfernweg, der ein ADFC-Siegel mit drei Sternen trägt.

Das Netzwerk „Aktiv in der Natur“ beendete seine 2. Netzwerkphase Ende 2012. Die Stadt Potsdam ist bereits ab 2006 mit den Schwerpunkten Rad- und Wassertourismus Mitglied. Die Fortsetzung des Netzwerkes mit seinen Schwerpunktbereichen Rad-, Wasser- und Wandertourismus ist mit einer weiteren Netzwerkphase ab 2013 wieder geplant. Die Kernaufgabe des Netzwerkes ist weiter die Qualitätssicherung und –verbesserung im Bereich Infrastruktur, die Qualifizierung von Leistungsträgern und eine Intensivierung von Marketing und Vertrieb. Diese Aufgabe soll in Zusammenarbeit von Anbietern im Aktiv-Tourismus und wirtschaftsnaher Organisationen im Tourismus des Landes Brandenburg Zielstellung sein.

2011 wurde ebenfalls die Radroute „Rund um Berlin“ festgelegt, die auch durch das südliche Potsdamer Stadtgebiet verläuft. Die entsprechende Routenwegweisung wird im Zusammenhang mit der Umsetzung der Radwegweisung bis 2014 realisiert.

2012 konnte auch die Beschilderung der überregionalen touristischen Fahrradroute „Städte mit historischen Stadtkernen“ im Stadtgebiet Potsdam abgeschlossen werden. Damit ist eine weitere überregionale touristische Fahrradroute in der Stadt Potsdam bekannt gemacht.

Im Zuge der Umsetzung des Radverkehrskonzepts wurde schließlich das Netz bisher bestehender touristischer Radrouten bzw. der Freizeitradrouten einer Überprüfung unterzogen. Im Ergebnis wurde nach einer Abstimmung mit der Tourismus-Marketing Brandenburg und dem ADFC beschlossen, weniger Radrouten als bisher zu beschildern. Ausschlaggebend dafür war die Einschätzung, dass zu viele Routen nicht zu mehr Vielfalt für die Nutzer beitragen, sondern vielmehr zu deren Verwirrung führen. So entfallen zukünftig die früheren BUGA-Radrouten als eigenständige Routen. Die dazugehörigen Fahrradstrecken selbst bleiben aber erhalten und werden auch in die zu errichtende Zielwegweisung integriert. Priorität auch bei der Vermarktung sollen die so genannten Premium-Radrouten, wie der Europaradweg R1 oder der Havelradweg, haben. Zu den vereinbarten Veränderungen gehört auch die Optimierung der Routenführung bestehender Radrouten, wie die veränderte Führung des Europaradwegs R1 im Stadtzentrum, so dass dieser direkt an den wichtigen touristischen Highlights entlang und durch die Innenstadt führt.

Handlungsbedarf Fahrradtourismus:

Neben der geplanten Wegweisung der touristischen Radrouten sollte von Seiten der Stadt und der Stiftung Preußische Schlösser und Gärten auch das gesicherte Abstellen von Fahrrädern und Gepäck in der Nähe der touristischen Sehenswürdigkeiten vorgesehen

werden. Bei der weiteren touristischen Infrastruktur sind vor allem Hotels- und Gaststättengewerbe gefragt für Radtouristen ein geeignetes Angebot zu schaffen.

6. Finanzierung sichern

Seit dem Bestehen des Programms Fahrradinfrastruktur wurde zwischen 2009-2012 insgesamt 3.275.000 € an Haushaltsmitteln der Landeshauptstadt Potsdam in die Umsetzung des Radverkehrskonzepts investiert. Das sind Durchschnittlich 818.750 € pro Jahr bzw. 5,10 €/ Jahr und Einwohner. Ausgegeben wurden diese Mittel hauptsächlich für Planungs-, Bau- Markierungsleistungen, als auch die technische Anpassung von Lichtsignalanlagen sowie die Öffentlichkeitsarbeit. Eine genauere Aufschlüsselung der Werte ist im Haushaltsbericht der Landeshauptstadt Potsdam ersichtlich.

Fördermittelanträge bzw. Fördermittelanmeldungen wurden in 2012 für vier Vorhaben zum Neubau bzw. grundhaften Ausbau von Radverkehrsanlagen sowie der Errichtung einer Fahrradstation gestellt (s. Tabelle). Der Fördermittelantrag für den Radweg Satzkorn – Fahrland konnte nicht bewilligt werden (s. S. 13, Problem mit der Anliegerbeteiligung), die anderen Fördermittelanträge sind noch nicht abschließend beschieden.

Nr.	Projekt	Radroute	Fördertopf
1.	Radweg Lindenallee	Radroute B	Richtlinie Kommunaler Straßenbau
2.	Radweg Kuhforter Damm – Am Urnenfeld	Radroute B	Richtlinie Kommunaler Straßenbau
3.	Radweg Satzkorn – Fahrland		Integrierte ländliche Entwicklung (ILE)
4.	Fahrradstation Hauptbahnhof Nordseite		Richtlinie ÖPNV-Invest

In der mittelfristigen Haushaltsplanung der Landeshauptstadt Potsdam ist für die Jahre 2013-2017 ist ein durchschnittlicher Mitteleinsatz von 930.780 € pro Jahr vorgesehen bzw. 5,82 €/ Jahr und Einwohner.

Handlungsbedarf Finanzierung:

Da die Maßnahmen zur Umsetzung des Radverkehrskonzepts begründet teurer wurden als geschätzt, ist der Mittelansatz an die Kostenfortschreibung anzupassen. In der Fortschreibung des Radverkehrskonzepts wird der Finanzbedarf aktualisiert in Abhängigkeit von den geplanten Maßnahmen.

7. Zusammenfassung

7.1 Zielerreichung gemäß der Ziele der Radverkehrsstrategie von 2008

Radverkehrsanteil steigern

Noch können hierzu keine fundierten Aussagen gemacht werden, da die nächste Verkehrserhebung Mobilität in Städten erst 2013 durchgeführt wird, sodass die Ergebnisse hierzu Anfang 2014 vorliegen werden. Klar ist aber, dass es einen positiven Trend gibt, welches die regelmäßigen punktuellen Verkehrszählungen bestätigen.

Radroutennetz vervollständigen

2010 begann die systematische Umsetzung des Radverkehrskonzepts. Damit startete die wichtige Vervollständigung des Radroutennetzes. Fertiggestellt wurden bereits weitgehend die Route D, die Tangentialroute 1, die Innenstadtrouten und wesentliche Teile der Radroute B. Bei weiter konsequenter Realisierung des Programms Fahrradinfrastruktur wird die Vervollständigung des prioritären Routennetzes im Wesentlichen bis 2015 abgeschlossen sein. Es zeichnet sich aber ab, dass manche größere Investitionsmaßnahmen aufgrund der begrenzten Investitionsmittel im Haushalt erst nach 2015 fertig gestellt werden können. Die Aufgaben zur Schaffung einer adäquaten Infrastruktur gehen nach der Fertigstellung der prioritären Radrouten noch weiter, welche in der Fortschreibung des Radverkehrskonzepts konkretisiert werden sollen.

Fahrradfreundliches Klima schaffen

Mit Hilfe der umfassenden Öffentlichkeitsarbeit und der Zusammenarbeit mit einer Reihe von Partnern konnte das Thema Radverkehr verstärkt in das öffentliche Bewusstsein gerückt werden.

Die Auswertung des Fahrradklimatest des ADFC zeigt, dass die Bemühungen der Stadtverwaltung von den Bürgern positiv wahrgenommen werden. Dies wird als Ansporn verstanden, die Förderung des Radverkehrs fortzuführen und zu intensivieren.

Fahrradtourismus fördern

Durch eine attraktivere Führung des Europaradwegs R1 direkt in das Stadtzentrum soll von Seiten der Verwaltung ein Schritt unternommen werden, der Händlern und Gastbetrieben die Möglichkeit eröffnet, die vorhandenen Chancen des Radtourismus besser zu nutzen.

Finanzierung sichern

Dieses Ziel wurde bereits 2010 erreicht und war Voraussetzung zur Umsetzung der Radverkehrsmaßnahmen und die Erreichung der Ziele der Radverkehrsstrategie.

Allerdings ist schon jetzt deutlich, dass dies auch nur ein Zwischenschritt sein kann, denn die Umsetzung aller notwendigen und sinnvollen Radverkehrsmaßnahmen würde weitaus mehr finanzielle Mittel erfordern.

7.2 Handlungsbedarfe:

Der dringendste Handlungsbedarf ist schlagwortartig für die einzelnen Ziele der Radverkehrsstrategie aufgeführt. In den einzelnen Kapiteln ist der themenbezogene Handlungsbedarf umfangreicher dargelegt.

Radverkehrsanteil steigern:

Durchführung einer Öffentlichkeitskampagne zum Radfahren, um die Bevölkerung zum Umsteigen auf das Fahrrad zu bewegen. Der Trend zum Radfahren ist bereits vorhanden, die Hemmschwelle zum Umstieg derzeit niedrig.

Um die Potentiale durch die stärkere Verbreitung von Pedelecs zu nutzen, ist die Errichtung von Radschnellwegen in die Nachbargemeinden zu prüfen.

Radinfrastruktur vervollständigen:

Konsequente Umsetzung der Maßnahmen des Radverkehrskonzepts anhand der prioritären Radrouten. Die begrenzten Eigenmittel sind verstärkt durch Fördergelder zu ergänzen.

Es gilt weiterhin eine konsensfähige Lösung zu suchen, zu den Themen Radverkehr in Pflasterstraßen und Wegen mit einer wassergebundenen Decke.

Die Erweiterung und Verbesserung der Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen/ Haltestellen, der Innenstadt und Vorstädte sowie an Gebäude mit hohem Besucherverkehr ist schnellstmöglich zu verbessern.

Die Radwegweisung auf den fertiggestellten Radrouten ist zeitnah zu ergänzen.

Herstellung einer Nord-Südverbindung für Radfahrer durch den Park Sanssouci sowie Aufhebung des Mitführverbots von Fahrrädern in den Anlagen der Stiftung Preußische Schlösser und Gärten.

Neben der Umsetzung des Radverkehrskonzepts ist der Unterhaltung und Pflege der Radwege weiterhin eine große Bedeutung beizumessen.

Die Fortschreibung des Radverkehrskonzepts ist bereits 2013 zu beginnen um im Jahr 2015 nahtlos an die Umsetzung der Maßnahmen des derzeitigen Radverkehrskonzepts anschließen zu können.

Das Stationsnetz vom öffentlichen Fahrradverleihsystem PotsdamRad ist weiter auszubauen und die Informationsstelen an den Ausleihstationen zu modernen Kommunikationsstelen mit RFID-Technologie umzurüsten.

Fahrradfreundliches Klima schaffen

Die Öffentlichkeitsarbeit ist konstant unter Einbeziehung aller Verkehrsteilnehmer fortzusetzen.

Die Punkte des ADFC-Klimatest 2012, bei denen Potsdam schlecht abgeschnitten hat, sollen verbessert werden, wie z.B. der stärkeren Kontrolle von parkenden Fahrzeugen auf Radverkehrsanlagen, der Führung an Baustellen sowie der weiteren Verbesserung der Ampelschaltung für Radfahrer gesehen.

Steigerung der Verkehrssicherheit durch mehrere paralleler Maßnahmen:

- 1.) unfallschwerpunktbezogene Überwachung des Kraftverkehrs als auch der Radfahrer durch die Polizei.
- 2.) Bessere Informationen über die Verkehrsregeln und die Erhöhung der Regelakzeptanz z.B. durch öffentlichkeitswirksame Aktionen.
- 3.) Verbesserung der Infrastruktur an Stellen an denen Unfallhäufungen aufgrund von baulichen Mängeln registriert werden.

Die Schwachpunkte aus dem ADFC-Fahrradklimatests sind bei den weiteren Arbeiten der Stadtverwaltung zu berücksichtigen.

Fahrradtourismus fördern

Der Radtourismus ist weiter zu stimulieren, wobei durch die Stadt der Ausbau der radtouristischen Infrastruktur insbesondere die Radwegweisung sowie das gesicherte Abstellen von Fahrrädern einschließlich des Gepäcks zu verbessern ist.

Finanzierung sichern

Mittelfristige Erhöhung der Haushaltsmittel zur Umsetzung des Radverkehrskonzepts und zur Schaffung einer fahrradfreundlichen Stadt Potsdam.