

RADSICHERHEITSKONZEPT



Landeshauptstadt Potsdam



Radsicherheitskonzept

Landeshauptstadt Potsdam

Auftraggeber: Landeshauptstadt Potsdam
Bereich Stadtentwicklung-Verkehrsentwicklung
Bereichsleiter: Bernd Kahle
Tel. 0331 289-2541
Koordination: Ulrike Kucharzyk
E-Mail: stadtentwicklung@rathaus.potsdam.de

Auftragnehmer: Planungsgemeinschaft Verkehr
Große Barlinge 72 a
D - 30171 Hannover
Telefon 0511 220601-80
E-Mail pgv@pgv-hannover.de

Bearbeitung:
Dankmar Alrutz
Stefanie Grüneberg
Niels Brünink
Ilil Bartana

Hannover, im Oktober 2012

Inhalt

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	3
1 AUSGANGSLAGE UND AUFGABENSTELLUNG	8
2 VORGEHEN	9
3 ENTWICKLUNGEN UND AUSPRÄGUNGEN DES UNFALLGESCHEHENS MIT RADFAHRERN	12
3.1 LÄNGERFRISTIGE ENTWICKLUNGSTENDENZEN (2000-2010)	12
3.2 AUSPRÄGUNG DES UNFALLGESCHEHENS IM RADVERKEHR (2008-2010)	15
3.2.1 <i>Unfallfolgen</i>	15
3.2.2 <i>Zeitliche Verteilung und Unfallfolgen</i>	17
3.2.3 <i>Alter und Geschlecht der an Unfällen beteiligten Radfahrer</i>	18
3.2.4 <i>Unfallgegner bei Radverkehrsunfällen</i>	21
3.2.5 <i>Ort und Ursachen der Unfälle</i>	24
4 ERMITTLUNG UNFALLAUFFÄLLIGER STRECKENABSCHNITTE UND KREUZUNGEN	28
5 NÄHERE BETRACHTUNG VON STRABENZÜGEN UND KREUZUNGEN MIT AUFFÄLIGEM UNFALLGESCHEHEN	34
5.1 AUSWAHL DER NÄHER ZU BETRACHTENDEN UNFALLAUFFÄLLIGEN BEREICHE ...	34
5.2 HEGELALLEE	37
5.2.1 <i>Kreuzung Nauener Tor</i>	38
5.2.2 <i>Kreuzung Jägerallee (nördliche Einmündung)</i>	43
5.2.3 <i>Mittelpromenade</i>	46
5.3 STRABENZÜGE ZEPPELINSTRABE & SCHOPENHAUERSTRABE ZW. DEN KREUZUNGEN ZEPPELINSTR./ BREITE STR. UND SCHOPENHAUERSTR./ HEGELALLEE	51
5.3.1 <i>Luisenplatz</i>	52
5.3.2 <i>Einmündung Lennéstraße</i>	56
5.3.3 <i>Kreuzung Zeppelinstraße / Breite Straße / Feuerbachstraße</i>	59
5.4 KREUZUNG SCHOPENHAUERSTRABE/ BREITE STRABE/ WALL AM KIEZ	64
5.5 FRIEDRICH-EBERT-STRABE	69
5.5.1 <i>Unfälle außerhalb von Kreuzungen</i>	70
5.5.2 <i>Kreuzung Friedrich-Ebert-Straße / Gutenbergstraße</i>	73
5.5.3 <i>Kreuzung Friedrich-Ebert-Straße / Yorckstraße</i>	75
5.5.4 <i>Kreuzung Friedrich-Ebert-Straße / Charlottenstraße</i>	76
5.5.5 <i>Kreuzung Friedrich-Ebert-Straße / Brandenburger Straße</i>	77
5.5.6 <i>Sonstige Unfälle im Zuge der Friedrich-Ebert-Straße</i>	77
5.6 BAHNHOFSUMFELD	79
5.6.1 <i>Südliches Bahnhofsumfeld</i>	80
5.6.2 <i>Friedrich-Engels-Straße südliche Seite</i>	84
5.6.3 <i>Einmündung Brauhausberg in die Heinrich-Mann-Allee</i>	85
5.6.4 <i>Einmündung Leipziger Straße in die Heinrich-Mann-Allee</i>	86
5.6.5 <i>Weitere Unfälle</i>	87
5.7 KREUZUNG RUDOLF-BREITSCHIED-STRABE / KARL-LIEBKNECHT-STRABE	89

5.8	GROßBEERENSTRAßE, LUTHERPLATZ BIS WETZLARER STRAßE	95
5.8.1	<i>Kreisverkehr Lutherplatz</i>	97
5.8.2	<i>Kreuzung Großbeerenstraße / Horstweg / Fultonstraße.....</i>	101
5.8.3	<i>Einmündung Kleine Straße in die Großbeerenstraße</i>	103
5.8.4	<i>Kreuzung Großbeerenstraße / Grünstraße / Heinrich-George-Straße.....</i>	105
5.8.5	<i>Kreuzung Großbeerenstraße / Wetzlarer Straße / August-Bebel-Straße</i>	107
5.8.6	<i>Unfälle mit dem ruhenden Verkehr.....</i>	108
6	ZUSATZERHEBUNG SCHUTZSTREIFEN	111
6.1	TEMPLINER STRAßE.....	111
6.1.1	<i>Unfallgeschehen.....</i>	112
6.1.2	<i>Folgerungen.....</i>	113
6.2	BEHLERTSTRASSE/ AM NEUEN GARTEN/ ALLEESTRAßE (KREUZUNG MANGERSTRASSE BIS FRIEDRICH-EBERT-STRASSE)	113
6.2.1	<i>Unfallgeschehen.....</i>	116
6.2.2	<i>Folgerungen.....</i>	118
6.2.3	<i>Handlungsempfehlungen.....</i>	119
6.3	FORSTSTRASSE / AM WILDPARK (BIS GESCHWISTER-SCHOLL-STRASSE).....	120
6.3.1	<i>Unfallgeschehen.....</i>	120
6.3.2	<i>Unfallschwerpunkt: Forststraße / Werderscher Damm / Am Wildpark.....</i>	122
7	GRUNDSÄTZLICHE FOLGERUNGEN UND STRATEGISCHE HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN	125
7.1	FOLGERUNGEN ZUR AUSPRÄGUNGEN DES UNFALLGESCHEHENS MIT RADFAHRERN IN POTSDAM	125
7.2	GENERELLE HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN	126
7.3	VERKEHRSSICHERHEITSANALYSEN UND MAßNAHMEN IM BEREICH DER INFRASTRUKTUR	126
7.4	VERKEHRSSICHERHEITSARBEIT UND ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	127
	ANHANG.....	131

Abkürzungsverzeichnis

Sv	Schwerverletzte
Lv	Leichtverletzte
Sach	Sachschaden
RF	Radfahrer
FG	Fußfänger
Kfz	Kraftfahrzeug
Pkw	Personenkraftwagen
Lkw	Lastkraftwagen
LSA	Lichtsignalanlage (Ampel)
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
RASt 06	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen 2006
ERA 2010	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
UHS	Unfallhäufungsstelle Eine Unfallhäufungsstelle liegt vor, wenn 5 gleichartige Unfälle innerhalb eines Kalenderjahres oder mindestens 3 Unfälle mit schwerem Personenschaden in drei Jahren erfasst wurden. Unterschieden wird weiterhin in Unfallhäufungslinien und Unfallhäufungsgebieten.

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1	Arbeitsschritte und Datenquellen für die Untersuchung	9
Abb. 2	oben: Ausschnitt Foto Unfalltypensteckkarte 2009 (alle Unfälle) unten: Ausschnitt digitale Unfalltypensteckkarte 2010 (Unfälle Radfahrer)	11
Abb. 3	Verunglückte Radfahrer in Potsdam (2000-2010)	12
Abb. 4	Alle verunglückten Verkehrsteilnehmer in Potsdam (2000-2010)	12
Abb. 5	Anteil der verunglückten Radfahrer an allen verunglückten Verkehrsteilnehmern in Potsdam	13
Abb. 6	Gegenüberstellung der Unfälle/10.000 Einwohner in verschiedenen Städten mit dem jeweiligen Radverkehrsanteil	14
Abb. 7	Anteil der verunglückten Radfahrer an allen verunglückten Verkehrsteilnehmern	16
Abb. 8	Radverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Unfallschwere in Potsdam	17
Abb. 9	Tagesgang und Jahresganglinie der Radfahrerunfälle	18
Abb. 10	Alter der an Unfällen beteiligten Radfahrer	19
Abb. 11	An Unfällen beteiligte Radfahrer nach Altersgruppe in Bezug zur Einwohnerzahl der jeweiligen Altersgruppe. Vergleich zur Altersstruktur Radfahrerunfälle bundesweit und Freiburg	19
Abb. 12	Radfahrer als Hauptverursacher bzw. als weitere Beteiligte von Unfällen	20
Abb. 13	Unfallfolgen nach der jeweiligen Altersgruppe der Radfahrer	20
Abb. 14	Unfallgegner bei Radverkehrsunfällen	22
Abb. 15	Jeweilige Unfalltypen nach ausgewählten Unfallgegnern	23
Abb. 16	An Radverkehrsunfällen beteiligte Verkehrsteilnehmer: Nutzer der jeweiligen Verkehrsart waren als Hauptverursacher beteiligt (rot) oder als weitere Beteiligte in Unfall verwickelt (grün)	23
Abb. 17	Unfallfolge nach jeweiligem Unfallgegner bei Radverkehrsunfällen in Potsdam	24
Abb. 18	Charakteristik der Unfallstelle (Auswahl der Häufigsten)	25
Abb. 19	Unfalltypen bei Radverkehrsunfällen	26
Abb. 20	Unfallursachen bei Radverkehrsunfällen, welche dem Hauptverursacher zugeordnet sind	26
Abb. 21	Alle Unfallursachen von Radverkehrsunfällen (Ursachen aller Unfallbeteiligten)	27
Abb. 22	Unfallschwerpunkte 2008-2010	28
Abb. 23	Unfallschwerpunkte 2008-2010	29
Abb. 24	Auswahl der näher zu untersuchenden Streckenabschnitte und Kreuzungen	35
Abb. 25	Unfälle 2008-2010 auf der Hegelallee	37
Abb. 26	Seit Dezember 2010 gibt es Radverkehrsfurten über die Hegelallee im Zuge der Torbögen des Nauener Tors. Die Führung parallel zu den Fußgängerfurten blieb dabei bestehen.	39
Abb. 27	Unfälle an der Kreuzung Hegelallee/ Friedrich-Ebert-Straße	39
Abb. 28:	Viele der Unfälle an der Kreuzung Nauener Tor sind auf schlechte Sichtbedingungen zwischen in die Kurfürstenstraße einbiegenden Kfz und von Süden kommenden querenden Radfahrern zurückzuführen (Sichtbehinderung durch Nauener Tor)	41
Abb. 29	Umgestaltung des Kreuzungsbereiches im Rahmen der Vorplanung Radroute D	42
Abb. 30	Gerade wenn die Jägerallee querende Fußgänger bereits rot angezeigt bekommen besteht die Gefahr, dass querende Radfahrer durch abbiegende Kfz nicht mehr erwartet werden.	44
Abb. 31	Einmündung der Jägerallee in die Hegelallee.	44

Abb. 32	Einmündung der Jägerallee in die Hegelallee, Unfälle 2008-2010	44
Abb. 33	Lösungsvorschlag Ein vorzeitiges Heranführen des Radweges an die Fahrbahn, das Roteinfärben der Radverkehrsfurt und ein Blinklicht, können die Aufmerksamkeit der links abbiegenden Kraftfahrer auf die die Einmündung querenden Radfahrer erhöhen.	46
Abb. 34	Einmündung Hermann-Elflein-Straße	47
Abb. 35	Im Bereich Dortustraße wurde die Sicht zwischen den Verkehrsteilnehmern durch Steinquader eingeschränkt	48
Abb. 36	Unfälle an der Mittelpromenade (Hegelallee)	48
Abb. 37	Gute Erfahrungen mit der Bevorrechtigung von Radwegen über untergeordneten Straßen macht beispielsweise die Stadt Hannover.	50
Abb. 38:	Unfälle (2008-2010) auf dem Straßenzug Schopenhauerstraße/Zeppelinstraße zwischen Hegelallee und Breite Straße.	52
Abb. 39	Lichtsignalanlage vor dem Brandenburger Tor: Viele Radfahrer überqueren die Schopenhauerstraße auf den beidseitigen Radverkehrsfurten, einige queren jedoch die gesamte Furt diagonal und manche überfahren sogar den leicht erhöhten Bordstein	54
Abb. 40	Fußgängerfurt über die Zeppelinstraße und Einmündung der Straße Luisenplatz	54
Abb. 41	Unfälle im Umfeld des Luisenplatzes (2008-2010)	55
Abb. 42	Einmündung Lennéstraße in die Zeppelinstraße	56
Abb. 43	Unfälle 2008-2010 an der Einmündung Lennéstraße in die Zeppelinstraße	56
Abb. 44	Die Unfälle an der Einmündung der Lennéstraße in die Zeppelinstraße ereigneten sich alle zwischen in die Zeppelinstraße einbiegenden Kfz und entgegen der vorgesehenen Fahrtrichtung fahrenden Radfahrern	57
Abb. 45	Vorschlag: Markieren von Richtungspfeilen auf Radweg und Furt um das Gefahrenbewusstsein des Linksfahrens für Radfahrer zu erhöhen	58
Abb. 46	Beispiel Richtungspfeile auf Radweg (Bonn)	58
Abb. 47	Kreuzung Breite Straße/Zeppelinstraße, Blickrichtung Feuerbachstraße.	60
Abb. 48	Führung der Radfahrer von der Breiten Straße in die Feuerbachstraße über die Zeppelinstraße.	61
Abb. 49	Radverkehrsunfälle 2008-2010 an der Kreuzung Zeppelinstraße / Breite Straße / Feuerbachstraße	61
Abb. 50	Beispielhaft: Unfallskizze der Polizei: Unfall zwischen aus der Breiten Straße in die Zeppelinstraße rechtsabbiegender Kfz und geradeaus in die Feuerbachstraße fahrendem Radfahrer	62
Abb. 51	Lösungsvorschlag: Verdeutlichen der Radwegeführung im Vorfeld der Zeppelinstraße und Markieren einer Haltelinie für den Radverkehr sowie Verlegen der Radverkehrs-LSA zur Breiten Straße	63
Abb. 52	Einmündung Wall am Kiez in Breite Straße oben: Januar 2012, unten: Juni 2012	65
Abb. 53	Radfahrerunfälle 2008-2010 an der Kreuzung Breite Straße / Schopenhauerstraße / Wall am Kiez	66
Abb. 54	Einmündung der Schopenhauerstraße im die Breite Straße	67
Abb. 55	Die rote Markierung der Radverkehrsfurten an der Breiten Straße über die Einmündungen Wall am Kiez und Schopenhauerstraße sollten erneuert werden.	68
Abb. 56	Querschnitt Friedrich-Ebert-Straße im Bestand	69
Abb. 57	Unfälle (2008-2010) auf der Friedrich-Ebert-Straße	70
Abb. 58	Friedrich-Ebert-Straße in Blickrichtung Platz der Einheit	71

Abb. 59	Radfahrerunfälle (2008-2010) mit Fußgängern auf der Friedrich-Ebert-Straße	72
Abb. 60	Fahrrad-Piktogramme auf der Fahrbahn können Radfahrer dazu veranlassen, einen ausreichenden Abstand zu den parkenden Kfz zu halten	73
Abb. 61	Radfahrerunfälle 2008-2010	74
Abb. 62	Kreuzung Gutenbergstraße /Friedrich-Ebert-Straße	74
Abb. 63	Beispiel Rietberg: Markierung von Schutzstreifen nur im Einmündungsbereich	75
Abb. 64	Unfälle Kreuzung Yorckstraße / Friedrich-Ebert-Straße (2008-2010)	75
Abb. 65	Unfälle Kreuzung Charlottenstraße / Friedrich-Ebert-Straße (2008-2010)	76
Abb. 66	Neuer abknickender Poller auf der Friedrich-Ebert-Straße Höhe Mittelstraße	77
Abb. 67	Unfälle (2008-2010) im Umfeld des Hauptbahnhofs	79
Abb. 68	Bahnhofsvorplatz in Höhe Eingang des Hauptbahnhofs	81
Abb. 69	Radwegführung außerhalb des Bahnhofsvorplatzes über Friedrich-Engels-Straße/ Heinrich-Mann-Allee	81
Abb. 70	Unfälle 2008-2010 auf dem südlichen Bahnhofsvorplatz incl. nördliche Straßenseite Friedrich-Engels-Straße	82
Abb. 71	Mögliche Umfahrung über das Vorplatzgelände bei einer Neugestaltung	83
Abb. 72	Unfälle 2008-2010 auf der südlichen Seite der Friedrich-Engels-Straße	84
Abb. 73	Rechtsabbieger in den Brauhausberg heute: Signalisierung getrennt vom geradeausfahrenden Radverkehr	85
Abb. 74	Unfälle 2008-2010 an der Einmündung Brauhausberg in Heinrich-Mann-Allee	86
Abb. 75	Rechtsabbieger in die Leipziger Straße	86
Abb. 76	Unfälle 2008-2010 an der Einmündung Leipziger Straße in Heinrich-Mann-Allee	87
Abb. 77	Kreuzung Karl-Liebknecht-Straße / Rudolf-Breitscheid-Straße	90
Abb. 78	Rudolf-Breitscheid-Straße, Kreuzung zur Karl-Liebknecht-Straße, links: Aus Karl- Liebknecht-Straße in Rudolf-Breitscheid-Straße fotografiert, rechts: aus Rudolf- Breitscheid-Straße fotografiert	90
Abb. 79	Radfahrerunfälle (2008-2010) Kreuzung Rudolf-Breitscheid-Straße / Karl-Liebknecht- Straße	91
Abb. 80	Zur Sicherung linksabbiegender Radfahrer sollten Flächen zum indirekten Linksabbiegen geschaffen werden (nach ERA 2010 Bild 50).	93
Abb. 81	Indirektes Linksabbiegen in Straße mit Radfahrstreifen und Straßenbahn in Mittellage (Beispiel Leipzig)	93
Abb. 82	Vorplanung Radroute B	94
Abb. 83	Unfälle (2008-2010) auf der Großbeerenstraße, von oben nach unten: Westlicher Teil Mittlerer Teil Östlicher Teil	96
Abb. 84	Kreisverkehr Lutherplatz	98
Abb. 85	Maße am Lutherplatz	99
Abb. 86	Unfälle (2008-2010) am Lutherplat	99
Abb. 87	Kreuzung Großbeerenstraße / Horstweg / Fultonstraße vor der Neumarkierung (Januar 2012)	101
Abb. 88	Kreuzung Großbeerenstraße / Horstweg / Fultonstraße nach der Neumarkierung (Juni 2012)	102
Abb. 89	Unfälle (2008-2010) an der Kreuzung Großbeerenstraße / Horstweg	102
Abb. 90	Beispiele Markierung von Richtungspfeilen auf Schutzstreifen	103
Abb. 91	Einmündung Kleine Straße in die Großbeerenstraße	104

Abb. 92	Unfälle (2008-2010) Kreuzung Großbeerenstraße / Kleine Straße	104
Abb. 93	Einmündung Heinrich-George-Straße in die Großbeerenstraße	105
Abb. 94	Links: Einmündung Grünstraße, Rechts: Nahe der Kreuzung gelegene Fußgängerfurt	105
Abb. 95	Unfälle (2008-2010) Kreuzung Großbeerenstraße / Grünstraße / Heinrich-Georgen-Straße	106
Abb. 96	Unfälle (2008-2010) an der Kreuzung Großbeerenstraße / Wetzlarer Straße	107
Abb. 97	Kreuzung Großbeerenstraße / Wetzlarer Straße / August-Bebel-Straße in FR Osten	108
Abb. 98	Radfahrerunfälle (2008-2010) mit dem ruhenden Verkehr auf der Großbeerenstraße	109
Abb. 99	Höhe Friesenstraße Foto Richtung Osten	109
Abb. 100	Westlich der Walter-Klausch-Straße (links) wurde der Radverkehr im Juni 2012 auf Radfahrstreifen dicht neben den parkenden Kfz geführt, östlich davon (rechts) waren zu dem Zeitpunkt bereits die Schutzstreifen mit Sicherheitsabstand zu den parkenden Kfz markiert.	110
Abb. 101	Templiner Straße, Einseitige Schutzstreifen, links: Einmündung Alter Tornow	111
Abb. 102	Streckenweise Gehwegführungen des Radverkehrs im untersuchten Abschnitt der Templiner Straße	112
Abb. 103	Unfälle (2010/2011) in dem untersuchten Abschnitt der Templiner Straße	112
Abb. 104	Oben: Schutzstreifen auf der Alleestraße mit angrenzenden Parkständen Unten: Aufgestauter Kfz-Verkehrs auf Am Neuen Garten	115
Abb. 105	Links: Einmündung der Bertha-von-Suttner-Straße in Am Neuen Garten Rechts: Radfahrer auf Gehweg an der Ecke Am Neuen Garten / Behlertstraße	115
Abb. 106	Querschnitt Alleestraße zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Weinmeisterstraße	116
Abb. 107	Querschnitt Am Neuen Garten	116
Abb. 108	Unfälle (2010/2011) auf dem Straßenzug Alleestraße / Am Neuen Garten / Behlertstraße	117
Abb. 109	Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen, Schutzstreifen sind dem Belastungsbereich II zuzuordnen	119
Abb. 110	Möglichkeit einseitiger Schutzstreifen auf der Straße Am Neuen Garten	120
Abb. 111	Radfahrerunfälle Forststraße (2010/2011)	121
Abb. 112	Radfahrerunfälle Forststraße (2010/2011) Unfallschwerpunkt Forststraße / Werderscher Damm / Am Wildpark	122
Abb. 113	Möglichkeiten zur sicheren Gestaltung der UHS Forststraße /Werderscher Damm / Am Wildpark	124
Abb. 114	Links: Plakat der Stadt Münster zum Schulterblick . Rechts: Plakate der Verkehrswacht Regensburg	129
Abb. 115	Kampagne der Verkehrswacht Regensburg zu Geisterradlern.	129

1 Ausgangslage und Aufgabenstellung

Bereits seit einigen Jahren fördert die Stadt Potsdam den Radverkehr mit zahlreichen Aktivitäten und beabsichtigt mit ihrer Radverkehrsstrategie (2008), den Radverkehrsanteil auf 27 % zu steigern. Dies erfordert auch verstärkte Aktivitäten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, um zu vermeiden, dass die Steigerung des Radverkehrs sich in erhöhten Unfallzahlen niederschlägt. Denn die Akzeptanz und Nutzung des Fahrrads hängt maßgeblich von der subjektiven und objektiven Verkehrssicherheit ab. So werden u. a. die im Radverkehrskonzept und der Radverkehrsstrategie festgelegten Haupttrouten 1. Priorität routenweise in Hinblick auf die Befahrbarkeit und durch sicherheitserhöhende Maßnahmen verbessert. Gleichwohl liegt das Unfallgeschehen der Radfahrer in Potsdam nach bisherigen Daten bezogen auf den Radverkehrsanteil gegenüber anderen Städten eher ungünstig.

Vor diesem Hintergrund hat die Stadt Potsdam die Planungsgemeinschaft Verkehr, Hannover, mit einer Analyse des Unfallgeschehens im Radverkehr beauftragt, auf deren Grundlage Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit abgeleitet werden sollen. Aufgabenstellung des Projektes ist es,

- die polizeilich erfassten Unfälle der Jahre 2008-2010 hinsichtlich Unfallentwicklung, Unfallbeteiligte, Unfalltypen, Alter der beteiligten Radfahrer, Unfallursachen und Hauptverursacher zu analysieren;
- typische Ausprägungen und Auffälligkeiten des Radverkehrsunfallgeschehens in Potsdam durch eine Analyse der statistischen Daten zu ermitteln;
- Unfalldaten auf Streckenabschnitte und Kreuzungen mit Unfallhäufungen hin auszuwerten;
- unfallauffällige Streckenabschnitte und Kreuzungen aus verkehrsplanerischer Sicht auf sicherheitsrelevante Defizite hin zu bewerten;
- ortsbezogene Vorschläge für verkehrsplanerische und verkehrsregelnde Handlungsempfehlungen zur Erhöhung der Sicherheit für die unfallauffälligen Bereiche zu entwickeln und
- generelle Folgerungen und Empfehlungen auf gesamtstädtischer Ebene zur Erhöhung der Radverkehrssicherheit unter Einbeziehung von Vorschlägen aus dem Bereich der „Soft Policies“ (weiche Maßnahmen wie Öffentlichkeitsarbeit, Verkehrssicherheitsarbeit) abzuleiten.

Die Ergebnisse der Untersuchung können als Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung hinsichtlich der kurz- und mittelfristig notwendigen finanziellen Mittel und ihrer Einstufung in konkrete Maßnahmenprogramme dienen und sollten bei der laufenden Maßnahmenplanung für die Haupttrouten 1. Priorität Berücksichtigung finden.

2 Vorgehen

In der Untersuchung wurden auf Grundlage der polizeilichen Daten zum Verkehrsunfallgeschehen die Erkenntnisse zur Gefährdungssituation des Radverkehrs und zu konkreten Verkehrssicherheitsdefiziten in mehreren Stufen konkretisiert (Abb. 1). Die Daten zu polizeilich erfassten Unfällen lagen für die Jahre 2008 und 2009 nur analog vor, ab dem Jahr 2010 sind diese digital verfügbar. Infolge dessen mussten unterschiedliche Datenquellen für die Analyse des Unfallgeschehens der Radfahrer in Potsdam ausgewertet werden.

Die Daten für die statistische Untersuchung der Entwicklung und Ausprägung des Unfallgeschehens mit Radfahrern in Potsdam wurden durch das Amt für Statistik Berlin-Brandenburg zur Verfügung gestellt. Für die Identifikation von unfallauffälligen Bereichen in den Jahren von 2008 bis 2010 wurden die Unfalltypensteckkarten der drei Jahre (für 2008 und 2009 über Fotos der Karten, für 2010 lagen sie bereits digital vor) ausgewertet. Genauere Informationen zu Unfällen an ausgewählten unfallauffälligen Bereichen (Straßenzüge und Kreuzungen mit auffälligem Unfallgeschehen im Radverkehr) wurden anhand von Verkehrsunfallanzeigen bei der Polizei der Stadt Potsdam ermittelt, der für ihre tatkräftige Unterstützung des Projektes ausdrücklich zu danken ist.

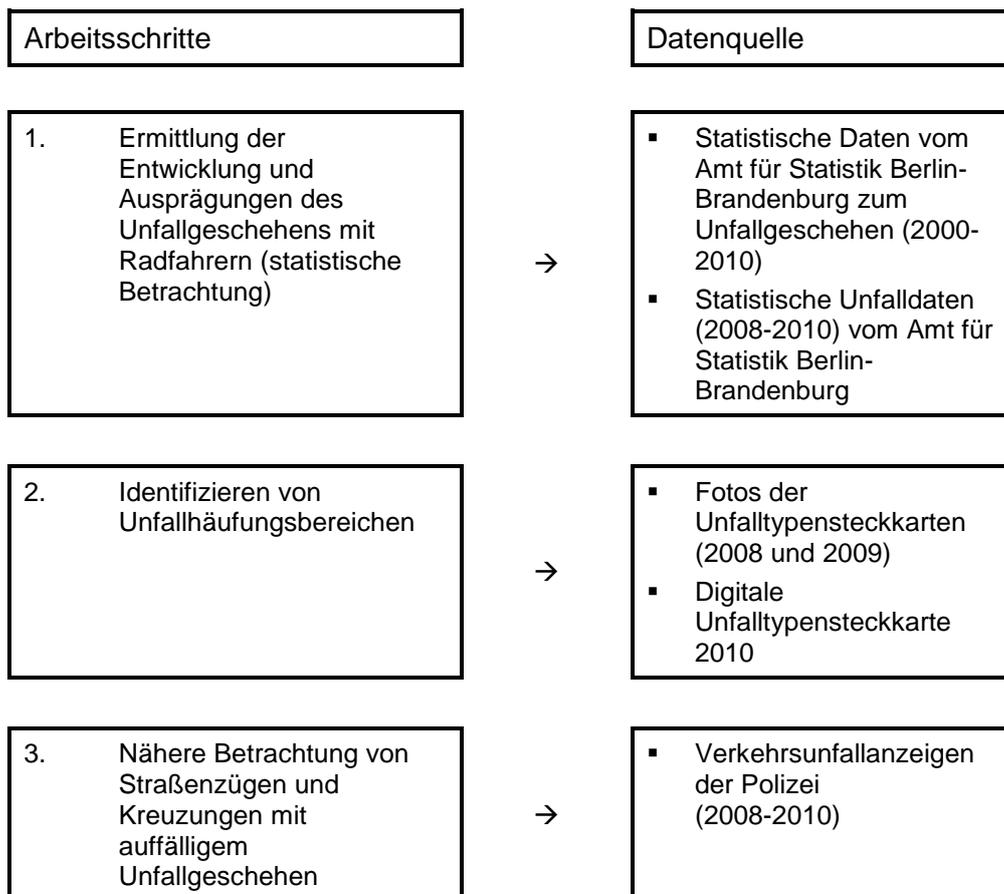


Abb. 1 Arbeitsschritte und Datenquellen für die Untersuchung

Der Arbeitsschritt **Ermittlung der Entwicklungen und Ausprägungen des Unfallgeschehens mit Radfahrern** umfasst

- Betrachtung der Langzeitentwicklung des Unfallgeschehens bzgl. Zahl und Unfallschwere in den Jahren 2000-2010
- Vertiefende Auswertung ausgewählter Unfallmerkmale (z. B. Unfallfolgen, Unfallgegner, Alter der beteiligten Radfahrer, Unfallursachen) für einen Dreijahreszeitraum (2008-2010)
- Vergleich mit anderen vorliegenden statistischen Daten zum Unfallgeschehen der Radfahrer zur Ableitung potsdamspezifischer Auffälligkeiten.

Das **Identifizieren von Unfalhhäufungsbereichen** nach Straßenzügen und Kreuzungen erfolgt durch die Auswertung nach der örtlichen Verteilung der Unfälle im Stadtgebiet. Ermittelt wurden alle Strecken mit einer Unfalldichte von mindestens 2,9 Unfällen/km*Jahr (im Zeitraum 2008-2010) sowie Kreuzungen mit mindestens 5 Unfällen in den Jahren 2008-2010, um geeignete Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ableiten zu können.

Zur Auswertung standen die jährlichen Unfalltypensteckkarten der Polizei zur Verfügung, die neben dem Unfallort auch den Unfalltyp und die Unfallschwere angeben. Für die Jahre 2008 und 2009 wurden die Unfalltypensteckkarten ab fotografiert, für das Jahr 2010 standen diese bereits digital zur Verfügung.

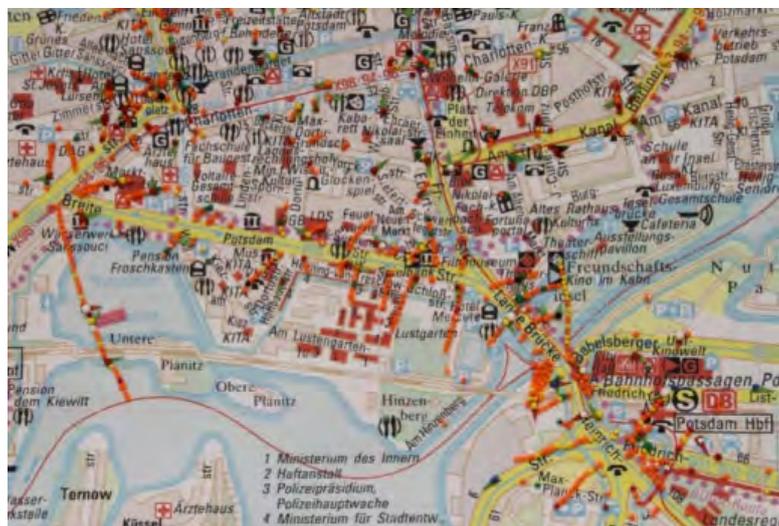




Abb. 2 oben: Ausschnitt Foto Unfalltypensteckkarte 2009 (alle Unfälle)
 [Fotographie: Landeshauptstadt Potsdam/ Barbara Plate]
 unten: Ausschnitt digitale Unfalltypensteckkarte 2010 (Unfälle Radfahrer)
 [Polizeipräsidium des Landes Brandenburg]

Auf Grundlage der örtlichen Unfallverteilung wurden insgesamt 4 Straßenzüge, 9 Kreuzungen (7 davon liegen im Verlauf der Streckenabschnitte) sowie ein Bereich (Bahnhofsumfeld) **mit auffälligen Unfallgeschehen** ausgewählt. Für diese wurden für jeden Radverkehrsunfall der Jahre 2008-2010 die Verkehrsunfallanzeigen der Polizei ausgewertet, die u.a. auch den Unfallverlauf näher beschreiben. Zur Bewertung der Sicherheitsdefizite in Hinblick auf die örtlich verkehrlichen und betrieblichen Gegebenheiten dienten eingehende Ortsbesichtigungen.

Bei der Bewertung der Ergebnisse ist zu berücksichtigen, dass gerade bei Radverkehrsunfällen ein sehr hoher Anteil polizeilich nicht erfasster Unfälle (Dunkelziffer) vorliegt, die deshalb hier nicht einbezogen werden konnten. Alleinunfälle, aber auch Radfahrer-Radfahrer- und Radfahrer-Fußgänger-Unfälle, vor allem ohne oder mit leichtem Personenschaden, sind in der Regel in der amtlichen Statistik deutlich unterrepräsentiert. Zur Erfassung der Dunkelziffer hätten Daten über einen längeren Zeitraum in den Krankenhäusern und Versicherungen erhoben werden müssen. Auf diese Weise konnte in der Stadt Münster festgestellt werden, dass ca. 68 % der Unfälle nicht polizeilich erfasst sind¹. Eine hohe Dunkelziffer besteht nach den Untersuchungen in Münster bei leichten sowie schweren Unfällen. Zu bedenken ist außerdem, dass auch Konflikte ohne Unfall für das subjektive Sicherheitsempfinden des einzelnen Radfahrers und damit für die Attraktivität des Radfahrens von Bedeutung sind. Dennoch geben Untersuchungen auf Basis der polizeilichen Unfalldaten wertvolle Aufschlüsse über typische Ausprägungen des Unfallgeschehens und die örtlichen Sicherheitsdefizite.

¹ Quelle: UKM: Fahrradunfallstudie Münster:
http://www.traumacentrum.de/file/veranstaltungen/Fahrradunfallstudie_M%C3%BCnster.pdf
 am 24.09.2012

3 Entwicklungen und Ausprägungen des Unfallgeschehens mit Radfahrern

3.1 Längerfristige Entwicklungstendenzen (2000-2010)

Die Zahl der verunglückten Radfahrer (Radfahrer, die bei einem Unfall verletzt oder getötet wurden) ist in Potsdam seit dem Jahr 2000 auf einem relativ hohem Niveau, nimmt aber nach dem Jahr 2005 leicht ab (Abb. 3). Dies entspricht in etwa dem Trend der Anzahl aller verunglückten Verkehrsteilnehmer (vgl. Abb. 4).

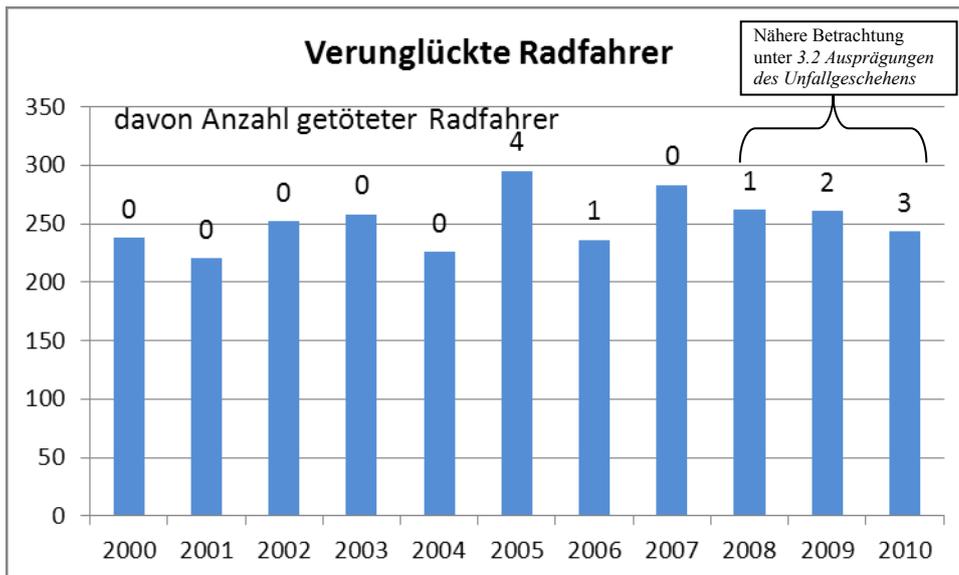


Abb. 3 Verunglückte Radfahrer in Potsdam (2000-2010)
(Datenquelle: LHP. Statistik und Wahlen [Grundlage: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg])

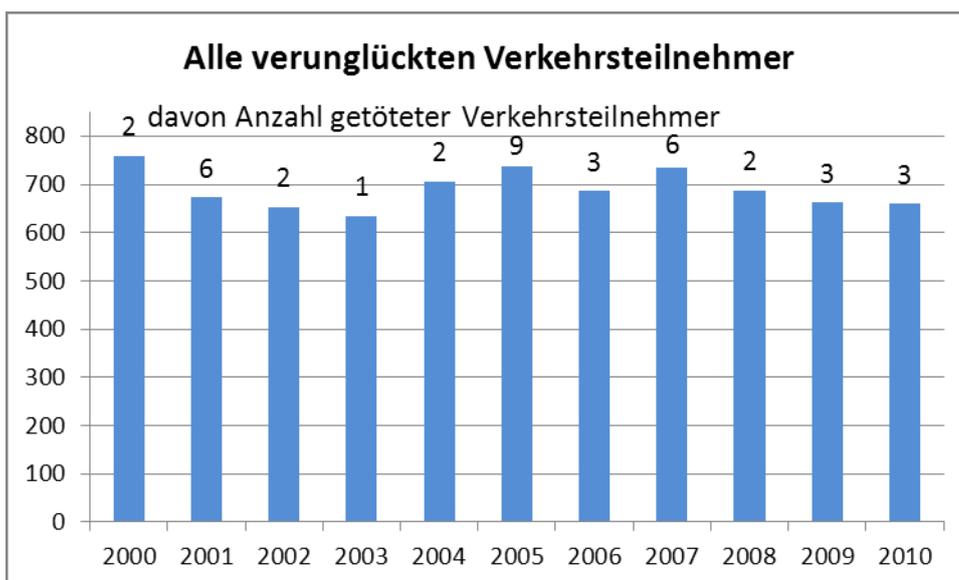


Abb. 4 Alle verunglückten Verkehrsteilnehmer in Potsdam (2000-2010)
(Datenquelle: LHP. Statistik und Wahlen [Grundlage: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg])

Der Anteil der verunglückten Radfahrer unter allen Verunglückten liegt bei 39 %. Dies ist verglichen mit dem Unfallgeschehen im Bundesdurchschnitt ein sehr hoher Wert. So waren im Jahr 2010 bundesweit innerorts ca. 25 % aller verunglückten Verkehrsteilnehmer Radfahrer². Verglichen mit einem Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr in Potsdam von 20 %³ weist der Anteil der verunglückten Radfahrer auf eine überdurchschnittliche Gefährdung hin.

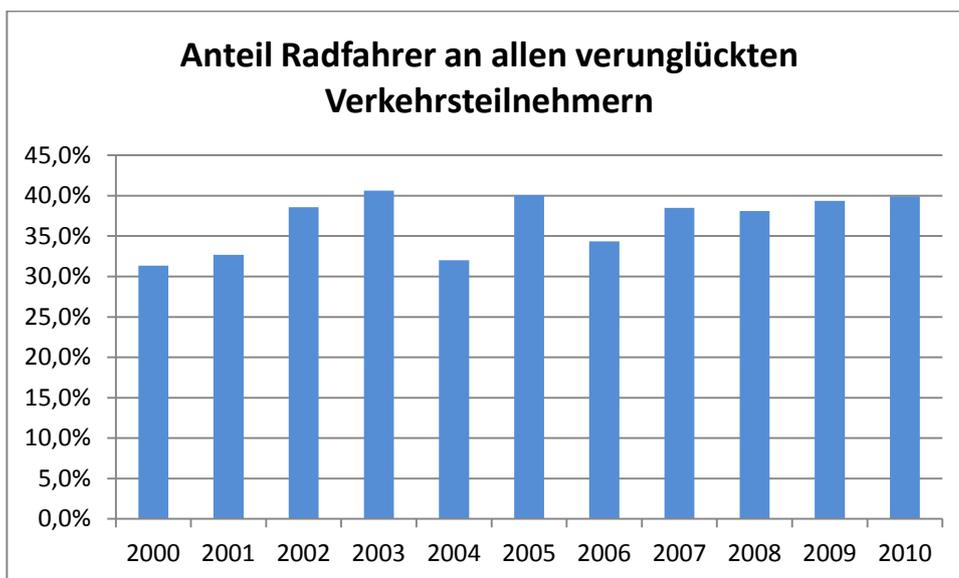


Abb. 5 Anteil der verunglückten Radfahrer an allen verunglückten Verkehrsteilnehmern in Potsdam (Datenquelle: LHP. Statistik und Wahlen [Grundlage: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg])

In Abb. 6 wurde die Unfallbelastung (Unfälle mit Radfahrer/10.000 Einwohner) dem Radverkehrsanteil des Gesamtverkehrs in Potsdam gegenübergestellt und in Vergleich zu entsprechenden Daten anderer Städte gesetzt. Der Wert für Potsdam liegt für das Jahr 2010 leicht unterhalb der eingetragenen Trendkurve, was eine Verbesserung gegenüber früheren Werten darstellt. In Bezug auf den Radverkehrsanteil und die Einwohnerzahl sind Radfahrer in Potsdam im Städtevergleich demnach nicht überdurchschnittlich stark gefährdet.

² Quelle: Statistisches Bundesamt (2010): Zeitreihen

³ Quelle: SRV 2008

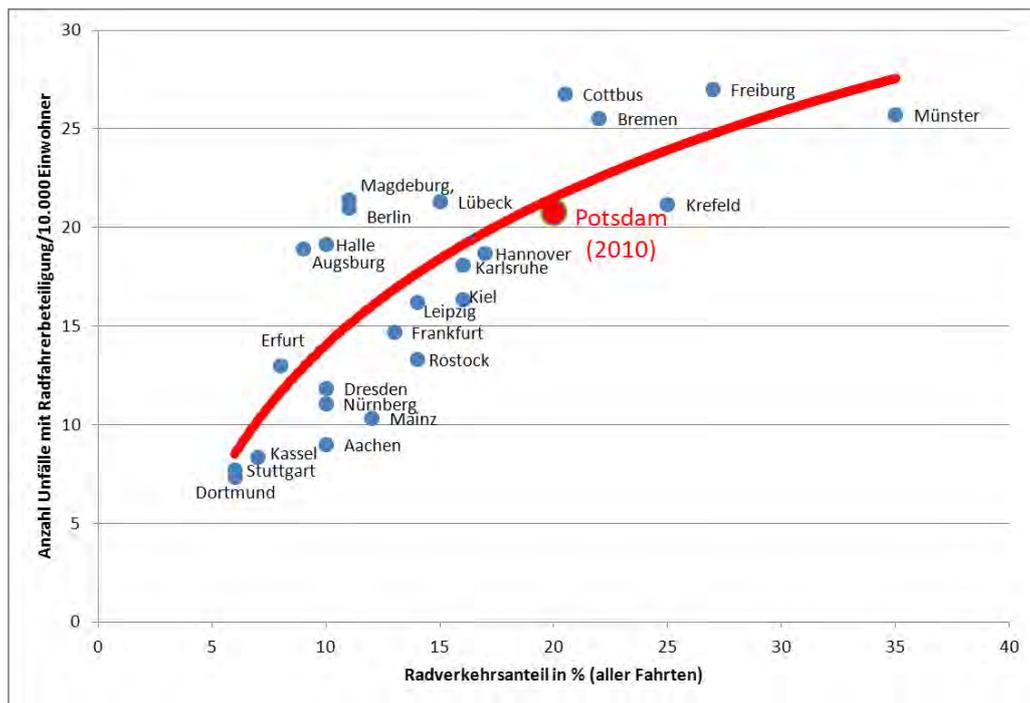


Abb. 6 Gegenüberstellung der Unfälle/10.000 Einwohner in verschiedenen Städten mit dem jeweiligen Radverkehrsanteil
(Daten für Vergleichsstädte 2000-2002 aus ADAC-Test „Radfahren in Städten“, 2004, um aktuelle Daten ergänzt,
Potsdam: Radverkehrsanteil: SRV 2008, Unfallzahlen: Amt für Statistik Berlin- Brandenburg (2010), Einwohnerzahlen (2010): LHP, Bereich Statistik und Wahlen)

3.2 Ausprägung des Unfallgeschehens im Radverkehr (2008-2010)

3.2.1 Unfallfolgen

Die Folgen eines Unfalles für die Betroffenen können unterschiedlich schwer ausfallen. Unter den verunglückten Verkehrsteilnehmer wird unterschieden in Leichtverletzte, Schwerverletzte und Getötete. In den drei Jahren von 2008 bis 2010 kam es insgesamt zu 778 Unfällen mit Beteiligung von Radfahrern. An diesen Unfällen waren insgesamt 1496 Verkehrsteilnehmer beteiligt (davon 854 Radfahrer) (Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg). Dabei wurden:

- 735 Personen leicht verletzt (davon 695 Radfahrer)
- 73 Personen schwer verletzt (davon 65 Radfahrer)
- 6 Personen getötet (alle 6 Radfahrer)

	2008	2009	2010	Gesamt
leichtverletzt	248 (233 RF)	258 (242 RF)	229 (220 RF)	735 (695 RF)
schwerverletzt	32 (28 RF)	19 (17 RF)	22 (20 RF)	73 (65 RF)
getötet	1 (1 RF)	2 (2 RF)	3 (3 RF)	6 (6 RF)

Tab. 1 Bei Radverkehrsunfällen verletzte Verkehrsteilnehmer 2008-2010 in Potsdam

Verglichen mit allen anderen Verkehrsteilnehmergruppen nehmen Radfahrer unter den Verunglückten in den Jahren 2008-2010 den vordersten Platz ein, gefolgt von Pkw-Fahrern. Der Radfahreranteil unter den Verunglückten übersteigt damit deutlich ihren Anteil im Modal Split⁴ (20 %).

⁴ Modal Split: Verteilung des Transportaufkommens auf die verschiedenen Verkehrsmittel

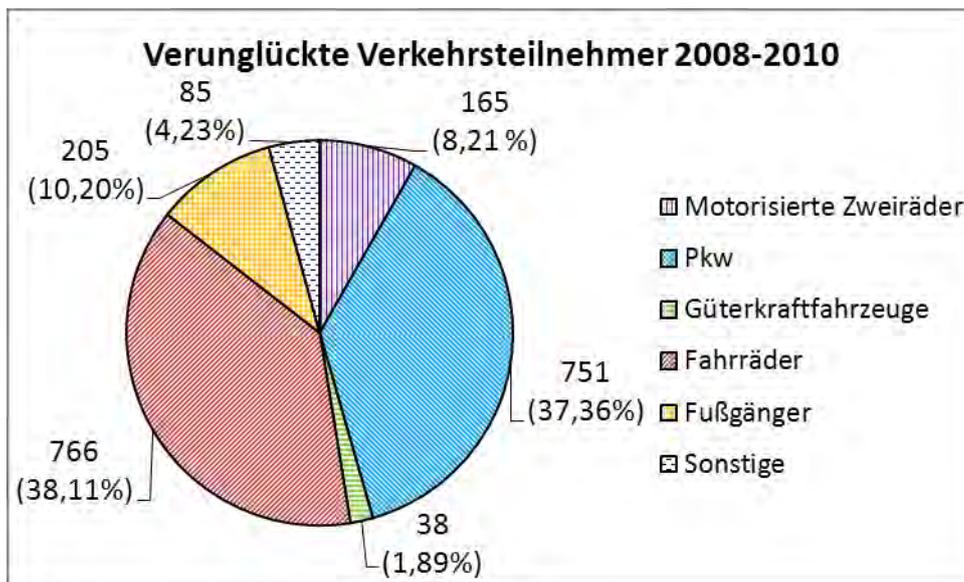


Abb. 7 Anteil der verunglückten Radfahrer an allen verunglückten Verkehrsteilnehmern (Datenquelle: LHP. Statistik und Wahlen)

Bei den nachfolgenden Erläuterungen ist zu berücksichtigen, dass für die statistischen Auswertung Daten für die Unfallkategorie⁵ 1-4 vorlagen, die meisten Unfälle mit Sachschaden (Unfallkategorie 5 und 6) sind darin demnach nicht berücksichtigt.

Der Anteil der Radfahrer mit schwerem Personenschaden an allen verunglückten Radfahrern beträgt 9,3 % (vgl. Tab. 2) Die Unfallfolgen für die verunglückten Verkehrsteilnehmer sind bei Radverkehrsunfällen in Potsdam demnach vergleichsweise gering. Insgesamt verunglückte bei etwa 10 % aller Radverkehrsunfälle mit Personenschaden mindestens ein beteiligter Verkehrsteilnehmer schwer.

⁵Unfallkategorien:

- 1: Unfall mit Getöteten.
- 2: Unfall mit Schwerverletzten
- 3: Unfall mit Leichtverletzten
- 4: Unfall mit schwerwiegendem Sachschaden
- 5: Sonstiger Unfall mit Sachschaden ohne Alkoholeinwirkung
- 6: Sonstiger Unfall mit Sachschaden mit Alkoholeinwirkung

Stadt	Jahr	Anteil schwerverletzter und getöteter
Potsdam	2008-2010	9,3 %
Berlin	2008-2010	10,9 %
Freiburg ⁶	2005-2007	14,6 %
Osnabrück	2008-2010	16,8 %
Deutschlandweit innerorts ⁷	2010	17,3 %

Tab. 2 Vergleich des Anteils der Radfahrer mit schwerem Personenschaden an allen verunglückten Radfahrern⁸

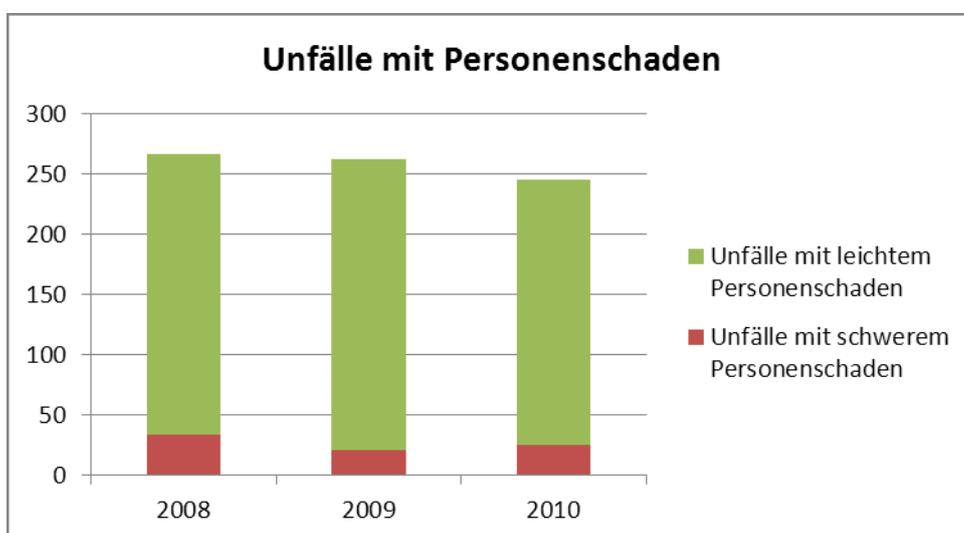


Abb. 8 Radverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Unfallschwere in Potsdam
(Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg)

3.2.2 Zeitliche Verteilung und Unfallfolgen

Je mehr Radfahrer und potenzielle Unfallgegner auf den Straßen unterwegs sind, umso größer ist die Wahrscheinlichkeit, dass es zu einem Radverkehrsunfall kommt. So sind bei der tageszeitlichen Verteilung der Radverkehrsunfälle Peaks⁹ zu den Hauptverkehrszeiten erkennbar. Ebenso ist eine (kleinere) mittägliche „Schulverkehrsspitze“ zu erkennen. Weiterhin ereignen sich die meisten Radfahrerunfälle während der Fahrrad-Saison in den Sommermonaten.

⁶ Quelle: Alrutz/Prahlw (2008): Radverkehrssicherheit in Freiburg

⁷ Quelle: Statistisches Bundesamt: Unfallentwicklung auf deutschen Straßen 2010

⁸ Quellen: Polizeiberichte mehrerer Städte

⁹ Höhepunkte der Unfallbelastung

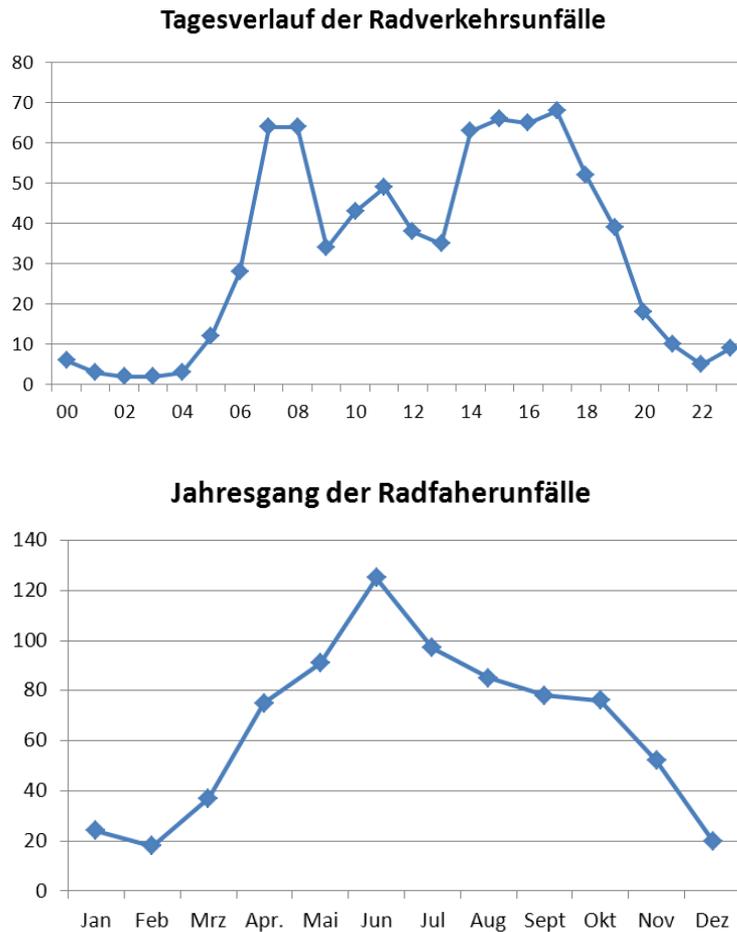


Abb. 9 Tagesgang und Jahresganglinie der Radfahrerunfälle
(Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg)

3.2.3 Alter und Geschlecht der an Unfällen beteiligten Radfahrer

Bei Betrachten der Altersstruktur der an Unfällen beteiligten Radfahrer fällt auf, dass Jugendliche und junge Erwachsene besonders häufig an Radverkehrsunfällen beteiligt sind (vgl. Abb. 10). Auch bezogen auf den jeweiligen Anteil der Altersgruppe an der Gesamtbevölkerung sind Jugendliche als Radfahrer überdurchschnittlich häufig an Unfällen beteiligt (vgl. Abb. 11).

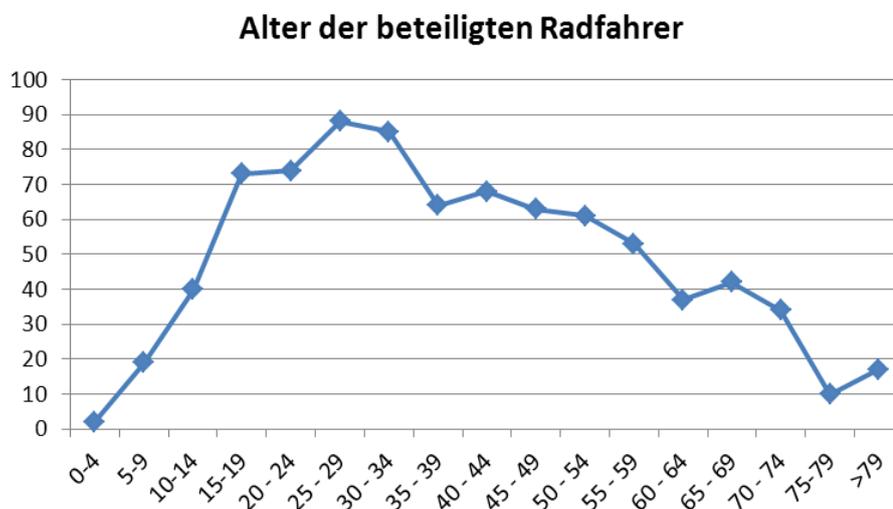


Abb. 10 Alter der an Unfällen beteiligten Radfahrer
(Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg)

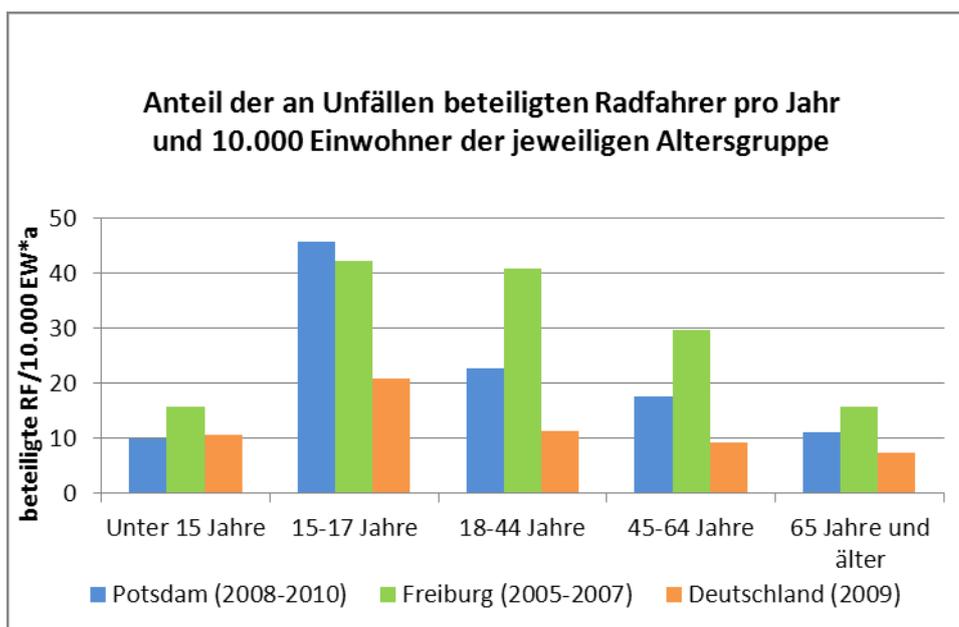


Abb. 11 An Unfällen beteiligte Radfahrer nach Altersgruppe in Bezug zur Einwohnerzahl der jeweiligen Altersgruppe. Vergleich zur Altersstruktur Radfahrerunfälle bundesweit¹⁰ und Freiburg¹¹

Bei der Unfallaufnahme wird durch die Zuweisung der Ordnungsnummer ein Beteiligter als Hauptverursacher aufgenommen. Im Vergleich zu anderen Altersgruppen sind Jugendliche besonders häufig Hauptverursacher von Radverkehrsunfällen. Während bei allen anderen Altersgruppen in den ganz überwiegenden Fällen der Unfallgegner Hauptverursacher des

¹⁰ Quelle Unfälle nach Altersgruppen: Statistisches Bundesamt (2010): Zweiradunfälle im Straßenverkehr 2009, Altersstruktur 2009: <http://www.destatis.de/bevoelkerungspyramide/>

¹¹ Quelle: Alrutz/Prahlw (2008): Radverkehrssicherheit in Freiburg

Unfalls ist, sind Radfahrer im Alter zwischen 15 und 17 Jahren etwa zur Hälfte die Hauptverursacher der Unfälle, an denen sie beteiligt sind.

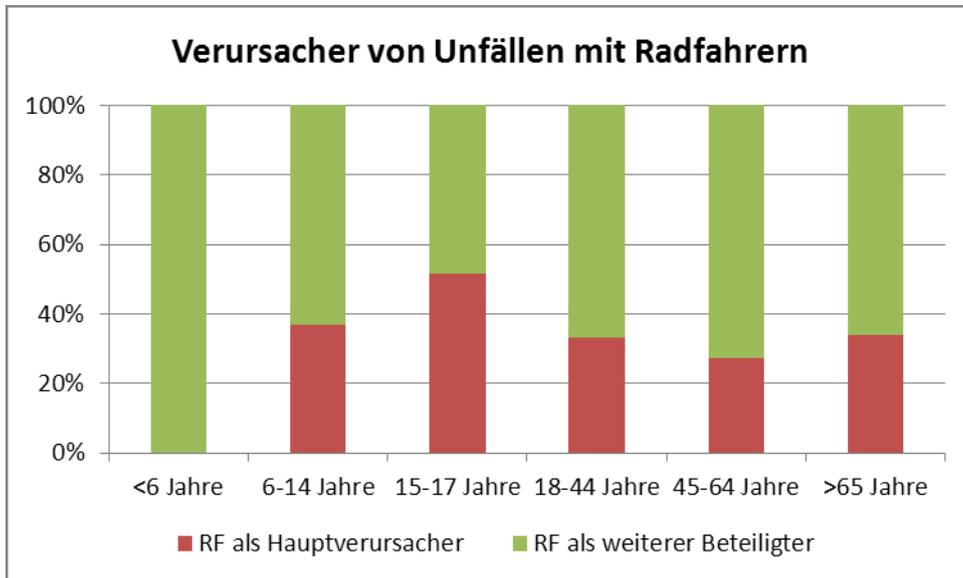


Abb. 12 Radfahrer als Hauptverursacher bzw. als weitere Beteiligte von Unfällen
(Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg)

Hinsichtlich der Unfallfolgen sind die höheren Altersgruppen auffällig. Die Folgen von Unfällen sind bei älteren Radfahrern meist schwerwiegender als bei Radfahrern jüngeren Alters. So sind 34 der 65 schwerverletzten und 5 der 6 getöteten Radfahrer 45 Jahre oder älter. Die Hälfte aller getöteten Radfahrer ist der Altersgruppe über 65 zuzuordnen.

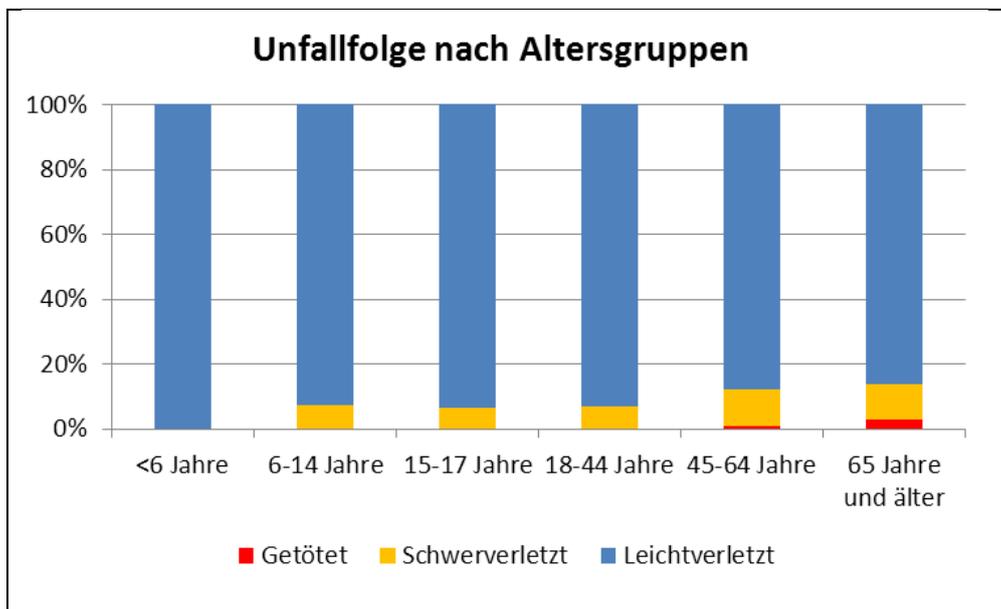


Abb. 13 Unfallfolgen nach der jeweiligen Altersgruppe der Radfahrer
(Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg)

Etwa 57 % der an Unfällen beteiligten Radfahrer sind männlichen Geschlechts. Dieser Geschlechterunterschied ist bei Kindern und Jugendlichen besonders ausgeprägt. Er findet sich in vergleichbarer Ausprägung allerdings auch in anderen Städten und der bundesweiten Unfallstatistik. In Potsdam sind demnach keine speziellen geschlechterspezifischen Unfallauffälligkeiten erkennbar.

	männlich	weiblich
< 6 Jahre	25,00%	75,00%
6-14 Jahre	71,93%	28,07%
15-17 Jahre	65,71%	34,29%
18-44 Jahre	54,68%	45,32%
45-64 Jahre	57,01%	42,99%
ab 65 Jahre	56,91%	43,09%

Tab. 3 Geschlechterverteilung der beteiligten Radfahrer in Potsdam
(Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg)

3.2.4 Unfallgegner bei Radverkehrsunfällen

Bei den Radverkehrsunfällen, welche sich im Untersuchungszeitraum in Potsdam ereigneten war in den meisten Fällen mindestens ein weiterer Verkehrsteilnehmer beteiligt (Unfallgegner). Der weit überwiegende Teil der Unfallgegner bei Radverkehrsunfällen sind mit 63 % Personenkraftwagen. Mit großem Abstand folgen darauf Alleinunfälle (10,1 %) der Radfahrer ohne einen weiteren Beteiligten sowie Unfälle zwischen Radfahrern (8,9 %). Dies entspricht etwa den bundesweiten Anteilen. Andere Radfahrer, Lkw und Busse sind in Potsdam überdurchschnittlich häufig Unfallgegner von Radfahrern. Alleinunfälle wurden dagegen verhältnismäßig selten gemeldet.

Allerdings ist zu berücksichtigen, dass gerade bei Radverkehrsunfällen ein sehr hoher Anteil polizeilich nicht erfasster Unfälle (Dunkelziffer) vorliegt. Alleinunfälle, Radfahrer-Radfahrer- und Radfahrer-Fußgänger-Unfälle, sind auch bei Auftreten von Personenschäden demnach in der amtlichen Statistik unterrepräsentiert.

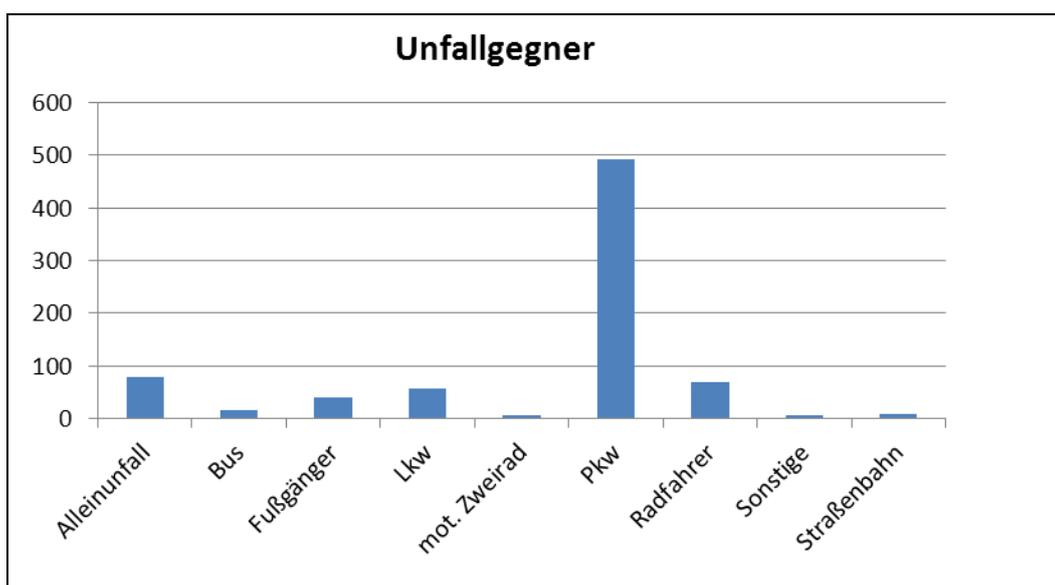


Abb. 14 Unfallgegner bei Radverkehrsunfällen
(Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg)

Unfallgegner	Potsdam (2008-2010)	Deutschland innerorts (2010) ¹²
Alleinunfall	10,1%	15,5%
Bus	2,1%	0,8%
Fußgänger	5,2%	5,4%
Lkw	7,5%	5,1%
mot. Zweirad	0,8%	1,6%
Pkw	63,3%	62,9%
Radfahrer	8,9%	6,7%
Sonstige	2,2%	2,1%

Tab. 4 Unfallgegner bei Radverkehrsunfällen
(Quelle Potsdam: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg)

Der Unfalltyp beschreibt die Konfliktsituation vor dem Unfall. Unfälle zwischen Radfahrern und Pkw sowie Lkw waren meistens Einbiegen/Kreuzen- oder Abbiegeunfälle, ereigneten sich demnach an Kreuzungen oder Zufahrten. Hingegen ereigneten sich die meisten Unfälle zwischen Radfahrern im Längsverkehr. Fahrnunfälle, die durch den Verlust der Kontrolle über das Fahrrad ausgelöst werden, sind in der Regel Alleinunfälle von Radfahrern.

¹² Quelle: Bundesamt für Statistik (2010): Verkehrsunfälle 2010 (Fachserie 8, Reihe 7 2010)

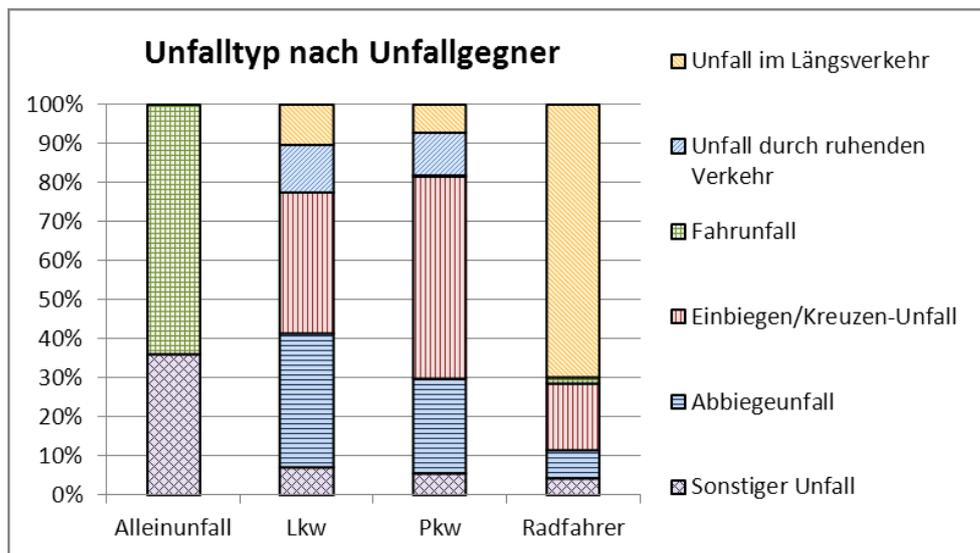


Abb. 15 Jeweilige Unfalltypen nach ausgewählten Unfallgegnern
(Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg)

Insgesamt sind 38 % der verunfallten Radfahrer als Hauptverursacher eingestuft. Diese Zahl beinhaltet auch Alleinunfälle und Unfälle mit Radfahrern. Bei Unfällen mit Pkw sind Radfahrer in etwa 21 % der Fälle Hauptverursacher. Bei Unfällen mit Fußgängern hingegen in fast 63 % der Fälle. Hier ist eine Tendenz nach dem Motto „Der Stärkere setzt sich durch“ erkennbar.

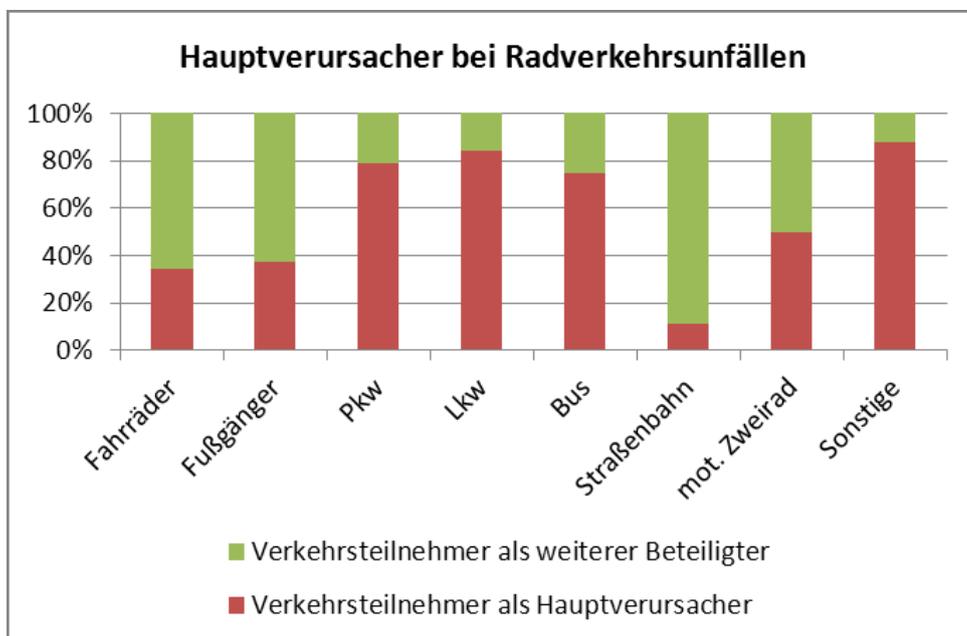


Abb. 16 An Radverkehrsunfällen beteiligte Verkehrsteilnehmer: Nutzer der jeweiligen Verkehrsart waren als Hauptverursacher beteiligt (rot) oder als weitere Beteiligte in Unfall verwickelt (grün).
(Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg)

Je nach Unfallgegner unterscheidet sich die Unfallschwere. Unfälle mit der Straßenbahn oder einem Lkw sind besonders schwerwiegend. 3 der 6 getöteten Radfahrer starben bei Unfällen mit einem Lkw. Jeweils ein Radfahrer starb bei einem Unfall mit dem Pkw und der

Straßenbahn, ein Alleinunfall endete tödlich. Aber auch bei Unfällen mit Fußgängern und Alleinunfällen ist der Anteil der Unfälle mit schwerem Personenschaden recht hoch. Dies lässt sich auf die sehr hohe Dunkelziffer bei diesen Unfällen, die vor allem bei den leichten Personenschäden liegt, zurückführen.

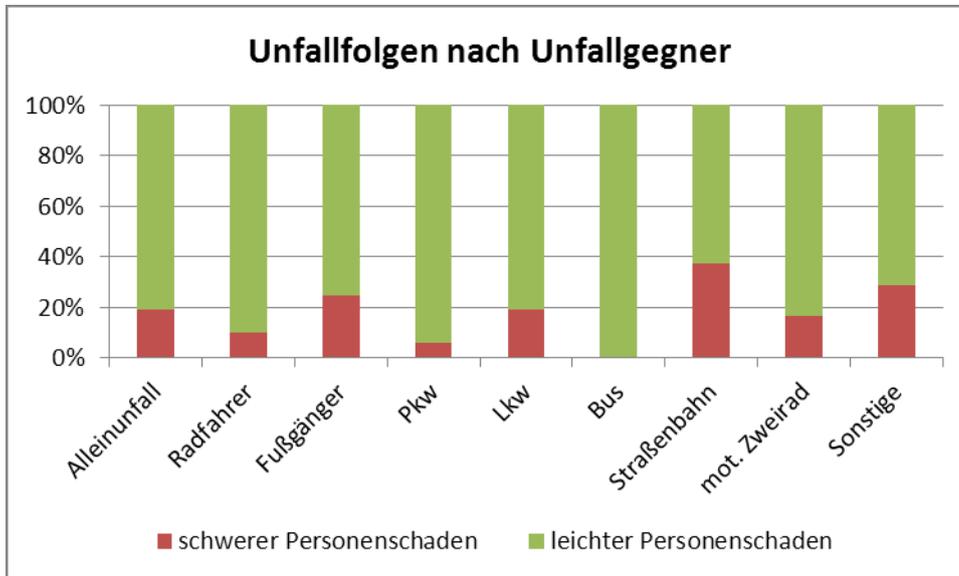


Abb. 17 Unfallfolge nach jeweiligem Unfallgegner bei Radverkehrsunfällen in Potsdam
(Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg)

3.2.5 Ort und Ursachen der Unfälle

Die meisten Radfahrerunfälle ereignen sich an Kreuzungen und Einmündungen. Hier kommt es auch zu den meisten und schwersten Verletzungen. Insgesamt 347 Radfahrer verunglückten an Einmündungen und Kreuzungen (34 davon schwer). Weitere 93 Radfahrer verunglückten an Grundstückszufahrten (8 davon schwer).

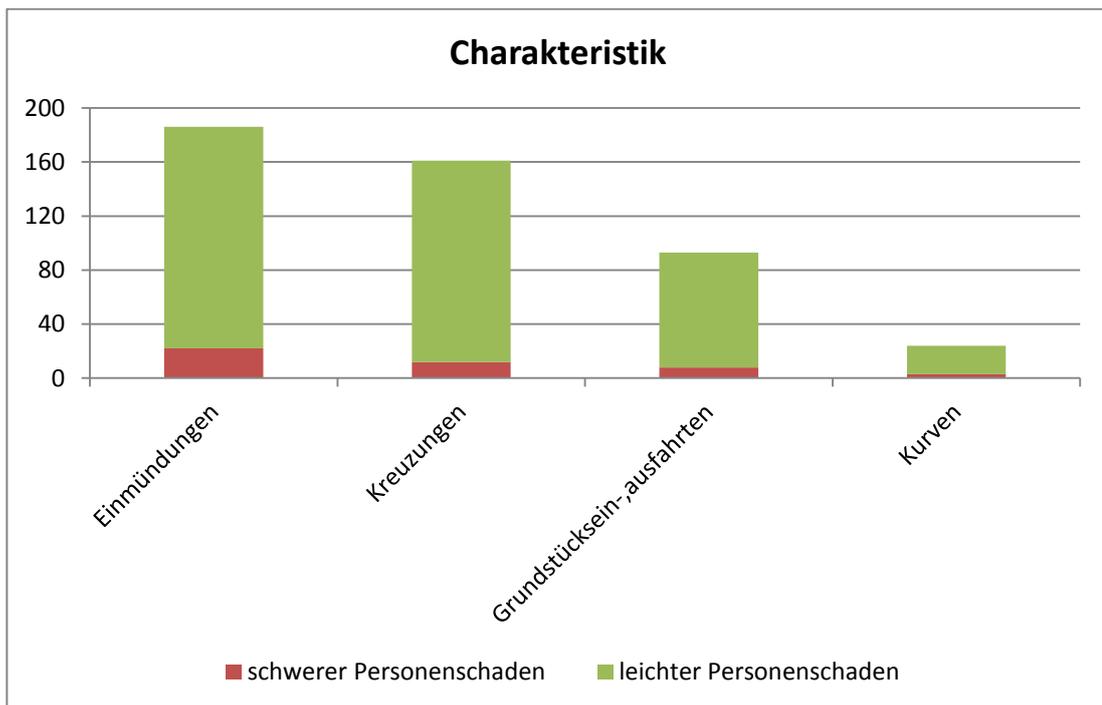


Abb. 18 Charakteristik der Unfallstelle (Auswahl der Häufigsten)
(Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg)

Die dominierenden Unfalltypen bei Radverkehrsunfällen in Potsdam sind dementsprechend Einbiegen-Kreuzen- Abbiege-Unfälle. Die häufigsten Unfallursachen sind Fehler beim Abbiegen und Wenden (etwa 32 %) sowie Fehler bezüglich Vorfahrt und Vorrang. Dabei handelt es sich hauptsächlich um Fehler der Unfallgegner von Radfahrern (vgl. Abb. 20).

Diese mit anderen Städten vergleichbare Charakteristik bezieht sich oft auf Unfälle, bei denen Radfahrer im Seitenraum fahren (auf einem Geh- oder Radweg) und an Einmündungen und Zufahrten mit einbiegenden oder abbiegenden wartepflichtigen Kfz kollidieren. Entsprechend häufig werden als Unfallursachen „Abbiegen, Wenden“ sowie „Vorfahrt, Vorrang“ genannt.

Die „Falsche Straßenbenutzung“, welche in der Regel das unerlaubte Linksfahren auf Radwegen beschreibt, ist die dritthäufigste Unfallursache, betrachtet man alle Unfallursachen. (Hier sind auch die Unfallursachen weiterer Unfallbeteiligter neben dem Hauptverursacher inkludiert) (vgl. Abb. 21). Im Allgemeinen sind linksfahrende Radfahrer überdurchschnittlich gefährdet.

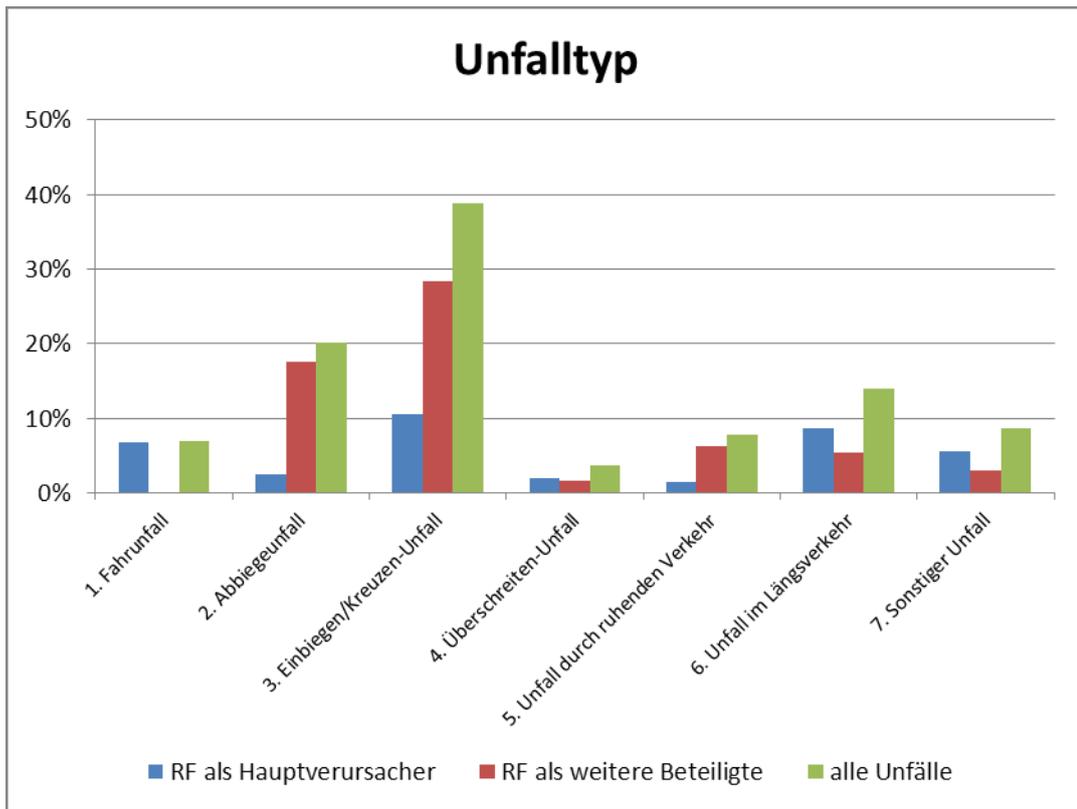


Abb. 19 Unfalltypen bei Radverkehrsunfällen
(Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg)



Abb. 20 Unfallursachen bei Radverkehrsunfällen, welche dem Hauptverursacher zugeordnet sind
(Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg)

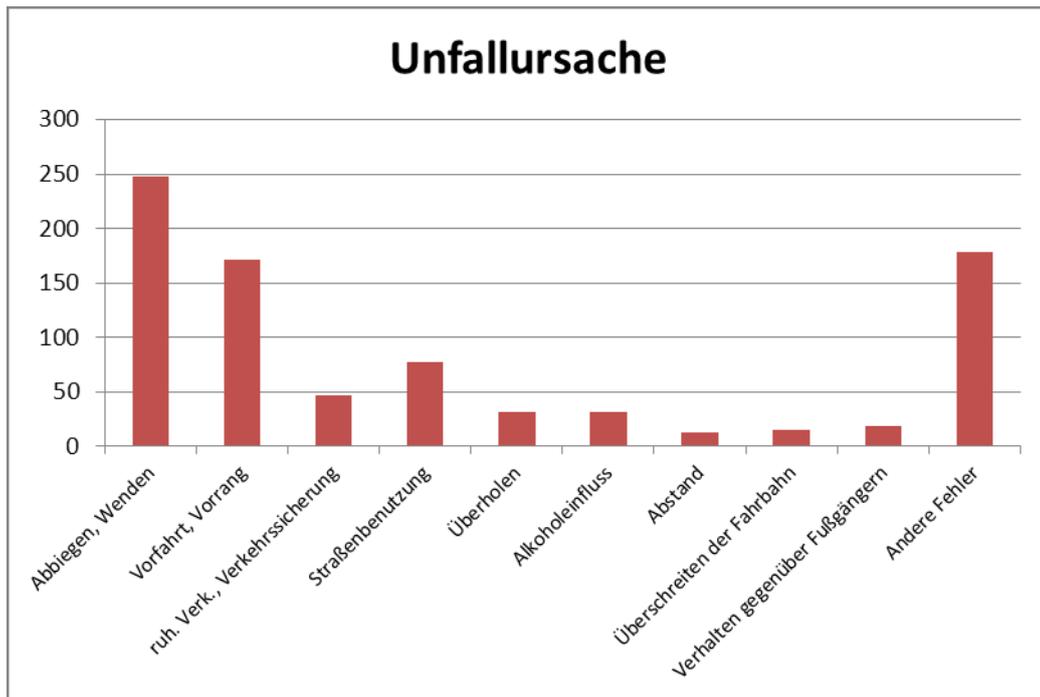


Abb. 21 Alle Unfallursachen von Radverkehrsunfällen (Ursachen aller Unfallbeteiligten)
(Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg)

4 Ermittlung unfallauffälliger Streckenabschnitte und Kreuzungen

Zur Identifizierung der Straßenzüge sowie Kreuzungen mit Unfallhäufung wurde die örtliche Verteilung der Unfälle im Untersuchungszeitraum (2008 bis 2010) anhand von Unfalltypensteckkarten (2008 und 2009 analoge Unfalltypensteckkarten, 2010 digitale Unfalltypensteckkarten) der Polizei ermittelt.

Auf den Karten der drei Jahre wurden Streckenabschnitte herausgesucht, auf denen sich Radverkehrsunfälle ereigneten. Unfälle auf einem Straßenzug zwischen Schnittpunkten von Hauptverkehrsstraßen wurden in einem Abschnitt zusammengefasst. Unfälle an den Schnittpunkten zweier Abschnitte wurden jeweils der Straße mit der höheren Verkehrsbedeutung zugeteilt.

Alle Strecken mit einer Unfalldichte von mindestens 2,9 Unfällen/km*Jahr (im Zeitraum 2008-2010) sowie Kreuzungen mit mindestens 5 Unfällen in den Jahren 2008-2010 wurden jeweils in einer Tabelle zusammengefasst (vgl. Tab. 5, Tab. 6)

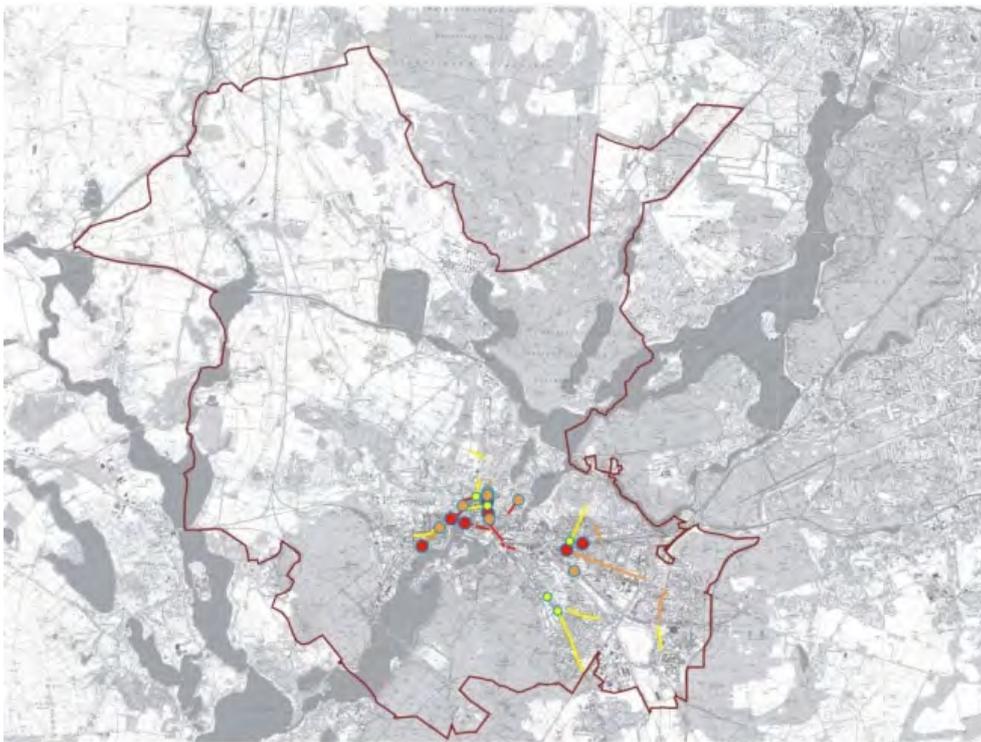


Abb. 22

Unfallschwerpunkte 2008-2010

Gelb: Strecken Unfalldichte 2,9-4,9 und Kreuzungen mit 5-6 Unfällen

Orange: Strecken Unfalldichte 5,0-9,9 und Kreuzungen mit 7-8 Unfällen

Rot: Strecken Unfalldichte über 10 und Kreuzungen mit mehr als 9 Unfällen

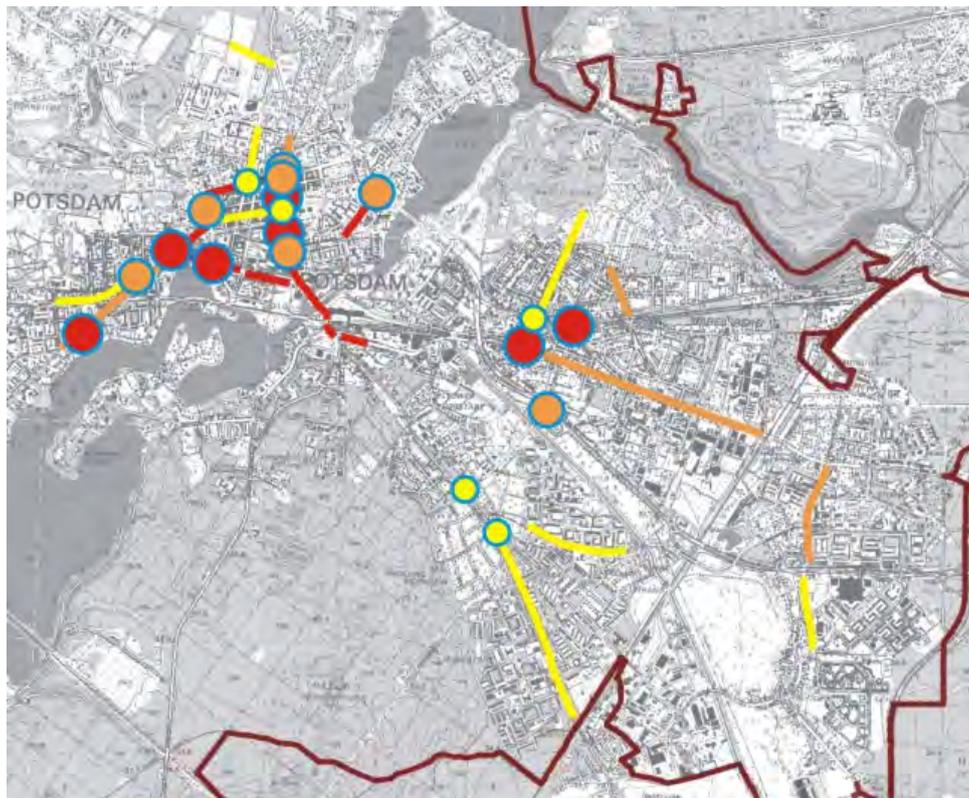


Abb. 23 Unfallschwerpunkte 2008-2010 – Ausschnitt
Gelb: Strecken Unfalldichte 2,9-4,9 und Kreuzungen mit 5-6 Unfällen
Orange: Strecken Unfalldichte 5,0-9,9 und Kreuzungen mit 7-8 Unfällen
Rot: Strecken Unfalldichte über 10 und Kreuzungen mit mehr als 9 Unfällen

Streckenabschnitte mit hoher Unfalldichte in den Jahren 2008 bis 2010

	Straße	Abschnitt von	Abschnitt bis	Länge (Km)	Unfälle (08-10)			Anzahl				Unfalldichte (Unfälle/Km*a)	Anteil Schwer- verletzter	Bemerkungen
					08	09	10	Tote	Sv	Lv	Sach.			
1	Friedrich-Ebert-Straße	Hegelallee	Am Kanal	0,7	10	11	17	0	0	29	9	18,1	0,0%	<i>Nähere Untersuchungen</i>
2	Lange Brücke	Friedrich-List-Straße	Friedrich-Ebert-Straße	0,4	4	6	5	0	2	12	1	12,5	13,3%	<i>Bauzeit während Brückenneubau (ÖPNV, Rad, Fuß)</i>
3	Heinrich-Mann-Allee	Brauhausberg	Friedrich-List-Straße	0,3	2	1	8	0	0	10	1	12,2	0,0%	<i>Nähere Untersuchungen (Bahnhofsumfeld)</i>
4	Breite Straße	Friedrich-Ebert-Straße	Zeppelinstraße	1,1	12	9	17	0	1	29	8	11,5	2,6%	<i>Umbau Dortustraße</i>
5	Berliner Straße	Am Kanal	Nuthestraße	0,5	2	6	9	0	0	12	3	11,3	2 Unfälle Unfallschwere nicht erkennbar	<i>Umbauplanung vorhanden</i>
6	Zeppelinstr./Schopenhauerstr.	Breite Straße	Hegelallee	0,7	8	6	8	0	2	15	5	10,5	9,1%	<i>Nähere Untersuchungen</i>
7	Hegelallee	Schopenhauer Straße	Friedrich-Ebert-Straße	0,7	3	7	10	0	2	14	2	9,5	2 Unfälle Unfallschwere nicht erkennbar	<i>Nähere Untersuchungen</i>
8	Friedrich-Ebert-Straße	Reiterweg	Hegelallee	0,6	3	6	8	1	3	10	3	9,4	23,5%	<i>Umbau 2013-2015</i>
9	Zeppelinstraße	Breite Straße	Kastanienallee	1,3	17	7	8	0	1	19	12	8,2	3,1%	<i>Sicherheitsaudit W&K</i>
10	Großbeerstraße	Lutherplatz	Wetzlarer Straße	2,3	18	9	12	1	3	27	8	5,7	10,3%	<i>Nähere Untersuchungen</i>

	Straße	Abschnitt von	Abschnitt bis	Länge (Km)	Unfälle (08-10)			Anzahl				Unfalldichte (Unfälle /Km*a)	Anteil Schwer- verletzter	Gründe für Auswahl
					08	09	10	Tote	Sv	Lv	Sach.			
11	Neuendorfer Straße	Nuthestraße	Großbeerenstr.	1,0	6	8	13	0	1	11	5	5,7	5,9%	<i>Soll in Vorplanung beachtet werden</i>
12	Plantagenstraße	Rudolf-Breitscheid-Straße	Goethestraße	0,3	0	1	4	0	0	4	1	5,6	12,5%	
13	Jägerallee	Reiterweg	Hegelallee	0,7	4	1	5	0	0	9	1	4,8	0,0%	<i>Unfalldichte unter 5 Unfälle/km/Jahr, keine Unfälle mit Schwerverletzten</i>
14	Geschwister-Scholl-Str.	Kastanienallee	Zeppelinstraße	0,8	3	4	3	0	0	5	8	4,2	0,0%	<i>Unfalldichte unter 5 Unfälle/km/Jahr, keine Unfälle mit Schwerverletzten</i>
15	Zum Kirchsteigfeld	Konrad-Wolf-Allee	Nuthestraße	0,8	7	1	2	0	0	7	3	4,2	0,0%	<i>Unfälle abnehmend</i>
16	Heinrich-Mann-Allee	Drewitzer Str.	Am Bahnhof	1,8	5	7	7	0	2	16	2	3,7	10,0%	<i>Radroute C und Tramplanung</i>
17	Brandenburger Straße	Schopenhauer Straße	Am Bassin	0,8	2	2	4	0	0	5	3	3,3	0,0%	<i>Unfalldichte unter 5 Unfälle/km/Jahr, keine Unfälle mit Schwerverletzten</i>
18	Kiepenheuerallee	Nedlitzer Str.	Straßenende	0,7	2	3	2	0	1	5	1	3,1	14,3%	<i>Geringe Unfalldichte</i>
19	Karl-Liebknecht-Str	Großbeerenstraße	Allee nach Glienicke	1,4	6	3	3	0	0	9	3	2,9	0,0%	<i>Unfalldichte unter 5 Unfälle/km/Jahr, keine Unfälle mit Schwerverletzten</i>
20	Am Nuthetal	An der Alten Zauche	Otterkiez	0,8	1	3	3	0	0	5	2	2,9	0,0%	<i>Unfalldichte unter 5 Unfälle/km/Jahr, keine Unfälle mit Schwerverletzten</i>
	Friedrich-Engels-Straße		Südlich Hbf.	Ca. 200 m	2	3	5	0	1	7	2	16,7	10%	<i>Nähere Untersuchungen + Ergänzung nördl. Bf-umfeld</i>

Tab. 5 Streckenabschnitte mit hoher Unfalldichte in den Jahren 2008-2010

Kreuzungen mit vielen Unfällen

	Kreuzung		Unfälle (2008-2010)			Anzahl				Anteil Schwer- verletzter	Bemerkungen
			08	09	10	Tote	Sv	Lv	Sach.		
1	Großbeerenstraße	Karl-Liebknecht-Straße	9	4	2	0	1	11	3	6,7%	Nähere Untersuchungen
2	Schulstr./Benzstr.	Kopernikusstr.	1	4	6	1	0	6	4	9,1%	Radschutzstreifen neu errichtet, Entwicklung betrachten
3	Breite Straße	Schopenhauerstraße	3	1	6	0	0	8	2	0,0%	Nähere Untersuchungen
4	Breite Straße	Zeppelinstraße	4	3	3	0	0	9	1	0,0%	Bauliche Veränderung 2011 In Strecke 6 enthalten Nähere Untersuchungen
5	Zeppelinstraße	Mittelweg	10	0	0	0	0	6	4	0,0%	Keine Unfälle 2009 und 2010
6	Friedrich-Ebert-Straße	Charlottenstraße	4	2	3	0	0	8	1	0,0%	In Strecke 1 enthalten Nähere Untersuchungen
7	Friedrich-Ebert-Straße	Gutenbergstraße	2	4	3	0	0	6	3	0,0%	In Strecke 1 enthalten Nähere Untersuchungen
8	Hegelallee	Friedrich-Ebert-Straße	0	2	6	0	0	4	2	2 Unfälle Unfallschwere nicht erkennbar	In Strecke 1 bzw. 6 enthalten Nähere Untersuchungen
9	Schopenhauerstraße	Brandenburger Straße	3	2	2	0	1	4	2	14,3%	In Strecke 6 enthalten Nähere Untersuchungen
10	Friedrich-Ebert-Straße	Mittelstraße	2	1	4	0	0	7	0	0,0%	In Strecke 1 enthalten Nähere Untersuchungen

	Kreuzung		Unfälle (2008-2010)			Anzahl				Anteil Schwer- verletzter	Bemerkungen
			08	09	10	Tote	Sv	Lv	Sach.		
11	Friedrich-Ebert- Straße	Am Kanal		7		0	0	4	3	0,0%	<i>In Strecke 1 enthalten Nähere Untersuchungen</i>
12	Berliner Straße	Nuthestraße	1	4	2	0	0	4	1	2 Unfälle Unfallschwere nicht erkennbar	<i>Planung vorhanden</i>
13	Zeppelinstraße	Geschwister- Scholl-Straße	5	0	2	0	0	3	4	0,0%	<i>In Sicherheitsaudit</i>
14	Horstweg	Nuthestraße (Unfälle an Auffahrten)	7	0	0	0	1	4	2	14,3%	<i>Keine Unfälle in 2009 und 2010</i>
15	Hegelallee	Jägerallee/ Lindenstraße	1	3	2	0	2	4	0	33,34%	<i>In Strecke 7 enthalten Nähere Untersuchungen</i>
16	Friedrich-Ebert- Straße	Brandenburger Straße	1	0	5	0	0	4	2	0,0%	<i>In Strecke 1 enthalten Nähere Untersuchungen</i>
17	Karl-Liebknecht- Straße	Rudolf- Breitscheid- Straße	3	1	2	0	0	5	1	0,0%	<i>Neu markiert Nähere Untersuchungen</i>
18	Rudolf-Breitscheid- Straße	Friedrich-List- Straße	0	0	5	0	1	4	0	20%	
19	Heinrich-Mann- Allee	Drewitzer Straße	1	0	4	0	0	4	1	0,0%	<i>In Sicherheitsaudit</i>
20	Heinrich-Mann- Allee	Horstweg	0	4	1	0	0	3	2	0,0%	

Tab. 6 Kreuzungen mit vielen Unfällen in den Jahren 2008-2010

5 Nähere Betrachtung von Straßenzügen und Kreuzungen mit auffälligem Unfallgeschehen

5.1 Auswahl der näher zu betrachtenden unfallauffälligen Bereiche

Die Ergebnisse dieser Auswertung (siehe Tab. 5, Tab. 6) wurden im Arbeitskreis (Verwaltung, Polizei) vorgestellt und eine Auswahl der Straßenzüge und Kreuzungen vorgenommen, die detaillierter zu betrachten sind. Folgende Kriterien wurden bei der Auswahl berücksichtigt:

- Anzahl der Unfälle auf dem Straßenzug bzw. an den Kreuzungen insgesamt
- Anteil der Schwerverletzten
- Unfallkategorien
- Entwicklung der Unfälle in den Jahren 2009-2010
- Vergangene bzw. geplante Baumaßnahmen, die zu einer Veränderung der Situation für Radfahrer geführt haben
- Bestehende oder zukünftige Planungen, bei denen die Kreuzungen oder Streckenabschnitte relevant sind

Bei der Unfallbetrachtung am Hauptbahnhof wurde sich für eine Betrachtung der Unfälle im Gesamten entschieden, um Zusammenhänge besser beleuchten zu können.

Insgesamt wurden 5 Straßenzüge und 9 Kreuzungen (7 davon liegen im Verlauf der Streckenabschnitte) mit auffälligem Unfallgeschehen ausgewählt, welche im Folgenden genauer betrachtet werden.

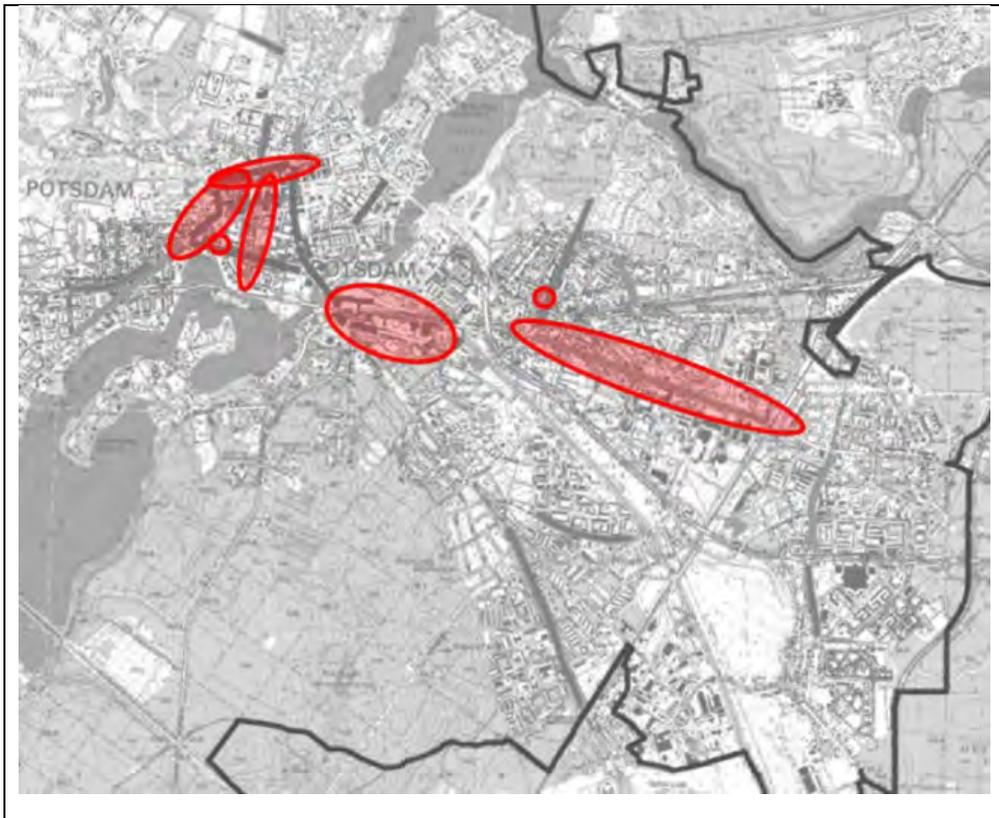


Abb. 24 Auswahl der näher zu untersuchenden Streckenabschnitte und Kreuzungen

Untersuchte Streckenabschnitte:

- Hegelallee (Friedrich-Ebert-Straße bis Schopenhauerstraße)
- Zeppelinstraße/ Schopenhauerstraße (Breite Straße bis Hegelallee)
- Friedrich-Ebert-Straße (Hegelallee bis Am Kanal)
- Großbeerenstraße (Lutherplatz bis Wetzlarer Straße)
- Bahnhofsumfeld (Friedrich-Engels-Straße, Friedrich-List-Straße, Babelsberger Straße, Heinrich-Mann-Allee, Lange Brücke)

7 der ausgewählten Kreuzungen befinden sich auf diesen o. g. Streckenabschnitten.

Untersuchte Kreuzungen außerhalb der Streckenabschnitte:

- Breite Straße / Schopenhauer Straße
- Karl-Liebnecht-Straße / Rudolf-Breitscheid-Straße

Zur genaueren Betrachtung der ausgewählten Abschnitte und Kreuzungen wurden die Unfallprotokolle der Polizei gesichtet. Die Unfallprotokolle aus den Jahren 2008 und 2009 wurden im Archiv der Polizei eingesehen. Dafür wurden die Ordner mit allen Unfallprotokollen nach Radverkehrsunfällen durchsucht, welche sich auf den Strecken und

an den Kreuzungen ereigneten. Die Unfallprotokolle waren nach Anfangsbuchstabe der Straße, auf welcher der Unfall geschah, sortiert. Es wurden alle Ordner für die Buchstaben durchsucht, mit denen entweder die zu untersuchenden Strecken beginnen oder eine Straße, welche diese kreuzt oder darin mündet. Die Unfallprotokolle für das Jahr 2010 lagen digital vor, was das Herausfiltern der Radfahrerunfälle auf den zu untersuchenden Abschnitten stark erleichterte.

Die für die Untersuchung relevanten Informationen wurden den Protokollen anonymisiert entnommen und für die Bearbeitung in einer Tabelle zusammenfassend dargestellt.

Um das Unfallgeschehen mit Bezug zur örtlichen Situation bewerten zu können wurden Ortsbesichtigungen und vereinzelt Beobachtungen der Verkehrsteilnehmer durchgeführt. Ergänzend wurden weitere Daten zur verkehrlichen Situation (Verkehrszahlen, Pläne) ausgewertet. Auf dieser Grundlage konnten Folgerungen zum Handlungsbedarf zur Verbesserung der Verkehrssituation gezogen werden. Erste Ansätze wurden in einem zweiten Treffen mit dem Arbeitskreis besprochen und anschließend konkretisiert.

5.2 Hegelallee

Kurzbeschreibung:

- Hauptverkehrsstraße mit Tempo 50
- Auf der nördlichen Straßenseite befindet sich ein Einrichtungsrادweg in westliche Richtung
- Südlich der Fahrbahn befindet sich ein breiter Weg (Mittelpromenade), welcher unbeschildert ist
- Südlich des begrünten Mittelstreifens (Mittelpromenade) verläuft eine weitere Fahrbahn für den Anliegerverkehr

Unfallgeschehen

In den Jahren 2008-2010 ereigneten sich auf der Hegelallee zwischen Schopenhauer Straße und Friedrich-Ebert-Straße 25 Unfälle. Davon ereigneten sich die meisten Unfälle im Umfeld des Nauener Tors (11 Unfälle), an der nördlichen Einmündung der Jägerallee (5 Unfälle) oder an Kreuzungen im Zuge der Mittelpromenade der Hegelallee (insges. 6 Unfälle). Die Bereiche, in denen gehäuft Unfälle geschahen werden im Folgenden detaillierter betrachtet und Lösungsvorschläge erarbeitet.

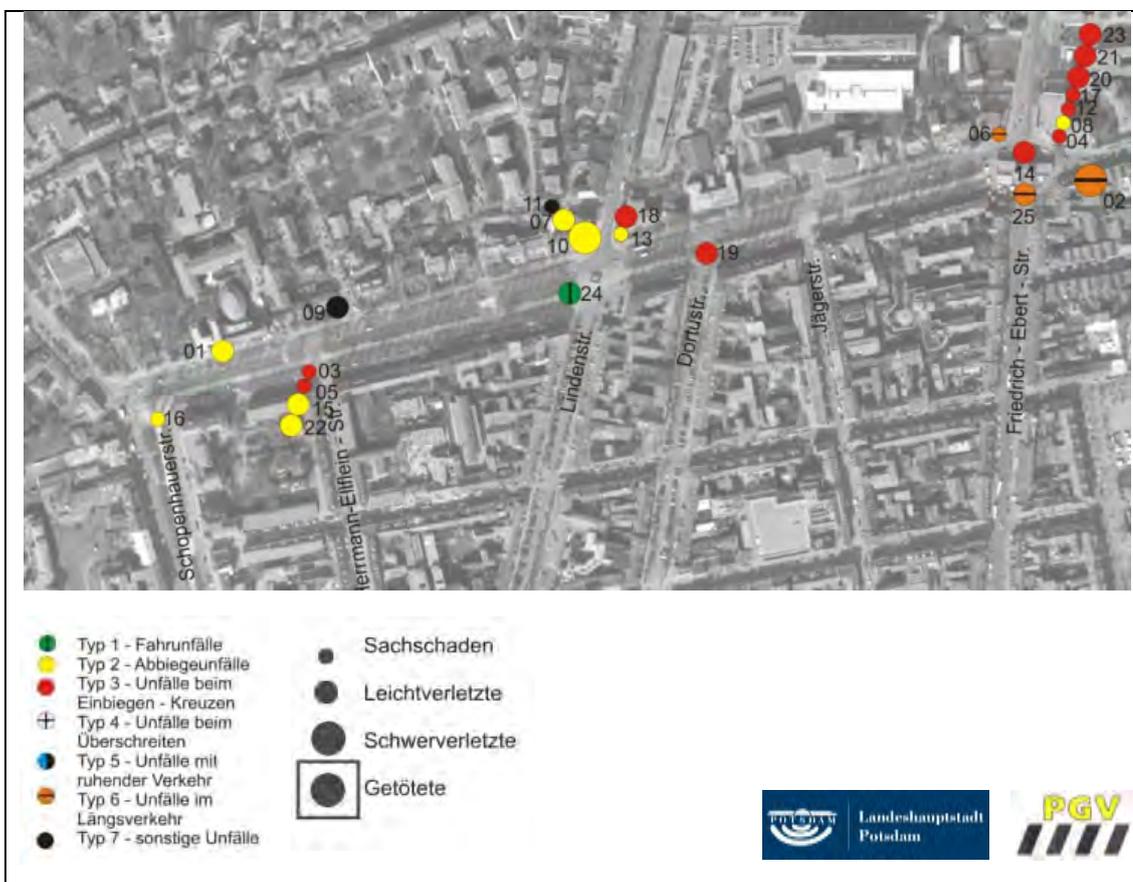


Abb. 25: Unfälle 2008-2010 auf der Hegelallee
(Quelle: Eigene Darstellung, Daten: Polizeipräsidium des Landes Brandenburg)

5.2.1 Kreuzung Nauener Tor

Kurzbeschreibung:

- Straßenzug Hegelallee-Kurfürstenstraße ist Hauptverkehrsstraße, Führung des Radverkehrs im Seitenraum bzw. auf Mittelpromenade. Heute (seit Ende 2010): Führung der von der Mittelpromenade kommenden Radfahrer nördlich des Nauener Tor (Signalgeschützte Aufstellbereiche vor Kfz-Verkehr) und als weitere Option weiterhin auch südlich des Nauener Tores.
- Friedrich-Ebert-Straße:
 - Nördlich der Kreuzung: Führung Radverkehr im Mischverkehr, bereits in der Kreuzung Richtung Süden Möglichkeit der Gehwegnutzung.
 - Südlich der Kreuzung Führung des Radverkehrs zwischen Gleisen und Parkständen ebenfalls im Mischverkehr
 - Querung Hegelallee/Kurfürstenstraße neben Fußgängerfurten beidseitig des Nauener Tores oder (seit Ende 2010) im Zuge der seitlichen Tordurchfahrten (signalisierte Querungsstellen).
 - Mittlerer Durchgang des Nauener Tors nur für ÖPNV durchfahrbar
- Kfz DTV (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke) ca. 23.500 Kfz/24h (im Kreuzungsbereich)
- Kreuzung stark durch Radfahrer genutzt (Durchführung Radverkehrszählungen: 07.00 - 10.00 und 15.00 - 18.00 Uhr)
 - Zählung Mai 2011: 2.867 Radfahrer/6h
Zählung Mai 2012: 3.240 Radfahrer/6h
Die Nord-Süd-Verbindung (entlang der Friedrich-Ebert-Straße in beide Richtungen) ist dabei die dominierende Verkehrsbeziehung der Radfahrer.
- Die Führung des Radverkehrs am Nauener Tor wurde zum Ende des Untersuchungszeitraums (Dezember 2010) verändert. Seitdem ist es für Radfahrer möglich, durch die Seitentore des Nauener Tors zu fahren um die Hegelallee/Kurfürstendamm zu überqueren. Die alte Möglichkeit der gemeinsamen Führung mit dem Fußverkehr besteht weiterhin als Wahlmöglichkeit.
- Laut einer Zählung aus dem Mai 2011 wird die Radverkehrsführung durch die Seitentore gut angenommen. Besonders aus südlicher Richtung kommende Radfahrer, welche im Untersuchungszeitraum, also vor der Umgestaltung des Nauener Tors, häufig in einen Unfall verwickelt waren, führen während der Zählung überwiegend durch das östliche Seitentor (Seitentor: 672 RF/6h, neben Fußgängerfurt östlich des Tores: 179 RF/6h). Eine aktuellere Zählung aus dem Jahr 2012 bestätigt diesen Trend.



Abb. 26 Seit Dezember 2010 gibt es Radverkehrsfurten über die Hegelallee im Zuge der Torbögen des Nauener Tors. Die Führung parallel zu den Fußgängerfurten blieb dabei bestehen. (Fotos: PGM)

Unfallgeschehen



Abb. 27 Unfälle an der Kreuzung Hegelallee/ Friedrich-Ebert-Straße
(Quelle: Eigene Darstellung, Daten: Polizeipräsidium des Landes Brandenburg)

An der Fußgängerfurt östlich des Nauener Tors über die Kurfürstenstraße im Zuge der Friedrich-Ebert-Straße kam es in den drei Jahren zu 7 Unfällen der Unfalltypen Einbiegen/Kreuzen und Abbiegen. Die Unfälle ereigneten sich fast alle (6 von 7) zwischen aus Norden kommend links in die Kurfürstenstraße abbiegende Kfz und aus Süden kommenden Radfahrern. Dabei gaben die Kfz-Fahrer in allen sechs Fällen an, den Radfahrer nicht bemerkt zu haben.

Eine Überprüfung vor Ort ergab, dass die aus Süden kommenden Radfahrer, welche die Radverkehrsfurt östlich des Nauener Tors nutzen, durch die Kraftfahrer, welche aus der Friedrich-Ebert-Straße links in die Kurfürstenstraße einbiegen erst dann gesehen werden können, wenn sie sich bereits fast auf der Fahrbahn befinden. Die Unfälle lassen sich demnach auf schlechte Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmern durch die Lage der Furt hinter dem Nauener Tor zurückführen.

- In drei Fällen stand die Fußgängerampel zum Zeitpunkt des Unfalls bereits auf Rot. Dies bedeutet jedoch nicht einen Rotlichtverstoß des Radfahrers, da das Räumen gegen Rot ja ein planmäßiges Verhalten ist.
- In drei weiteren Fällen beachtetten die Kfz-Fahrer nicht die aus Richtung Süden bei Grün querenden Radfahrer.
- In einigen der Unfallprotokolle wird auf schlechte Sichtverhältnisse durch das Nauener Tor hingewiesen.
- Bei einem der Unfälle (04) fuhr ein Radfahrer auf der gemeinsamen Fußgänger- und Radfahrerfurt aus Norden kommend langsam hinter einem Fußgängerpaar hinterher. Als die Lichtsignalanlage (LSA = Ampel) auf rot sprang wird er von abbiegendem Kfz langsam angefahren.
- Bei den Unfällen entstand meistens Sachschaden, in drei Fällen aber auch leichter Personenschaden.

Die anderen Unfälle, die sich im Untersuchungszeitraum an der Kreuzung ereigneten, sind eher Einzelunfälle ohne Zusammenhang mit der Verkehrsanlage.

Sie ereigneten sich (jeweils ein Unfall) an der Fußgängerfurt westlich des Nauener Tors, im Kreuzungsbereich nördlich des Nauener Tors mit der Straßenbahn, auf dem südlichen Gehweg der Kurfürstenstraße in Höhe der Hausnummer 2 (hier kam es zu schweren Verletzungen der beteiligten Fußgängerin). Ein Unfall zwischen zwei Radfahrern ereignete sich im südlichen Vorfeld der westlichen Furt auf der Friedrich-Ebert-Straße.

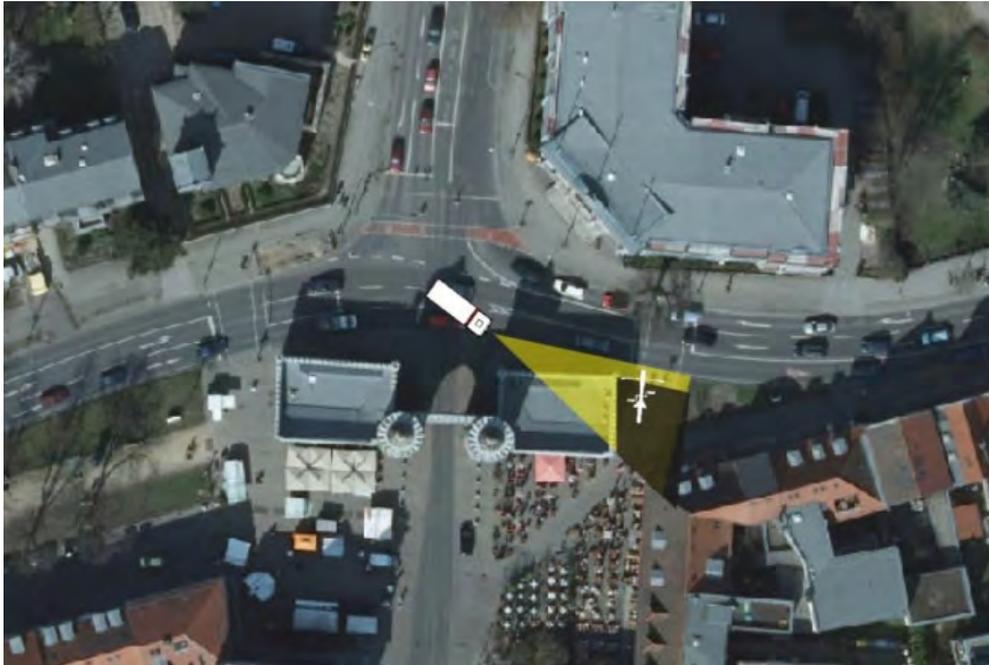


Abb. 28: Viele der Unfälle an der Kreuzung Nauener Tor sind auf schlechte Sichtbedingungen zwischen in die Kurfürstenstraße einbiegenden Kfz und von Süden kommenden querenden Radfahrern zurückzuführen (Sichtbehinderung durch Nauener Tor) (Luftbild: LHP 2009, Foto und Fotomontage: PGV)

Handlungsempfehlungen

Die Führung des Radverkehrs im Kreuzungsbereich wurde am Ende des Untersuchungszeitraumes verändert (Dezember 2010). Seit dem ist es Radfahrern möglich, den Straßenzug Kurfürstenstraße/ Hegelallee im direkten Straßenverlauf durch die Seitentore

zu überqueren. Bei dieser Führung sind die Sichtbeziehungen zwischen Radfahrern und Kfz-Fahrern deutlich verbessert. Die alte Führung parallel der Fußgängerfurt besteht jedoch als Wahlmöglichkeit weiter

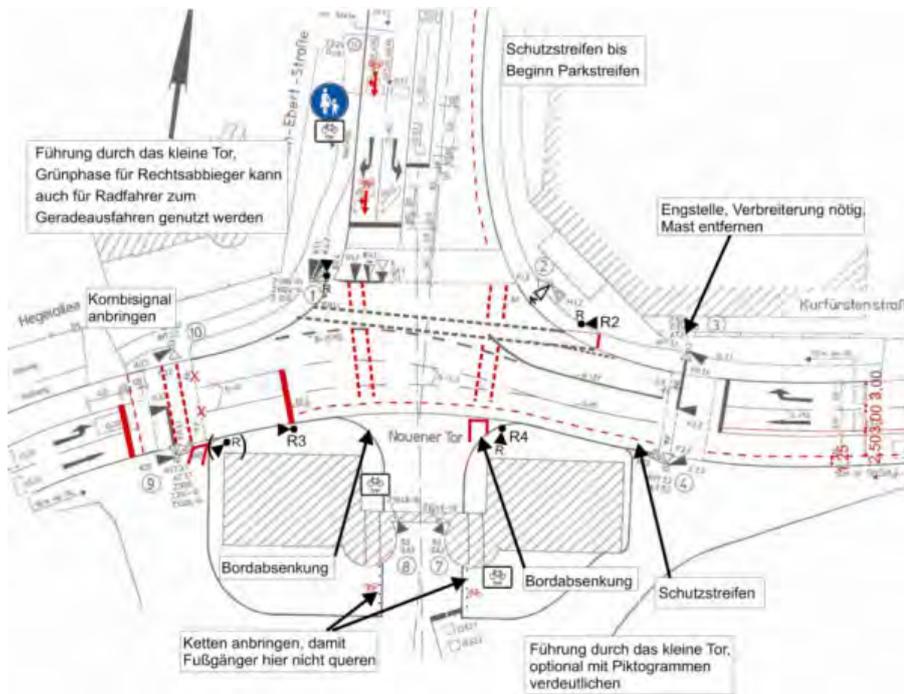


Abb. 29 Umgestaltung des Kreuzungsbereiches im Rahmen der Vorplanung Radroute D
(Quelle: LHP, Vorplanung Radroute D)

Es wird empfohlen, den weiteren Unfallverlauf nach Fertigstellung der Umgestaltungsmaßnahmen (ab 2011) zu betrachten, um zu ermitteln, ob die Maßnahmen zu einer Verbesserung der Sicherheit führen konnten. Bei anstehenden Umbauplanungen des Kreuzungsbereiches soll der beobachtete Konflikt bedacht werden. Für den Umbau der Friedrich-Ebert-Straße zwischen Nauener Tor und Helene-Lange-Straße ist ein Sicherheitsaudit geplant, in der auch die Furt am Nauener Tor mit betrachtet wird.

Sollte die östliche Fußgängerfurt dennoch weiterhin ein relevanter Unfallpunkt im Radverkehr bleiben, werden folgende Maßnahmen empfohlen:

- Verlegen der seitlichen Radverkehrsfurt östlich der Fußgängerfurt, so dass Radfahrer nicht unmittelbar neben dem Tor plötzlich auf die Fahrbahn fahren. Die Erreichbarkeit der Helmholtzschule würde durch ein Verlegen der Furt nach Osten verbessert. Es ist jedoch fraglich, ob ein Verschieben der Furt nach Osten dazu führt, dass die Radfahrer real weiter östlich über diese Furt queren. Ein Beibehalten der legalen Nutzung der Furt von Süden kann außerdem ein unerlaubtes Linksfahren auf dem nördlichen Radweg bis zur Schule fördern. Der Abschnitt im nördlichen Bereich zwischen Nauener Tor und der Schule kann wegen der geringen Breite nicht für den Zweirichtungsverkehr freigehalten werden.

- Sperrung der Furt für aus dem Süden kommende Radfahrer. In Gegenrichtung bleibt die Furt für Schüler aus dem nahegelegenen Gymnasium sinnvoll. In dieser Richtung bestehen auch keine Sichtprobleme. Bei einer Sperrung der Furt wäre eine Querungshilfe in Höhe der Schule zu empfehlen.
- Die Vorhaben sollen bei weiter bestehender Unfallauffälligkeit mit Vertretern der Helmholtzschule besprochen werden.

5.2.2 Kreuzung Jägerallee (nördliche Einmündung)

Kurzbeschreibung

- Auf der nördlichen Straßenseite der Hegelallee werden Radfahrer auf einem benutzungspflichtigen Radweg (Zeichen 241) geführt. Dieser ist zur Fahrbahn einige Meter versetzt und von dieser bis kurz vor die Einmündung durch einen baumbesetzten Grünstreifen getrennt
- Radfahrer werden auf einer Radverkehrsfurt mit einer eigenen Signalisierung über den Kreuzungsbereich geführt
- Für aus der Jägerallee in die Hegelallee rechts einbiegende Kfz ist an der Einmündung ein Grünpfeil angebracht, welcher es ihnen erlaubt, unter besonderer Vorsicht nach dem Anhalten trotz Rot einzubiegen
- Es bestehen Gelbblinker im Nordosten der Kreuzung sowie an den Fußgängerfurten der Hegelallee, die während der Grün- und Räumzeit der entsprechenden LSA den abbiegenden Kfz-Verkehr warnen.
- Aus der Hegelallee in die Jägerallee ein- und ausbiegende Kfz: 15.400 Kfz/24h (Zählung Mai 2011)
- Im August 2010 wurde das Abbiegen aus der Linksabbiegespur der Jägerallee in Richtung Mittelpromenade der Hegelallee ermöglicht. Die Möglichkeit die Fußgänger LSA zu nutzen besteht weiterhin. Nach der Umgestaltung kam es an dieser Kreuzung zu keinem Unfall mehr im Untersuchungszeitraum (halbes Jahr).



Abb. 30 Gerade wenn die Jägerallee querende Fußgänger bereits rot angezeigt bekommen besteht die Gefahr, dass querende Radfahrer durch abbiegende Kfz nicht mehr erwartet werden. (Fotos: PGV)



Abb. 31 Einmündung der Jägerallee in die Hegelallee. Die bestehende Führung des Radverkehrs über die Hegelallee zur Mittelpromenade wurde im August 2010 neu gestaltet. An der Einmündung befindet sich ein Grünpfeil (Fotos: PGV)

Unfallgeschehen

An der nördlichen Einmündung der Jägerallee in die Hegelallee ereigneten sich im untersuchten Dreijahreszeitraum insgesamt 5 Unfälle.

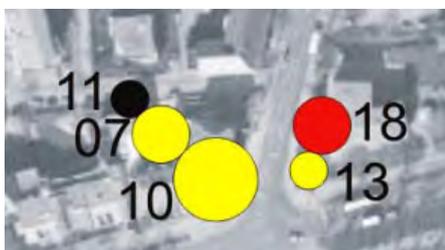


Abb. 32 Einmündung der Jägerallee in die Hegelallee, Unfälle 2008-2010
(Quelle: Eigene Darstellung, Daten: Polizeipräsidium des Landes Brandenburg)

- In zwei Fällen (13, 18) fuhren Radfahrer entlang des nördlichen Radweges an der Hegelallee in Richtung Schopenhauerstraße als es beim Überqueren der Jägerallee zum

Unfall kam. Sie querten die Jägerallee bei Grün und kollidierten mit aus der westlichen Hegelallee in die Jägerallee links abbiegenden Pkw.

- Bei zwei Unfällen (07, 10) bewegten sich Radfahrer entlang der Jägerallee mit der Absicht, die Hegelallee in Richtung Süden zu überqueren. Einer dieser Unfälle (10) war ein Grünpfeil-Unfall. Dabei wurde der Radfahrer schwer verletzt. Der Pkw-Fahrer bog bei Rot (Grünpfeil) rechts in die Hegelallee ein, hielt zunächst da, er bemerkt, dass Fußgänger grün haben, merkt dass diese (von links kommend) noch weit weg sind, sieht jedoch den Radfahrer nicht, der von rechts angefahren kam (Linksfahrer). Im anderen Fall (07) querte der Radfahrer die Furt über die Hegelallee bei Rot.
- In einem Fall (11) fuhr ein Radfahrer auf ein Kfz auf, da dieses verkehrsbedingt während des Linksabbiegevorgangs hielt.

Handlungsempfehlungen

- Zur Sicherung der entlang der Hegelallee auf dem nördlichen Radweg fahrenden Radfahrer:
 - Aus westlicher Hegelallee kommende linksabbiegender Kfz werden heute mit Hilfe von einem gelben Blinklicht auf querende Radfahrer und Fußgänger aufmerksam gemacht. Dieses soll gegen ein Blinklicht mit zwei unterschiedlichen Symbolen (Fußgänger und Radfahrer) ersetzt werden. Während der Grünzeit für Fuß- und Radverkehr sollen beide Symbole blinken. In der Zeit, in der Fußgängern bereits Rot angezeigt wird, Radfahrer aber weiterhin grün haben, soll nur das Blinklicht für Radfahrer blinken. Damit wird verdeutlicht, dass Radfahrer noch fahren dürfen, während der Fußgängerverkehr schon Rot hat.
 - Radweg bereits im Vorfeld der Einmündung auf die Fahrbahn leiten. Ein früheres Heranführen an die Fahrbahn verbessert den Sichtkontakt und kann die Aufmerksamkeit abbiegender Kfz auf die Radfahrer erhöhen. Rechts der abgesenkten Radverkehrsanlage auf der Fahrbahn sollte ein hoher Bord vermieden werden, um einen Sturz bei Ausweichvorgängen bei Abdrängen durch Lkw zu vermeiden. Diese sogenannte BRISOS-Lösung sollte bei einer Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aufgegriffen werden.
 - Eine Roteinfärbung der Radverkehrsfurt würde die Aufmerksamkeit der abbiegenden Kfz-Fahrer auf die Radfahrer erhöhen, soll in Potsdam aber erst dann eingesetzt werden, wenn es sich um eine Unfallhäufungsstelle (Definition siehe Abkürzungsverzeichnis) handelt und alle anderen ergriffenen Maßnahmen zur Verbesserung der Situation nicht helfen.
- Sicherung der die Hegelallee überquerenden Radfahrer:
 - Die weitere Unfallentwicklung nach der Umgestaltung im August 2010 soll beobachtet werden.
 - Die Grünpfeil-Regelung ist zu überprüfen.



Abb. 33 Lösungsvorschlag
 Ein vorzeitiges Heranführen des Radweges an die Fahrbahn, das Roteinfärben der Radverkehrsfurt und ein Blinklicht, können die Aufmerksamkeit der links abbiegenden Kraftfahrer auf die die Einmündung querenden Radfahrer erhöhen.
 (Fotomontage: PGV (Grundlage Luftbild: LHP 2009))

5.2.3 Mittelpromenade

Kurzbeschreibung

- Eine Beschilderung, der die Nutzung des Weges durch Radfahrer regelt, ist nicht vorhanden. Die Mittelpromenade wird durch die Stadt als eigenständiger Weg angesehen, welcher keiner Beschilderung bedarf.
- Im Oktober 2010 wurde die bis dahin wassergebundene Oberfläche durch einen sandfarbenen Asphaltbelag ersetzt, welcher die Qualität des Radfahrens deutlich erhöht. Im März 2011 wurden die Überfahrten Dortustraße und H.-Elfleinstraße mit gelbem Pflaster versehen.
- Starker Radverkehr (ca. 1.000-2.000 Radfahrer in 6 Stunden)
- Sichteinschränkungen durch Steinquader im Einmündungsbereich Dortustraße. Diese sind im Oktober 2012 versetzt worden.
- Unklare Vorfahrtregelung an den Kreuzungen:
 - Informelle, nicht amtliche Hinweisschilder „Radfahrer Vorfahrt beachten“ weisen auf eine beabsichtigte Wartepflicht der Radfahrer gegenüber kreuzenden Fahrzeugen hin (seit März 2011). Diese besteht nach § 10 StVO, da hier nach Auffassung der Verwaltung über einen abgesenkten Bordstein auf die Fahrbahn

eingefahren wird. Tatsächlich ist der Bordstein jedoch in der konkreten Situation vollständig auf „Nullniveau“ abgesenkt, so dass er als Bord von Radfahrern kaum wahrgenommen werden kann. Auch die Gestaltung der Kreuzungsbereiche (andersartig gepflasterte Furt) vermittelt den Eindruck eines Vorranges der Mittelpromenade gegenüber den kreuzenden Fahrzeugen.

- Beobachtungen bei Ortsbesichtigung:
Fußgänger und Radfahrer nehmen sich überwiegend die Vorfahrt und Kfz-Fahrer halten meist freiwillig.



Abb. 34 Einmündung Hermann-Elflein-Straße: Während der Beobachtungen nahmen sich die meisten Fußgänger und Radfahrer die Vorfahrt, die Haltebereitschaft der Kfz-Fahrer war groß. Das Hinweisschild „Radfahrer Vorfahrt beachten“ an der Einmündung (Foto rechts) fand wenig Beachtung. (Fotos: PGM)



Abb. 35 Im Bereich Dortustraße wurde die Sicht zwischen den Verkehrsteilnehmern durch Steinquader eingeschränkt (Foto: PGV)

Unfallgeschehen

Entlang der Mittelpromenade der Hegelallee kam es während des Untersuchungszeitraums zu insgesamt 6 Unfällen an Einmündungen.

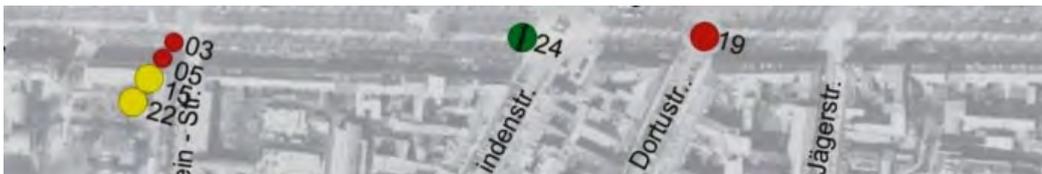


Abb. 36 Unfälle an der Mittelpromenade (Hegelallee)
(Quelle: Eigene Darstellung, Daten: Polizeipräsidium des Landes Brandenburg)

- Vier dieser Unfälle ereigneten sich an der Einmündung der Herrmann-Elflein-Straße (03, 05, 15, 22).
 - In allen Fällen kollidieren die Radfahrer mit aus der Hegelallee abbiegenden Kraftfahrzeugen.
 - In zwei Fällen (03, 05) sind die beteiligten Radfahrer Kinder. Bei diesen Unfällen entstand Sachschaden, bei den anderen beiden wurden die Radfahrer leicht verletzt.
 - Die beteiligten Radfahrer wurden durch die aufnehmenden Polizeibeamten bei gleichartigen Situationen zweimal als Hauptverursacher (05, 15) und zwei Mal als

weiterer Beteiligter (03, 22) eingestuft. Dies deutet auf die unklare Vorfahrtsituation hin.

- Die Fahrtrichtungen der Radfahrer unterscheiden sich voneinander (zwei fahren in Richtung Osten, einer in Richtung Westen, in einem Fall ging die Fahrtrichtung nicht aus dem Unfallprotokoll hervor).
- Jeweils ein Unfall ereignete sich an der Einmündung der Lindenstraße (Alleinunfall durch Gleichgewichtsverlust) und an der Dortustraße (Unfall mit im Kreuzungsbereich einen Pkw überholenden Krad). Beide Unfälle endeten mit leichtem Personenschaden.

Handlungsempfehlungen

Die derzeitige Situation auf der Mittelpromenade wird durch die Arbeitsgruppe aufgrund der gegenseitigen Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer als vertretbar empfunden. Die Unfallentwicklungen und Akzeptanz der Umgestaltung sollen vorerst über einen längeren Zeitraum (ca. 3 Jahre) beobachtet werden, bevor weitere Maßnahmen umgesetzt werden.

Falls die Unfallsituation sich langfristig nicht positiv entwickelt, sollte die Zielsetzung von sicherheitserhöhenden Maßnahmen sein, im Sinne einer Einheit von Bau und Betrieb eine eindeutige Vorfahrtsregelung zu erreichen. Unabhängig von der rechtlichen Wertung der Vorfahrtsregelung entsteht durch die städtebaulich gewünschte Gestaltung der Eindruck einer „Vorfahrt“ für die Mittelpromenade. Diese ist nach dem Verkehrsaufkommen (Eindruck vor Ort) auch gerechtfertigt und wird so von den meisten Verkehrsteilnehmern auch akzeptiert. Zu Konflikten kommt es offensichtlich dann, wenn sich ein Kraftfahrzeugführer nicht an diese „Übereinkunft“ hält und versucht, seinen vermeintlichen Vorrang durchzusetzen.

Eine verkehrsrechtlich verdeutlichte Vorrangregelung für den Radverkehr ohne bauliche Maßnahmen wäre durch die Beschilderung (VZ 205 StVO für den die Mittelpromenade kreuzenden Verkehr) möglich. Mit derartigen Vorrangregelungen wurden in anderen Städten, z. B. Hannover, gute Erfahrungen gemacht.

Die Auswirkungen der Radverkehrsbevorrechtigung sollten jedoch im Zuge des Entscheidungsprozesses hinreichend abgewogen werden. Eine systematische Beobachtung des tatsächlichen Verkehrsverhaltens (Video) kann die Entscheidung unterstützen. Ein besonderes Augenmerk ist auf die Warteflächen für die abbiegenden Lkw zu legen. Unter Umständen reicht der Platz zur Hegelallee nicht als Wartefläche aus, auch wenn im Zuge einer Vorfahrtsstraße fahrender Verkehr innerorts immer mit Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses durch abbiegende Kfz gerechnet werden muss, da parallel verkehrende Fußgänger oder Radfahrer normalerweise immer Vorrang gegenüber abbiegendem Verkehr haben. Ebenso sollten die Auffahrunfälle zwischen zwei Kfz auf der Hegelallee in die Betrachtung einbezogen werden.

Weiterhin sollte der Aspekt berücksichtigt werden, ob eine Bevorrechtigung des Radverkehrs auf der Mittelpromenade für den Radverkehr geschwindigkeitserhöhend wirkt, welches zu Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr auf der Mittelpromenade führen kann.

Da die derzeitige Gestaltung der Einmündungen der Mittelpromenade mit den informellen Schildern, die auf eine Wartepflicht der Radfahrer hinweisen, erst seit März 2011 besteht soll zunächst die Entwicklung und Akzeptanz dieser Maßnahme für drei Jahre beobachtet werden.

Bei künftigen Unfalluntersuchungen der Mittelpromenade sollen auch die Auffahrunfälle der Kfz auf der Hegelallee betrachtet werden, die entstehen, wenn ein abbiegendes Fahrzeug für querende Radfahrer bremst. Diese Unfälle wurden im Radsicherheitskonzept nicht betrachtet, sofern im Unfallprotokoll kein Radfahrer als zumindest mittelbar beteiligter angegeben wurde.

Sollte es zukünftig zu vermehren Konflikten kommen würden Mittel für den Umbau der Überfahrten der Hegelallee in die Fortschreibung des Radverkehrskonzepts eingestellt und der Radverkehr auf diesen bevorrechtigt.



Abb. 37 Gute Erfahrungen mit der Bevorrechtigung von Radwegen über untergeordneten Straßen macht beispielsweise die Stadt Hannover. (Foto: PGV)

5.3 Straßenzüge Zeppelinstraße & Schopenhauerstraße zw. den Kreuzungen Zeppelinstr./ Breite Str. und Schopenhauerstr./ Hegelallee

Kurzbeschreibung

- Untersucht wurde der Abschnitt zwischen Breite Straße und Hegelallee.
- Hauptverkehrsstraße, Tempo 50
- Schopenhauerstraße
 - Östlich der Fahrbahn der Schopenhauerstraße wird zwischen Hegelallee und Brandenburger Tor die Mittelpromenade weitergeführt.
 - Auf der westlichen Straßenseite befindet sich ein Radweg (Einrichtungsradsverkehr).
- Zeppelinstraße:
 - Auf der westlichen Straßenseite wird der Radverkehr stadtauswärts auf einem straßenbegleitenden Einrichtungsradsweg geführt, der von der Fahrbahn durch einen baumbesetzten Grünstreifen abgetrennt ist.
 - Östlich der Fahrbahn sind Radfahrer auf dem Gehweg zugelassen. Auf der Ostseite der Straßenbahngleise ist der Weg als gemeinsamer Geh- und Radweg beschildert. Der Radfahrer in Richtung Luisenplatz kann westlich der Haltestelle Luisenplatz Süd die Straßenbahngleise queren.

Unfallgeschehen

Im Zuge des Straßenzuges Zeppelinstraße-Schopenhauerstraße zwischen Breite Straße und Hegelallee ereigneten sich im Untersuchungszeitraum 23 Unfälle. Im Umfeld des Luisenplatzes wurden bei den Erhebungen der Unfallprotokolle zwei weitere Unfälle erfasst, welche sich aber nicht auf dem untersuchten Straßenzug befinden (16, 5). Zu den meisten Unfällen kam es im und um den Kreuzungsbereich Zeppelinstraße/Breite Straße (9 Unfälle) und an der Einmündung der Lennéstraße in die Zeppelinstraße (5 Unfälle). Im Umfeld des Luisenplatzes kam es weiterhin zu 6 Unfällen.

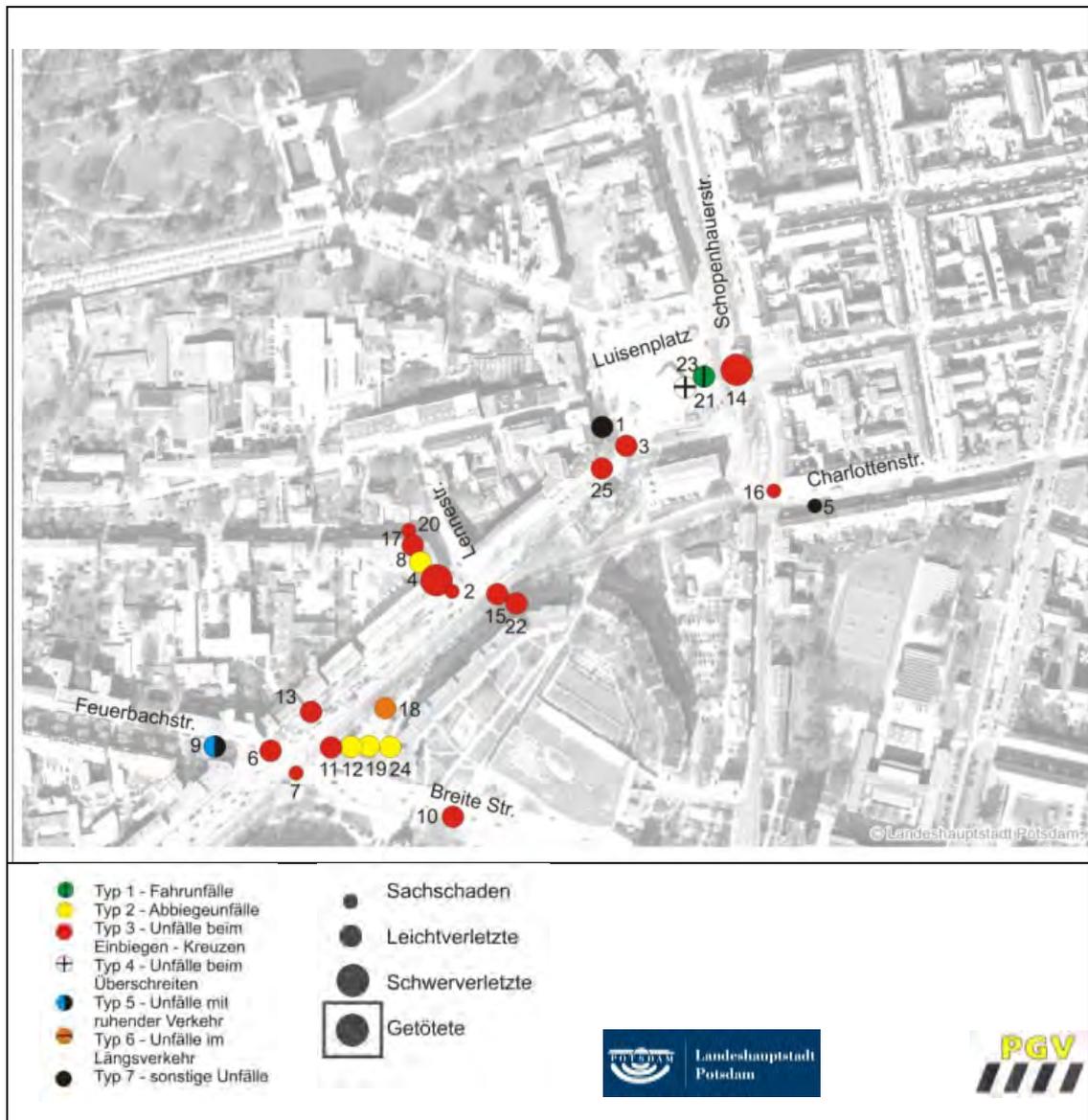


Abb. 38: Unfälle (2008-2010) auf dem Straßenzug Schopenhauerstraße/Zeppelinstraße zwischen Hegelallee und Breite Straße.

(Quelle: Eigene Darstellung, Daten: Polizeipräsidium des Landes Brandenburg)

5.3.1 Luisenplatz

Kurzbeschreibung

- Der Luisenplatz ist besonders bei gutem Wetter stark durch Fußgänger und Radfahrer belebt.
- Der Platz ist als gemeinsamer Geh- und Radweg beschildert.
- Die Fußgängerfurt vor dem Brandenburger Tor wurde am Ende des Untersuchungszeitraums (Dezember 2010) umgestaltet (verbreitert) und ist seitdem folgendermaßen zu charakterisieren.

- sehr breite Mischfurt mit beidseitigen Begrenzungen durch Radverkehrsfurten (ohne eigenständige Signalisierung).
- Insgesamt sind an der Furt 6 Ampelmaste mit Kombischeiben installiert.
- Die Bordhöhe an der Furt variiert geringfügig.
- Die Furt verbindet die Brandenburger Straße (Fußgängerzone) mit dem Luisenplatz.
- Beobachtungen (der aktuellen Situation) bei einer Ortsbesichtigung:
 - Bündelungswirkung der Radverkehrsfurten auf die Radfahrer
 - Viele Radfahrer sowie Fußgänger querten aber auch diagonal. Dabei überfahren einige Radfahrer auch die leicht erhöhten Borde.
 - Sehr geringes Geschwindigkeitsniveau der querenden Radfahrer und Fußgänger.





Abb. 39 Lichtsignalanlage vor dem Brandenburger Tor: Viele Radfahrer überqueren die Schopenhauerstraße auf den beidseitigen Radverkehrsfurten, einige queren jedoch die gesamte Furt diagonal und manche überfahren sogar den leicht erhöhten Bordstein (Bildausschnitt mittleres Foto) (Fotos: PGV).



Abb. 40 Fußgängerfurt über die Zeppelinstraße und Einmündung der Straße Luisenplatz (Foto: PGV)

Unfallgeschehen

Im Umfeld des Luisenplatzes ereigneten sich im Untersuchungszeitraum insgesamt 6 Unfälle.

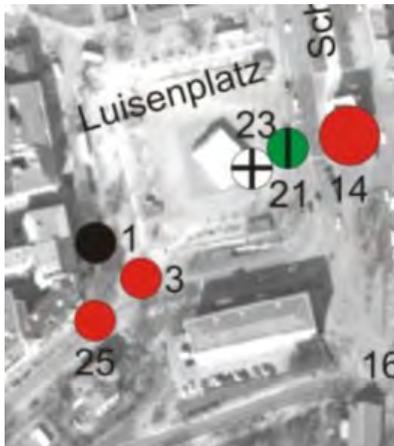


Abb. 41 Unfälle im Umfeld des Luisenplatzes (2008-2010)

- Drei Unfälle (14, 21, 23) geschahen an der beschriebenen Fußgängerfurt vor dem Brandenburger Tor (vor dem Umbau).
 - Dabei kollidierten in einem Fall zwei Radfahrer miteinander, die aus verschiedenen Richtungen kommend zeitgleich die Furt in Fahrtrichtung Westen kreuzen (14).
 - In einem Fall wurde ein Fußgänger vor dem Überqueren der Fußgängerfurt auf dem Luisenplatz von einem Radfahrer angefahren (23).
 - Der dritte Unfall war ein Alleinunfall, der unter Alkoholeinfluss des Radfahrers auf dem Luisenplatz westlich der Fußgängerfurt geschah (21).
- Drei weitere Unfälle (1, 3, 25) ereigneten sich am süd-westlichen Rand des Luisenplatzes. Diese weisen bezüglich des Unfallherganges untereinander keine Gemeinsamkeiten auf:
 - In einem Fall (01) fuhr ein Radfahrer gegen die Fahrertür eines nördlich nahe der Einmündung parkenden Pkw.
 - In einem anderen Fall kollidierte ein aus der Straße Luisenplatz kommender Pkw mit einem Radfahrer, welcher die Einmündung auf dem Radweg der Zeppelinstraße befuhr (3).
 - Ein Radfahrer befuhr die Fußgängerfurt schräg in Richtung der Einmündung und verunfallte auf der Furt mit einem Pkw welcher die Zeppelinstraße in Fahrtrichtung Nordosten befuhr (25)

Handlungsempfehlungen

Die Verbreiterung der Furt westlich des Brandenburger Tors Ende 2010 kann für die Benutzer der Furt konfliktmindernd wirken. Das Unfallgeschehen sollte weiter beobachtet werden, um eine abschließende Wirkungsaussage treffen zu können.

5.3.2 Einmündung Lennéstraße

Kurzbeschreibung

- Der straßenbegleitende Einrichtungsradweg der Zeppelinstraße wird im Einmündungsbereich an die Fahrbahn heran geführt.
- Die rote Einfärbung der Radverkehrsfurt war zum Zeitpunkt der Besichtigung (Juni 2012) stark abgenutzt.

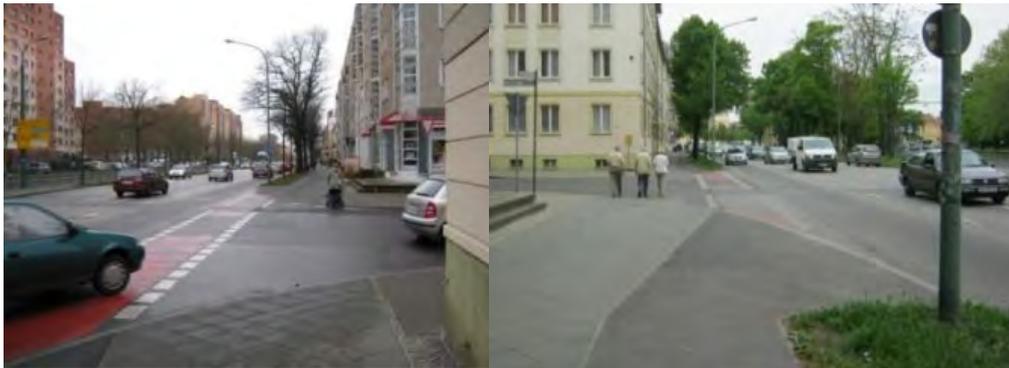


Abb. 42 Einmündung Lennéstraße in die Zeppelinstraße
(Fotos: PGV)

Unfallgeschehen

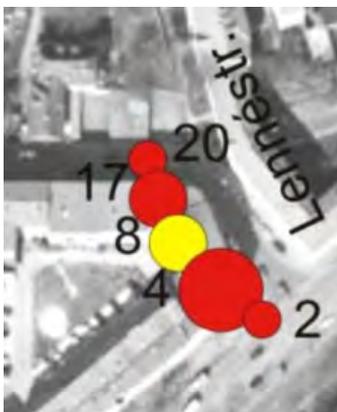


Abb. 43 Unfälle 2008-2010 an der Einmündung Lennéstraße in die Zeppelinstraße
(Quelle: Eigene Darstellung, Daten: Polizeipräsidium des Landes Brandenburg)

Unfallgeschehen

- Alle fünf Radfahrer, welche an der Einmündung der Lennéstraße an einem Unfall beteiligt waren (Unfälle 02, 04, 08, 17 20) befuhren den Radweg entgegen der vorgesehenen Fahrtrichtung (aus Richtung Breite Straße kommend). Sie kollidierten ausnahmslos mit Kraftfahrzeugen welche aus der Lennéstraße in die Zeppelinstraße einbiegen wollten. Drei der Kfz wollten laut Unfallprotokoll nach rechts abbiegen, eines nach links und bei einem geht dies nicht aus dem Unfallprotokoll hervor.



Abb. 44 Die Unfälle an der Einmündung der Lennéstraße in die Zeppelinstraße ereigneten sich alle zwischen in die Zeppelinstraße einbiegenden Kfz und entgegen der vorgesehenen Fahrtrichtung fahrenden Radfahrern. (Foto: PGV)

Handlungsempfehlungen

Maßnahmen gegen das Linksfahren:

- Stärkung des Gefahrenbewusstseins durch Markieren von Richtungspfeilen auf dem Radweg und der Furt.
Die Richtungspfeile sollen auf diesem Abschnitt probeweise markiert werden und bei Erfolg als Vorbild für ähnliche Situationen dienen. In der Gestaltung sollten sie jedoch nicht den StVO-Pfeilen entsprechen.



Abb. 45 Vorschlag: Markieren von Richtungspfeilen auf Radweg und Furt um das Gefahrenbewusstsein des Linksfahrens für Radfahrer zu erhöhen (Fotomontage PGV). Markierung der Pfeile bereits an der Kreuzung 106 in Richtung der Einmündung Lennéstraße.



Abb. 46 Beispiel Richtungspfeile auf Radweg (Bonn)
(Foto: PGV)

- Linksfahrer können mithilfe von Öffentlichkeitsarbeit angesprochen werden. Beispielsweise stellt die Verkehrswacht in Regensburg an unfallträchtigen Stellen in Fahrtrichtung der Geisterradler Schilder auf mit der Botschaft „Geisterradler gefährden!“. Diese werden nur von Radfahrer gesehen, die den Radweg entgegen der vorgesehenen Fahrtrichtung befahren. Mit dieser Aktion machte die Stadt Regensburg sehr gute Erfahrungen.

Weitere Sicherungsmaßnahmen

- Sollte die Markierung der Pfeile keine Verbesserung des Unfallgeschehens bewirken: Anordnung von VZ 206 „Halt“.
- Weitergehende bauliche Maßnahme: Verkleinerung des Einmündungstrichters. Eine Aufpflasterung kommt wegen der Krankenhauszufahrt über die Lennéstraße nicht in Betracht.
- Wenn die oben stehenden Maßnahmen nicht wirken sollte die Roteinfärbung der Radverkehrsfurt erneuert werden.

5.3.3 Kreuzung Zeppelinstraße / Breite Straße / Feuerbachstraße

Kurzbeschreibung

- Große, verkehrlich stark belastete Kreuzung (60.000 Kfz/24 h (Zählungen April 2008))
- Neben der mehrstreifigen Kfz-Fahrbahn befindet sich auf der Zeppelinstraße eine separate Gleistrasse für die Straßenbahn.
- Die Trassierung des Kfz-Rechtsabbiegers von der Breiten Straße in die Zeppelinstraße ermöglicht ein zügiges Abbiegen.
- An allen Zufahrten zur Kreuzung wird der Radverkehr im Seitenraum geführt.
- Auf der Nordseite der Breiten Straße werden Radfahrer auf einem getrennten Geh- und Radweg geführt, dessen Abgrenzung zu den Gehwegflächen sich zur Kreuzung Zeppelinstraße hin jedoch auflöst.
- Der schon ältere Signalstandort auf der Nordseite der Breiten Straße liegt im Aufstellbereich der Fußgänger. Eine Haltelinie für den Radverkehr fehlt. Die Zeppelinstraße in Richtung Feuerbachstraße querende Radfahrer stellen sich zum Warten an der Bordsteinkante der Zeppelinstraße auf. Müssen mehrere Radfahrer warten stehen einige von ihnen im Aufstellbereich der Fußgänger, welche die Breite Straße queren.
- Die Fahrradampel und die Radverkehrsanlage auf der Fahrbahn der Feuerbachstraße zur direkten Verbindung von in die Breite Straße (südlich der Kreuzung) wurde im Anschluss an den Untersuchungszeitraum (November 2011) eingerichtet. Die bereits länger aktive Fahrradampel von der Breiten Straße in die Feuerbachstraße (nördlich der Kreuzung) befindet sich im Aufstellbereich der Fußgänger.
- Die rechtsabbiegenden Kfz von der Breiten Straße in die Zeppelinstraße erhalten durch einen Signalgeber eine vorgezogene Freigabezeit, bevor der gesamte Verkehr der Zufahrt Grün erhält. Die Grünzeit der Radfahrer ist etwas länger als die der Fußgänger. Zur Warnung der rechtsabbiegenden Kfz läuft während der gesamten Grünzeit von Fußgängern und Radfahrern ein gelbes Blinklicht.

- Im Juni 2012 (montags, ca. 15:00 Uhr) wurde an der nördlichen Furt über die Zeppelinstraße folgendes beobachtet:
 - Im Rahmen der durchgeführten Kurzzeitbeobachtungen zeigte sich, dass zahlreiche Radfahrer die Furt während der Grünzeit querten. Bei 10 beobachteten Umläufen überquerten 37 Radfahrer diese Furt, wobei 19 von ihnen aus dem Stand losfuhren und 18 Radfahrer bei Grün an der Furt eintrafen und sie querten.
 - Eine Radfahrerinnen wurde dabei beobachtet, dass sie trotz Radfahrer-Grün vor der Furt stehen blieb, als das Fußgängersignal bereits Rot anzeigte.



Abb. 47 Kreuzung Breite Straße/Zeppelinstraße, Blickrichtung Feuerbachstraße: Vorlauf rechtsabbiegende Kfz, später gleichzeitig Freigabe Radverkehr (geradeaus) und rechtsabbiegende Kfz mit kurzem Vorlauf des Rad- und Fußverkehrs. Während der gesamten Grünphase für Radfahrer und Fußgänger ist der Warnblinker für die Rechtsabbieger aktiv.



Abb. 48 Führung der Radfahrer von der Breiten Straße in die Feuerbachstraße über die Zeppelinstraße: Das Fahrradsignal steht sehr weit rechts und ist für rechtsabbiegende Kfz nicht gut einsehbar. Besonders bei Fußgänger-Rot könnten Missverständnisse entstehen, weil rechtsabbiegende Kfz davon ausgehen, dass auch Radfahrer bereits Rot haben könnten.

Unfallgeschehen

Unmittelbar an der Kreuzung der Zeppelinstraße mit der Breiten Straße ereigneten sich im Untersuchungszeitraum (2008 bis 2010) 6 Unfälle.

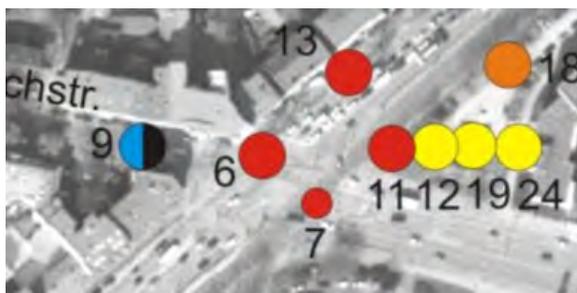


Abb. 49 Radverkehrsunfälle 2008-2010 an der Kreuzung Zeppelinstraße / Breite Straße / Feuerbachstraße (Quelle: Eigene Darstellung, Daten: Polizeipräsidium des Landes Brandenburg)

- 4 der Unfälle ereigneten sich zwischen Radfahrern aus der Breiten Straße, welche die Zeppelinstraße in Richtung Feuerbachstraße überqueren wollten und die Zeppelinstraße in Richtung Norden fahrenden Kraftfahrzeugen.
 - In drei Fällen (12, 19, 24) kamen die Kfz aus der Breitenstraße und wollten rechts in die Zeppelinstraße einbiegen. Auch im ersten Halbjahr 2012 hat es bereits drei vergleichbare Unfälle gegeben.

- Ein Unfall (11) geschah als ein Radfahrer 5-10 m nördlich des Kreuzungsbereiches auf der Trasse für Bahnen und Busse vor einen Bus fuhr, dieser stark bremste und sich ein Mitfahrer verletzte.

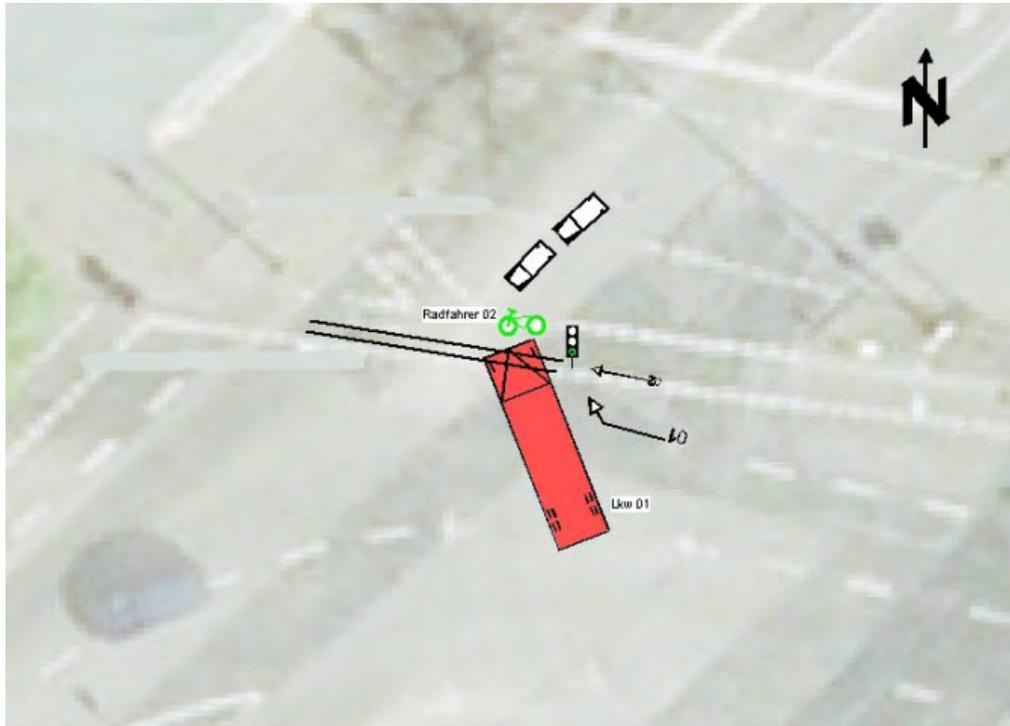


Abb. 50 Beispielhaft: Unfallskizze der Polizei: Unfall zwischen aus der Breiten Straße in die Zeppelinstraße rechtsabbiegenderm Kfz und geradeaus in die Feuerbachstraße fahrendem Radfahrer (Unfall 24).
(Quelle: Polizeipräsidium des Landes Brandenburg)

- Ein Unfall (7) ereignete sich neben der Fußgängerfurt südlich der Kreuzung, als ein PKW, welcher verkehrsbedingt wegen Stau hielt wieder anfährt ohne den Radfahrer zu bemerken.
- Unfall (6) passierte zwischen zwei Radfahren, von denen einer aus der Feuerbachstraße kommend im Einmündungsbereich zur Zeppelinstraße zum linken Seitenraum fährt, um auf linker LSA die Zeppelinstraße zu queren und dabei den Radfahrer übersieht, welcher entlang der Zeppelinstraße aus Richtung Luisenplatz geradeaus die Feuerbachstraße überquert.
- Ein Unfall eines Radfahrers mit einer sich öffnenden Fahrertür eines parkenden Pkw (9) und ein Unfall zwischen einem den Radweg in korrekter Richtung fahrenden Radfahrer und einem vom Hinterhofparkplatz der Hausnummer 12 auf die Zeppelinstraße fahrenden Pkw (13) ereignen sich nahe des Kreuzungsarmes Feuerbachstraße.

Handlungsempfehlungen:

- Es wird empfohlen, das Radverkehrssignal (nördlich der Kreuzung) weiter an die Fahrbahn der Breiten Straße und damit direkt in das Sichtfeld der Kraftfahrer zu

verlegen. Am günstigsten ist der Sichtbezug, wenn das Signal direkt unter dem Kfz-Signal angebracht ist. Rechtsabbiegende Kraftfahrer erkennen dann unmittelbar, wie lange der Radverkehr Grün hat.

Die Verlegung des Radfahrersignals war zum Zeitpunkt des letzten Trennens des Arbeitskreises (21.08.2012) bereits vorgesehen.

- Ferner soll die Radverkehrsführung in diesem Bereich verdeutlicht und eine Haltelinie auf dem Radweg angeordnet werden (vor dem Kfz-Verkehr)



Abb. 51 Lösungsvorschlag: Verdeutlichen der Radwegeführung im Vorfeld der Zeppelinstraße und Markieren einer Haltelinie für den Radverkehr (vor der Haltelinie des Kfz-Verkehr, diese muss ggf. zurückgesetzt werden) sowie Verlegen der Radverkehrs-LSA zur Breiten Straße

Zeppelinstraße in Fahrtrichtung Luisenplatz

Unfallgeschehen

Drei Unfälle mit Radfahrern haben sich im Untersuchungszeitraum auf der südöstlichen Seite der Zeppelinstraße ereignet.

- In einem Fall (Unfall 18) blieb ein Radfahrer an einem Verkehrsschild hängen als er auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg südöstlich der Gleise einen weiteren Radfahrer überholen wollte.
- Zwei Mal kam es im Untersuchungszeitraum dadurch zu Unfällen, indem Radfahrer auf Höhe der Lennéstraße (hier Gitter unterbrochen) das Gleisbett vor einem Fahrzeug des ÖV querten (15, 22). Dabei kam es nur in einem Fall zur Kollision, im anderen Fall verletzte sich ein Mitfahrer des Busses.

Handlungsempfehlungen

Da dieses Unfallgeschehen unauffällig ist wurden für diesen Bereich keine Handlungsvorschläge entwickelt.

5.4 Kreuzung Schopenhauerstraße/ Breite Straße/ Wall am Kiez

Kurzbeschreibung

- DTV 54.000 Kfz/24h (Zählungen April 2008)
- Radfahrer (Mittelwert der Zählungen von 2001 und 2004):
 - Insgesamt 1.731 RF/6h (7.00 - 10.00 und 15.00 - 18.00 Uhr)
 - Hauptfahrtrichtung: Entlang der Breiten Straße geradeaus (682 RF/6h queren Wall Am Kiez, 684 RF/6h queren Schopenhauerstraße)
- Führung des Radverkehrs entlang der Breiten Straße
 - Führung des Radverkehrs im Seitenraum auf Einrichtungsradwegen, zwischen Zeppelinstraße und Wall am Kiez ist der Radweg auf der Südseite in beide Fahrtrichtungen freigegeben.
 - An der Kreuzung Führung auf Radverkehrsfurten mit eigener Signalisierung.
 - Im Mai 2012 wurde der Radweg im südlichen Seitenraum der Breiten Straße verbreitert. Die Markierung der Radverkehrsfurt wurde in diesem Zuge nicht erneuert.



Abb. 52 Einmündung Wall am Kiez in Breite Straße oben: Januar 2012, unten: Juni 2012
(Fotos: PGV)

- Führung des Radverkehrs entlang Schopenhauerstraße / Wall am Kiez
 - Direktes Linksabbiegen von der Schopenhauerstraße in die Breite Straße wird für Radfahrer durch Markierung einer entsprechenden Furt erleichtert.
 - An der Einmündung der Schopenhauerstraße befindet sich ein Grünpfeil für rechtsabbiegende Kfz.
- Die Straße Wall am Kiez gehört zu einer Tempo-30-Zone.

Unfallgeschehen

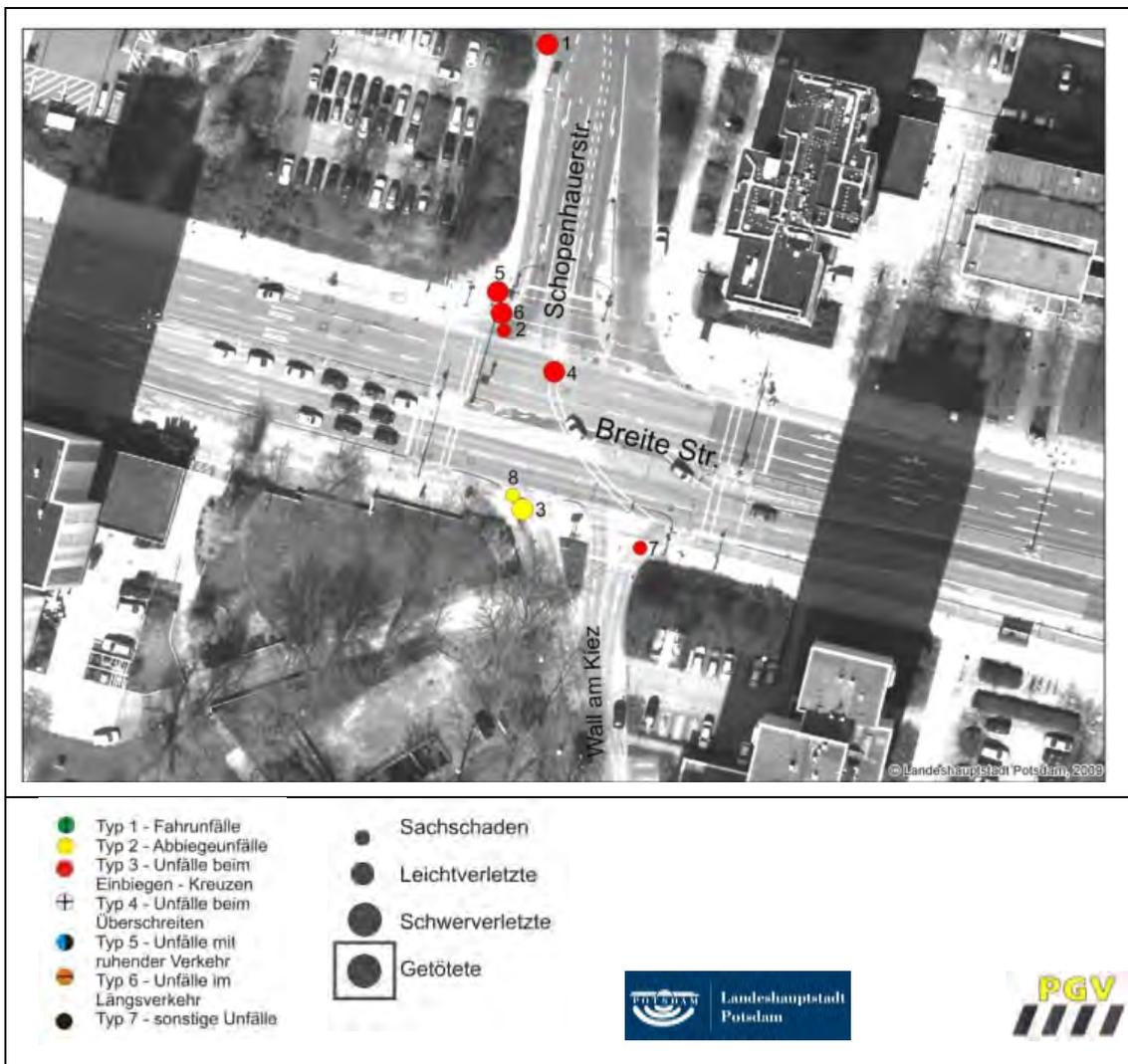


Abb. 53 Radfahrerunfälle 2008-2010 an der Kreuzung Breite Straße / Schopenhauerstraße / Wall am Kiez (Quelle: Eigene Darstellung, Daten: Polizeipräsidium des Landes Brandenburg)

- Im Untersuchungszeitraum ereigneten sich zwei Radfahrer-Unfälle im Zusammenhang mit der Grünpfeilregelung. Beide Unfälle ereigneten sich indem Kraftfahrer auf der Radverkehrsfurt fahrende Radfahrer übersahen, als sie bei Rot nach rechts aus der Schopenhauerstraße in die Breite Straße einbiegen wollten. In einem Fall fuhr der Radfahrer regelkonform (6) im anderen Fall (05) befuhr der Radfahrer die Radverkehrsfurt entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung.
- Ein dritter Unfall (02) ereignete sich ebenfalls im nördlichen Kreuzungsbereich beim Einbiegen, nähere Angaben sind dem Unfallprotokoll jedoch nicht zu entnehmen.



Abb. 54 Einmündung der Schopenhauerstraße in die Breite Straße
(Fotos: PGV)

- In einem Fall befuhr ein Pkw die Breite Straße in Richtung Zeppelinstraße unbemerkt bei Rot und kollidierte mit einem von rechts aus der Schopenhauerstraße bei Grün in den Kreuzungsbereich fahrenden Radfahrer (4).
- Weitere drei Unfälle an dieser Kreuzung ereigneten sich auf der südlichen Seite der Kreuzung an der Einmündung des „Wall am Kiez“ in die Breite Straße.
 - In zwei Fällen (3, 8) kollidierten aus Richtung Zeppelinstraße kommende Pkw beim Rechtsabbiegen mit in selber Fahrtrichtung geradeaus fahrenden Radfahrern.
 - Ein Unfall geschah abends, als ein Radfahrer ohne Beleuchtung auf dem Bürgersteig entgegen der Fahrtrichtung über die Einmündung fuhr und mit einem Pkw, welcher nach rechts in die Breite Straße einbog, kollidierte.

Handlungsempfehlungen

- Die Grünpfeilregelung an der Einmündung Schopenhauerstraße sollte überprüft werden.
- Die Markierung der Radverkehrsfurten sollten erneuert werden. Dies ist im Zuge der geplanten Radroute C für das Jahr 2013 vorgesehen.
- Der Einmündungsbereich Wall am Kiez soll durch Sperrmarkierung auf fahrgeometrische Anforderungen reduziert werden, um ein zügiges Rechtsabbiegen der Kfz aus der Zeppelinstraße zu unterbinden.



Abb. 55 Die rote Markierung der Radverkehrsfurten an der Breiten Straße über die Einmündungen Wall am Kiez und Schopenhauerstraße sollten erneuert werden.
(Fotomontage: PGV, Grundlage Luftbild LHP 2009)

5.5 Friedrich-Ebert-Straße

Kurzbeschreibung

- Auf dem untersuchten Abschnitt der Friedrich-Ebert-Straße (südlich des Nauener Tors) besitzt die Straße den Charakter einer innerstädtischen Einkaufsstraße.
- Der Radverkehr wird im Mischverkehr geführt, Radfahrer bewegen sich zwischen den Straßenbahnschienen und am Straßenrand parkenden Kraftfahrzeugen.
- Radverkehrsstärken variieren zwischen 682 RF/6h (Höhe Charlottenstraße) und 934 RF/6h (zwischen Gutenbergstraße und Brandenburger Straße)
- Parken ist auf der Friedrich-Ebert-Straße im untersuchten Abschnitt mit Parkschein möglich.
- Parkplatzumschlag zwischen Gutenbergstraße und Mittelstraße:
Beobachtungen am Freitag den 18.06.2012 von 12:45-13:15:
 - 9 Einparkvorgänge
 - 6 Ausparkvorgänge
- Planung der Stadt: Mittelfristig sollen die Gleise wegen der Wagenkastenbreite der Tram auseinander gezogen werden

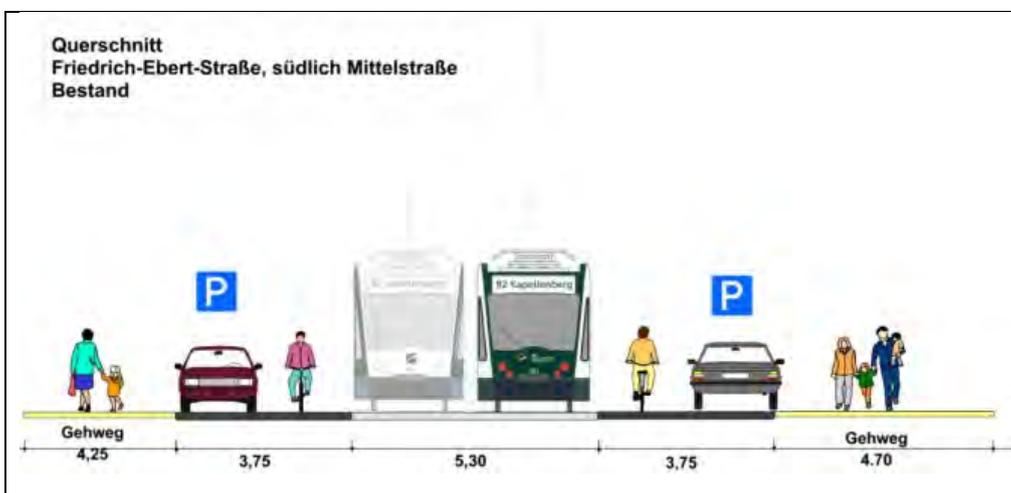


Abb. 56 Querschnitt Friedrich-Ebert-Straße im Bestand
(Quelle: Eigene Darstellung, Daten: Polizeipräsidium des Landes Brandenburg)

Unfallgeschehen

In dem untersuchten Abschnitt der Friedrich-Ebert-Straße (Nauener Tor bis Yorckstraße/Am Kanal) ereigneten sich im Betrachtungszeitraum insgesamt 39 Unfälle. Dominierend sind dabei Unfälle beim Einbiegen/Kreuzen oder beim Abbiegen sowie Unfälle mit dem ruhenden Verkehr.

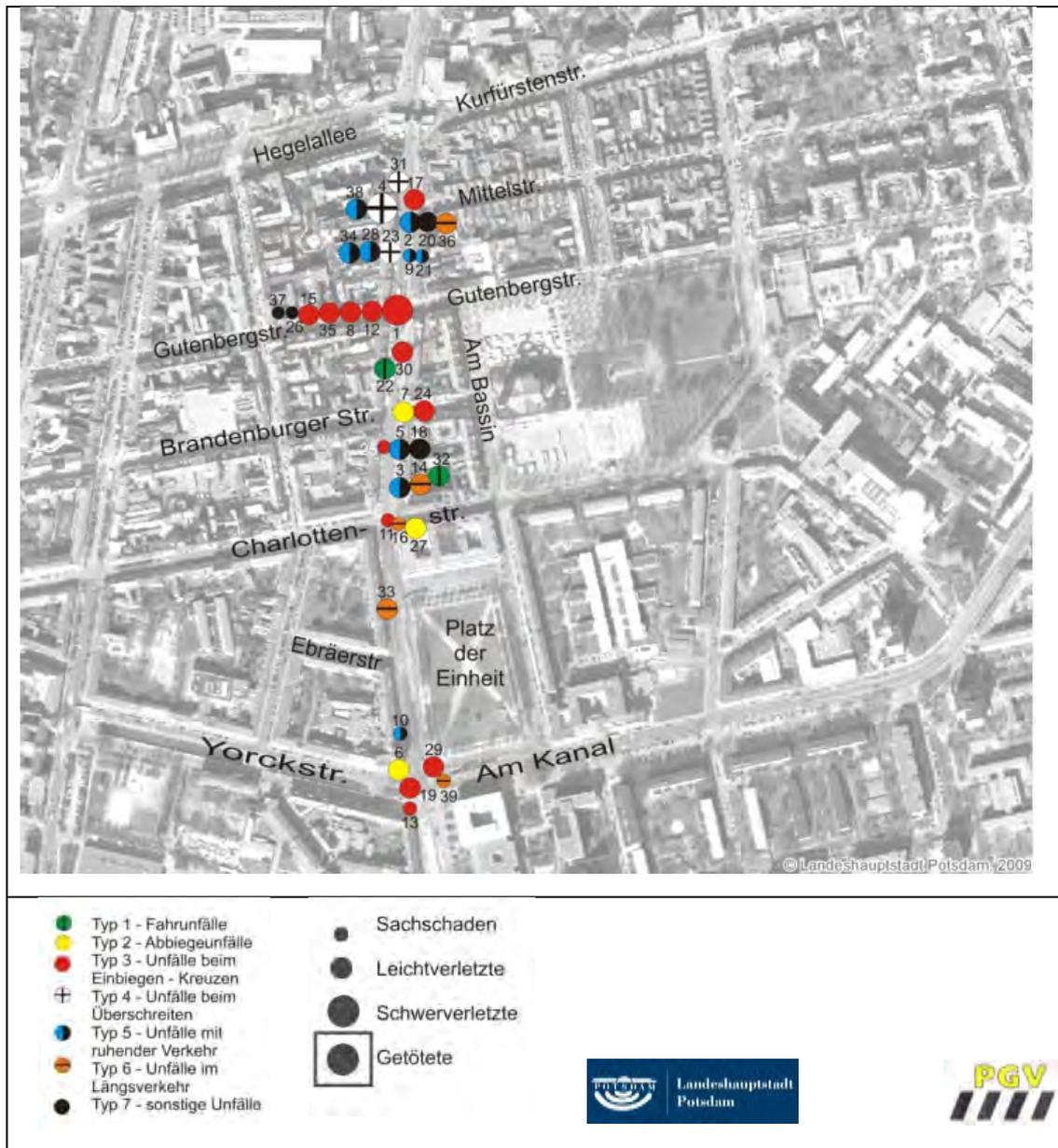


Abb. 57 Unfälle (2008-2010) auf der Friedrich-Ebert-Straße
(Quelle: Eigene Darstellung, Daten: Polizeipräsidium des Landes Brandenburg)

Die insgesamt 39 polizeilich erfassten Unfälle während des Untersuchungszeitraums von 2008 bis 2010 werden mit Blick auf die unterschiedlichen Zusammenhänge ausgewertet. Zunächst werden die Unfälle mit dem ruhenden Verkehr, Unfälle mit Straßenbahnschienen und letztlich die Unfälle mit Fußgängern analysiert, bevor einzelne Kreuzungen bezüglich des Radverkehrunfallgeschehens detaillierter betrachtet werden.

5.5.1 Unfälle außerhalb von Kreuzungen

Unfälle mit dem ruhenden Verkehr

Im Untersuchungszeitraum ereigneten sich auf der Friedrich-Ebert-Straße zwischen Nauener Tor und Am Kanal 9 Unfälle von Radfahrern mit dem ruhenden Verkehr.

- Dabei fuhren in sechs Fällen Radfahrer gegen geöffnete Autotüren und verletzten sich dabei leicht (02, 03, 05, 28, 34, 38).
- Zwei Unfälle ereigneten sich während des Parkvorganges (21, 10) und in einem Fall schrammte ein Radfahrer im Vorbeifahren einen am Straßenrand parkenden Pkw (09).
- Die meisten Unfälle mit dem ruhenden Verkehr (insgesamt 6) ereigneten sich zwischen Hegelallee und Gutenbergstraße.
- Ein Unfall zwischen zwei Radfahrern ereignete sich, als ein Radfahrer wegen eines ausparkenden Fahrzeuges nach links ausscherte und mit einem von hinten kommenden Radfahrer kollidierte (14).



Abb. 58 Friedrich-Ebert-Straße in Blickrichtung Platz der Einheit (Foto: PGV)

Unfälle aufgrund der Straßenbahnschienen

- In zwei Fällen stürzten Radfahrer, da sie mit ihrem Rad in die Schienen der Straßenbahn kamen und so die Kontrolle über ihr Rad verloren.
 - In einem Fall (22) kam der Radfahrer in die Schienen, als er einem Pkw ausweichen wollte, welcher gerade ausparkte.
 - In einem weiteren Fall gerät die Radfahrerin in die Schienen als sie nach links in die Gutenbergstraße einbiegen will (26).

Unfälle mit Fußgängern

- Im Untersuchungszeitraum wurden auf dem Abschnitt insgesamt 3 Unfälle zwischen Radfahrern und Fußgängern registriert (04, 23, 31).

- In allen Fällen trat der Fußgänger hinter einem Sichthindernis auf die Fahrbahn
 - Sichthindernis war in zwei Fällen ein ruhendes Kfz (04, 23).
 - und in einem Fall eine haltende Straßenbahn (31). Bei jedem der Unfälle verletzte sich der Radfahrer, in einem Fall sogar schwer.

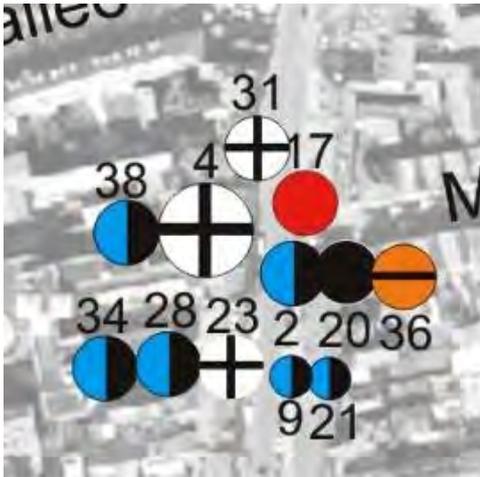


Abb. 59 Radfahrerunfälle (2008-2010) mit Fußgängern auf der Friedrich-Ebert-Straße
(Quelle: Eigene Darstellung, Daten: Polizeipräsidium des Landes Brandenburg)

Beim Betrachten der Unfälle im Untersuchungszeitraum lässt sich erkennen, dass auf der Friedrich-Ebert-Straße die parkenden Kraftfahrzeuge eine größere Gefahr darstellen als die Straßenbahnschienen. (9 Unfälle mit ruhendem Verkehr, 2 Unfälle mit Straßenbahnschienen). Es kann vermutet werden, dass die verunfallten Radfahrer zu nah an den parkenden Kraftfahrzeugen gefahren sind. Bei einer Beobachtung im Juni 2012 fuhr die überwiegende Zahl der Radfahrer in ausreichendem Abstand zu den parkenden Kfz, einige wenige jedoch auch sehr nah an den Parkreihen. Auch wenn Radfahrer nebeneinander fuhren bewegte sich einer der Beiden nahe entlang der parkenden Autos. Überholvorgänge zwischen Radfahrern wurden nur wenige beobachtet, in den drei beobachteten Fällen überholte der Radfahrer auf dem Bereich zwischen den Schienen.

Bei den Unfällen mit Fußgängern wirkten die an der Friedrich-Ebert-Straße parkenden Kfz in zwei Fällen als Sichthindernis.

Handlungsempfehlungen

- Der ruhende Verkehr im nördlichen Teil des Untersuchungsabschnittes stellt für Radfahrer eine Gefahr dar, was sich auch in dem Unfallgeschehen widerspiegelt. Alle Maßnahmen, welche das Parken in diesem Bereich unterbinden oder einschränken, erhöhen demnach die Radverkehrssicherheit. Da aber zumindest der Lieferverkehr voraussichtlich nicht aus dem Straßenzug herausgehalten werden kann werden im Folgenden Maßnahmen beschrieben, welche das Radfahren neben den Parkreihen sicherer gestalten.

- Durch das regelmäßige Markieren von Piktogrammen könnten Radfahrer dazu animiert werden, ausreichend Abstand zu parkenden Kfz zu halten.
- Öffentlichkeitsarbeit für „Schulterblick“ beim Aussteigen: Bedrucken der Parkscheine.



Abb. 60 Fahrrad-Piktogramme auf der Fahrbahn können Radfahrer dazu veranlassen, einen ausreichenden Abstand zu den parkenden Kfz zu halten
(Fotomontage: PGV (Grundlage Luftbild: LHP 2009))

5.5.2 Kreuzung Friedrich-Ebert-Straße / Gutenbergstraße

Kurzbeschreibung

- Die Friedrich-Ebert-Straße ist gegenüber der Gutenbergstraße vorfahrtberechtigt.
- Die Gutenbergstraße gehört westlich und östlich der Friedrich-Ebert-Straße Tempo-30-Zonen an.
- Sperrflächen im Einmündungsbereich sollen Kfz daran hindern, zu nah an der Einmündung zu parken.
- Beobachtungen der Einmündung im Juni 2012 (montags ca. 13:00 Uhr):
 - Einbiegende und kreuzende Kfz fahren sehr weit vor, um die Friedrich-Ebert-Straße einzusehen. Sie tasten sich überwiegend vorsichtig in den Kreuzungsbereich hinein.
 - Vereinzelt müssen Radfahrer den einbiegenden/kreuzenden Fahrzeugen ausweichen, da diese zu weit vorgefahren waren.
 - Ein Kfz parkt teilweise auf der Sperrfläche

Unfallgeschehen

An der Kreuzung zur Gutenbergstraße ereigneten sich im Untersuchungszeitraum 7 Unfälle.

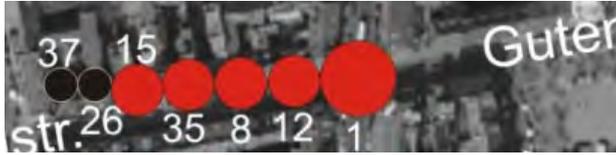


Abb. 61 Radfahrerunfälle 2008-2010
(Quelle: Eigene Darstellung, Daten: Polizeipräsidium des Landes Brandenburg)

- 5 dieser Unfälle ereigneten sich beim Einbiegen/Kreuzen. Dabei befuhr in allen Fällen der Radfahrer die Friedrich-Ebert-Straße und verunfallte mit einem aus der Gutenbergstraße kommenden Kraftfahrzeug.
- In einigen Unfallanzeigen ist die Rede davon, dass der Radfahrer vom Kraftfahrzeugführer übersehen wurde.
- In 4 der 5 Einbiegen/ Kreuzen-Unfälle kamen die Kraftfahrzeuge aus westlicher Richtung.



Abb. 62 Kreuzung Gutenbergstraße /Friedrich-Ebert-Straße
(Fotos: PGV)

Handlungsempfehlungen:

- Anordnung von VZ 206 „Stop“ prüfen.
- Markierung von Piktogrammen, ggf. in Verbindung mit Schutzstreifen im Einmündungsbereich, um die Radverkehrsführung zu verdeutlichen.
- Die Gutachter empfehlen, zur Verbesserung der Sichtbarkeit von Fußgängern sowie zur Sicherung der Einmündungsbereiche vor unerlaubtem Parken (Sichtfelder) an den Einmündungen in die Friedrich-Ebert-Straße die Gehwegbereiche baulich vorzuziehen. Diese Maßnahme muss noch abschließend geprüft werden.



Abb. 63 Beispiel Rietberg: Markierung von Schutzstreifen nur im Einmündungsbereich

5.5.3 Kreuzung Friedrich-Ebert-Straße / Yorckstraße

Kurzbeschreibung

- Bei der Kreuzung Friedrich-Ebert-Straße /Yorckstraße handelt es sich um eine signalisierte Kreuzung, wobei Radfahrer mit einer eigenständigen Signalisierung geführt werden.
- Die Haupt-Fahrbeziehung des Radverkehrs an dieser Kreuzung ist in beide Richtungen geradeaus entlang der Friedrich-Ebert-Straße.

Unfallgeschehen

An dieser Kreuzung kam es im Untersuchungszeitraum zu 5 Unfällen, welche untereinander keine Parallelen aufweisen.



Abb. 64 Unfälle Kreuzung Yorckstraße / Friedrich-Ebert-Straße (2008-2010)
(Quelle: Eigene Darstellung, Daten: Polizeipräsidium des Landes Brandenburg)

- In zwei Fällen wurde die Sicht zwischen den verunfallten Verkehrsteilnehmern durch ein weiteres Fahrzeug auf der Kreuzung eingeschränkt (13, 29), wobei in einem der Fälle die Lichtsignalanlage außer Betrieb war.

- In einem Fall kam eine Radfahlerin wegen winterlichen Straßenverhältnissen auf der Kreuzung zu Fall und ihr Fahrrad kollidierte mit dem hinter ihr fahrenden Bus (39).
- In einem Fall kollidierte ein Radfahrer, welcher auf der Friedrich-Ebert-Straße in Richtung Lange Brücke fährt mit einem rechtsabbiegenden Pkw (06).
- Ein Unfall wurde von einem fälschlicher Weise die Straßenbahndurchfahrt durch eine Baustelle nutzenden Radfahrer verursacht (19).

Handlungsempfehlungen

Im Zuge der Umbaumaßnahmen für diese Kreuzung wird die Radverkehrsführung aus der Yorckstraße in die Straße Am Kanal verbessert.

5.5.4 Kreuzung Friedrich-Ebert-Straße / Charlottenstraße

Kurzbeschreibung

- An der Kreuzung Friedrich-Ebert-Straße / Charlottenstraße ist die Friedrich-Ebert-Straße gegenüber der Charlottenstraße vorfahrtberechtigt.
- Die Haupt-Fahrbeziehung des Radverkehrs an dieser Kreuzung ist in beide Richtungen geradeaus entlang der Friedrich-Ebert-Straße

Unfallgeschehen

Im Kreuzungsbereich Friedrich-Ebert-Straße/ Charlottenstraße ereigneten sich im Untersuchungszeitraum drei Unfälle, welche allerdings keine Parallelen zueinander aufweisen.



Abb. 65 Unfälle Kreuzung Charlottenstraße / Friedrich-Ebert-Straße (2008-2010)
(Quelle: Eigene Darstellung, Daten: Polizeipräsidium des Landes Brandenburg)

- In einem Fall fuhr ein Radfahrer auf der Kreuzung seitlich gegen einen Pkw, welcher Friedrich-Ebert-Straße überqueren wollte (11).
- Einmal kam es zum Unfall zwischen zwei Radfahrern, als der eine den anderen im Kreuzungsbereich überholen will, welcher zeitgleich links in die Friedrich-Ebert-Straße abbiegt (27). An dieser Stelle hätte ein Schulterblick des abbiegenden Radfahrers den Unfall verhindern können.
- In einem Fall (16) kam es unter indirekter Beteiligung eines Radfahrers zu einem Auffahrunfall zwischen zwei Pkw. Der Radfahrer überquerte die Charlottenstraße obwohl ihm die Baustellenampel, die zu der Zeit hier installiert war, Rot anzeigte.

Handlungsempfehlungen

Aus dem Unfallgeschehen an dieser Kreuzung lassen sich keine Handlungsempfehlungen ableiten.

5.5.5 Kreuzung Friedrich-Ebert-Straße / Brandenburger Straße

An dieser Kreuzung ereigneten sich im Untersuchungszeitraum zwei Radverkehrsunfälle (07, 24). In beiden Fällen wollten Pkw nach links zum Bassinplatz abbiegen und übersahen ihnen auf der Friedrich-Ebert-Straße entgegen kommende Radfahrer.

5.5.6 Sonstige Unfälle im Zuge der Friedrich-Ebert-Straße

- Ein Radfahrer verunglückte mit einer entgegenkommenden Straßenbahn bei dem Versuch, die Straßenseite zu wechseln. Wegen der vor dem Radfahrer fahrenden zweiten Straßenbahn konnten sich die Verkehrsteilnehmer nicht rechtzeitig sehen (25).
- Als ein Lkw aus einer Grundstücksausfahrt südlich der Gutenbergstraße ausfuhr ohne auf den fließenden Verkehr zu achten stürzte ein Radfahrer aufgrund der deshalb vorgenommenen Vollbremsung (33).
- Südlich der Charlottenstraße kollidierte ein Radfahrer, welcher die Friedrich-Ebert-Straße aus Richtung Nauener Tor befuhr, mit einem Bus als er links neben weiteren Bussen, welche den dortigen Fahrradstreifen versperrten, vorbeifuhr und dabei von dem Bus überholt wurde.
- Auf der Höhe Mittelstraße kam es zu einem Unfall, bei welchem ein Radfahrer auf einen Lieferwagen auffuhr (36)
- Im Bereich der Einmündung der Mittelstraße wird der Radweg durch eine Stahlschiene zu den Gleisen hin abgegrenzt. Ein Radfahrer fuhr gegen diese Stahlschiene (20). Die Stahlschiene wurde 2010 durch einen Hartkunststoffpoller ersetzt.



Abb. 66 Neuer abknickender Poller auf der Friedrich-Ebert-Straße Höhe Mittelstraße (Foto: PGV)

- Beim Einbiegen aus der Mittelstraße in die Friedrich-Ebert-Straße nimmt ein Lkw-Fahrer einem in Richtung Nauener Tor fahrenden Radfahrer die Vorfahrt. Der Radfahrer weicht aus und fährt gegen ein Verkehrsschild (17).
- Wegen eines unvorhergesehenen Wendeversuches eines Pkw nördlich der Charlottenstraße muss ein Radfahrer eine Vollbremsung einleiten und stürzte (18).

5.6 Bahnhofsumfeld

Kurzbeschreibung

- Im direkten Umfeld des Bahnhofes liegen die Babelsberger Straße, Friedrich-List-Straße, Friedrich-Engels-Straße und Heinrich-Mann-Allee.
- Im Juli 2011 wurde der Linksabbiegefahrstreifen von der Langen Brücke in die Babelsberger Straße eröffnet.
- Die ÖPNV- und Fußgänger- sowie Radfahrerbrücke an der Langen Brücke wurde im August 2009 (während des gewählten Untersuchungszeitraumes) eröffnet.

Unfallgeschehen

Im Umfeld des Bahnhofes ereigneten sich im Untersuchungszeitraum insgesamt 28 Unfälle. Dabei sind die Unfallorte stark verstreut und die Abläufe unterschiedlich. Die hohe Gesamtzahl der Unfälle lässt sich unter anderem auf die starke Verkehrsdichte aller Verkehrsteilnehmergruppen zurückführen.

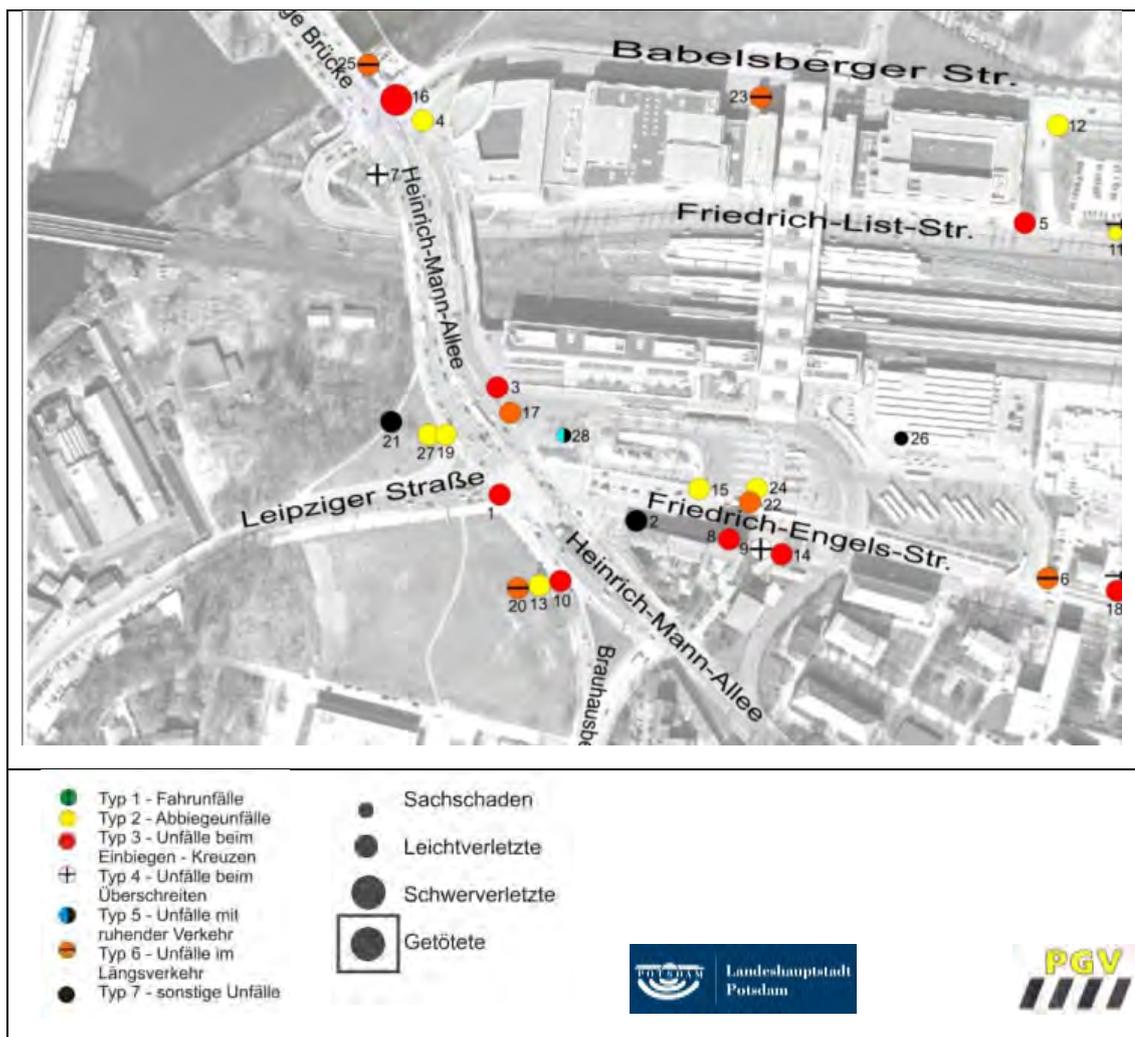


Abb. 67 Unfälle (2008-2010) im Umfeld des Hauptbahnhofes
(Quelle: Eigene Darstellung, Daten: Polizeipräsidium des Landes Brandenburg)

5.6.1 Südliches Bahnhofsumfeld

Kurzbeschreibung

- In diesem Kapitel werden der Bahnhofsvorplatz sowie die nördliche Straßenseite der Friedrich-Engels-Straße als südliches Bahnhofsumfeld gemeinsam betrachtet.
- Auf dem Bahnhofsvorplatz befinden sich der zentrale Busbahnhof und eine stark frequentierte Straßenbahnhaltestelle. Fahrradabstellanlagen sind im Bereich der Taxivorfahrt sowie westlich des Kurzzeitparkplatzes vorhanden. Von der Friedrich-Engels-Straße zweigt zudem eine Zu- und Ausfahrt einer Tiefgarage und eines Kurzzeitparkplatzes ab.
- Auf der Fahrbeziehung zwischen Lange Brücke und Friedrich-Engels-Straße in Richtung Babelsberg fahren einige Radfahrer über den Bahnhofsvorplatz.
- Bei Beobachtungen im Juni 2012 fuhren jedoch die meisten der Radfahrer um diesen herum (Heinrich-Mann-Allee/Friedrich-Engels-Straße). Im beobachteten Zeitraum (montags 12:10-12:30 Uhr) fuhren 83 Radfahrer um den Bahnhofsvorplatz herum, 5 Radfahrer überquerten ihn.
- Die überwiegende Zahl der Radfahrer, welche den Bahnhofsvorplatz befuhren, fuhr im Seitenraum parallel nördlich der Tram. Nur in Einzelfällen nutzten Radfahrer die Busspur (Lange Brücke bis Friedrich-Engels-Straße). Die Radfahrer, welche im Seitenraum fuhren stiegen in der Regel bereits vor dem Haupteingang zum Bahnhof von ihrem Rad und schoben es weiter oder stellten es ab.
- Bei Beobachtungen im Juni 2012 (Montagmittag war die dominierende Verkehrsart Fußverkehr. Busse und Straßenbahnen fuhren recht langsam, Straßenbahnen klingelten häufig.



Abb. 68 Bahnhofsvorplatz in Höhe Eingang des Hauptbahnhofs



Abb. 69 Radwegführung außerhalb des Bahnhofsvorplatzes über Friedrich-Engels-Straße/Heinrich-Mann-Allee

Unfallgeschehen



Abb. 70 Unfälle 2008-2010 auf dem südlichen Bahnhofsvorplatz incl. nördliche Straßenseite Friedrich-Engels-Straße
(Quelle: Eigene Darstellung, Daten: Polizeipräsidium des Landes Brandenburg)

Auf dem südlichen Bahnhofsumfeld (Bahnhofsvorplatz und nördliche Straßenseite der Friedrich-Engels-Str.) ereigneten sich im Untersuchungszeitraum sieben Unfälle mit überwiegend unterschiedlicher Charakteristik.

- Insgesamt drei Unfälle ereigneten sich zwischen Radfahrern und Bussen.
 - In einem Fall kollidierte ein Bus wegen zu geringem Abstand seitlich mit einem Radfahrer, welcher auf der Friedrich-Engels-Straße den Radfahrstreifen befuhr (22).
 - Ein Unfall ereignete sich an der westlichen Bus-/Tramzufahrt zum Bahnhof. Ein Radfahrer, welcher auf dem Radfahrstreifen die Heinrich-Mann-Allee in Richtung Lange Brücke befuhr, übersah die Lichtsignalanlage unmittelbar vor der Busspur und kollidierte mit dem Bus, welcher aus Richtung Lange Brücke kommend in die Busspur zum Hauptbahnhof einbog (3).
 - Ein Radfahrer kollidierte mit einem entgegenkommendem Bus (24).
- Es kam zu einem Unfall mit einem in die Tiefgarage einfahrendem Pkw (15) und einem auf der Fr.-Engels-Str. nach Westen fahrenden Radfahrer.
- Ein Unfall ereignete sich auf dem Radweg der Friedrich-Engels-Straße mit einem Fußgänger (6).
- Ein Radfahrer beschädigte einen parkenden Pkw da er wegen winterlichen Straßenverhältnissen mit seinem Fahrrad auf dem kleinen Parkplatz ausrutschte (28).
- Bei einem Überholvorgang zwischen zwei Radfahrern, welche die Heinrich-Mann-Allee in Richtung Lange Brücke fuhren, kam es zum Sturz von einem der Radfahrer (17).

Handlungsempfehlungen

- Untersucht wurde die Anlage einer Führung des Radverkehrs über den Bahnhofsvorplatz und der östlich angrenzenden Bereiche. Eine solche Führung könnte insbesondere die benutzungspflichtige Führung über die Friedrich-Engels-Straße und Heinrich-Mann-Straße mit ihren zahlreichen konflikträchtigen Zufahrten (z. B.

Busbahnhof, Tiefgarage) umfahren. Allerdings hat diese Führung bei der derzeitigen Raumaufteilung des Areals mehr Nachteile:

- Die Buszufahrt von der Heinrich-Mann-Allee zu den Bussteigen ist für Radgegenverkehr zu schmal und würde einen Ausbau und Umorganisation der Bussteige erfordern.
- Radfahrer müssten die Straßenbahn zwei Mal queren.
- Zwischen den Bussteigen und Bahnhof besteht ein starker Fußgängerstrom, der zu kreuzen wäre.
- Auf der östlichen Straßenseite der Heinrich-Mann-Allee ist derzeit keine Zweirichtungsführung des Radverkehrs möglich.

Eine Führung über den Bahnhofsvorplatz kommt deshalb nur im Zusammenhang mit einer Umgestaltung des Bereiches, bei der von vorneherein eine Radroute berücksichtigt wird, in Betracht.

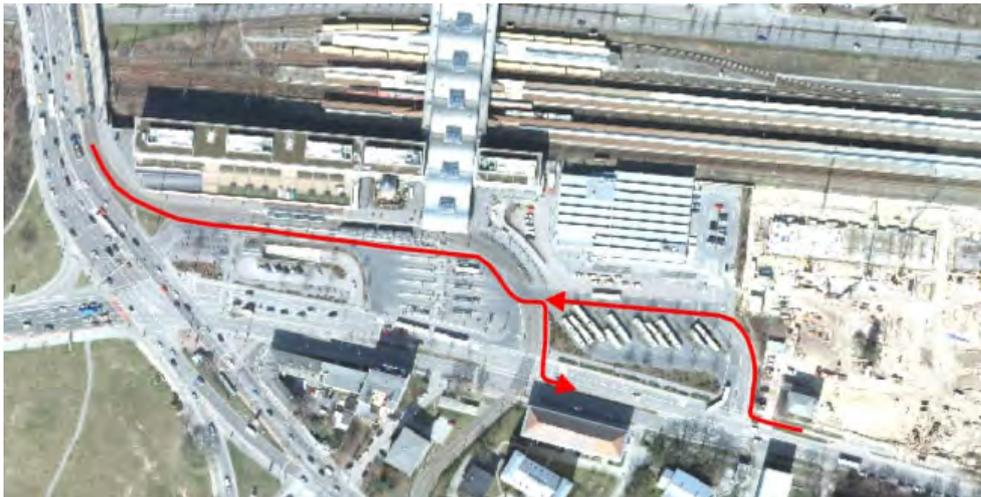


Abb. 71 Mögliche Umfahrung über das Vorplatzgelände bei einer Neugestaltung
(Eigene Darstellung, Grundlage Luftbild: LHP 2009)

Um die Sicherheit der Radfahrer im südlichen Bahnhofsumfeld zu verbessern, sollen folgende Maßnahmen durchgeführt werden:

- Der Radfahrstreifen der Friedrich-Engels-Straße wird von Radfahrern stark genutzt. Wegen der notwendigen Querungen mit dem Busverkehr und zur Tiefgarage empfehlen die Gutachter, diese möglichst zu verbreitern (zu Lasten der Breite des Kfz-Fahrstreifens) und deutlich rot einzufärben. Diese Vorschläge werden allerdings vom Arbeitskreis nicht befürwortet (siehe Anhang: Protokoll vom 21.8.2012)
- Kurzfristig sind Piktogramme in möglichst dichter Folge aufzubringen.
- Die Busfahrer sollten auf die Konfliktsituation angesprochen und in Hinblick auf die Beachtung des Radverkehrs sensibilisiert werden.

5.6.2 Friedrich-Engels-Straße südliche Seite

Kurzbeschreibung

- Zweirichtungsradweg zwischen Heinrich-Mann-Allee und der Anforderungs-Lichtsignalanlage Höhe Straßenbahntrasse.

Unfallgeschehen



Abb. 72 Unfälle 2008-2010 auf der südlichen Seite der Friedrich-Engels-Straße
(Quelle: Eigene Darstellung, Daten: Polizeipräsidium des Landes Brandenburg)

Auf der südlichen Seite der Friedrich-Engels-Straße ereigneten sich im Untersuchungszeitraum insgesamt 4 Unfälle, die keinen Zusammenhang erkennen lassen.

- In einem Fall verunfallte ein entlang des Radweges der Friedrich-Engels-Straße in Richtung Babelsberg fahrender Radfahrer mit einem Fußgänger, welcher aus Süden kommend im Laufschrift auf die LSA in Richtung Hbf zulief (09). Die Sicht an dieser Stelle war durch die Fassade der Hausnummer 2 und eine davor stehende Hecke eingeschränkt.
- In einem anderen Fall kollidierte ein (legal) in Fahrtrichtung Leipziger Straße den Zweirichtungsradweg der Friedrich-Engels-Straße mit einem aus der Verbindungsstraße kommenden Pkw, der rechts in die Friedrich-Engels-Straße einbiegen wollte (14).
- Ein weiterer Unfall ereignete sich zwischen einem auf dem Zweirichtungsradweg in Richtung Babelsberg fahrenden Radfahrer und einem aus der Ausfahrt des Ärztehauses (Friedrich-Engels-Straße Nr. 2) kommenden Pkw (8)
- Ein Alleinunfall eines Radfahrers ereignete sich auf dem südlichen Radweg der Friedrich-Engels-Straße (02)

Handlungsempfehlungen

Aus dem Unfallgeschehen sind unmittelbar keine Handlungsempfehlungen abzuleiten. Folgende Anregungen wären bei Bedarf zu prüfen:

- Der Zweirichtungsradweg im südlichen Seitenraum der Friedrich-Engels-Straße könnte verbreitert und deutlich markiert werden.

- Alternativ könnte wie auf der nördlichen Straßenseite ein Radfahrstreifen (richtungstreu) angelegt werden, um das Problem des Linksfahrens zu verringern. Dies setzt allerdings voraus, dass die Radverkehrsführung in diesem Bereich insgesamt überprüft und so angepasst wird, dass der Bedarf zum Linksfahren beseitigt wird.

5.6.3 Einmündung Brauhausberg in die Heinrich-Mann-Allee

Kurzbeschreibung

- Bis Juli 2010 freier Rechtsabbieger von Heinrich-Mann-Allee in Brauhausberg.
- Im Juli 2010 wurde der Rechtsabbieger signalisiert (getrennte Freigabezeiten von Rechtsabbiegern und geradeaus fahrenden Radfahrern).



Abb. 73 Rechtsabbieger in den Brauhausberg heute: Signalisierung getrennt vom geradeausfahrenden Radverkehr
(Foto: PGV)

Unfallgeschehen

Im Untersuchungszeitraum ereigneten sich an dieser Einmündung drei Unfälle.

- Zwei Unfälle ereigneten sich zwischen rechtsabbiegenden Kfz und geradeaus fahrenden Radfahrern.
 - In einem Fall stieß der Radfahrer mit einem Lkw zusammen, welcher aus der Heinrich-Mann-Allee rechts in den Brauhausberg abbog, zusammen (13).
 - In einem Fall fuhr der Radfahrer entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung (10) und kollidierte mit einem in den Brauhausberg abbiegenden Pkw.
- Ein Unfall ereignete sich zwischen zwei sich begegnenden Radfahrern (20).



Abb. 74 Unfälle 2008-2010 an der Einmündung Brauhausberg in Heinrich-Mann-Allee
(Quelle: Eigene Darstellung, Daten: Polizeipräsidium des Landes Brandenburg)

Handlungsempfehlungen

Seit der Signalisierung des Rechtsabbiegers kam es zu keinem Unfall im Untersuchungszeitraum. Infolge dessen werden keine Handlungsempfehlungen gegeben.

5.6.4 Einmündung Leipziger Straße in die Heinrich-Mann-Allee

Kurzbeschreibung

- Freier Rechtsabbieger von Heinrich-Mann-Allee in Leipziger Straße



Abb. 75 Rechtsabbieger in die Leipziger Straße (Foto: PGV)

Unfallgeschehen



Abb. 76 Unfälle 2008-2010 an der Einmündung Leipziger Straße in Heinrich-Mann-Allee
(Quelle: Eigene Darstellung, Daten: Polizeipräsidium des Landes Brandenburg)

An dieser Einmündung ereigneten sich insgesamt 3 Unfälle.

- Zwei der Unfälle ereigneten sich an dem freien Rechtsabbieger aus der Heinrich-Mann-Allee in die Leipziger Straße mit Radfahrern, welche die Heinrich-Mann-Allee in Richtung Süden befuhren (19, 27).
- Ein Radfahrer hatte einen Alleinunfall auf dem Trampelpfad nordwestlich der Einmündung als er Bauzäune übersah, welche auf dem Weg lagen (21).

Handlungsempfehlungen

- Ein zügiges rechtsabbiegen in die Leipziger Straße sollte vermieden werden.
- Bei der Umgestaltung des Leipziger Dreiecks ist geplant, den Rechtsabbieger ähnlich wie bei der Einmündung am Brauhausberg zu signalisieren, so dass der Konflikt damit entschärft ist.

5.6.5 Weitere Unfälle

Die folgenden Unfälle sind räumlich verstreut geschehen und lassen als Einzelereignisse keine Schlussfolgerungen auf planerischen Handlungsbedarf zu. Sie werden hier der Vollständigkeit halber dokumentiert.

- Zwei Unfälle ereigneten sich an der Kreuzung Lange Brücke / Babelsberger Straße zwischen geradeaus fahrenden Radfahrern und ab- (04) bzw. einbiegenden (16) Pkw.
- Auf der südwestlichen Wartefläche der Kreuzung Lange Brücke / Babelsberger Straße wurde ein Fußgänger von einem aus nördlicher Richtung kommenden Radfahrer angefahren als er über die Heinrich-Mann-Allee zum Hauptbahnhof gehen wollte (07). Dieser Unfall ereignete sich im Juni 2009, im August 2009 wurde dieser Aufstellbereich für Fußgänger und Radfahrer erweitert.

-
- Ein Unfall wurde durch einen Radfahrer verursacht, der bei Rot die Heinrich-Mann-Allee in Richtung Friedrich-Engels-Straße überquerte und mit einem Pkw kollidierte, welcher die Kreuzung in südlicher Richtung befuhr (1).
 - Ein Unfall ereignete sich an der Einmündung der Ausfahrt des Parkhauses Bahnhofspassagen in die Friedrich-List-Straße. Hier kollidierte ein ausfahrender Pkw mit einem auf dem linken (entgegengesetzten) Gehweg der Friedrich-List-Straße kommendem Radfahrer (05).
 - Ein weiterer Unfall ereignete sich an der Einmündung der Ausfahrt der Tiefgarage des Kaufland in die Babelsberger Straße. Hier wollte ein Pkw nach rechts in die Babelsberger Straße abbiegen und übersah dabei einen von rechts (entgegen der Fahrtrichtung) kommenden Radfahrer (12).
 - Zu einem Auffahrunfall zweier Radfahrer kam es auf der nördlichen Seite des Bahnhofs in Höhe des Eingangsbereiches (23).
 - Auf der östlichen Seite der Langen Brücke (in Höhe Neue Fahrt) stießen zwei Radfahrer frontal zusammen (25).

5.7 Kreuzung Rudolf-Breitscheid-Straße / Karl-Liebknecht-Straße

Kurzbeschreibung

- Kreuzung zweier Hauptverkehrsstraßen
- DTV: (Zählung April 2009): 16.500 Kfz/24h
- Radverkehr:
 - 1.862 RF/6h
 - Hauptfahrtrichtung entlang der Rudolf-Breitscheid-Straße (789 RF/6h)
- Führung des Radverkehrs in der Rudolf-Breitscheid-Straße auf Schutzstreifen. In der Karl-Liebknecht-Straße Süd sind erst seit November 2011 Schutzstreifen markiert.
- Straßenbahnschienen entlang der Rudolf-Breitscheid-Straße
- Aufgeweiteter Radaufstellstreifen in der südlichen Zufahrten der Karl-Liebknecht-Straße seit November 2011
- Das Linksabbiegen von der östlichen Rudolf-Breitscheid-Straße in die Karl-Liebknecht-Straße ist mit Z 214 untersagt.
- Für Linksabbieger aus der R.-Breitscheid-Straße ist der Gegenverkehr schwer einsehbar durch die Haltestelle in Mittellage.
- Ergebnisse von Beobachtungen im Juni 2012 (montags 10:30-10:45):
 - Keine direkten Linksabbiegevorgänge durch Radfahrer.
 - Ein indirekter Linksabbiegevorgang: Radfahrer kommt aus Rudolf-Breitscheid-Straße, fährt in Einmündung ganz links, wechselt auf die FG-Wartefläche und biegt schiebend links ab.
 - Einige Radfahrer überqueren an allen Zufahrten auf der Fußgängerfurt, zum Teil Wechsel zwischen Fahrbahn und Seitenraum direkt vor oder hinter der Kreuzung.
 - Rechtsabbiegende Radfahrer geben teilweise Handzeichen.



Abb. 77 Kreuzung Karl-Liebnecht-Straße / Rudolf-Breitscheid-Straße, nach Norden fotografiert (Foto: PGV)



Abb. 78 Rudolf-Breitscheid-Straße, Kreuzung zur Karl-Liebnecht-Straße, links: Aus Karl-Liebnecht-Straße in Rudolf-Breitscheid-Straße fotografiert, rechts: aus Rudolf-Breitscheid-Straße fotografiert (Fotos: PGV)

Unfallgeschehen

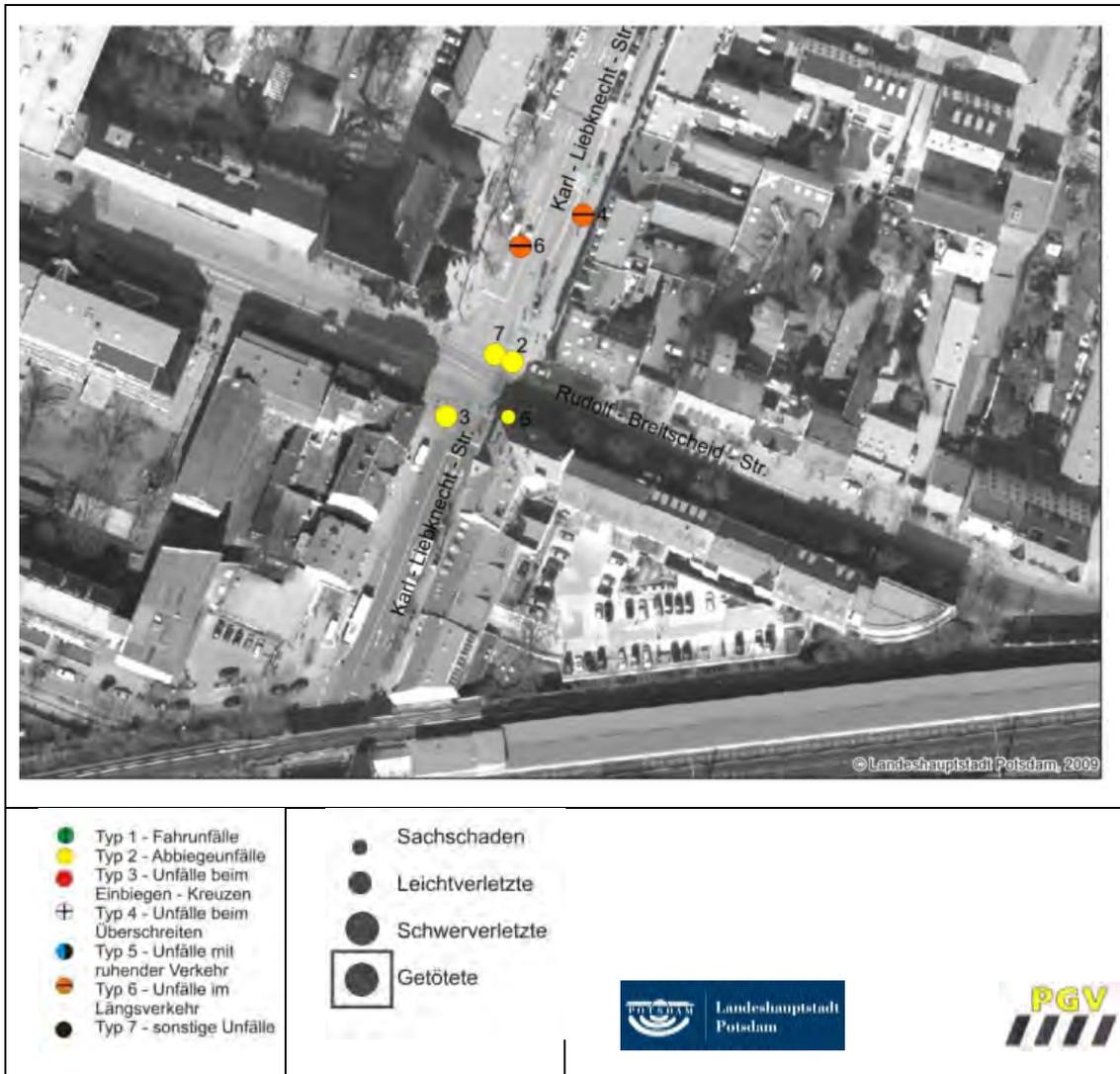


Abb. 79 Radfahrerunfälle (2008-2010) Kreuzung Rudolf-Breitscheid-Straße / Karl-Liebkecht-Straße
(Quelle: Eigene Darstellung, Daten: Polizeipräsidium des Landes Brandenburg)

- Zwei Unfälle ereigneten sich zwischen aus der Rudolf-Breitscheid-Straße aus Richtung Oberlinhaus kommenden und links in die Karl-Liebkecht-Straße fahrenden Radfahrern und ihnen entgegen kommenden Pkw (02, 07).
- Bei zwei Unfällen im Kreuzungsbereich kollidierten rechtsabbiegende Kraftfahrer mit geradeaus fahrenden Radfahrern.
 - In einem Fall fuhren beide Verkehrsteilnehmer auf der Rudolf-Breitscheid-Straße aus Richtung Oberlinhaus kommend und der Pkw übersah den Radfahrer beim Abbiegen (3)
 - In dem anderen Fall kamen beide Verkehrsteilnehmer aus Richtung Lutherplatz auf der Karl-Liebkecht-Straße (5).

- Ein Unfall ereignete sich nördlich der Kreuzung, als ein aus Richtung Lutherplatz kommender Pkw-Fahrer nach Überqueren der Kreuzung nach rechts zog, so dass ein in die gleiche Richtung fahrender Radfahrer ausweichen musste und dabei stürzte (04).
- Bei einem weiteren Unfall führte die Radfahlerin einen Hund an der Leine und wartete auf dem Radfahrstreifen nördlich der Kreuzung auf Grün, damit sie in Richtung Lutherplatz weiterfahren kann. Als ein Pkw rechts sehr nah an ihr vorbei auf den Rechtsabbiegestreifen fuhr erschrak sich der Hund und zog an der Leine, so dass sie zu Fall kam

Handlungsempfehlungen

- Ein direktes Linksabbiegen aus der Rudolf-Breitscheid-Straße ist wegen des Gleisbereiches der Straßenbahn kritisch. Möglicherweise sind die beiden dort verunglückten Radfahrer in dem Bestreben, den Gleisbereich schnell zu räumen, unaufmerksam gegenüber dem Kfz-Verkehr gewesen. Um ein sicheres Linksabbiegen für Radfahrer zu ermöglichen sollten deshalb Flächen zum indirekten Linksabbiegen markiert werden (vgl. Abb. 72). Die Anordnung dieser Aufstellflächen kann je weiter rechts der Radverkehrsfurten erfolgen. Die Signalisierung der Radfahrer von der Aufstellfläche kann mit den parallel laufenden Fußgängern erfolgen. Die Radfahrer-LSA zum indirekten Linksabbiegen soll jedoch so eingedreht werden, dass keine Missverständnisse auftreten. Eine Radfahrer-LSA am Hauptstandort im Zuge der Rudolf-Breitscheid-Straße wären dann ebenfalls sinnvoll.

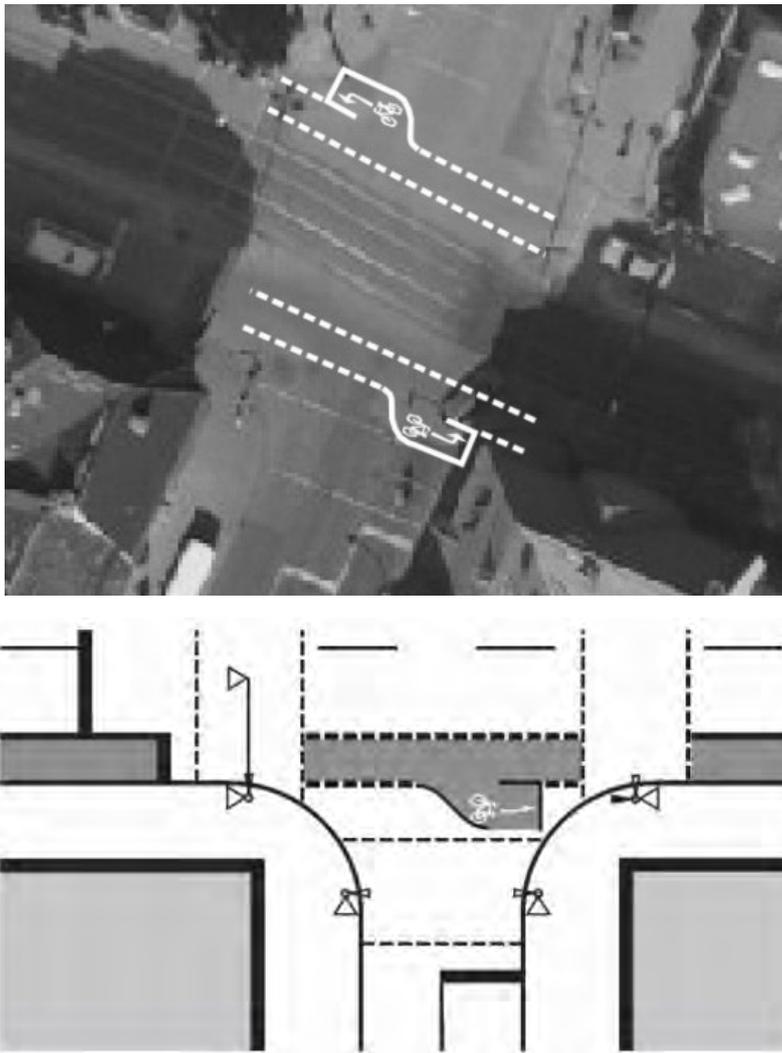


Abb. 80 Zur Sicherung linksabbiegender Radfahrer sollten Flächen zum indirekten Linksabbiegen geschaffen werden (nach ERA 2010 Bild 50).



Abb. 81 Indirektes Linksabbiegen in Straße mit Radfahrstreifen und Straßenbahn in Mittellage (Beispiel Leipzig)

5.8 Großbeerenstraße, Lutherplatz bis Wetzlarer Straße

Kurzbeschreibung

- Die Großbeerenstraße ist eine Hauptverkehrsstraße mit Tempo 50.
- Sehr geradliniger Straßenverlauf
- DTV östlich Lutherplatz (2009): 15.200 Kfz/24h
- Radfahrer: östlich Lutherplatz (2009): 1.297 RF/6h
- Derzeit erfolgt im Verlauf der Großbeerenstraße ein ständiger Wechsel unterschiedlicher Radverkehrsanlagen.
- Seit März 2012 wird der Radfahrer an der Kreuzung Horstweg zwischen dem Rechtsabbiege und Geradeaus- und Linksfahrstreifen geführt. Vorher fuhr der Radfahrer am rechten Fahrbahnrand. Im weiteren Straßenverlauf wurden bis Dezember 2011 zwischen Walter-Klausch-Straße und Kleine Straße Schutzstreifen markiert.

Unfallgeschehen

Insgesamt kam es auf dem untersuchten Abschnitt im Betrachtungszeitraum zu 50 Unfällen.

- Die meisten der Unfälle im Untersuchungszeitraum auf der Großbeerenstraße ereigneten sich an den Kreuzungen als Einbiegen-/Kreuzen oder Abbiegeunfälle.
- Über den gesamten Straßenzug verteilt kam es im Untersuchungszeitraum zu Unfällen zwischen Radfahrern, welche die Großbeerenstraße befuhren und einbiegenden oder kreuzenden Kfz, welche die Radfahrer übersahen.
- Die Unfallreichsten Kreuzungen auf dem untersuchten Abschnitt sind in absteigender Reihenfolge der Lutherplatz (12 Unfälle) und die Kreuzung Horstweg (9 Unfälle).
- Unfälle außerhalb von Kreuzungen waren vor allem Unfälle mit dem ruhenden Verkehr.

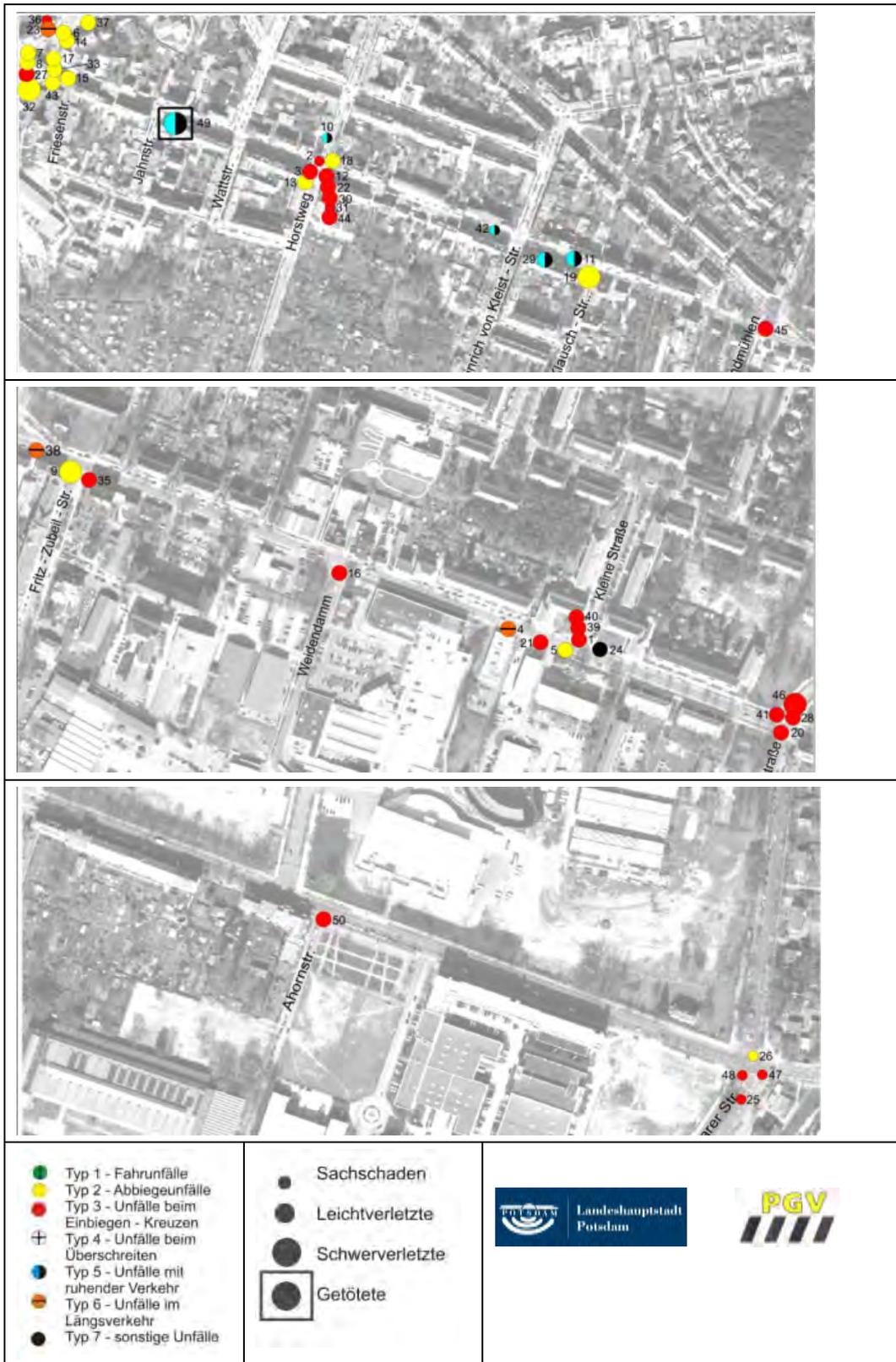


Abb. 83 Unfälle (2008-2010) auf der Großbeerenstraße, von oben nach unten:
 Westlicher Teil
 Mittlerer Teil
 Östlicher Teil
 (Quelle: Eigene Darstellung, Daten: Polizeipräsidium des Landes Brandenburg)

5.8.1 Kreisverkehr Lutherplatz

Kurzbeschreibung

- Kleiner Kreisverkehr mit drei Zufahrten: Karl-Liebknecht-Straße, Friedrich-Engels-Straße, Großbeerenstraße
- Maße: Außendurchmesser: 28,20 m, Kreisinsel: 12,00 m, Kreisring 8 m-8,20 m, Innenring 2,20 m (an Einfahrt Karl-Liebknecht-Straße) bis 2,80 m (zwischen Einfahrt Friedrich-Engels-Straße und Großbeerenstraße)
- Die Zu- und Ausfahrten werden durch Markierungen optisch verschmälert.
- Der Radverkehr wird auf der Kreisfahrbahn im Mischverkehr geführt
- Die Querung der Zufahrten ist für Fußgänger durch Fahrbahnteiler ohne Fußgängerüberwege gesichert.
- DTV: 20.000 Kfz/24h (Zählungen 2009)
- Radfahrer: 1.714 RF/6h
- Zählungen der die Zufahrten querenden Fußgänger durch die Stadt Potsdam (Juli 2009):
 - Karl-Liebknecht-Straße; 37 Fußgänger/6h
 - Großbeerenstraße: 212 Fußgänger/6h
 - Friedrich-Engels-Straße: 75 Fußgänger/6h
- Beobachtungen im Juni 2012 (montags 10:45-11:30):
 - Die meisten Radfahrer kommunizierten über Handzeichen (sogar zur Weiterfahrt im Kreis wurde durch einige Radfahrer die Hand links ausgestreckt).
 - Radfahrer nutzten die Kreisfahrbahn sehr verschieden (einige fahren sehr weit außen, andere eher mittig).
 - Vereinzelt fahren Radfahrer im Seitenraum.
 - Fußgänger hatten große Probleme bei der Überquerung der Zufahrten, sind sehr auf Rücksicht der Kraftfahrer angewiesen (die zeigten überwiegend geringe Haltebereitschaft) Beispiele:
 - Mutter mit Kind wartete mehr als eine Minute
 - Frau mit Rollator kommt nicht zu Querung bis sich eine Radfahrerin schützend vor sie stellt.
 - Fußgängerin konnte erst queren als Busfahrer sich vor Einfahrt stellt und sie durchwinkt.

- Einzelne Fußgänger überquerten die Fahrbahn auch außerhalb der Fahrbahnsteiler.
- Der Innenring wurde nur selten durch PKW überfahren, fast immer aber durch Lkw und Busse.
- Wenige Überholvorgänge im Kreis (Pkw überholt Radfahrer)
- Einzelne Kraftfahrer fahren sehr schnell im Kreis, besonders zwischen den Zufahrten Karl-Liebnecht-Straße und Friedrich-Engels-Straße



Abb. 84 Kreisverkehr Lutherplatz
(Fotos: PGV)

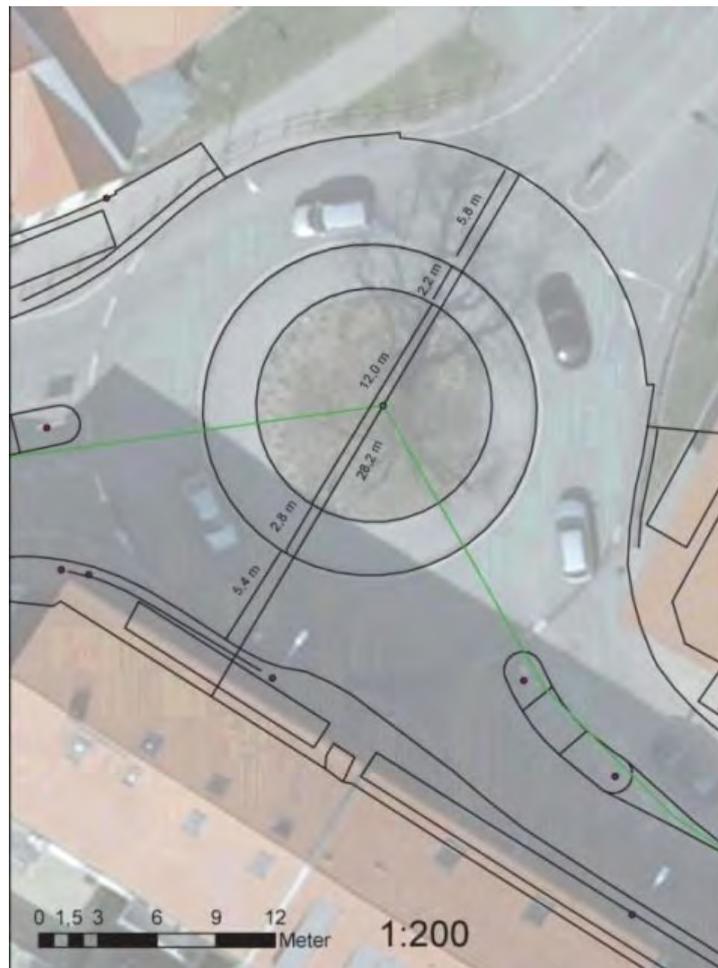


Abb. 85 Maße am Lutherplatz, Quelle: Stadt Potsdam (Daten nicht endgültig geprüft)

Unfallgeschehen

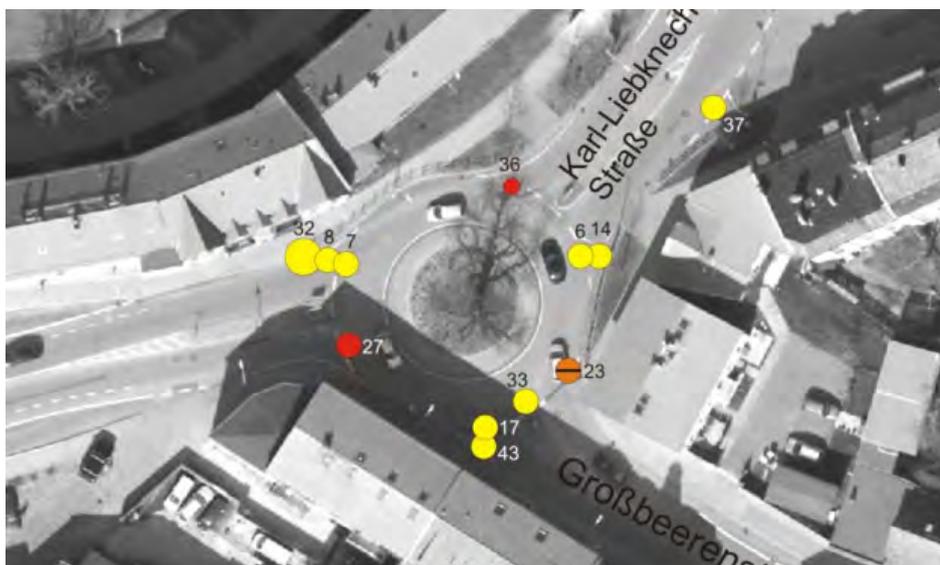


Abb. 86 Unfälle (2008-2010) am Lutherplatz
(Quelle: Eigene Darstellung, Daten: Polizeipräsidium des Landes Brandenburg)

An dem Kreisverkehr ereigneten sich im Untersuchungszeitraum insgesamt 12 Unfälle.

- In 8 Fällen kollidierten im Kreisverkehr geradeausfahrende Radfahrer mit aus dem Kreis abbiegenden Kfz. In den meisten Fällen hatten die Kfz-Fahrer die Radfahrer übersehen, in einigen Fällen wurden die Absichten der Radfahrer falsch interpretiert. 3 dieser Unfälle (07, 08, 32) ereigneten sich an der Ausfahrt der Friedrich-Engels-Straße, 3 weitere (17, 33,43) an der Ausfahrt Großbeerenstraße, zwei weitere (06,14) an der Ausfahrt zur Karl-Liebknecht-Straße.
- Ein Unfall (23) ereignete sich zwischen einem in den Kreisverkehr einfahrendem Radfahrer und einem aus dem Stand anfahrenen Pkw. In zwei weiteren Fällen (27, 36) fuhr ein Pkw in den Kreisverkehr ein ohne den bevorrechtigten Radfahrer zu beachten. Ein Unfall (37) ereignete sich an der nahe gelegenen Schulstraße als ein Pkw-Fahrer beim Abbiegen einen parallel fahrenden Radfahrer übersah.

Handlungsempfehlungen

- Die Unfälle weisen auf zu hohe Geschwindigkeiten von Pkw im Kreis hin. Kraftfahrer versuchen offensichtlich, Radfahrer im Kreis zu überholen. Besonders in der Fahrbeziehung Karl-Liebknecht-Straße zur Friedrich-Engels-Straße ist ein zügiges Fahren möglich, weil die Auslenkung hier nur gering ist.
- Die wesentlichen geometrischen Parameter des Kreisverkehrs entsprechen den Regelwerken (z. B. Ausbildung Innenring). Es sollten die Ein- und Ausfahrtradien sowie die Breite der Ein- und Ausfahrten neben den Inseln in Hinblick auf die fahrgeometrischen Anforderungen des Busverkehrs geprüft werden. Insbesondere die Fahrgassenbreiten neben den Inseln erscheinen in der Karl-Liebknecht-Straße und der Friedrich-Ebert-Straße sehr breit zu sein. Durch Verbreiterung der Inseln und Verkleinerung der Eckausrundungen können Geschwindigkeitsreduktionen erreicht werden. Diese Verkleinerungen der Zufahrten könnte langfristig baulich ausgeführt werden. Kurzfristig sollen die vorhandenen Markierungen erneuert werden.
- Entsprechend den Empfehlungen der Regelwerke (vgl. RASt) wäre die Anlage von Fußgängerüberwegen (FGÜ) in allen Zufahrten eine Möglichkeit zur Verbesserung der Situation. Dies schafft eindeutige Vorrangverhältnisse und verlangsamt den Erfahrungen nach insbesondere den ausfahrenden Kfz-Verkehr. Dadurch wird auch der Radverkehr geschützt. Die Anlage der FGÜ wird durch die Straßenverkehrsbehörde an dieser Stelle kritisch gesehen, da die Zahl der querenden Fußgänger an den Zufahrten teilweise über bzw. auch unter dem Einsatzbereich liegen. Zudem könnte die Gefahr bestehen, dass bei Anlage von FGÜ ausbiegende Pkw unmittelbar vor Radfahrern bremsen, welche zu einer Erhöhung der Radverkehrsunfälle führen kann. Die Anlage von FGÜ wäre bei auftretenden Problemen von Fußgängern zur Sicherung der Fußgängerströme möglich. Bisher sind keine Probleme diesbezüglich bekannt.
- Um das Verhalten der Verkehrsteilnehmer besser beurteilen und das Gefahrenpotenzial von Radfahrern und Fußgängern besser einschätzen zu können soll eine systematische

Beobachtung durchgeführt werden. Diese wird im Rahmen der Fortschreibung des Radverkehrskonzepts angedacht.

- Zusätzlich soll Aufklärungsarbeit dazu betrieben werden, dass Autofahrer und Radfahrer nicht parallel im Kreisverkehr fahren sollen.

5.8.2 Kreuzung Großbeerenstraße / Horstweg / Fultonstraße

Kurzbeschreibung

Januar 2012

- Führung des Radverkehrs in dem Teilstück auf Radfahrstreifen (südliche Straßenseite) und Schutzstreifen (nördliche Straßenseite)
- Auf südlicher Seite (Querung Horstweg) Furtmarkierung
- Grünpfeilregelung für aus dem Horstweg in die Großbeerenstraße einbiegende Kfz
- DTV: 23.400 Kfz/24h (Zählungen 2009)
- Radfahrer:
 - 1.879 RF/6h
 - Hauptfahrtrichtung entlang der Großbeerenstraße (1.110 RF/6h)



Abb. 87 Kreuzung Großbeerenstraße / Horstweg / Fultonstraße vor der Neumarkierung (Januar 2012) (Fotos: PGV)



Abb. 88 Kreuzung Großbeerstraße / Horstweg / Fultonstraße nach der Neumarkierung (Juni 2012)
Links: Vorgezogener Aufstellbereich für Radfahrer
Rechts: Bei Rot in Großbeerstraße einbiegender Pkw (Grünpfeil) (Fotos: PGV)

Unfallgeschehen

An dieser Kreuzung ereigneten sich im Untersuchungszeitraum 9 Unfälle. Überwiegend handelt es sich um Einbiegen-/ Kreuzen-Unfälle.

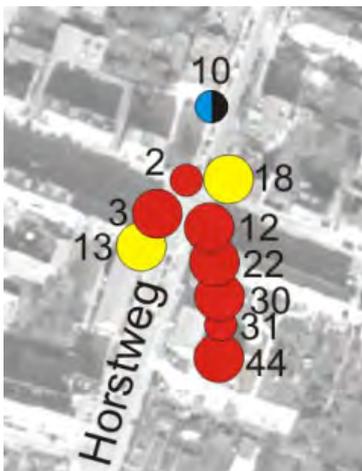


Abb. 89 Unfälle (2008-2010) an der Kreuzung Großbeerstraße / Horstweg
(Quelle: Eigene Darstellung, Daten: Polizeipräsidium des Landes Brandenburg)

- Insgesamt ereigneten sich drei Unfälle im Zusammenhang mit der Grünpfeil-Regelung.
 - In zwei Fällen (31, 44) befuhren Radfahrer den Radfahrstreifen auf der südlichen Seite der Großbeerstraße entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung und wurden von in die Großbeerstraße einbiegenden Pkw (Grünpfeil-Regelung) übersehen.
 - In einem weiteren Fall (22) kollidierte ein den Radfahrstreifen der Großbeerstraße in die richtige Fahrtrichtung befahrender Radfahrer mit einem aus dem Horstweg einbiegenden Kfz.
- Insgesamt ereigneten sich vier der Unfälle mit bei Rot oder Gelb fahrenden Verkehrsteilnehmern,

- In drei Fällen waren dies die Radfahrer (02, 12, 30).
- Ein Mal befuhr ein Pkw bei Rot den Kreuzungsbereich aus Richtung Lutherplatz kommend, da er aufgrund der Sonneneinstrahlung die Farbe der Lichtzeichenanlage nicht erkannte (03).

Handlungsempfehlungen

- Vorplanung im Rahmen der Radroute B:
 - Schutzstreifen in Großbeerenstraße,
 - vorgezogene Haltlinien.
 - Diese Maßnahmen werden auch eine Verbesserung bezüglich des unerlaubten Linksfahrens bewirken.
 - Im März 2012 wurden einige der im Rahmen der Vorplanung vorgesehenen Markierungen ausgeführt. Eine Betrachtung der Unfallentwicklung nach Durchführen der Maßnahmen wird empfohlen.
- Markieren von Richtungspfeilen auf dem Schutzstreifen
- Grünpfeilregelung überprüfen



Abb. 90 Beispiele Markierung von Richtungspfeilen auf Schutzstreifen
 Links: Beispiel Bonn
 Rechts: Beispiel Euskirchen
 (Fotos: PGV)

5.8.3 Einmündung Kleine Straße in die Großbeerenstraße

Kurzbeschreibung

Januar 2012

- Im Bereich dieses Abschnittes wird der Radverkehr auf Schutzstreifen geführt.
- Die Kleine Straße ist untergeordnet, Fahrzeuge wartepflichtig (Z 205)
- Rote Furtmarkierung abgenutzt



Abb. 91 Einmündung Kleine Straße in die Großbeerenstraße (Fotos PGV Juni 2012)

Unfallgeschehen

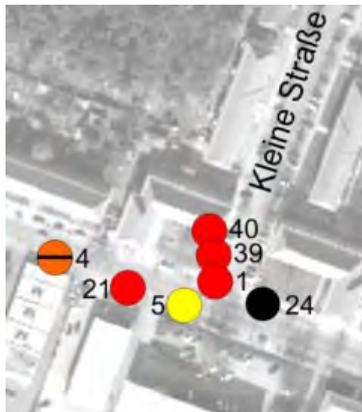


Abb. 92 Unfälle (2008-2010) Kreuzung Großbeerenstraße / Kleine Straße
(Quelle: Eigene Darstellung, Daten: Polizeipräsidium des Landes Brandenburg)

- In drei Fällen verunglückten Radfahrer, die die Großbeerenstraße in Richtung Lutherplatz befuhren, mit Personenkraftwagen, die aus der Kleinen Straße in die Großbeerenstraße einbiegen wollten und dabei die vorfahrtberechtigten Radfahrer nicht beachtetten (01, 39, 40).
- Ein Radfahrer überquert die Großbeerenstraße und kollidiert mit einem Pkw (05).
- In einem Fall gerät ein Mitfahrer auf dem Gepäckträger mit dem Fuß in die Speichen (24).

Handlungsempfehlungen

Es sollten Maßnahmen getroffen werden, welche die Aufmerksamkeit der Einbiegenden Kfz auf die Vorfahrtberechtigten Radfahrer lenkt.

- Ggf. Verkehrszeichen 206 „Stop“ anordnen (Prüfung durch Straßenverkehrsbehörde).
- Rot-Markierung der Furt erneuern.

5.8.4 Kreuzung Großbeerstraße / Grünstraße / Heinrich-George-Straße

Kurzbeschreibung

Januar 2012

- Im Bereich dieses Abschnittes wird der Radverkehr auf Schutzstreifen geführt.
- Die Heinrich-George-Straße ist eine öffentlich gewidmete Privatstraße.
- Südlich der Kreuzung befindet sich an der Einmündung des Weges „An der Sandscholle“ (nördlich Großbeerstraße) eine Fußgänger-Lichtsignalanlage.
- Rote Furtmarkierungen

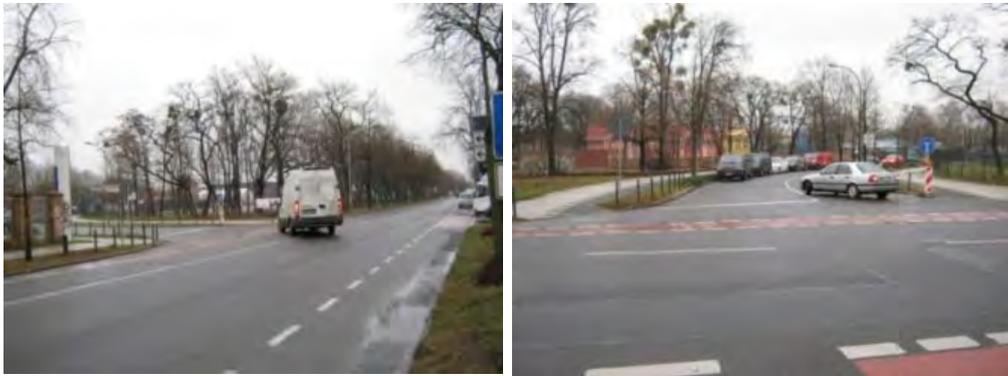


Abb. 93 Einmündung Heinrich-George-Straße in die Großbeerstraße (Fotos PGV, Januar 2012)



Abb. 94 Links: Einmündung Grünstraße, Rechts: Nahe der Kreuzung gelegene Fußgängerfurt (Fotos PGV, Januar 2011)

Unfallgeschehen

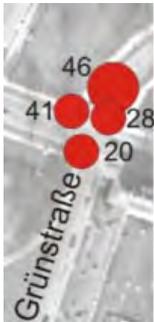


Abb. 95 Unfälle (2008-2010) Kreuzung Großbeerenstraße / Grünstraße / Heinrich-Georgen-Straße
(Quelle: Eigene Darstellung, Daten: Polizeipräsidium des Landes Brandenburg)

- Hier ereigneten sich im Untersuchungszeitraum insgesamt 4 Unfälle. Bei allen dieser Unfälle beachteten Kraftfahrer beim Einbiegen oder Kreuzen nicht die Vorfahrt der entlang der Großbeerenstraße fahrenden Radfahrer, da sie diese übersehen hatten. Bei allen Unfällen kam es zu Verletzungen der Radfahrer.
 - In zwei Fällen (28, 46) wollten die Kraftfahrer aus der Grünstraße geradeaus in die Heinrich-George-Straße fahren. In einem der Fälle (46) wurde die Sicht zwischen den zwei Verkehrsteilnehmern durch einen haltenden Pkw verdeckt, welcher dem querenden Kraftfahrer Vorfahrt gewährte. Bei diesem Unfall wurde der Radfahrer schwer verletzt.
 - Ein Unfall (41) ereignete sich zwischen einem Pkw-Fahrer, welcher aus der Heinrich-Georgen-Straße rechts in die Großbeerenstraße einbiegen wollte und einem in Richtung Lutherplatz fahrendem Radfahrer. Beim Einbiegen übersah der Pkw-Fahrer den Radfahrer, welcher trotz Dämmerung ohne Licht fuhr.
 - In einem Fall (20) übersah ein aus der Grünstraße kommender Pkw-Fahrer, welcher links in die Großbeerenstraße einbiegen wollte, einen Radfahrer, welcher sich von links näherte.

Handlungsempfehlungen

- Planungen des Film Parks: Die Emil-Jannings-Str. soll langfristig geschlossen werden. Die Heinrich-George-Straße dient dann der Erschließung der anliegenden Grundstücke (u. a. zur Ausfahrt vom Parkplatz des Film Parks).
- Derzeit besteht die Gefahr, dass Kraftfahrer bei Rot für Kfz durch die Fußgängerfurt vorschnell in die bevorrechtigte Straße einfahren. Ggf. könnte die Fußgängerfurt näher zur Kreuzung hin verlegt und der Kreuzungsbereich durch Wartelinien (in Richtung Osten) freigehalten werden. Aufgrund der Wegebeziehung der Fußgänger wird diese Maßnahme allerdings kritisch gesehen.

5.8.5 Kreuzung Großbeerenstraße / Wetzlarer Straße / August-Bebel-Straße

Kurzbeschreibung

Januar 2012

- Kreuzung durch LSA geregelt
- Aus Großbeerenstraße kein Linksabbiegen in August-Bebel-Straße (Zeichen 214)
- Selbstständige Signalisierung für den Radverkehr
- DTV: 20.000 Kfz/24 h (Zählung 2009)
- Radfahrer: 1.589 RF/6h (Zählung 2009)

Unfallgeschehen



Abb. 96 Unfälle (2008-2010) an der Kreuzung Großbeerenstraße / Wetzlarer Straße
(Quelle: Eigene Darstellung, Daten: Polizeipräsidium des Landes Brandenburg)

An dieser signalisierten Kreuzung ereigneten sich im Untersuchungszeitraum vier Unfälle, bei denen Sachschaden entstand.

- In zwei Fällen (47, 48) fuhren Radfahrer über die Kreuzung obwohl die Lichtsignalanlage für ihre Fahrtrichtung Rot zeigte.
- Ein Unfall (25) ereignete sich als ein Radfahrer auf einen Personenkraftwagen auffuhr welcher an der Lichtsignalanlage hielt.
- In einem Fall (26) bog ein Personenkraftwagen aus Richtung Babelsberg kommend entgegen des Verkehrszeichens 214 links in die Großbeerenstraße links ab und übersah dabei einen auf der Fahrbahn fahrenden Radfahrer.



Abb. 97 Kreuzung Großbeerenstraße / Wetzlarer Straße / August-Bebel-Straße in FR Osten
(Foto PGV)

5.8.6 Unfälle mit dem ruhenden Verkehr

Im Untersuchungszeitraum ereigneten sich auf der Großbeerenstraße insgesamt vier Unfälle mit Radfahrereteiligung mit parkenden Kraftfahrzeugen.

- Zwei Unfälle ereigneten sich auf dem Gehweg.
 - Einmal verlor ein Radfahrer bei der Nutzung einer Grundstückszufahrt die Kontrolle über sein Rad und fährt gegen einen parkenden Pkw (11).
 - In einem weiteren Fall rollte das Fahrrad einer Post-Zustellerin vom Gehweg selbstständig gegen einen parkenden Pkw (42)
- In weiteren zwei Fällen fuhren Radfahrer gegen eine sich öffnende Fahrzeugtür eines Pkw.
 - In einem dieser Fälle (49) fiel die Radfahrerinnen infolge des Zusammenstoßes auf die Fahrbahn und wurde von einem weiteren Pkw auf der Fahrbahn einige Meter weiter geschleift. Dieser Unfall endete für die Radfahrerinnen **tödlich**. In diesem Fall hielt das Kfz auf dem Radfahrstreifen und die Radfahrerinnen fuhr im Vorbeifahren gegen die sich öffnende Autotür.

Alle Unfälle mit ruhendem Verkehr der drei Jahre ereigneten sich im westlichen Abschnitt der Großbeerenstraße (zwischen Lutherplatz und An den Windmühlen).



Abb. 98 Radfahrerunfälle (2008-2010) mit dem ruhenden Verkehr auf der Großbeerenstraße
(Quelle: Eigene Darstellung, Daten: Polizeipräsidium des Landes Brandenburg)

Handlungsempfehlungen

- Vorplanung Radroute B (2011): Durchgängige Markierung beidseitiger Schutzstreifen mit Sicherheitsabstand zu parkenden Kfz. Die Planungen wurden in Teilen bereits umgesetzt.



Abb. 99 Höhe Friesenstraße Foto Richtung Osten (Foto PGV, Januar 2011)



Abb. 100 Westlich der Walter-Klausch-Straße (links) wurde der Radverkehr im Juni 2012 auf Radfahrstreifen dicht neben den parkenden Kfz geführt, östlich davon (rechts) waren zu dem Zeitpunkt bereits die Schutzstreifen mit Sicherheitsabstand zu den parkenden Kfz markiert. (Fotos PGV)

6 Zusatzerhebung Schutzstreifen

In Potsdam werden im Zuge der Verbesserung des Radverkehrsnetzes vermehrt auch Schutzstreifen eingesetzt. Um abschätzen zu können, welche Auswirkungen die in den letzten Jahren markierten Schutzstreifen auf die Radverkehrssicherheit haben, wurde zusätzlich zu den oben beschriebenen Untersuchungen auf drei Straßenzügen das Unfallgeschehen aus den Jahren 2010 und 2011 betrachtet. Auf diesen Straßenzügen wurden im Jahr 2010 Schutzstreifen markiert. Bei der Beurteilung spielt neben der quantitativen Unfallentwicklung auf den Straßenzügen vor allem auch die Betrachtung der jeweiligen Unfallhergänge eine Rolle. Aus Ihnen lässt sich erkennen, inwiefern die Unfälle auf das Element Schutzstreifen zurückzuführen ist. Die untersuchten Straßenzüge sind:

- Templiner Straße (von der Kreuzung Michendorfer Chaussee bis Alter Tornow)
Markierung Dez. 2010
(Beispiel für einseitigen Schutzstreifen)
- Behlerstraße/ Am Neuen Garten/ Alleestraße (Kreuzung Mangerstraße bis Fr.-Ebert-Straße) Markierung Juli/August 2010
(Beispiel einer hochbelasteten Straße mit engem Querschnitt)
- Forststraße/ Am Wildpark/ Werderscher Damm (Zeppelinstraße bis Werderscher Damm) und dem Abschnitt Am Wildpark (bis Geschwister-Scholl-Straße) Markierung April 2010
(punktuelle Unfalhhäufung an abknickender Vorfahrt)

6.1 Templiner Straße

Im Dezember 2010 wurden auf dem Straßenzug einseitig Schutzstreifen markiert:

- Stadtauswärts: Templiner Straße (Michendorfer Chaussee bis Alter Tornow)
- Stadteinwärts: Templiner Straße (Paetowstraße bis Michendorfer Chaussee)
- Führung des Radverkehrs durch Bushaltestellen



Abb. 101 Templiner Straße, Einseitige Schutzstreifen, links: Einmündung Alter Tornow (Fotos: PGV)



Abb. 102 Streckenweise Gehwegführungen des Radverkehrs im untersuchten Abschnitt der Templiner Straße:
 Links: Getrennter Geh- und Radweg auf der südlichen Straßenseite
 Rechts: Gehweg/Radfahrer frei auf der nördlichen Straßenseite
 (Fotos: PGV)

6.1.1 Unfallgeschehen

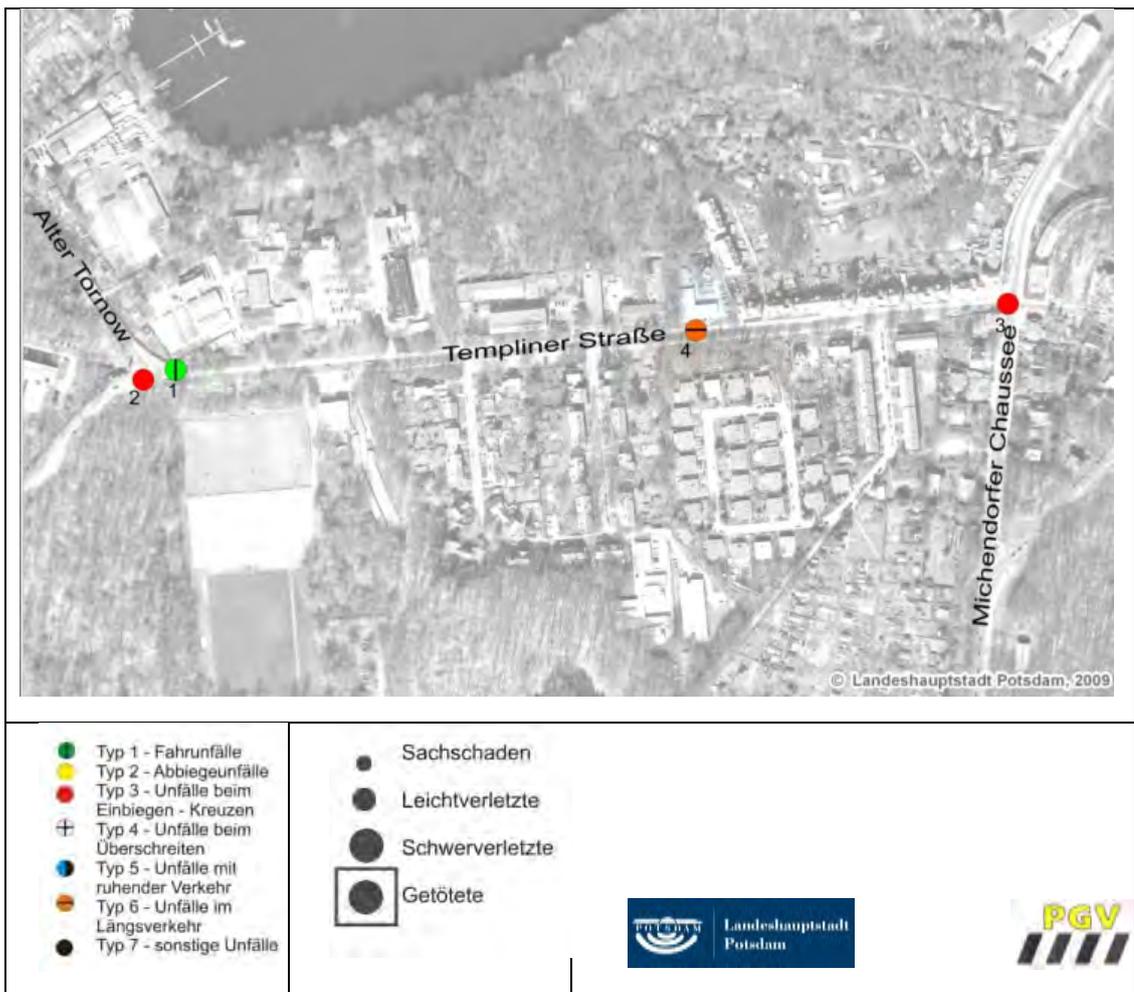


Abb. 103 Unfälle (2010/2011) in dem untersuchten Abschnitt der Templiner Straße
 (Quelle: Eigene Darstellung, Daten: Polizeipräsidium des Landes Brandenburg)

Im Untersuchungszeitraum (2010/2011) ereigneten sich insgesamt 4 Unfälle mit Radfahrerbeteiligung auf dem Abschnitt der Templiner Straße zwischen Michendorfer Chaussee und Alter Tornow. Davon geschahen drei Unfälle nach der Markierung der Schutzstreifen im Dezember 2010 (02, 03, 04). Nur bei einem der Unfälle (02) befuhr der Radfahrer den Schutzstreifen.

- Vor Markierung der Schutzstreifen ereignete sich ein Alleinunfall (01) eines Radfahrers (Sturz) auf dem Radweg.
- Einmal (02) kollidierte auf der Templiner Straße fahrender Radfahrer mit einem aus der Straße Alter Tornow einbiegendem Pkw, der die Vorfahrt des Radfahrers missachtete.
- Ein Unfall (04) ereignete sich im südlichen Seitenraum zwischen zwei Radfahrern (hier wird der Radverkehr im Seitenraum geführt).
- In einem Fall (03) kam es zur Kollision zwischen nach rechts in Leipziger Straße einbiegendem Pkw und bei Rot über die Fußgängerfurt Leipziger Straße fahrendem Radfahrer

6.1.2 Folgerungen

- Da sich im Untersuchungszeitraum nur ein Unfall im Zusammenhang mit dem Schutzstreife ereignete kann gefolgert werden, dass die Verkehrssicherheit durch den Schutzstreifen nicht negativ beeinflusst wird.

6.2 Behlertstraße/ Am Neuen Garten/ Alleestraße (Kreuzung Mangerstraße bis Friedrich-Ebert-Straße)

Kurzbeschreibung:

- Im Juli/August 2010: Beidseitige Markierung von Schutzstreifen (Kreuzung Mangerstraße bis Friedrich-Ebert-Str.)
- Teilweise Verbreiterung der Fahrbahn
- Im überwiegenden Verlauf der Strecke werden für die Schutzstreifen sowie die verbleibende Fahrgasse aufgrund der baulichen Bedingungen nur Mindestmaße angewendet (Schutzstreifen beidseitig 1,25 m, verbleibende Fahrgasse 4,50 m).
- Hohe Verkehrsbedeutung für alle Verkehrsarten da die Straßenzüge unter anderem eine Zubringerfunktion zur Humboldtbrücke (Zwangspunkt) haben.
- Verkehrsbelastung:
 - DTV Kfz 16.000 Kfz/24h bis 22.500 Kfz/24h
 - DTV Lkw 1.000 Lkw/24h bis 1.300 Lkw/24h

-
- Das Radverkehrsaufkommen nimmt von Norden nach Süden zu:
117 RF/6h Höhe Kreuzung zur Friedrich-Ebert-Straße,
557 RF/6h Höhe Kreuzung zur Kurfürstenstraße)
 - Entwicklung nördlich der Kreuzung Behlertstraße/ Kurfürstenstraße/
Mangerstraße (Querschnittsbelastung, jeweils Ende Juni)
 - 2001: 173 RF/6h
 - 2003: 248 RF/6h
 - 2008: 465 RF/6h
 - 2011: 557 RF/6h
 - Kurzzeitbeobachtungen der Radfahrer im Juni 2012 (montags 14:10-14:30) an zwei verschiedenen Standorten ergaben, dass ein Großteil der Radfahrer die Schutzstreifen befährt. Es wurden aber auch einige Radfahrer beobachtet, die den Gehweg befuhren.
 - Am Standpunkt Alleestraße (Ecke Am Neuen Garten):
 - Nutzung Schutzstreifen 28 Radfahrer in 20 Minuten
 - Nutzung Gehweg: 15 Radfahrer 20 Minuten
 - Am Standpunkt Einmündung Behlertstraße
 - Nutzung Schutzstreifen: 14 Radfahrer 20 Minuten
 - Nutzung Gehweg: 5 Radfahrer 20 Minuten



Abb. 104 Oben: Schutzstreifen auf der Alleestraße mit angrenzenden Parkständen
Unten: Aufgestauter Kfz-Verkehr auf Am Neuen Garten
(Fotos: PGV)



Abb. 105 Links: Einmündung der Bertha-von-Suttner-Straße in Am Neuen Garten
Rechts: Radfahrer auf Gehweg an der Ecke Am Neuen Garten / Behlertstraße
(Fotos: PGV)

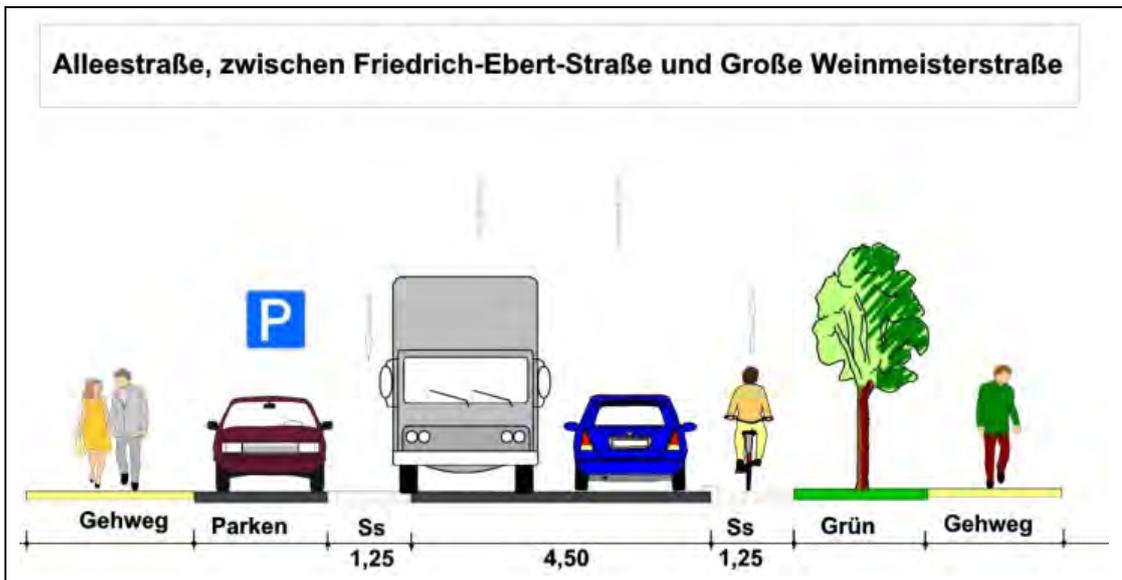


Abb. 106 Querschnitt Alleestraße zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Weinmeisterstraße, Bestand Juni 2012 (Eigene Darstellung) PGV

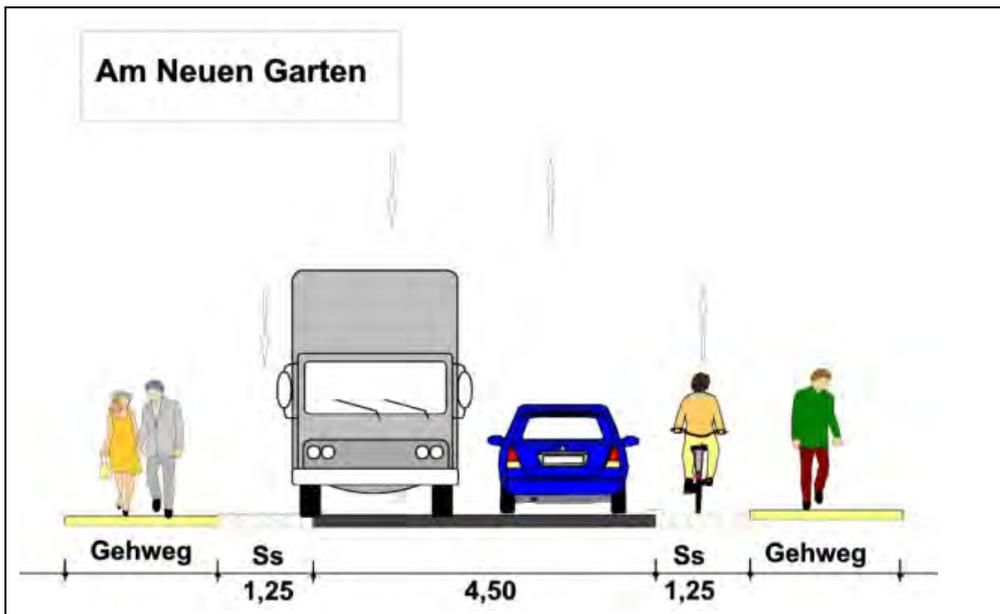


Abb. 107 Querschnitt Am Neuen Garten, Bestand Juni 2012 (Eigene Darstellung) ÜGV

6.2.1 Unfallgeschehen

Insgesamt ereigneten sich 8 Unfälle im Untersuchungszeitraum, davon 2 bis Ende Juli 2010 (Zeitraum vor Markierung der Schutzstreifen).

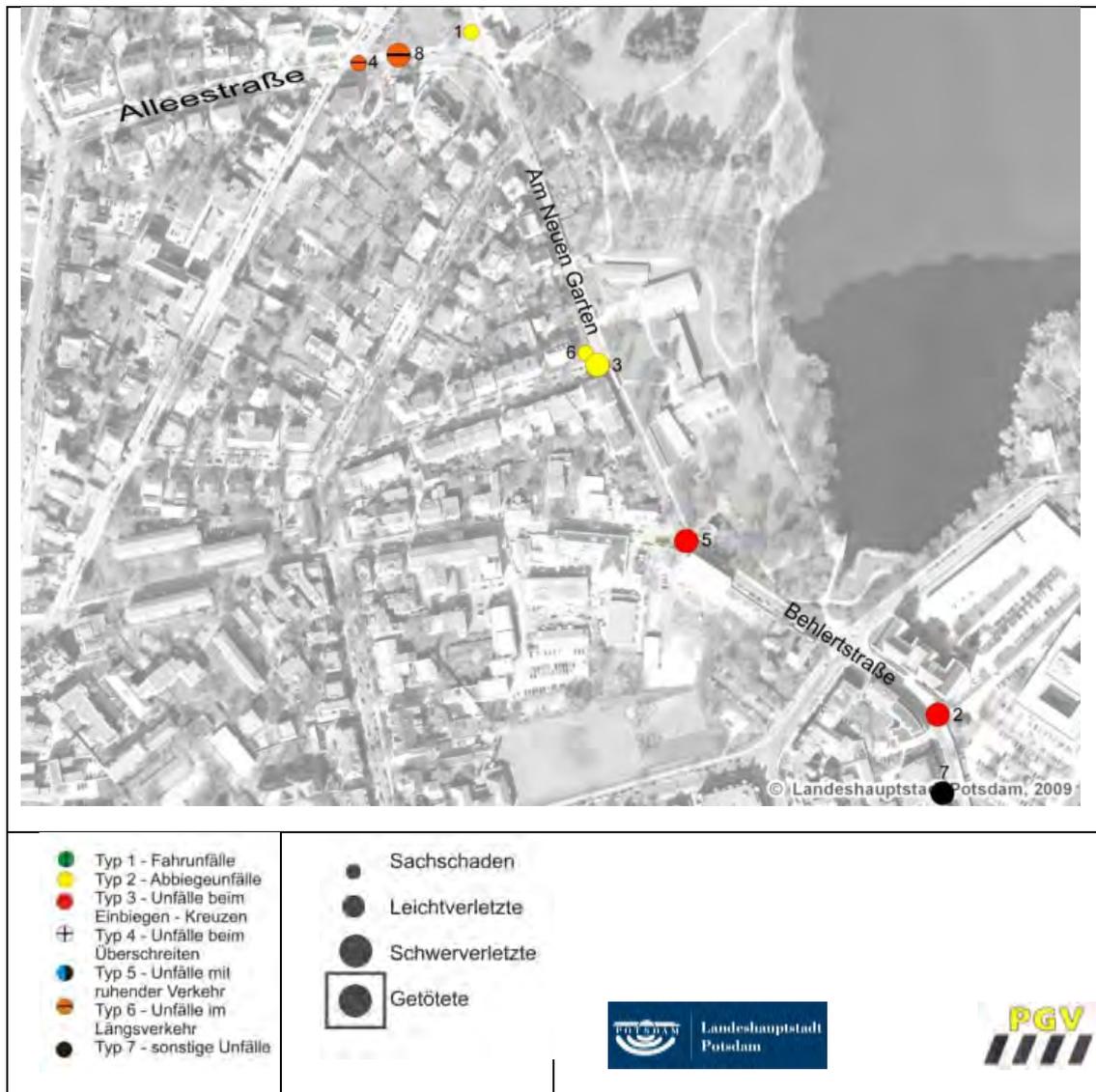


Abb. 108 Unfälle (2010/2011) auf dem Straßenzug Alleestraße / Am Neuen Garten / Behlerstraße
(Quelle: Eigene Darstellung, Daten: Polizeipräsidium des Landes Brandenburg)

Unfälle vor Markierung der Schutzstreifen:

- 1x kollidierte ein Radfahrer auf der Fahrbahn mit einbiegendem, wartepflichtigem Lkw (01),
- 1x Kollidierte ein Radfahrer auf dem Gehweg mit Pkw an Zufahrt (02).

Unfälle nach Markieren der Schutzstreifen

- Im Jahr 2010 ereigneten sich nach der Markierung der Schutzstreifen noch zwei Unfälle (03, 04), die vier weitere Unfälle (05, 06, 07, 08) ereigneten sich im Jahr 2011. Es lässt sich demnach keine zeitliche Häufung der Unfälle (z. B. kurz nach Durchführung der Markierungsmaßnahmen) feststellen.
- In 5 Fällen befuhr der unfallbeteiligte Radfahrer den Schutzstreifen

- 2x (03, 06) kollidierten in Richtung Süden fahrende Radfahrer mit links in Berthavon-Suttner-Straße einbiegenden Kfz (jeweils Sicht durch im Stau stehende Kfz verdeckt)
 - 2x Unfälle im Längsverkehr (04, 08):
1x wurde ein Radfahrer durch einen Lkw abgedrängt, 1x streifte ein Radfahrer einen Pkw bei Versuch, diesen rechts zu überholen
 - 1x beachtete ein Pkw aus untergeordneter Einmündung (Behlerstr.) nicht den Radfahrer (05).
- In einem Fall fuhr ein Radfahrer auf dem Gehweg gegen ein ausparkendes Kfz (07).

6.2.2 Folgerungen

Beim Betrachten der Anzahl der Unfälle ergibt sich aus dem Unfallgeschehen keine Beeinflussung der Verkehrssicherheit auf dem Straßenabschnitt durch das Markieren von Schutzstreifen. In dem halben Jahr vor der Markierung ereigneten sich auf dem Straßenabschnitt zwei Unfälle, in den 1,5 Jahren danach kam es zu 6 Unfällen mit Radfahrereteiligung.

Mit Blick auf die Entwicklung des Radverkehrs auf dem Straßenzug lässt sich ein stetiger Zuwachs an Radfahrern erkennen (siehe unter 6.2 Kurzbeschreibung). Dies ist bei der Bewertung des Unfallgeschehens zu berücksichtigen.

Es ist allerdings zu bedenken, dass der Untersuchungszeitraum vor der Markierung zu gering ist, um gesicherte Aussagen zu Veränderungen des Unfallgeschehens zu machen. Für den untersuchten Vorher-Zeitraum (1. Halbjahr 2010) liegen keine Radverkehrszählungen vor.

Generell sind die Erfahrungen mit Schutzstreifen positiv. Es gilt aber auch hier wie bei anderen Radverkehrsanlagen, dass bei einer Addition von Mindestelementen Ergebnisse auch kontraproduktiv sein können. Zwei der Unfälle im Untersuchungszeitraum könnten mit der geringen Breiten der Anlagen zusammenhängen. In einem Fall wurde ein Radfahrer von einem Lkw abgedrängt. Ein weiteres Mal streifte ein Radfahrer einen Pkw bei dem Versuch, diesen rechts zu überholen.

Das Schwerverkehrsaufkommen auf dem Straßenzug überschreitet mit über 1.000 Lkw/24h den in der ERA 2010 vorgesehenen Einsatzbereich von Schutzstreifen (vgl. ERA 3.2 Voraussetzungen). Eine Breite von 4,50 m zwischen den Schutzstreifen, wie diese im überwiegenden Teil des Abschnittes besteht, ist außerdem nicht ausreichend für Abschnitte mit hohem Schwerverkehrsanteil (vgl. ERA 2010 3.2 Breite angrenzender Fahrstreifen).

Bei einer Ortsbesichtigung (10. Mai 2010, ca. 9:30 Uhr) staute sich mehrfach der Kfz-Verkehr, besonders auf dem nördlichen Abschnitt. Im Untersuchungszeitraum passierten zwei Mal Unfälle, bei denen die Sicht zwischen Radfahrern und Kraftfahrern durch im Stau stehende Kraftfahrzeuge verdeckt wurde. Zukünftig soll im Rahmen des Luftreinhalte- und Aktionsplanes der Stadt durch eine umweltorientierte Verkehrssteuerung der Bereich weitgehend staufrei sein. Damit würde eine Unfallursache minimiert.

6.2.3 Handlungsempfehlungen

Unter Berücksichtigung der Kfz-Verkehrsstärken und Lkw-Verkehrsstärken wäre bei einer zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h eine Führung des Radverkehrs im Seitenraum zu bevorzugen (vgl. Abb. 109).

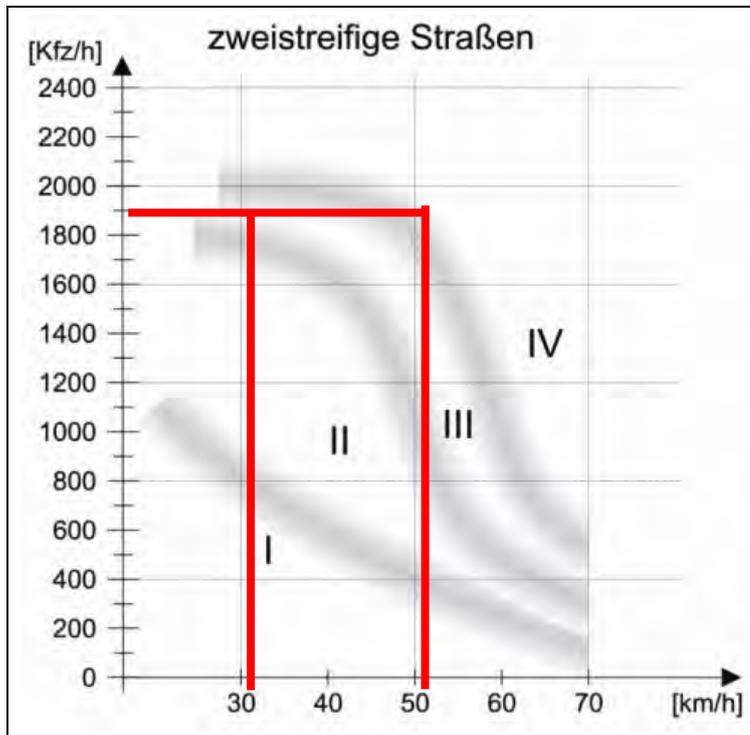


Abb. 109 Belastungsbereiche zur Vorausswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen (ERA 2010 Bild 7, bearbeitet durch PGV)
Schutzstreifen sind dem Belastungsbereich II zuzuordnen

Für eine anspruchsgerechte Führung des Radverkehrs im Seitenraum sind jedoch die bisher vorhandenen Flächen nicht ausreichend. Für den Abschnitt Am Neuen Garten zwischen Alleestraße und Mangerstraße gibt es eine alternative Route durch einen Grünbereich östlich der Fahrbahn, welche jedoch mit einem Umweg verbunden ist. Es ist fraglich, ob Radfahrer diese Alternative nutzen.

Für eine sichere Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn müssten die Verkehrsmengen (v. a. des Lkw-Verkehrs) reduziert werden. Dies ist jedoch unter Berücksichtigung der wichtigen Verkehrsfunktion der Straße als Zubringer zur Humboldtbrücke (Nuthestraße) kaum zu realisieren.

Eine weitere Möglichkeit, die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn zu sichern ist eine Reduktion der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h. Nach einem Erprobungszeitraum sollte geprüft werden, ob Verbesserungen eingetreten sind.

Zunächst soll die weitere Unfallentwicklung der nächsten Jahre beobachtet werden. Für vergleichbare Straßenzüge, auf denen neue Planungen vorgesehen sind, kann auch die Möglichkeit einseitiger Schutzstreifen in Betracht gezogen werden.

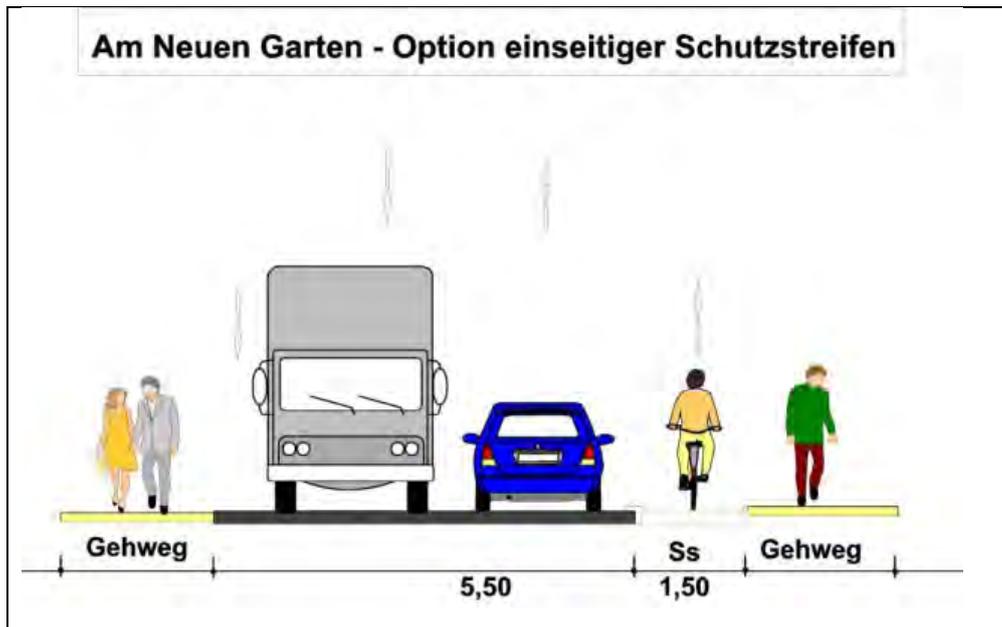


Abb. 110 Möglichkeit einseitiger Schutzstreifen auf der Straße Am Neuen Garten
(Eigene Darstellung PGV)

6.3 Forststraße / Am Wildpark (bis Geschwister-Scholl-Straße)

Auf diesem Straßenzug wurden im April 2010 beidseitig Schutzstreifen markiert.

6.3.1 Unfallgeschehen

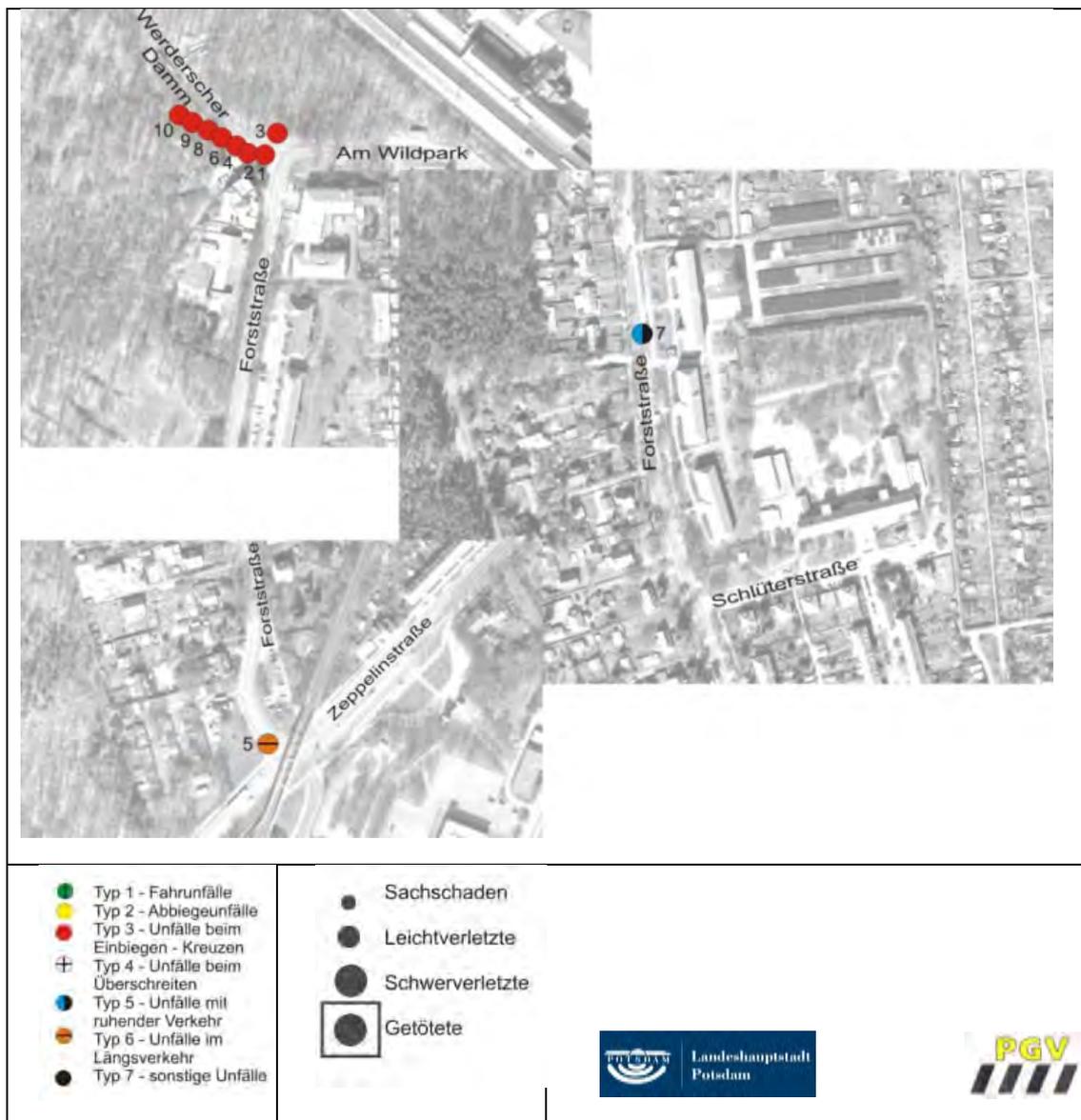


Abb. 111 Radfahrerunfälle Forststraße (2010/2011)

Insgesamt kam es im Untersuchungszeitraum (2010 bis 2011) zu 10 Unfällen, alle ereigneten sich nach Markierung der Schutzstreifen. Der Untersuchungszeitraum ohne Schutzstreifen in diesen Bereich ist mit ca. 4 Monaten (Winter, Frühjahr) sehr kurz.

- 8 Unfälle ereigneten sich an der Kreuzung Forststraße/ Werderscher Damm/ Am Wildpark
- 2 weitere Unfälle ereigneten sich im Verlauf der Forststraße
 - Ein Unfall geschah, als ein aus einer Auffahrt kommender Radfahrer auf ein am rechten Fahrbahnrand stehendes Kfz auffährt (07)
 - In einem Fall (5) kollidierte ein Radfahrer, der den gemeinsamen Geh- und Radweg der Zeppelinstraße links aus Geltow kommend befuhr auf der

Fußgängerfurt mit einem Kfz, welches aus der Forststraße bei Rot (Grünpfeil) in die Zeppelinstraße einbiegen wollte.

6.3.2 Unfallschwerpunkt: Forststraße / Werderscher Damm / Am Wildpark



Abb. 112 Radfahrerunfälle Forststraße (2010/2011)
Unfallschwerpunkt Forststraße / Werderscher Damm / Am Wildpark

An der Kreuzung Werderscher Damm/ Forststraße /Am Wildpark ereigneten sich im Untersuchungszeitraum (2008-2010) 8 Unfälle nach Markierung der Schutzstreifen (1,75 Jahre)

- Alle Radverkehrsunfälle ereigneten sich zwischen Radfahrern, die die Straße Am Wildpark in Richtung Forststraße im Zuge der abknickenden Vorfahrt befahren und wartepflichtigen Kfz aus dem Werderschen Damm.
- UHS (Unfallhäufungsstelle)-Untersuchung der Polizei (2011)
- Unfallbegünstigende Faktoren:
 - Abknickende Vorfahrt mit geradliniger Führung und aufgeweitetem, zügig zu befahrenden Einmündungsbereich aus Richtung Werderscher Damm
 - Verlauf begünstigt Missverständnisse über die gewünschte Fahrtrichtung der Radfahrer
 - Radfahrer aus Richtung Am Wildpark werden „vor der grünen Kulisse des Bewuchses schwer wahrgenommen und verschwinden aufgrund der guten Sicht auf den Kfz-Verkehr aus gleicher Richtung aus dem Blickfeld“ (Polizei 2011)

Folgerungen

Das Unfallgeschehen auf dem Straßenzug ist geprägt durch die Unfallhäufungsstelle am Werderschen Damm. Dies ist auf die Gestaltung der abknickenden Vorfahrt zurückzuführen, nicht aber auf die Markierung von Schutzstreifen. Bei den zwei anderen Unfällen befuhr der Radfahrer nicht den Schutzstreifen. Insofern lassen sich aus dem Unfallgeschehen keine negativen Auswirkungen der Markierung von Schutzstreifen ableiten, da keiner der Unfälle auf die Schutzstreifen zurückzuführen ist. Für Aussagen darüber, ob sich das Unfallgeschehen (außerhalb der UHS) durch die Markierung verbessert hat ist der hier beleuchtete Vorher-Zeitraum mit einem Vierteljahr zu kurz.

Handlungsempfehlungen

Möglichkeiten zur Verbesserung der Unfallsituation an der Kreuzung Forststraße/ Werderscher Damm /Am Wildpark:

- Rotmarkierung von Schutzstreifen im Einmündungsbereich
- Anordnung von VZ 206 „Stop“ von der Straße Werderscher Damm
- Fahrbahnteiler zur Einengung des Einmündungsbereichs und zum Erreichen einer verschwenkten Fahrlinie für Fahrzeuge aus Werderscher Damm in Richtung Am Wildpark
- „Fahrradpforte“ für Fahrtrichtung Am Wildpark – Werderscher Damm (vgl. Abb. 113 oben rechts)
- Umbau der Kreuzung durch Abkröpfen der untergeordneten Zufahrt. (vgl. Abb. 113 oben links)
- Minikreisverkehr (vgl. Abb. 113 unten)

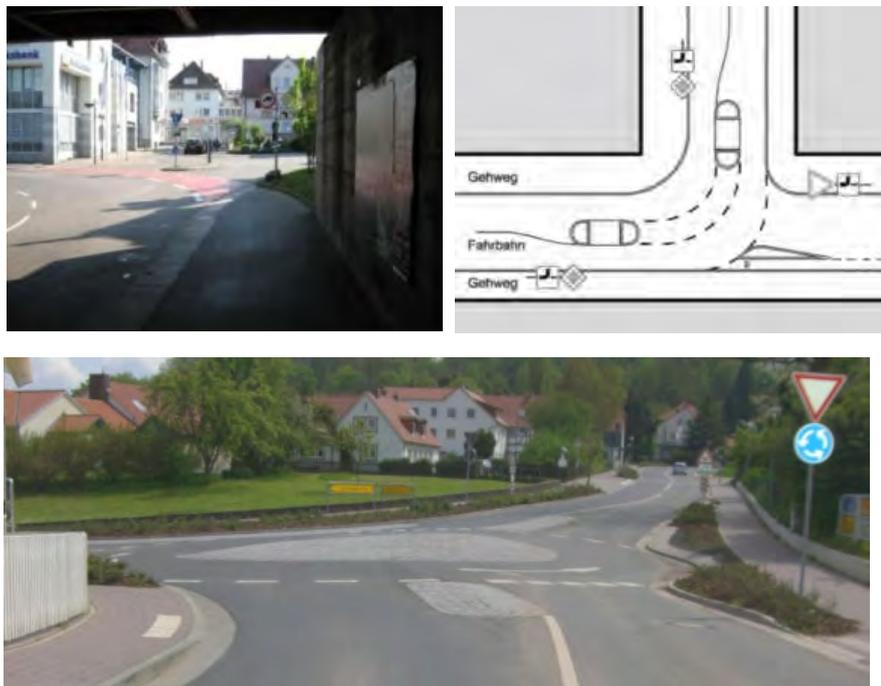


Abb. 113 Möglichkeiten zur sicheren Gestaltung der UHS:
Oben Links: Abknickende Vorfahrt mit (leichter) Abkröpfung und Fahrbahnteiler: Beispiel Stuttgart
Oben Rechts: Fahrradpforte (ERA 2010 Bild 40)
Unten: Minikreisverkehr an der Kreuzung mit vorher abknickender Vorfahrt : Beispiel Friedland

7 Grundsätzliche Folgerungen und strategische Handlungsempfehlungen

Nachfolgend werden, aufbauend auf der Radverkehrssicherheitsanalyse in Potsdam, generelle Folgerungen und Handlungsansätze abgeleitet, welche sich aus der spezifischen Ausprägung des Unfallgeschehens ergeben und neben generellen infrastrukturellen Hinweisen vor allem auch „weiche Maßnahmen“ („Soft Policies“) beinhalten.

7.1 Folgerungen zur Ausprägungen des Unfallgeschehens mit Radfahrern in Potsdam

Im Untersuchungszeitraum verunglückten Radfahrer in Relation zu ihrem Verkehrsanteil häufiger als andere Verkehrsteilnehmer. Der Anteil der Radfahrer unter allen bei Verkehrsunfällen Verunglückten (39 %) übersteigt damit deutlich den Anteil des Radverkehrs im Modal Split (20 %) [SRV Gesamtverkehr]. Dies weist auf eine überdurchschnittliche Gefährdung der Radfahrer hin. Bei Betrachten der jährlichen Radfahrerunfälle pro 10.000 Einwohner in Relation zum Radverkehrsanteil schneidet Potsdam im Städtevergleich durchschnittlich ab (vgl. Abb. 6).

Ein wesentlicher Schwerpunkt der Verkehrssicherheitsarbeit sollte daher auf den Radverkehr gelegt werden. Ein besonderes Augenmerk ist auf die Jugendlichen und jungen Erwachsenen zu richten. Sie sind in Potsdam besonders häufig in Unfälle verwickelt. Bezogen auf ihren Anteil an der Gesamtbevölkerung sind besonders die 15-17-Jährigen häufig als Radfahrer in Unfälle verwickelt. Sie sind auch im Vergleich zu anderen Altersgruppen häufiger Unfallverursacher. Hier sollten Maßnahmen der Verkehrserziehung ansetzen. Der schulischen Verkehrserziehung kommt auch über die Grundschule hinaus in den weiterführenden Schulen eine große Bedeutung zu.

Die meisten Radfahrer verunglücken an Einmündungen und Kreuzungen bei Unfällen mit Pkw. Hauptverursacher war meistens der Unfallgegner, welcher Fehler beim Abbiegen/Wenden machte oder die Vorfahrt/den Vorrang des Radfahrers missachtete. Bei der näheren Betrachtung ausgewählter Unfallbereiche fiel auf, dass an vielen der untersuchten Einmündungen und Kreuzungen große Einmündungstrichter oder freie Rechtsabbieger zum schnellen Ein- und Abbiegen verleiten. Diese sollten möglichst zurückgebaut werden. An einigen Stellen ist die Grünpfeilregelung zu überdenken. Plakate wie solche der Stadt Münster (vgl. Abb. 114) können im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit die Umsicht von rechtsabbiegenden Kfz-Fahrern gegenüber geradeausfahrenden Radfahrern verbessern und sie dazu veranlassen, vor dem Abbiegen den Schulterblick anzuwenden.

Radfahrer machen hingegen häufig Fehler bei der Straßenbenutzung. Dies ist in der Regel das Befahren von Radverkehrsanlagen entgegen der vorgesehenen Fahrtrichtung. Richtungspfeile auf den Radverkehrsanlagen oder Verbotsschilder gegen das Linksfahren können das Linksfahren reduzieren.

7.2 Generelle Handlungsempfehlungen

Die Verbesserung der Radverkehrssicherheit in Potsdam erfordert einen Handlungsansatz auf mehreren Ebenen, um zu einer spürbar positiven Entwicklung zu kommen. Dazu gehören:

- Sicherheitsanalysen und infrastrukturelle Verbesserungsmaßnahmen im Straßennetz (Kap.7.3),
- Maßnahmen im Bereich der (polizeilichen) Verkehrssicherheitsarbeit, der schulischen Verkehrs- und Mobilitätserziehung sowie der Öffentlichkeitsarbeit und Information (Kap. 7.4).
- Eine regelmäßige Auswertung des Unfallgeschehens

Von Bedeutung ist dabei ein koordiniertes Zusammenwirken unter Einbeziehung verschiedener Handlungsträger aus Stadtverwaltung, Polizei, Verbänden sowie den Medien. Voraussetzung für erfolgreiche Aktivitäten in diesem Handlungsfeld ist, dass seitens der Stadtverwaltung für eine effiziente Vorbereitung und Mitwirkung an derartigen Aktivitäten ausreichende personelle Kapazitäten zur Verfügung gestellt werden.

Potsdam kann sich bezüglich eines derartig koordinierten Vorgehens an der Stadt Münster orientieren, die eine umfassende Verkehrssicherheitsstrategie mit einem Schwerpunkt im Bereich des Radverkehrs entwickelt hat (näheres siehe: www.sicher-durch-muenster.de).

7.3 Verkehrssicherheitsanalysen und Maßnahmen im Bereich der Infrastruktur

Mit der vorliegenden Untersuchung hat die Stadt eine wesentliche Grundlage zur Erhöhung der Radverkehrssicherheit geschaffen. Auf dieser Grundlage sollen nun weitere Maßnahmen getroffen werden um die Radsicherheit in Potsdam zu verbessern.

Regelmäßige Auswertung des Unfallgeschehens

Um den Erfolg der durchzuführenden Maßnahmen zu evaluieren, sind regelmäßige Auswertungen des Unfallgeschehens sinnvoll. Bestandteil sollte in jedem Fall eine Betrachtung der linienhaften und punktuellen Unfallorte sein, um hier positive und negative Veränderungen identifizieren und bewerten zu können. In diesem Kontext können auch gezielt für Straßenzüge und Kreuzungen mit durchgeführten Maßnahmen Vorher-Nachher-Betrachtungen des Unfallgeschehens (ebenfalls mit jeweils mehrjährigen Betrachtungszeiträumen) eingebunden werden.

Kurzzeitbeobachtungen

Zur kurzfristigen Bewertung von Maßnahmen mit besonderem Radverkehrsbezug dienen Beobachtungen des Verhaltens der Verkehrsteilnehmer. Diese eignen sich insbesondere für Maßnahmen, mit denen für Potsdam noch keine speziellen Erfahrungen vorliegen. Mit Kurzzeitbeobachtungen von ca. 2 – 3 Stunden können oft schon gute Eindrücke über die Akzeptanz und gegebenenfalls auftretende kritische Verhaltensweisen gewonnen werden.

Anwendung aktueller Regelwerke

Maßnahmen mit direktem oder indirektem Radverkehrsbezug sollen die diesbezüglichen Erkenntnisse aus Forschung und Praxis entsprechend den aktuellen Regelwerken (z. B. RAS 06, ERA 2010) sowie die Anforderungen aus der StVO-Novelle 2009 berücksichtigen.

Sicherheitsaudits

In diesem Zusammenhang wird die Anwendung von Sicherheitsaudits für kommunale Verkehrsvorhaben empfohlen. Da Studien zur Durchführung von derartigen Audits zeigen, dass gerade im Bereich des innerörtlichen Radverkehrs besonders häufig Entwurfsdefizite zu verzeichnen sind, sollten Planungen mit relevantem Radverkehrsbezug gezielt in die Auditierung einbezogen werden. Falls noch nicht geschehen, empfiehlt sich die Schulung und Zertifizierung von zumindest zwei Mitarbeitern der Stadtverwaltung als Sicherheitsauditoren.

Sicherung der Finanzierung

Über Neu- und Umbauplanungen hinaus sollten auch ausreichende finanzielle Mittel speziell für infrastrukturelle Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrssicherheit im Bestand bereit gestellt werden.

Sicherheitschecks im Radverkehrsnetz

Auf der Grundlage eines systematischen Sicherheitschecks für das Radverkehrsnetz sollen vorhandene Sicherheitsdefizite - unabhängig vom konkreten Unfallgeschehen - sukzessive beseitigt werden. Auch außerhalb von Radverkehrsanlagen sollte verstärkt auf die Sicherheit des Radverkehrs geachtet werden, z.B. durch die vordringliche Sanierung von Fahrbahnoberflächen bei Radverkehrsachsen in Tempo-30-Zonen.

Einsatz von Standards

Es wird empfohlen, die vorhandenen Standards für die Ausbildung von Radverkehrselementen, z.B. zur Gestaltung von Grundstückszufahrten, zur Markierung von Fahrradstraßen oder zur Sicherung von Zweirichtungswegen an Kreuzungen und Einmündungen nicht nur bei der Neumarkierung im Zuge von Umbauten oder Sanierungen, sondern schrittweise auch für bestehende Situationen umzusetzen. Damit kann auch eine bessere Vermittelbarkeit und Wiedererkennung einer Problemsituation durch Autofahrer, die nicht regelmäßig nach Potsdam kommen, erreicht werden.

7.4 Verkehrssicherheitsarbeit und Öffentlichkeitsarbeit

In diesem Bereich agieren verschiedene Akteure/ Partner aus Stadtverwaltung, Polizei und Verbänden. Ein koordiniertes Vorgehen unter dem Dach einer Gesamtstrategie ist deshalb besonders wichtig, um den Aktivitäten eine gleiche Grundausrichtung zu geben und z. B. Schwerpunktaktionen mit hoher Öffentlichkeitswirksamkeit gemeinsam steuern zu können.

In Potsdam sollte sich eine derartige Strategie insbesondere an den Kreis der Jugendlichen richten. Neben Radfahrern sollten auf jeden Fall auch Autofahrer angesprochen werden. Wegen der Vielzahl möglicher Aktivitäten können nachfolgend nur beispielhaft einige Anregungen gegeben werden:

Überwachung, Kontrolle

- **Schwerpunktkontrollen** von Verkehrsverstößen sollten sich auf Situationen konzentrieren, in denen Radfahrer häufig sicherheitsrelevante Verkehrsverstöße begehen (z. B. Bereiche mit häufigem Linksfahren und entsprechender Unfallhäufigkeit) und damit weniger einen repressiven als insbesondere einen aufklärenden Charakter besitzen.
Derartige Verkehrskontrollen können sich auch auf die sicherheitstechnische Ausrüstung des Fahrrads beziehen (insbesondere Beleuchtung, Bremsen), obwohl nach der Unfallanalyse kein wesentlicher unfallrelevanter Einfluss einer mangelhaften Ausstattung nachzuweisen war.
- Die Kontrollen von Polizei und Ordnungsamt sollten sich ebenso auf typische Verkehrsverstöße anderer Verkehrsteilnehmer gegenüber den Radfahrern beziehen. Hierzu gehören Geschwindigkeitskontrollen des Kfz-Verkehrs in Straßen ohne getrennte Radverkehrsanlagen wie auch die Überwachung des ruhenden Kfz-Verkehrs. Dabei kommt dem unerlaubten Parken in Kreuzungsbereichen (Einschränkung der Sicht) oder auf Schutzstreifen eine sicherheitsrelevante Bedeutung zu.

Öffentlichkeitsarbeit und Information

- Für die Zielgruppe der Radfahrer sind hier insbesondere Überlegungen erforderlich, wie Jugendliche erreicht werden können. Neben Verkehrssicherheitsarbeit in den Schulen kann diese Gruppe auch über Freizeiteinrichtungen wie Sportvereine und Jugendtreffs erreicht werden.
- Ebenso wichtig wie die Radfahrer ist die Zielgruppe der Autofahrer. Mit dem örtlichen Fahrschullehrerverband sollte beraten werden, wie das Thema Radverkehr stärker in die Fahrschulausbildung integriert werden kann.
- Bei Verkehrssicherheits- und Kommunikationskampagnen sollten Radfahrer und andere Verkehrsteilnehmer (speziell Autofahrer) auf verschiedenen Ebenen in Hinblick auf ein sicheres Verhalten von Radfahrern bzw. Radfahrern gegenüber angesprochen werden. Ausgehend von der Vermutung, dass ein Teil der Radfahrer Verkehrsregeln bewusst übertritt, kommt es weniger darauf an, über die Regeln zu informieren. Vielmehr ist darauf abzielen, die sicherheitsrelevanten Folgen bestimmter Verhaltensweisen im Verkehr und typische Gefahrensituationen, die aus dem eigenen Verhalten entstehen können, bewusst zu machen. Wichtig ist dabei auch, ein gegenseitiges Verständnis zwischen Autofahrern und Radfahrern zu vermitteln. Sicherheitsrelevante Themen, die Rad- und Autofahrer betreffen, sind u. a. das „Linksfahren“ auf Radwegen, Parken und Tür öffnen sowie generell die neuen StVO-Regelungen (Novelle 1997 in Verbindung mit Novelle 2009).
- Bausteine einer solchen Kampagne können u. a. sein:
 - Flyer, Broschüren
 - Plakataktionen

- Plakate zum vorsichtigen Abbiegen, welche sich speziell an Autofahrer richten, setzt beispielsweise die Stadt Münster ein. Auch die Verkehrswacht Regensburg macht mit Hilfe von Plakaten auf die Gefahren beim Abbiegen aufmerksam.



Abb. 114 Links: Plakat der Stadt Münster zum Schulterblick¹³.
Rechts: Plakate der Verkehrswacht Regensburg¹⁴

- Die Verkehrswacht Regensburg stellt Plakate gegen das Linksfahren in Fahrtrichtung der Geisterradler auf



Abb. 115 Kampagne der Verkehrswacht Regensburg zu Geisterradlern¹⁵.
Die Plakate werden in der Fahrtrichtung der Geisterradler aufgestellt.

¹³ <http://www.sicher-durch-muenster.de/nachricht+M5b4d22e2d1d.html>)

¹⁴ <http://www.verkehrswacht-regensburg.com/>

¹⁵ <http://www.verkehrswacht-regensburg.com/index.php?site=article&title=Geisterradler>

- Rückseite von Parkscheinen als Medium
- Presseserie (in Münster z. B. über die Gratis-Werbezeitungen)
- Gratis-Postkarten (in Gaststätten)
- Spots in Kinos, im Lokalrundfunk bzw. ggf. Lokalfernsehen
- Verkehrssicherheitstag im Rahmen der „Woche der Mobilität“ (z. B. mit Angebot eines Gratis-Sicherheitschecks für das Rad).
- Internet: Die Stadt Münster hat eine eigene Internetseite zum Thema Verkehrssicherheit mit einem Schwerpunkt zum Radverkehr.¹⁶ Viele Städte nutzen aber auch ihre städtischen Internetseiten zur Kommunikation radsicherheitsrelevanter Inhalte (z. B. die Stadt Karlsruhe¹⁷)
- In der schulischen Verkehrs- und Mobilitätserziehung sollte angestrebt werden, über die traditionelle Verkehrserziehung im Grundschulalter hinaus, auch im Sekundarschulbereich radverkehrsspezifische Themen zu integrieren. Darüber hinaus sollte bei den örtlichen Schulen angeregt werden, Themen mit Bezug zur Radverkehrssicherheit im Rahmen von Projektwochen zu behandeln. Dabei sollte den Schülern auch die Möglichkeit geboten werden, Kontakt zu den städtischen Dienststellen aufzunehmen und ggf. ihr Projektergebnis dort vorzustellen. In Nordrhein-Westfalen untersuchen beispielsweise Schüler als „Radwegedetektive“ in Teams ihr Schulumfeld¹⁸.
- Weitere Elemente einer informierenden Öffentlichkeitsarbeit sind u. a.
 - Fahrradstadtplan mit den empfohlenen Radrouten
 - Scherben-Hotline
 - Neubürger-Info (Beispiel Offenburg)

¹⁶ <http://www.sicher-durch-muenster.de/>

¹⁷ <http://www.karlsruhe.de/b3/verkehr/radverkehr/stvo/sicherheit>

¹⁸ <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2103>

ANHANG



Protokoll / Vermerk

Anlass:	Besprechen der Ergebnisse Radsicherheitskonzept		
Ort:	Rathaus Potsdam		
Datum:	21.08.2012	Uhrzeit:	9:30-13:00

Protokoll durch: **Stefanie Grüneberg (PGV)**

Planungsgemeinschaft Verkehr

Stadt und Verkehr
Entwerfen und Gestalten
Radverkehr fördern
ÖPNV in Stadt und Region
Theorie und Praxis
Kommunikation

Große Barlinge 72a
30171 Hannover

Telefon 0511 220601-80
Telefax 0511 220601-990
pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de

RS 003 - Protokoll Treffen AG
Rad 12-08-21aaa

16. Oktober 2012

Ergebnisse

Zu Beginn der Sitzung werden Ergebnisse der Untersuchung zum Gesamtunfallgeschehen vorgestellt. Anschließend werden die Ergebnisse der näheren Untersuchungen ausgewählter Bereiche sowie die Handlungsempfehlungen der Gutachter vorgestellt und jeweils unter den Anwesenden diskutiert. Der Untersuchungszeitraum des Radsicherheitskonzeptes ist von 2008 bis 2010.

Generelle Ergebnisse:

- Einige der Vorschläge aus dem Radsicherheitskonzept sollen in die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes integriert werden, da dieses mit finanziellen Mitteln ausgestattet ist.

Hegelallee – Nauener Tor

Vorschlag PGV:

- *Weiteres Unfallgeschehen nach Umgestaltung beobachten*
 - Bei anstehenden Umbauplanungen des Kreuzungsbereiches soll der beobachtete Konflikt bedacht werden. Für den Umbau der Friedrich-Ebert-Straße zwischen Nauener Tor und Helene-Lange-Straße ist ein Sicherheitsaudit geplant, in der auch die Furt am Nauener Tor mit betrachtet wird.
- *Verlegen der Radverkehrs-Furt östlich der Fußgängerfurt (weitergehende Maßnahme: Sperrung der Furt für aus Süden kommende Radfahrer)*
 - Bei einer Sperrung der Furt wäre eine Querungshilfe in Höhe der Schule zu empfehlen, die planerisch schon einmal angedacht worden war.

- Ein Beibehalten der legalen Nutzung von Süden kann unerlaubtes Linksfahren bis zur Schule fördern. Der Abschnitt im nördlichen Bereich zwischen Nauener Tor und der Schule kann wegen der geringen Breite nicht für Zweirichtungsverkehr freigehalten werden.
- Fraglich, ob ein Verschieben der Furt nach Osten dazu führt, dass Radfahrer weiter östlich queren.
- Durch Verlegen der Furt nach Osten wird die Erreichbarkeit des Helmholtzschule verbessert.
- Vorhaben mit Helmholtzschule besprechen.

Hegelallee – Einmündung Jägerallee

Vorschlag PGV:

- *Blinklicht mit Fahrradsymbol zur Warnung Linksabbiegender Kfz*
 - Während der Grünzeit für Fuß- und Radverkehr sollen Blinklichter mit beiden Symbolen blinken, bei Rot für den Fußverkehr – da Fuß- und Radverkehr nicht gleichzeitig geschaltet ist, soll nur das Blinklicht für Radfahrer blinken (Prüfung durch Stadtverwaltung-Bereich Verkehrsmanagement).
- *Radweg im Vorfeld der Einmündung auf die Fahrbahn führen*
 - Rechts der abgesenkten Radverkehrsanlage auf der Fahrbahn sollte ein hoher Bord vermieden werden, um ein Sturz bei Ausweichvorgängen bei Abdrängen durch Lkw zu vermeiden.
 - Diese sog. BRISOS-Lösung sollte bei der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aufgegriffen werden.
- *Roteinfärben der Radfahrerfurt*
 - Roteinfärbungen sollen in Potsdam erst dann eingesetzt werden, wenn es sich um eine Unfallhäufungsstelle handelt und alle anderen ergriffenen Maßnahmen zur Verbesserung der Situation nicht helfen.

Hegelallee – Mittelpromenade

Vorschlag PGV:

- *Verkehrsrechtlich verdeutlichte Bevorrechtigung des Radverkehrs*

- Die derzeitige Situation vor Ort wird von den meisten Anwesenden als vertretbar empfunden, da alle Verkehrsteilnehmer Rücksicht aufeinander nehmen.
- Bei Bevorrechtigung des Radverkehrs auf der Mittelpromenade wird befürchtet, dass dadurch höhere Geschwindigkeiten des Radverkehrs induziert werden.
- Die derzeitige Gestaltung mit den informellen Schildern welche auf eine Wartepflicht der Radfahrer hin weisen, besteht erst seit März 2011. Die meisten Anwesenden wollen zunächst die Entwicklung und Akzeptanz für drei Jahre beobachten, bevor weitere Maßnahmen entwickelt werden.
- Bei künftigen Unfalluntersuchungen der Mittelpromenade sollen auch die Auffahrunfälle der Kfz auf der Hegelallee betrachtet werden, die entstehen, wenn ein abbiegendes Fahrzeug für querende Radfahrer bremst. Diese Unfälle wurden im Radsicherheitskonzept nicht betrachtet, sofern kein Radfahrer als zumindest mittelbar Beteiligter angegeben wurde.
- Um das tatsächliche Verkehrsverhalten der Verkehrsteilnehmer beurteilen zu können, sollten systematische Beobachtungen der Situation (3-4 Stunden) getätigt werden (Video).
- Sollte es zukünftig zu vermehrten Konflikten kommen würden Mittel für den Umbau der Überfahrten der Hegelallee in die Fortschreibung des Radverkehrskonzepts eingestellt und der Radverkehr auf diesen bevorrechtigt.

Luisenplatz

Vorschlag PGV:

- *Weiteres Unfallgeschehen nach der Umgestaltung beobachten*

- Zustimmung der Anwesenden

Zeppelinstraße – Einmündung Lennéstraße

Vorschlag PGV:

- *Erneuerung Rotmarkierung*
 - Roteinfärbungen sollen in Potsdam erst dann eingesetzt werden, wenn es sich um eine Unfallhäufungsstelle handelt und alle anderen Maßnahmen zur Verbesserung der Situation nicht helfen.
 - Die Maßnahme kann dann zum Einsatz kommen wenn die nachstehenden Maßnahmen nicht greifen.
- *Verdeutlichen Verbot Linksfahren mit VZ 254*
 - VZ 254 ist nach StVO als Doppelbeschilderung nicht zulässig.
- *Markieren von Richtungspfeilen*
 - Die Pfeile sollen an dieser Stelle aufgebracht werden. In der Gestaltung sollen sie jedoch nicht den RMS-Pfeilen der StVO-Pfeile entsprechen. Verantwortlich: Bereich Verkehrsmanagement: Pfeile in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde
- *Anordnung VZ 206 „Halt!“*
 - Diese Maßnahme soll erst dann durchgeführt wenn die Markierung der Pfeile keine Verbesserung bewirkt.

Knotenpunkt Breite Straße / Feuerbachstraße / Zeppelinstraße

Vorschlag PGV:

- *Verlegen des Radfahrer-Signals an die Fahrbahn (unterhalb des Kfz-Signals)*
 - Die Verlegung des Radfahrersignals ist bereits vorgesehen, alle Beteiligten sind sich darüber einig. Verantwortlich: Bereich Verkehrsmanagement
- *Verdeutlichen der Radverkehrsführung (baulich vom Gehweg getrennter Weg und Haltlinie für den Radverkehr (vor Haltlinie Kfz))*

- Die Vorschläge werden von den meisten Anwesenden begrüßt, zumal es auch die Konflikte in den Nebenanlagen mindern könnte. Umbau erst nach der Fortschreibung des Radverkehrskonzepts ggfs. vorher Abtrennung mit Markierung vornehmen, falls notwendig.
- Ein Teilnehmer wünscht sich für den Knotenpunkt weitergehende Maßnahmen mit Fahrbahnführung des Radverkehrs und Möglichkeiten zum direkten Linksabbiegen. Dies wird wegen des hohen Verkehrsaufkommens kritisch gesehen.

Schopenhauerstraße / Breite Straße / Wall am Kiez

Vorschlag PGV:

- *Überprüfen der Grünpfeil-Regelung*
 - Die Grünpfeile an den beiden gegenüberliegenden Einmündungen Schopenhauerstraße werden überprüft. Verantwortlich: Verkehrsmanagement mit der Straßenverkehrsbehörde und der Polizei.
- *Erneuern der Roteinfärbung der Furchen*
 - Roteinfärbungen sollen in Potsdam erst dann eingesetzt werden, wenn es sich um eine Unfallhäufungsstelle handelt und alle anderen Maßnahmen zur Verbesserung der Situation nicht helfen.
 - Anstelle der Erneuerung der Roteinfärbung soll die Standardmarkierung deutlich erkennbar erneuert werden. Dies ist bereits für 2013 vorgesehen.
- *Einmündungsbereich Wall am Kiez durch Sperrmarkierung auf fahrgeometrische Anforderungen reduzieren.*
 - Dieser Vorschlag wird durch die Anwesenden angenommen, allerdings ohne die Bake.

Friedrich-Ebert-Straße

- **Problematik ruhender Verkehr**
 - Die meisten Anwesenden möchten den ruhenden Pkw-Verkehr aus der Friedrich-Ebert-Straße heraushalten. Der Lieferverkehr muss weiterhin ermöglicht werden. Es gibt unter den Teilnehmern

unterschiedliche Vermutungen über den zu erwartenden Widerstand der Händler gegen ein Parkverbot. Derzeit wird ein Innenstadtverkehrskonzept erstellt. Die Aufnahme der Thematik wird geprüft. Verantwortlich: Bereich Stadtentwicklungs-Verkehrsentwicklung.

Vorschlag PGV:

- *Regelmäßiges Vorziehen der Seitenräume (50 cm über die Parkstände hinaus)*
 - Das regelmäßige Vorziehen der Seitenräume findet keine Zustimmung. Lediglich an den Einmündungen werden diese zur Verbesserung der Sichtbarkeit von Fußgängern sowie zur Sicherung der Einmündungsbereiche vor unerlaubtem Parken weiter verfolgt.
 - Bei Entfernen des ruhenden Verkehrs würde diese Maßnahme nicht mehr zum Tragen kommen.
- *Regelmäßige Markierung von Fahrradpiktogrammen zwischen Bahngleisen und Parkreihen*
 - Der Vorschlag wird von den Anwesenden angenommen, muss jedoch in der Straßenverkehrsbehörde noch geprüft werden. Ist eine Anordnung von Piktogrammen ohne Fahrradanlage möglich?
- *Markierung von Piktogrammen, ggf. in Verbindung mit Schutzstreifen im Einmündungsbereich Gutenbergstraße*
 - Dieser Vorschlag wird durch die Anwesenden angenommen.

Bahnhofsumfeld

Vorschlag PGV:

- *Verbreiterung und Rotmarkierung des Radfahrstreifens entsprechend dem Radverkehrsaufkommen und dem hohen Konfliktpotenzial.*
 - Die Problematik zwischen Radfahrern und Bussen auf dem Radfahrstreifen der Friedrich-Engels-Straße soll zunächst an die Verkehrsbetriebe herangetragen werden, um die Umsicht der Busfahrer auf Radfahrer in diesem Bereich zu verbessern. Die thematische Ansprache soll über die Verkehrsunfallkommission erfolgen.

- Roteinfärbungen sollen in Potsdam erst dann eingesetzt werden, wenn es sich um eine Unfallhäufungsstelle handelt und alle anderen Maßnahmen zur Verbesserung der Situation nicht helfen.
- Vorschlag: Statt einer Roteinfärbung des Radfahrstreifens soll eine Verdichtung der Radfahrerpiktogramme vorgenommen werden.
- Die Markierung des Radfahrstreifens soll möglichst kurzfristig erneuert werden, jedoch zunächst ohne eine Verbreiterung. Verantwortlich: Bereich Verkehrsmanagement im Zuge der Erneuerung der Markierung in der Friedrich-Engels-Straße.
- *Zweirichtungsradweg im südlichen Seitenraum der Friedrich-Engels-Straße soll verbreitert und deutlich markiert werden*
- *Alternativ: Radfahrstreifen wie in Gegenrichtung*
 - Die Gestaltung des südlichen Seitenraums der Friedrich-Engels-Straße soll zunächst so belassen werden.
- Einmündung Leipziger Straße in die Heinrich-Mann-Allee:
 - Bei der Umgestaltung des Leipziger Dreiecks ist geplant, den Rechtsabbieger zu signalisieren

Knotenpunkt Rudolf-Breitscheid-Straße / Karl-Liebknecht-Straße

Vorschlag PGV:

- Aufstellflächen zum indirekten Linksabbiegen aus der Rudolf-Breitscheid-Straße anlegen, um Warten im Schienenbereich zu vermeiden.
 - Der Vorschlag wird durch die Teilnehmenden angenommen. Die Radfahrer-LSA zum indirekten Linksabbiegen soll so eingedreht werden, dass keine Missverständnisse auftreten. Am Hauptsignalstandort im Zuge der Rudolf-Breitscheid-Straße wäre damit im Zusammenhang ein separates Radsignal sinnvoll.

Lutherplatz

Vorschlag PGV:

- *Verkleinerung der großzügigen Ein- und Ausfahrbreiten in den Zufahrten zur Reduzierung der Geschwindigkeiten*

- Eine bauliche Verkleinerung der Zufahrten wird begrüßt, es sollen jedoch zunächst die vorhandenen Markierungen erneuert werden.
- Die bestehenden Markierungen durch Leitschwellen zu verdeutlichen wird nicht begrüßt, da diese nach Überfahrten von Lkw Gefahrenquellen darstellen können.
- *Anlage von Fußgängerüberwegen (FGÜ) an den Kreuzungen*
 - Die Anlage von FGÜ wird durch die Straßenverkehrsbehörde als kritisch bewertet, da die Zahl der querenden Fußgängern an zwei von drei Zufahrten außerhalb des Einsatzbereiches der FGÜ liegt. Hierbei ist sie an einer Zufahrt zu hoch, an einer anderen zu niedrig. Die Straßenverkehrsbehörde befürchtet, dass bei Anlage von FGÜ ausbiegende Pkw unmittelbar vor Radfahrern bremsen, welches zu einer Erhöhung der Radverkehrsunfälle führen kann. Die Anlage von FGÜ kommt lediglich zur Sicherung von Fußgängerströmen in Frage, bisher sind keine Probleme bekannt.
- Um das Verhalten der Verkehrsteilnehmer besser beurteilen und das Gefahrenpotenzial von Radfahrern und Fußgängern besser einschätzen zu können soll eine systematische Beobachtung (Beobachtung, Auswertung und Einschätzung) durchgeführt werden. Anhand dieser Ergebnisse sollen Gesamtmaßnahmen vor dem Hintergrund Einrichtung von FGÜ's und Riffelmarkierung entwickelt werden. Diese wird im Rahmen der Fortschreibung des Radverkehrskonzepts angedacht.
- Ebenfalls wird befürwortet, dass Aufklärungsarbeit betrieben wird, dass Autofahrer und Radfahrer nicht parallel im Kreisverkehr fahren sollen.

Die weiteren unfallauffälligen Bereiche in der **Großbeerenstraße** wurden nur kurz besprochen weil bereits Planungen im Rahmen der Radroute B bestehen, welche sukzessive umgesetzt werden.

Knotenpunkt Großbeerenstraße/ Heinrich-George-Straße – Grünstraße:

Die Fußgängerfurt soll aufgrund der Wegebeziehungen von Fußgängern in diesem Bereich nicht versetzt werden.

Schutzstreifen

Generell:

Seitens der Polizei wird untersucht, ob es durch die Markierung der Schutzstreifen zu mehr Unfällen im Begegnungsverkehr zwischen Kfz kommt.

Templiner Straße

-

Forststraße

- *Favorisierter Vorschlag PGV: Minikreisverkehr*
 - Sobald die derzeit bestehende Baustelle aufgelöst wird, soll anstelle der abknickenden Vorfahrt als Feldversuch ein Minikreisverkehr zunächst provisorisch eingerichtet werden. Sollte sich dieser bewähren, wird er baulich eingerichtet. Verantwortlich: Bereich Verkehrsmanagement.

Alleestraße / Am Neuen Garten / Behlertstraße

- Die Markierung des Straßenzuges wird durch die Gutachter als grenzwertig betrachtet. Anhand des Unfallgeschehens lässt sich weder eine Verschlechterung noch eine Verbesserung der Verkehrssicherheit ableiten.
- Die weitere Unfallentwicklung auf dem Straßenzug soll zunächst beobachtet werden.
- Für vergleichbare Straßenzüge für die neue Planungen vorgesehen werden, soll auch die Möglichkeit einseitiger Schutzstreifen in Betracht gezogen werden.

Weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit:

- Einsatz von Sicherheitsauditoren bei größeren Baumaßnahmen.
- Verstärkung der schulischen Verkehrserziehung anstreben
- Plakate zur Erreichung der Aufmerksamkeit im Straßenverkehr
- durch den ADFC wird eine erhöhte Öffentlichkeitsarbeit gefordert
- Fragestellungen:
 - Wie erreicht man die PKW-Fahrer?
 - Wie kann eine Kampagne für mehr Rücksichtnahme im Straßenverkehr aussehen?

Ideensammlung zur Öffentlichkeitsarbeit in der nächsten AG Rad am 06.September um 10:00Uhr im Bereich Stadtentwicklung, Raum 849.

Nr.	Stadt / Kreis	Themengebiet	Projekt	Fotos /Abbildungen	Quellen / weiterführende Informationen																																							
1.	Krefeld	Interdisziplinäre Verkehrssicherheitsarbeit	<p>Krefelder Fairkehr</p> <p>Ausgangslage: In den 90ern sehr hohe Unfallzahlen mit Beteiligung von Kindern und Jugendlichen.</p> <p>Initiative Fairkehr (getragen von der Stadt Krefeld, Polizei, Verkehrswacht): Auf Grundlage detaillierter wissenschaftlicher Untersuchungen und eines darauf aufbauenden Handlungskonzeptes werden in vier Arbeitsgruppen interdisziplinär Maßnahmen zur Verkehrssicherheit auf 4 Handlungsebenen durchgeführt:</p> <ul style="list-style-type: none"> → Überwachung und Ahndung → Bau und Verkehrstechnik → Verkehrserziehung → Öffentlichkeitsarbeit <p>Ergebnis: Reduktion der Verkehrsunfälle von Kindern unter 14 Jahren zwischen 1999 bis 2010 um mehr als die Hälfte</p> <p>Hohe Öffentlichkeitswirksamkeit der Aktion durch das verbreitet eingesetzte Logo</p>	 <p>The figure consists of two parts. The top part is a logo for 'Krefelder Fairkehr', which includes a yellow sign with the text 'Krefelder Fairkehr' and a white sign below it showing a car and two children walking. The bottom part is a bar chart showing the number of children injured in traffic accidents from 1999 to 2010. The chart has two series: 'Zahl der verunglückten Kinder' (Number of injured children) represented by orange bars and 'davon passiv' (passive) represented by blue bars. A red line indicates a downward trend in the total number of injured children. The data points are as follows:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Jahr</th> <th>Zahl der verunglückten Kinder</th> <th>davon passiv</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1999</td><td>185</td><td>40</td></tr> <tr><td>2000</td><td>154</td><td>34</td></tr> <tr><td>2001</td><td>149</td><td>24</td></tr> <tr><td>2002</td><td>151</td><td>38</td></tr> <tr><td>2003</td><td>155</td><td>36</td></tr> <tr><td>2004</td><td>103</td><td>18</td></tr> <tr><td>2005</td><td>111</td><td>19</td></tr> <tr><td>2006</td><td>107</td><td>18</td></tr> <tr><td>2007</td><td>128</td><td>25</td></tr> <tr><td>2008</td><td>97</td><td>15</td></tr> <tr><td>2009</td><td>126</td><td>43</td></tr> <tr><td>2010</td><td>87</td><td>20</td></tr> </tbody> </table>	Jahr	Zahl der verunglückten Kinder	davon passiv	1999	185	40	2000	154	34	2001	149	24	2002	151	38	2003	155	36	2004	103	18	2005	111	19	2006	107	18	2007	128	25	2008	97	15	2009	126	43	2010	87	20	<p>Quelle Bilder: unten: www.krefelder-fairkehr.de oben: http://www.fahrradfreundlich.nrw.de/cipp/agfs/lib/pub/object/downloadfile,lang,1/oid,4145/ticket,guest/~-/AGFS_Nahmobilit_t_t_27_10.pdf</p> <p>Weitere Informationen: Broschüre Nahmobilität Konkret (Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Städte, Kreise und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen e.V.)</p>
Jahr	Zahl der verunglückten Kinder	davon passiv																																										
1999	185	40																																										
2000	154	34																																										
2001	149	24																																										
2002	151	38																																										
2003	155	36																																										
2004	103	18																																										
2005	111	19																																										
2006	107	18																																										
2007	128	25																																										
2008	97	15																																										
2009	126	43																																										
2010	87	20																																										

Nr.	Stadt / Kreis	Themengebiet	Projekt	Fotos /Abbildungen	Quellen / weiterführende Informationen
2.	Münster	Interdisziplinäre Verkehrssicherheitsarbeit	<p>Verkehrssicherheitskonzept in Münster</p> <p>Als Radfahrerstadt hat Münster auch viele Unfälle mit Radfahrern zu beklagen. Die Stadt hat deshalb aufbauend auf einer Unfallanalyse eine Umfangreiche Verkehrssicherheitskonzeption mit Schwerpunkt auf dem Radverkehr ausgearbeitet. Dabei setzt die Stadt auf die 4 Elemente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bau und Verkehrstechnik • Verkehrserziehung / Verkehrssicherheitsberatung • Öffentlichkeitsarbeit • Überwachung / Ahndung <p>Bemerkenswert ist vor allem der Sicherheitscheck Radverkehrsnetz: jährlich werden 40-50 km Radwege hinsichtlich Sicherheitsmängel geprüft und die Mängel beseitigt.</p>	 <p>Zielgruppenspezifische Öffentlichkeitsarbeit</p> <p>Verbesserung Infrastruktur mit Sofortmaßnahmen</p>	<p>Weitere Informationen: http://www.muenster.de/stadt/stadtplanung/verkehrssicherheit.html</p>

Nr.	Stadt / Kreis	Themengebiet	Projekt	Fotos /Abbildungen	Quellen / weiterführende Informationen
3.	Baden-Württemberg	Öffentlichkeitsarbeit	<p>Faltblattserie Entspannt mobil</p> <p>Herausgeber: Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Baden-Württemberg.</p> <p>Die Faltblattserie „entspannt mobil“ umfasst insgesamt sechs Faltblätter und liefert hilfreiche Informationen zum Thema Sicherheit im Straßenverkehr und zum Miteinander der Verkehrsteilnehmer. Kurz und prägnant werden die wichtigsten Tipps zur Verkehrssicherheit und zu allgemeinen Regeln des Straßenverkehrs präsentiert:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Aufs Rad – aber sicher! 2. Sichere Wege 3. Besondere Wege 4. Sicher abbiegen 5. Kinder sicher unterwegs 6. Sicher fahren – sonst wird's teuer! 	 <p>Aufs Rad: Aber sicher! zum Download als PDF Sichere Wege zum Download als PDF Besondere Wege zum Download als PDF</p>	<p>http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/neuigkeiten/news.php?id=3397</p>

Nr.	Stadt / Kreis	Themengebiet	Projekt	Fotos /Abbildungen	Quellen / weiterführende Informationen
4.	Hamm	Verkehrserziehung	<p>K.i.d.S.: Kinder in der Stadt</p> <p>Durchgängige Verkehrserziehung vom Vorschulalter bis zur Sekundarstufe I.</p> <p>Dieses Projekt wird von Polizei, Schulen sowie Kindertagesstätten durchgeführt.</p> <p>Verknüpfung und Weiterentwicklung der bisherigen Arbeiten zu einem einheitlichen Verkehrserziehungskonzept</p> <p>Zahlreiche Arbeitshilfen für Pädagogen sind zukünftig herunterzuladen auf der Homepage.</p> <p>Module A-D: nach erfolgreicher Teilnahme jeweils Dokumentation im K.i.d.S.-Führerschein.</p> <p>Ergebnis nach fünfjährige Evaluation der Kriminalprävention: Rückgang der Unfälle mit aktiver Kinderbeteiligung um ca. 30%.</p>		<p>Quelle Bild: Broschüre Nahmobilität Konkret: http://www.fahrradfreundlich.nrw.de/cipp/agfs/lib/pub/object/downloadfile,lang,1/oid,4145/ticket,guest/~//AGFS_Nahmobilit_t_27_10.pdf S. 60 Weitere Informationen: www.kinderinderstadt.de</p>

Nr.	Stadt / Kreis	Themengebiet	Projekt	Fotos /Abbildungen	Quellen / weiterführende Informationen
5.	Regensburg	Öffentlichkeitsarbeit	<p>Kampagne gegen Geisterradler</p> <p>Die Kampagne soll auf die Gefahren des Radfahrens auf der falschen Straßenseite aufmerksam machen.</p> <p>Durchgeführt wird die Kampagne von der Verkehrswacht Regensburg.</p> <p>Große Schilder mit dem Hinweis „Geisterradler gefährden“ werden entlang der Radwege so aufgestellt, dass sie nur von Radfahrern gesehen werden, die auf der falschen Straßenseite in die falsche Richtung fahren. Das Motiv wird auch als Gratis-Postkarte verteilt</p>		Weitere Informationen: http://www.verkehrswacht-rgbg.de/index.php?site=article&title=Geisterradler

Nr.	Stadt / Kreis	Themengebiet	Projekt	Fotos /Abbildungen	Quellen / weiterführende Informationen
6.	Münster	Öffentlichkeitsarbeit	<p>Kampagne Vorsicht Toter Winkel</p> <p>Aufklärungskampagne der Polizei Hierbei wurden Aufkleber an Firmen mit Lkw- oder Lieferwagenfuhrpark verteilt Mit den Aufklebern sollen vor allem die Radfahrer zum Nachdenken angeregt werden.</p>		<p>http://www.muenster.de/stadt/stadtplanung/verkehrssicherheit.html</p>

Nr.	Stadt / Kreis	Themengebiet	Projekt	Fotos /Abbildungen	Quellen / weiterführende Informationen
7.	Münster	Öffentlichkeitsarbeit	<p>Fahrrad-Bilderbuch</p> <p>„Hugo aus Münster“ ist ein neues Fahrrad-Bilderbuch des städtischen Stadtplanungsamtes für Kinder im Vorschulalter.</p> <p>Das Bilderbuch für Vorschulkinder führt durch die Fahrradstadt und soll Spaß an Bewegung wecken.</p>		<p>http://www.muenster.de/stadt/stadtplanung/radverkehr_bilderbuch.html</p>

Nr.	Stadt / Kreis	Themengebiet	Projekt	Fotos /Abbildungen	Quellen / weiterführende Informationen
8.	Netzwerk Verkehrssichere Städte und Gemeinden im Rheinland (z.B. Kerpen)	Verkehrserziehung	<p>Radwege-Detektive</p> <p>Ausgangslage: Unfallstatistiken weisen Rad fahrende Kinder im Alter von 10-14 Jahren als auffällige Gruppe aus</p> <p>Materialien zu der Aktion werden von dem Städtenetzwerk zur Verfügung gestellt.</p> <p>Die Schüler untersuchen in Teams das Schulumfeld und die Infrastruktur auf dem Schulgelände.</p> <p>Ergebnisse werden an die zuständigen Stellen der Stadtverwaltung weiter geleitet.</p> <p>Gemeinsame Erarbeitung von Lösungsmöglichkeiten.</p> <p>Diese finden Eingang in Schulwegbroschüren, Kinder- und Jugendverkehrsgutachten, Kinderstadtplänen, Radfahrplänen.</p> <p>Eine Koordinierungsstelle berät die Kommunen bzw. Schulen bei der Umsetzung des Projektes.</p>	 <p>Netzwerk „Verkehrssichere Städte und Gemeinden im Rheinland“</p> 	<p>Quelle Bilder http://www.best-for-bike.de/fileadmin/bfb_dateien/download_alt/Radwegdetektiver.pdf</p> <p>Weitere Informationen: http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2103</p>

Nr.	Stadt / Kreis	Themengebiet	Projekt	Fotos /Abbildungen	Quellen / weiterführende Informationen
9.	Stuttgart	Zielgruppenbefragung	<p>Schülerbefragung</p> <p>an Stuttgarter Schulen 2005 / 2006: „Mit dem Fahrrad zur Schule“</p> <p>Ziel: Durch eine Befragung zum Fahrradnutzungsverhalten von Schülern und der Defizite auf den Schulwegen wurde eine Datengrundlage für zukünftige Maßnahmen zur Fahrradförderung geschaffen</p> <p>Rücklauf ca. 30.000 Fragebögen</p> <p>Im Rahmen von Arbeitskreisen mit Beteiligung von Stadt und den Schulen (Schüler, Eltern, Lehrer) werden die Mängel an mittlerweile 30 Schulen systematisch beseitigt (u.a. auch Austausch von „Felgenkillern“ durch Rahmenhalter zum Fahrradparken). Dafür stehen entsprechende Haushaltsmittel zur Verfügung.</p> <p>Für die Aktion, die mittlerweile noch durch einen stark nachgefragten „Lehrer-Ordner“ mit Infomaterialien für den Verkehrsunterricht erweitert wurde, gewann die Landeshauptstadt 2007 den bundesweiten Preis „Best for Bike“</p>		<p>Weitere Informationen: http://service.stuttgart.de/lhs-services/komunis/documents/6549_1.PDF</p>