



Landeshauptstadt  
Potsdam

# Bericht zum Radverkehr 2010

Erster Evaluationsbericht zur  
Radverkehrsstrategie 2008

Dezember 2010



**FahrRad** » in Potsdam



Verantwortlich:

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

Text: Axel Dörrie, Gabriele Uhlig (Radtourismus)

Redaktion: Axel Dörrie

Fotos: Barbara Plate

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

## Vorwort

Potsdam ist in Bewegung ... mit dem Fahrrad! Denn es ist unbestritten, dass der Radverkehr in unserer Stadt eine immer wichtigere Rolle spielt. Inzwischen ist er nach dem Autoverkehr die wichtigste Fortbewegungsart über den engeren Nahbereich hinaus.

Dies ist nicht zuletzt das Ergebnis der seit Jahren in unterschiedlicher Intensität betriebenen Förderung des Radverkehrs, die mit der Erarbeitung eines ersten Radverkehrskonzepts Anfang der 1990er Jahre begann. Mit dem einstimmigen Beschluss der Stadtverordnetenversammlung (SVV) zu einer neuen Radverkehrsstrategie und zum überarbeiteten Radverkehrskonzept im Juli 2008 wurde die Radverkehrsförderung auf eine neue Grundlage gestellt und durch die Untersetzung mit entsprechenden Haushaltsmitteln sowie die Möglichkeit der zügigen Umsetzung auch eine neue Qualität der Arbeit erreicht.

Damit reiht sich Potsdam in Aktivitäten des Bundes mit dem Nationalen Radverkehrsplan und des Landes Brandenburg ein, das sich ebenfalls das Ziel gesetzt hat, den Radverkehr weiter zu fördern.

Aufbauend auf dem Beschluss der SVV konnten besonders in den letzten zwei Jahren erste wesentliche Verbesserungen für den Radverkehr erreicht werden. Viele sind deutlich sichtbar, andere – wie Veränderungen bei der Akzeptanz des Radverkehrs – sind dies nicht, aber dennoch nicht zu unterschätzen und ebenso wichtig.

Im vorliegenden Bericht zum Radverkehr in Potsdam wird über die aktuellen Situation des Radverkehrs sowie den Stand der Radverkehrsförderung informiert und daraus Schlussfolgerungen im Hinblick auf das weitere Vorgehen gezogen. Dazu werden die Informationen über die bisherige Arbeit verbunden mit einer kritischen Analyse der verschiedenen Aspekte der Radverkehrsförderung. Dies dient der Erfolgskontrolle und der Überprüfung der bisherigen Strategie. Mit diesem Bericht wird damit die in der Radverkehrsstrategie getroffene Festlegung einer entsprechenden Berichterstattung alle zwei Jahre erfüllt.

Der Bericht wurde durch den Radverkehrsbeauftragten im Bereich Stadtentwicklung-Verkehrsentwicklung in Zusammenarbeit mit dem Bereich Wirtschaftsförderung (zuständig für das Aufgabenfeld Radtourismus) erarbeitet und mit den Akteuren in der Arbeitsgruppe Radverkehr abgestimmt.

Matthias Klipp  
Beigeordneter für  
Stadtentwicklung und Bauen

Axel Dörrie  
Radverkehrsbeauftragter

# 1. Stand des Radverkehrs

## a) Fahrradnutzung

**Potsdam ist eine  
Fahrradstadt!**

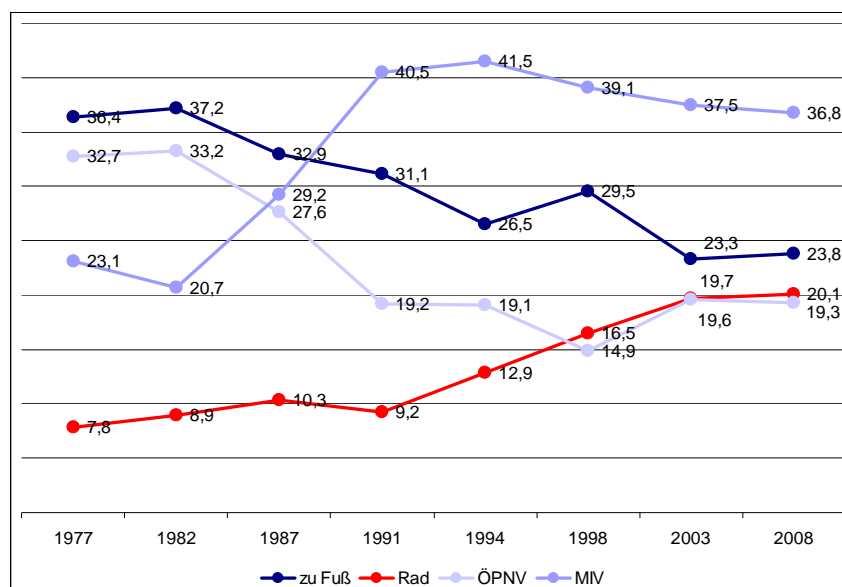
Wesentliche Grundlage für eine Einschätzung der derzeitigen Fahrradnutzung bietet das so genannte „System repräsentativer Verkehrserhebung“ (SrV), eine repräsentative Haushaltsbefragung, die seit 1977 in Potsdam regelmäßig alle fünf Jahre durchgeführt wird. Die letzte Erhebung aus dem Jahr 2008 hat gezeigt, dass bei den (für den Radverkehr maßgeblichen) Wegen innerhalb der Stadt durch die Potsdamer 24,2% aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Nimmt man auch die Wege über die Stadtgrenze hinzu, dann sind es immer noch 20,1%. Potsdam nimmt mit diesen Werten eine Spitzenposition in Deutschland ein (siehe Vergleich ausgewählter Städte nach SrV 2008). Im Vergleich zur vorangegangenen Befragung im Jahr 2003 sind die Werte dabei erneut gestiegen.

	Bremen	Dessau-Roßlau	<b>Potsdam</b>	Kiel	Dresden	Leipzig	Berlin	Magdeburg	Schwerin	Erfurt
Binnenverkehr	26,5	24,8	<b>24,2</b>	22,6	17,4	16,0	13,1	10,8	10,4	8,8
Gesamtverkehr	24,8	22,0	<b>20,1</b>	20,7	16,0	14,4	12,6	9,8	9,3	8,3

Radverkehrsanteile ausgewählter Städte im Vergleich (Angaben in Prozent)

Quelle: SrV 2008

Damit wird ein Trend fortgeschrieben, der seit langer Zeit erkennbar ist (siehe Grafik). Nach starken Zuwächsen in den Jahren 1994 bis 2003 ist die Steigerung zuletzt aber etwas geringer ausgefallen. Ein Grund dafür könnte sein, dass radaffine Bevölkerungsgruppen bereits Großteils das Fahrrad für ihre Wege nutzen und damit das Potenzial für kurzfristige und schnelle Steigerungen weitgehend ausgeschöpft ist. Weitere Fahrradnutzer sind jetzt nur durch eine konsequente Verbesserung der Infrastruktur und eine damit einhergehende Öffentlichkeitsarbeit zu gewinnen.



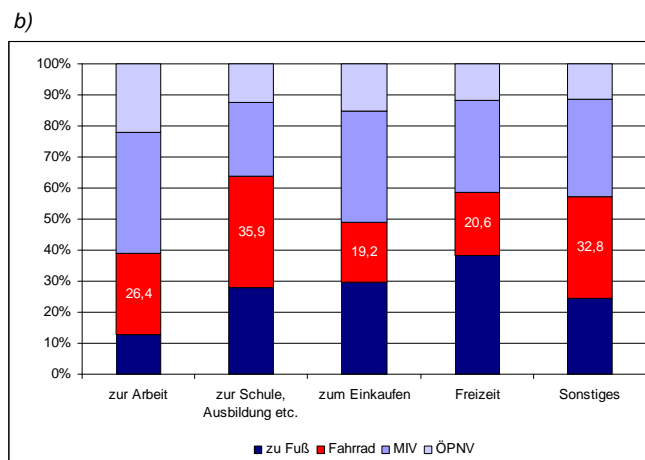
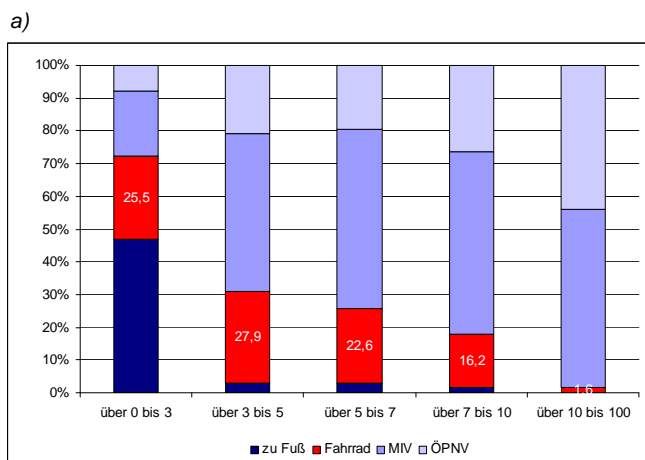
Modal Split im Gesamtverkehr in der Landeshauptstadt Potsdam 1977-2008

Quelle: SrV 1977-2009 (eigene Darstellung)

Die repräsentative Untersuchung hat zudem gezeigt, dass überproportional viele Potsdamer ein eigenes Fahrrad haben (819 Fahrräder/1000 Personen), wohingegen die Ausstattung mit Pkw (privat und dienstlich) auch im Vergleich mit anderen Städten sehr gering ist (383 Pkw/1000 Personen). Während der Fahrradbesitz dabei kontinuierlich gestiegen ist, ging der Pkw-Besitz 2008 im Vergleich zur vorangegangenen Erhebung erstmals zurück.

Aber es gibt auch noch Potenziale: Zwar werden von Potsdamern jeden Tag schon jetzt durchschnittlich stolze 300.000 km mit dem Fahrrad zurück gelegt. Eine vertiefende Auswertung der Fahrzeugnutzung nach Wegelängen und Fahrtzwecken zeigt aber, dass es noch Verlagerungspotenzial gibt (siehe Grafiken).

**Weiteres Verlagerungspotenzial vorhanden**



Modal Split für verschiedene Entfernungen in km (a) und Fahrtzwecke (b)  
 Quelle: SrV 2008 (eigene Darstellung, teilweise eigene Berechnungen)

So beträgt die durchschnittliche Länge von mit dem Fahrrad zurückgelegten Wegen lediglich 3,3 km und es werden immer noch rund die Hälfte der Wege zwischen drei und sieben Kilometern mit dem Pkw zurück gelegt. Gerade hier bestehen Reserven, weitere Fahrten auf das Fahrrad zu verlagern, da bei diesen Entfernungen das Fahrrad deutlich schneller ist als andere Verkehrsmittel. Auch bei bestimmten Fahrtzwecken kann noch etwas getan werden. Besonders betrifft dies die Wege zur Arbeit und zum Einkaufen.

### b) Unfallsituation

Ein wichtiger Aspekt bei der Fahrradnutzung ist die Frage der Verkehrssicherheit. Eine Gesamtauswertung speziell von Verkehrsunfällen mit Beteiligung von Radfahrern zeigt, dass es seit 2006 bei den Unfallzahlen nur geringe Schwankungen gibt. Das bestätigt sich auch im Jahr 2009, dem letzten Jahr, für das ganzjährige Ergebnisse vorliegen und das aus diesem Grund auch die Basis für die weiteren Ausführung darstellt.

## Radfahren ist sicher

Grundsätzlich sind Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern im Verhältnis zum Radverkehrsanteil vergleichsweise selten (2009: 6% bei 24% Radverkehrsanteil). Kommt es jedoch zum Unfall von Radfahrern, dann hat das meist schwere Folgen, da sie systembedingt weitgehend ungeschützt unterwegs sind. Dementsprechend ist der Anteil von Unfällen mit Radfahrern an den Unfällen mit Personenschaden mit 47% auch sehr hoch.

VU insgesamt	VU mit Beteiligung von Radfahrern		davon VU mit Personenschaden	Verletzte	Getötete
absolut	absolut	Anteil an VU insg. (in %)	absolut	absolut	absolut
5.737	365	6,4	262	285	2

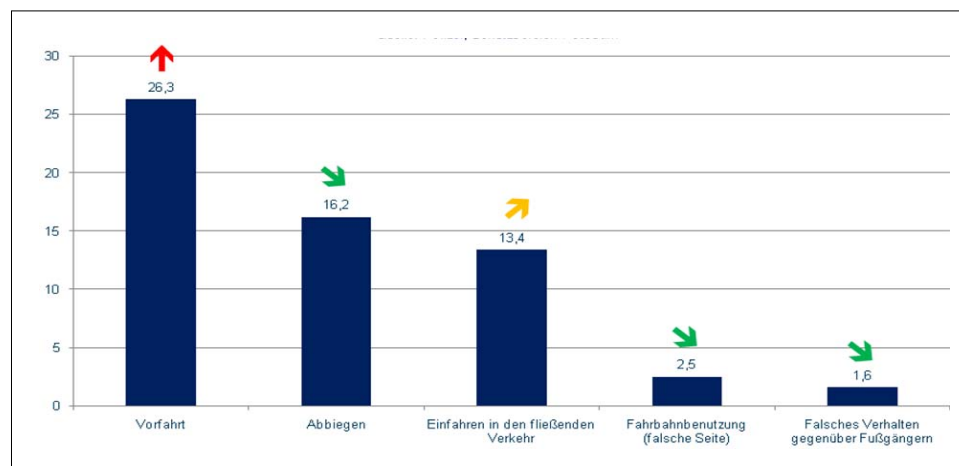
Ausgewählte Kennziffern zu Verkehrsunfällen (VU) mit Radfahrerbeteiligung (2009)

Quelle: Polizei, Schutzbereich Potsdam

## Unfallverursacher sind überwiegend Kfz-Fahrer

Entgegen einer weit verbreiteten Meinung sind Unfallverursacher dabei überwiegend nicht die Radfahrer, sondern andere Verkehrsteilnehmer, vor allem Autofahrer. Bei allen Unfällen werden deutlich mehr als die Hälfte der Unfälle (58%) nicht durch Radfahrer verursacht, bei Unfällen mit Personenschaden sind es sogar fast zwei Drittel (63%).

Die häufigsten Ursachen im Zusammenhang mit Radunfällen sind die Missachtung der Vorfahrt sowie Fehler beim Abbiegen und dem Einfahren in den fließenden Verkehr. Diese Ursachen machen zusammen mehr als die Hälfte der Unfälle mit Radfahrern aus. Besonders auffällig ist, dass bei diesen Unfällen noch mehr als bei den Unfällen insgesamt vor allem Kfz-Fahrer die Unfallverursacher sind (zwischen 65 und 90%).



Anteile ausgewählter Unfallursachen an den Verkehrsunfällen mit Radfahrern insgesamt

(Bezugsjahr 2009, die Pfeile geben die Veränderungen zum Vorjahr an)

Quelle: Polizei, Schutzbereich Potsdam (eigene Darstellung)

## Verkehrssicherheit für Radfahrer (weiter) ein wichtiges Thema

Nicht zuletzt die drei 2010 im Straßenverkehr getöteten Radfahrer (Stand Dezember 2010) zeigen aber unabhängig von den Details der Unfallanalyse, dass es bei der Verkehrssicherheit für Radfahrer nach wie vor Handlungsbedarf gibt. Dieses Thema wird in der nächsten Zeit daher auch ein Handlungsschwerpunkt sein. So soll es bereits 2011 eine vertiefende Untersuchung zu Radunfällen und den Unfallursachen geben.

## 2. Grundlagen der Radverkehrsförderung

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

Radverkehr als System



Radverkehr als System (eigene Darstellung)

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

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

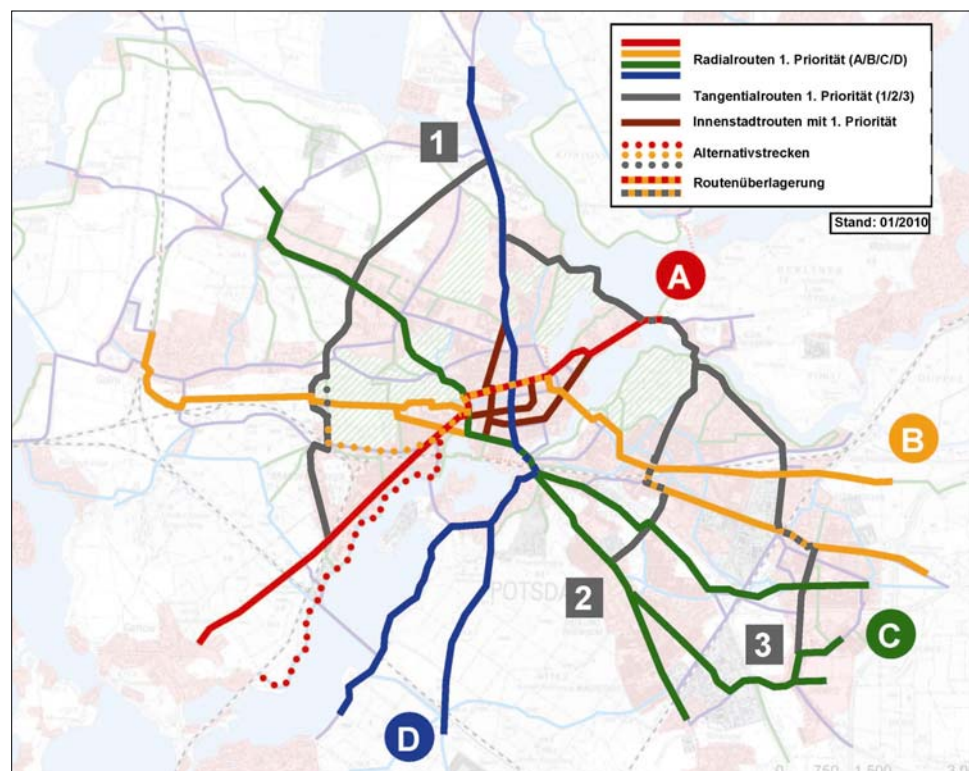
Ausgangspunkt für die derzeitige Förderung des Radverkehrs sind der SVV-Beschluss Nr. 08/SVV/0455 zur Radverkehrsstrategie und zum Radverkehrskonzept vom 2. Juli 2008 sowie das so genannte „Programm Fahrradinfrastruktur“, das auf Grundlage des SVV-Beschlusses Nr. 08/SVV/1114 vom 10. Februar 2009 erstellt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

Mit Hilfe gerade des Programms Fahrradinfrastruktur ist die mittelfristige Umsetzung der prioritären Maßnahmen des Radverkehrskonzepts bis 2014 gewährleistet. Dafür sind insgesamt rund 5,2 Mio. € (davon 4,7 Mio. € als Eigenmittel) im Rahmen der Haushalts- bzw. der mittelfris-

tigen Finanzplanung vorgesehen. Der über die prioritären Maßnahmen hinausgehende Bedarf ist hierbei unberücksichtigt. Er muss getrennt nach Abschluss des Programms im Jahr 2014 geklärt. Dies ist bei der mittelfristigen Finanzplanung zu beachten.

**Systematische Umsetzung prioritärer Routen**

Die Umsetzung infrastruktureller Maßnahmen richtet sich dabei aus an den im Rahmen der Radverkehrsstrategie festgelegten „Routen mit vorranglicher Verbindungsfunktion“ (kurz: prioritäre Routen; siehe Grafik). Dem liegt ein integrierter Netzgedanke zu Grunde, dessen Ziel es ist, die in der Vergangenheit teilweise verstreut und voneinander unabhängig entstandenen Radverkehrsanlagen systematisch zu einem Gesamtnetz zu verbinden. Dazu ist es erforderlich, Schritt für Schritt und Route für Route die bestehenden Lücken sowie andere Hemmnisse in der Radverkehrsinfrastruktur zu beseitigen. Nur so kann aus dem bisherigen Flickenteppich ein funktionierendes Gesamtnetz entstehen.



Netz sogenannter prioritärer Routen entsprechend der Radverkehrsstrategie

### 3. Organisatorische Grundlagen

#### a) Radverkehrsbeauftragter

**Funktion des Radverkehrsbeauftragten eingerichtet**

Entsprechend des SVV-Beschlusses Nr. 09/SVV/0242 vom 01. April 2009 wurde in der Stadtverwaltung die Funktion eines Radverkehrsbeauftragten geschaffen. Dazu wurden im Fachbereich Stadtplanung und Bauordnung/Bereich Stadtentwicklung-Verkehrsentwicklung einer bestehenden



Stelle als Verkehrsplaner/in die entsprechenden Aufgaben übertragen und dieser die Bezeichnung Radverkehrsbeauftragte/r hinzugefügt.

Die Aufgaben bestehen im Wesentlichen in der Bündelung und Koordinierung der verschiedenen Aktivitäten der Radverkehrsförderung und der dazu gehörenden Öffentlichkeitsarbeit. Darüber hinaus ist der Radverkehrsbeauftragte an den verschiedenen Planungen baulicher oder verkehrsorganisatorischer Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum (z.B. Radwegbau oder Bau/Umbau von Lichtsignalanlagen) frühzeitig zu beteiligen. Bei baulichen Maßnahmen ist sogar das Einvernehmen mit dem Radverkehrbeauftragten erforderlich. So wird gewährleistet, dass die Belange des Radverkehrs auch bei über die Umsetzung des Radverkehrskonzepts hinausgehenden Maßnahmen berücksichtigt werden. Diese ausdrücklichen Kompetenzen sind dabei relativ einmalig in Deutschland und damit beispielhaft für eine konsequente Umsetzung der Radverkehrsförderung auch in struktureller Hinsicht.

## b) Arbeitsgruppe Radverkehr

Die Arbeitsgruppe Radverkehr hat die Aufgabe das Verwaltungshandeln unter Einbeziehung von externen Beteiligten abzustimmen und fachliche Belange der Radverkehrsförderung zu diskutieren. Sie besteht seit 1991 und ist besetzt mit Vertretern aus vier Bereichen der Stadtverwaltung (Radverkehrsbeauftragter/Bereich Stadtentwicklung-Verkehrsentwicklung, Bereich Verkehrsanlagen, Bereich Verkehrsmanagement, Bereich Straßenverkehr/Straßenverkehrsbehörde). Als externe Teilnehmer sind die Polizei (Schutzbereich Potsdam) und der ADFC vertreten. Die organisatorische und inhaltliche Federführung hat der Radverkehrsbeauftragte.

**Diskussion fachlicher  
Fragen in der Arbeits-  
gruppe Radverkehr**

Nach der Fertigstellung des Radverkehrskonzepts, das die Arbeitsgruppe intensiv begleitet hat, wurde die Arbeit der Arbeitsgruppe neu strukturiert. Seitdem trifft sie sich sechs Mal pro Jahr und diskutiert regelmäßig ein eigenes Schwerpunktthema. Ziel ist es, zu diesen Themen konkrete Vereinbarungen zu treffen. So wurde z.B. im Zuge der Diskussion zum Umgang mit Radverkehr an Baustellen ein entsprechendes Strategiepapier beschlossen, das als Leitlinie für das weitere Verwaltungshandeln dient. Zudem werden in einem feststehenden Tagesordnungspunkt aktuelle Problemstellen für den Radverkehr angesprochen und möglichst direkt Lösungsvorschläge erarbeitet, zumindest aber das weitere Vorgehen festgelegt.

Folgende Schwerpunktthemen hat die Arbeitsgruppe Radverkehr seit 2008 behandelt:

- Radverkehr an Baustellen und bei Sondernutzungen
- Touristische Radrouten in Potsdam
- Führungsformen für den Radverkehr

- Öffentlichkeitsarbeit
- Abstellanlagen
- Radverkehrssicherheit/Unfallgeschehen
- Standards für den Radverkehr
- StVO-Novelle
- Verknüpfung ÖPNV und Radverkehr
- Radwegreinigung und Winterdienst
- Radverkehr an Lichtsignalanlagen

#### c) Zusammenarbeit mit verschiedenen Partnern

##### Weitere informelle Netzwerke entstanden

In den letzten Jahren hat sich im Zuge verschiedener Aktivitäten und Aktionen eine relativ enge Zusammenarbeit mit verschiedenen externen Partnern ergeben. Dazu zählen neben dem ADFC, mit dem es traditionell eine gute und enge Partnerschaft gibt, und der Polizei beispielsweise der Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND), der Verkehrsclub Deutschland (VCD), die Verbraucherzentrale, die Verkehrswacht, die Industrie- und Handelskammer (IHK) Potsdam, die Handwerkskammer Potsdam sowie der Handelsverband Berlin-Brandenburg.

Dieses informelle Netzwerk spielt eine wichtige Rolle bei der Verbreitung der Gedanken und Ideen der Radverkehrsförderung. Denn nur, wenn diese breit von verschiedenen Institutionen und Gruppen (mit)getragen werden, wird das Ziel einer fahrradfreundlichen Stadt erreicht werden können. Wichtiges Stichwort ist hierbei das notwendige fahrradfreundliche Klima, das nur erreicht werden kann, wenn verschiedene Akteure gemeinsam wirken. Das Netzwerk dient zugleich aber auch dazu, die Arbeit und die Aktivitäten der Verwaltung zu reflektieren und entsprechende Rückmeldungen in die weitere Arbeit einfließen zu lassen.

## 4. Konkrete Maßnahmen

Es wurden in den vergangenen Jahren auf unterschiedlichen Ebenen im Sinne der Radverkehrsförderung als System (siehe oben) eine Reihe von Maßnahmen in Angriff genommen. An dieser Stelle können und sollen diese nur schlaglichtartig dargestellt werden.

#### a) Infrastruktur

##### *Wege*

##### 10 km neue bzw. erneuerte Radverkehrsanlagen seit 2009

Im Jahr 2009 wurden zunächst eine Reihe von Sofortmaßnahmen aus dem Radverkehrskonzept umgesetzt. Seit dem Jahr 2010 werden nun systematisch die festgelegten prioritären Routen in Angriff genommen. Dies waren in einem ersten Schritt die Routen D und 1, die Innenstadtrouten sowie ein Teilabschnitt der Route A. Damit konnte im Ergebnis die

Wegeinfrastruktur auf etwa zehn Kilometern neu hergestellt oder erneuert und an sieben Knotenpunkten die Bedingungen für den Radverkehr verbessert werden. Auch wurde mit Vorliegen der rechtlichen Grundlage 2009 mit einer weiteren Freigabe von Einbahnstraßen für Radverkehr in Gegenrichtung begonnen. Mit den verschiedenen Maßnahmen wurden bereits jetzt wichtige Lücken im Radwegenetz geschlossen bzw. die Qualität von Radverkehrsanlagen verbessert.

Beispiele für die umgesetzten Maßnahmen sind die Markierung von Schutzstreifen in der Forststraße, der Kurfürstenstraße, der Jägerallee und im Straßenzug Behlertstraße/Am Neuen Garten/Alleestraße/Reiterweg. Zu nennen ist aber auch der Lückenschluss des Radwegs am Templiner See auf Höhe der Villa Karlshagen. Eine besonders wichtige Maßnahme war darüber hinaus die Erneuerung des Oberflächenbelags in der Mittelpromenade der Schopenhauer Straße/Hegelallee mit durchgefärbtem Asphalt. Ein Beispiel für den radfahrergerichten Umbau von Knotenpunkten ist die Kreuzung Kurfürstenstraße/Hans-Thoma Straße (siehe Fotos). Insgesamt wurden für die Maßnahmen zur Umsetzung des Radverkehrskonzepts 2009 rund 300.000 € und 2010 rund 1 Mio. € ausgegeben.



Neuorganisation der Kreuzung Kurfürstenstraße/Hans-Thoma Straße

Neben der Umsetzung des Radverkehrskonzepts wurden auch an anderer Stelle Verbesserungen für den Radverkehr erzielt. So konnte zusammen mit der Stiftung Preußische Schlösser und Gärten der Uferweg am Jungferensee erneuert werden. Außerdem wurde durch den Landesbetrieb Straßenwesen der Radweg entlang der L 20 von Groß Glienicke nach Seeburg gebaut und der Bau für den Radweg an der L 902 nach Grube begonnen (Eröffnung bzw. Baubeginn jeweils 2010).

Als problematisch haben sich im Zuge der Umrechnungsplanungen allerdings die Knotenpunkte erwiesen. Hier ist der Radfahrer in der Vergangenheit nicht oder nur unzureichend im Sinne einer attraktiven und konfliktfreien Führung berücksichtigt worden. Es hat sich jedoch gezeigt, dass Veränderungen besonders aufwändig und kostenintensiv sind, da häufig weitgehende Umplanungen bis hin zu den Signalprogrammen er-

**Knotenpunkte  
problematisch**

forderlich sind. Zudem steht vielfach nur ein eingeschränkter Raum für die Berücksichtigung der verschiedenen Verkehrsarten zur Verfügung, der nicht immer eine eigene Radverkehrsführung ermöglicht. In der Konsequenz mussten teilweise bei der Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn die Markierungen für den Radverkehr vor Knotenpunkten enden (z.B. Jägerallee, Dortustraße). Hier ist in Zukunft bei grundlegenden Umgestaltungen von Knotenpunkten verstärkt Rücksicht auf die eigenständige Führung des Radverkehrs zu nehmen.

Dabei sind nicht nur die Kosten für die Realisierung der Maßnahmen an Knotenpunkten höher als ursprünglich erwartet. Im Zuge der Umsetzung der Maßnahmen stellte sich auch bei einigen anderen Maßnahmen heraus, dass es gegenüber den ursprünglichen Kostenschätzungen des Radverkehrskonzepts zu teilweise deutlichen Kostensteigerungen gekommen ist. Diese sind vielfach dadurch zu Stande gekommen, dass etwa für die Markierung von Schutzstreifen zusätzliche bauliche Veränderungen (etwa Fahrbahnverbreiterungen) erforderlich waren. Dies konnte durch Einsparungen an anderer Stelle, etwa die günstigere Realisierung der Asphaltierung der Mittelpromenade in der Schopenhauer Straße/Hegelallee, nicht kompensiert werden. Im Ergebnis war es nicht möglich alle ursprünglich geplanten Maßnahmen umzusetzen. Durch eine verstärkte Inanspruchnahme von Fördermitteln sollen die höheren Kosten in Zukunft möglichst ausgeglichen werden.

#### Entwicklung von Standards für Radverkehrsanlagen

Damit die Radverkehrsinfrastruktur zukünftig zudem einheitlich hergestellt wird, wurden schließlich zusätzlich zu den konkreten Radverkehrsmaßnahmen Standards für verschiedene, regelmäßig auftretende Entwurfsaufgaben entwickelt. Sie sollen voraussichtlich ab 2011 intern bzw. für beauftragte Büros gelten. Geregelt werden mit den (Entwurf)Standards beispielsweise die Ausgestaltung von Radwegen und Grundstücksüberfahrten oder die Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten.

#### *Abstellanlagen*

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

#### Überarbeitung der „Gestaltungshinweise für Fahrradabstellanlagen“

Bei der Verbesserung der Abstellsituation sind neben der Stadtverwaltung, die für den öffentlichen Raum zuständig ist, gerade auch die Bauherren gefragt. Um die Informationen bei diesen zu verbessern, wurde das Informationsblatt „Gestaltungshinweise für Fahrradabstellanlagen“ überarbeitet. In diesem Zusammenhang wurde eine verwaltungsinterne Informationsveranstaltung mit dem Bereich Bauaufsicht durchgeführt und

dabei vereinbart, dass Bauherren bzw. Architekten das Papier frühzeitig bei der ersten Information zu ihrem Bauvorhaben erhalten sollen. Darüber hinaus wurde im Rahmen der FahrRad-Aktionswoche im Frühjahr 2010 zusammen mit der Brandenburgischen Architektenkammer eine Informationsveranstaltung für Architekten durchgeführt.

Im öffentlichen Raum wurden durch die Stadtverwaltung punktuell Verbesserungen der Abstell-situation erreicht. Dazu gehören etwa neue Abstellmöglichkeiten an der Haltestelle Waldstraße, an der Schwanenallee am Eingang zum Neuen Garten (zusammen mit der Stiftung Preußische Schlösser und Gärten) und vor dem Filmmuseum. Zusammen mit dem Brandenburgischen Landesbetrieb für Liegenschaften und Bauen konnte zudem die Abstell-situation am Justizzentrum in der Jägerallee entscheidend verbessert werden.

Entsprechend der Festlegung in der Radverkehrsstrategie bilden zunächst aber die Abstellprobleme am Hauptbahnhof einen Schwerpunkt. Allerdings sind die Potenziale für zusätzliche Abstellanlagen, die aufgrund ihrer Lage von den Nutzern auch wirklich angenommen werden, ausgeschöpft. Von Seiten der Stadtverwaltung wird daher die Einrichtung einer so genannten Fahrradstation favorisiert, die ein gesichertes Abstellen von Fahrrädern ermöglicht und dies ggf. mit weiteren Serviceangeboten, wie etwa Pflege und Reparatur, kombiniert. Dazu wurde Mitte 2010 eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben mit der untersucht werden soll, an welchem Standort, mit welchem Betreibermodell und zu welchen Kosten eine solche Fahrradstation realisierbar ist. Ergebnisse sind Anfang 2011 zu erwarten.

**Machbarkeitsstudie für eine Fahrradstation am Hauptbahnhof**

### *Wegweisung*

Die Fahrradwegweisung hat neben der konkreten Orientierungsfunktion für Potsdamer und Gäste der Stadt auch eine Symbolwirkung. Sie dokumentiert, dass dem Radverkehr in der Stadt eine große Bedeutung zugemessen wird. Daher ist es wichtig, dass die Fahrradwegweisung gut sichtbar und im Stadtraum präsent ist. Grundlage sind die 2008 eingeführten „Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr im Land Brandenburg“ (HBR Brandenburg), in der grundsätzliche Festlegungen bzw. Empfehlungen zur Art und Größe der Radbeschilderung getroffen wurden.

**Radverkehrswegweisung weist nicht nur den Weg**

Auf dieser Basis wurde für Potsdam 2009 ein Beschilderungsstandard entwickelt, der zukünftig bei einer Neubeschilderung für den Radverkehr zur Anwendung kommt. Erstmals angewendet wurde dieser Standard bei der Beschilderung des Havelradwegs. Als Grundlage für die Erneuerung der Wegweisung dient ein gesamtstädtisches Radwegweisungskonzept, in dem die Zielangaben und die Wegweisungsstandorte festgelegt werden. Es wurde Mitte 2010 beauftragt und wird Anfang 2011 vorliegen.



Beispiel für die neue Radwegweisung

### Radverkehr an Baustellen

**Bessere Berücksichtigung des Radverkehrs an Baustellen wichtig**

In Potsdam gibt es immer wieder eine Reihe von Baustellen, die auch den Radverkehr beeinträchtigen. Unabhängig von der Herstellung dauerhaft guter Radverkehrsanlagen ist es wichtig, Radfahrern auch bei diesen temporären Einschränkungen eine attraktive und sichere Führung anzubieten. Besonders bei Baustellen, aber auch bei Veranstaltungen ist es daher erforderlich, den Radverkehr im Blick zu behalten. Dies ist in der Vergangenheit häufig nicht oder nur unzureichend geschehen. Im Zuge der Umsetzung des Radverkehrskonzepts wurde diesen Themen aber eine besondere Aufmerksamkeit gewidmet.

Ein erster Schritt zur Verbesserung der Situation war die Erarbeitung eines Positionspapiers im Rahmen der Arbeitsgruppe Radverkehr, das für die bessere Berücksichtigung der Radfahrer in diesen Bereichen einige Handlungsleitlinien benennt. Dazu gehört unter anderem die Festlegung einer eindeutigen Umleitungsbeschilderung für den Fall, dass ein bestimmter Abschnitt für Radfahrer gesperrt werden muss. Außerdem nimmt der Radverkehrsbeauftragte inzwischen regelmäßig an den wöchentlichen Beratungen der Baustellenverkehrssteuerung (BVS) teil und kann so direkt die Belange des Radverkehrs einbringen.

#### b) Dienstleistungen und Service

Ein verbesserter Service für Radfahrer kann einen entscheidenden Impuls für eine vermehrte Fahrradnutzung geben. Im Rahmen des Radverkehrskonzepts spielte dieser Aspekt noch keine Rolle. Hier wurde der Schwerpunkt auf die Infrastruktur gelegt. Dennoch wird das Themenfeld allmählich auch durch die Stadtverwaltung in Angriff genommen.

**Scherbentelefon seit Juni 2010**

Ein erster Schritt dazu stellte die Einrichtung eines so genannten „Scherbentelefon“ im Juni 2010 dar. Unter der Nummer 289-4000 können hier (auf einem Anrufbeantworter) rund um die Uhr Scherben auf Radwegen

gemeldet werden. Diese werden dann durch den städtischen Bauhof beseitigt. Garantiert wird eine Beseitigung werktags innerhalb von 48 Stunden. Meistens geschieht dies jedoch schneller. Bis Ende Oktober 2010 wurden insgesamt 233 Meldungen abgegeben. Der Monatswert hat sich bei rund 35 Meldungen eingependelt. Potsdam ist mit diesem Service ein Vorreiter zumindest in Brandenburg. Dass dieser Service gut ankommt, zeigen die vielen positiven Rückmeldungen.

Als ein weiteres Serviceangebot kann die Einrichtung eines öffentlichen Fahrradverleihsystems gelten. Hierzu wurde 2009 von der Stadtverwaltung zusammen mit der ViP ein Konzept erarbeitet, dass bei einem Wettbewerb des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit einem Preis ausgezeichnet wurde. Dieses Konzept bildete die Grundlage für die Einrichtung eines entsprechenden Angebots mit dem Namen „PotsdamRad“ durch die ViP zusammen mit dem Unternehmen nextbike aus Leipzig und in enger Abstimmung mit der Stadtverwaltung. Die Stadtverwaltung unterstützt dieses Vorhaben zudem aktiv u.a. im Zuge der nötigen Standortgenehmigungen. Start des Angebots war Ende August 2010. Inzwischen sind 18 Stationen mit insgesamt 125 Fahrrädern in Betrieb. Bis Frühjahr 2011 ist ein Ausbau auf 25 Stationen mit insgesamt 200 Fahrrädern vorgesehen. Bezogen auf die Stadtgröße nimmt Potsdam damit auch hier eine besondere Position ein.

### c) Öffentlichkeitsarbeit

Aktive Öffentlichkeitsarbeit ist ein unverzichtbarer Teil der Radverkehrsförderung. Entsprechend wurde sie seit 2008 unter einem eigenen Motto (**Fahrrad** in Potsdam) auch stark forciert. Dazu gehören neben einer Reihe von Publikationen (u.a. Broschüre zum Radverkehrskonzept, eine Ausstellung, verschiedene Faltblätter mit Routeninformationen und allgemein zum Radverkehr sowie der erste Fahrradstadtplan) auch öffentlichkeitswirksame Veranstaltungen.

Zentrale Aktion ist die inzwischen zum zweiten Mal organisierte Fahrrad-Aktionswoche im April, die auch in den kommenden Jahren fortgesetzt werden soll. In diesem Jahr konnten mit 17 Akteuren noch einmal mehr Partner gewonnen werden und damit eine Vielzahl von Veranstaltungen rund ums Radfahren angeboten werden. Ein wichtiger Baustein der Aktionswoche sind Informationsstände der Stadtverwaltung vor Ort. Hier bietet sich die Möglichkeit des direkten Kontakts mit den Bürgern und so die Gelegenheit, für das Radfahren zu werben. Aber auch Anregungen und Kritik werden hier aufgenommen. Den Auftakt bildete 2010 eine so genannte „Dankeschön-Aktion“, bei der sich Oberbürgermeister Jann Jakobs zusammen mit dem Radverkehrsbeauftragten und Mitgliedern des ADFC bei radfahrenden Potsdamern mit einer Überraschung bedankte.

Öffentlichkeitsarbeit  
unter dem Motto  
„Fahrrad in Potsdam“



*Oberbürgermeister Jann Jakobs überreicht ein „Lächeln“ bei der „Dankeschön-Aktion“ für Radfahrer*

Mit Blick auf eine ganz andere Zielgruppe – nämlich Händler und Handwerker mit einem eigenen Laden – hat der erstmals 2010 ausgelobte Wettbewerb „fahrradfreundliches Geschäft“ genauso eine wichtige Bedeutung. Zwar ist die Beteiligung noch ausbaufähig, es hat sich jedoch gezeigt, dass Einzelhändler durch den Wettbewerb animiert wurden, sich stärker Gedanken um ihre radfahrenden Kunden zu machen. Eine wesentliche Besonderheit war zudem das breite Bündnis an Partnern aus IHK, Handwerkskammer, Handelsverband, Verbraucherzentrale und BUND, das ein wesentlicher Garant für das Gelingen des Wettbewerbs war. Eine jährliche Fortsetzung ist geplant.



*Preisverleihung zum Wettbewerb „Fahrradfreundliches Geschäft 2010“*



Ein Teil der Öffentlichkeitsarbeit war auch die Ausrichtung der 3. Fahrradkommunalkonferenz 2009 in Potsdam. Auf Einladung der Landeshauptstadt und des Landes Brandenburg diskutierten hier rund 200 Experten aus ganz Deutschland an zwei Tagen aktuelle Themen der Radverkehrsförderung und informierten sich über Aktivitäten in Potsdam.

Insgesamt zeigen die ungebremsste Nachfrage nach dem Fahrradstadtplan und den weiteren Informationsmaterialien sowie die überwiegend positiven Reaktionen auf die verschiedenen Aktionen die wichtige Funktion der Öffentlichkeitsarbeit und bestätigen den bisherigen Weg.

#### d) Radtourismus

Fahrradfahren als Tourismussegment hat in den letzten Jahren einen einzigartigen Aufschwung erlebt und gewinnt weiterhin an Attraktivität. Anfragen auf Messen und im Call Center des Potsdam Tourismus Service bestätigen diesen Trend auch im Bezug auf Potsdam. Damit ist der Fahrradtourismus auch aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten ein wichtiges Segment in der Tourismusbranche, da auch in den nächsten Jahren mit weiteren Zuwächsen und steigenden Einnahmen für die Leistungsträger der Tourismuswirtschaft zu rechnen ist. Damit Potsdam davon noch mehr profitieren kann, ist es notwendig, die Voraussetzungen für den Radtourismus ständig zu verbessern.

**Radtourismus liegt im Trend**

Schwerpunktaufgaben im Bereich Radtourismus sind daher der Ausbau von Angeboten für Tagestouristen und Radwanderer, die zielgerichtete Vermarktung der überregionalen und regionalen Radrouten, die Anbindung dieser Routen direkt in das Zentrum und damit zu den Sehenswürdigkeiten der Stadt mit entsprechender Beschilderung. Ein wichtiger Aspekt ist zudem das Bekanntmachen der Streckenführung bestimmter touristischer Radrouten für Touristen. Hierzu ist auch ein starkes Marketing erforderlich.

In den letzten Jahren wurden bereits bestimmte Maßnahmen erfolgreich abgeschlossen. Dazu gehören die Beschilderung der überregionalen Radfernwege, Havelradweg und Europaradweg R1. Am 08.05.2009 wurde der Havelradweg feierlich eröffnet. Die Eröffnungsveranstaltung fand in Potsdam an der Glienicker Brücke statt. Zudem wurden die bereits bestehenden touristischen Radrouten im Stadtgebiet Potsdam durch die Fahrradroute „Städte mit historischen Stadtkernen“ erweitert.

Die Landeshauptstadt nimmt zudem teil am Pilotprojekt „D-Route 3“, das durch den Deutschen Tourismusverband e.V. betrieben und vom Bund gefördert wird. Ein Teilprojekt ist die Herstellung von Informationstafeln, die sich direkt an den Bedürfnissen der Nutzer orientieren. Eine entsprechende Tafel wurde im November 2010 an der Villa Schöningen kurz vor der Glienicker Brücke errichtet.

**Potsdam wirkt mit beim Pilotprojekt „D-Route 3“**

Um das Segment Radtourismus (Bestandteil des naturorientierten Aktivtourismus) im Brandenburger Tourismus zu stärken, ist 2006 das durch GA-Mittel geförderte Netzwerk „Aktiv in der Natur“, mit einer Förderung bis 2009, entstanden. Die Landeshauptstadt Potsdam ist seit 2006 Mitglied und möchte mit dieser Mitgliedschaft weiterhin gemeinsam mit den Partnern im Netzwerk bestimmte Maßnahmen u.a. auch zum Thema Radtourismus umsetzen. Im Jahr 2010 wurde die Fortsetzung des Netzwerkes beschlossen und eine nächste Netzwerkphase bis Ende 2012 bestätigt. Kernaufgabe des Netzwerkes „Aktiv in der Natur“ ist die Förderung der überregionalen Zusammenarbeit von Anbietern im Aktiv-Tourismus (KMU) und wirtschaftsnahen Organisationen im Tourismus des Landes Brandenburg. Mit dem Ziel der nachhaltigen Sicherung und Entwicklung der zukunftsfähigen Aktiv-Tourismusarten verfolgt das GA-Netzwerk eine Strategie der Qualitätssicherung und -verbesserung, sowohl im Bereich Infrastruktur als auch in der Qualifizierung von Leistungsträgern sowie eine Intensivierung von Marketing und Vertrieb. Die Schwerpunktbereiche des Netzwerkes sind Rad-, Wasser- und Wandertourismus.

Da der Radtourismus immer mehr auch ein Thema für Potsdam ist, soll ein radtouristischer Flyer für Potsdam erscheinen. Dabei soll Berlin und das Havelland integriert werden, um damit den Verlauf der Fernradwege dem Nutzer ersichtlich zu machen. Zurzeit laufen Gespräche mit dem Netzwerk „Aktiv in der Natur“ über eine mögliche Kofinanzierung.

#### Optimierung des touristischen Radroutennetzes

Im Zuge der Umsetzung des Radverkehrskonzepts wurde schließlich das Netz bisher bestehender touristischer Radrouten bzw. der Freizeitradrouten einer Überprüfung unterzogen. Im Ergebnis wurde nach einer Abstimmung mit den zuständigen Bereichen der Stadtverwaltung sowie u.a. der Tourismus-Marketing Brandenburg und dem ADFC beschlossen, weniger Radrouten als bisher zu beschildern. Ausschlaggebend dafür war die Einschätzung, dass zu viele Routen nicht zu mehr Vielfalt für die Nutzer beitragen, sondern vielmehr zu deren Verwirrung führen. So entfallen zukünftig die früheren BUGA-Radrouten als eigenständige Routen. Die dazugehörigen Fahrradstrecken selbst bleiben aber erhalten und werden auch in die zu errichtende Zielwegweisung integriert. Priorität auch bei der Vermarktung sollen die so genannten Premium-Radrouten, wie der Europaradweg R1 oder der Havelradweg, haben. Zu den vereinbarten Veränderungen gehört auch die Optimierung der Routenführung bestehender Radrouten, wie die Verlegung des regionalen Radwegs F1 durchgehend direkt an den Templiner See und die veränderte Führung des Europaradwegs R1 im Stadtzentrum, so dass dieser direkt an den wichtigen touristischen Highlights entlang und durch die Innenstadt führt.

## 5. Fazit

a) Zielerreichung entsprechend der Ziele der Radverkehrsstrategie

### *Radverkehrsanteil steigern*

Noch können hierzu keine fundierten Aussagen gemacht werden. Dazu ist der Zeitraum seit Verabschiedung von Radverkehrsstrategie und -konzept zu kurz. Klar ist aber, dass es einen positiven Trend gibt. Das zeigt das Ergebnis der SrV 2008 und das bestätigen die Verkehrszählungen. Belastbare Ergebnisse zur Wirkung von Radverkehrsstrategie und -konzept sind für dieses Ziel aber frühestens zum kommenden Radverkehrsbericht zu erwarten.

### *Radroutennetz vervollständigen*

In 2010 begann die systematische Umsetzung des Radverkehrskonzepts. Damit startete die wichtige Vervollständigung des Radroutennetzes. Fertiggestellt wurden bereits weitgehend die Route D und wesentliche Teile der Innenstadtrouten. Bei weiter konsequenter Realisierung des Programms Fahrradinfrastruktur wird die Vervollständigung des prioritären Routennetzes bis voraussichtlich 2014/2015 abgeschlossen sein können. Die Aufgaben zur Schaffung einer adäquaten Infrastruktur gehen danach aber noch weiter. Dies betrifft beispielsweise die über die prioritären Routen hinausgehenden Maßnahmen des Radverkehrskonzepts zur Vervollständigung des Zielnetzes. Dafür ist eine Fortschreibung des Programms und eine weitere finanzielle Untersetzung ab 2015 erforderlich.

### *Fahrradfreundliches Klima schaffen*

Mit Hilfe der umfassenden Öffentlichkeitsarbeit und der Zusammenarbeit mit einer Reihe von Partnern konnte das Thema Radverkehr verstärkt in das öffentliche Bewusstsein gerückt werden. Ein fahrradfreundliches Klima selbst ist schwer zu messen. Man kann jedoch davon ausgehen, dass noch weitere Schritte und eine weitere konsequente Öffentlichkeitsarbeit notwendig sind, bis tiefgreifende Veränderungen erreicht werden.

### *Fahrradtourismus fördern*

Nach wie vor besitzt der Fahrradtourismus ein noch weitgehend unzureichend genutztes Potenzial in Potsdam. Zwar liegen auch hier keine konkreten Angaben, etwa zu Übernachtungszahlen von Radtouristen, vor. Doch allein die noch wenig ausgebaute radtouristische Infrastruktur, beispielsweise die relativ geringe Anzahl so genannter „Bed&Bike“-Betriebe, zeigt, dass es hier noch Nachholbedarf gibt. Durch eine attraktivere Führung des Europaradwegs R1 direkt in das Stadtzentrum soll von Seiten der Verwaltung ein Schritt unternommen werden, der Händlern und Gastbetrieben die Möglichkeit eröffnet, die vorhandenen Chancen des Radtourismus besser zu nutzen. Weitere Schritte sind darüber hinaus nötig.

### *Finanzierung sichern*

Dieses Ziel konnte – zumindest im Hinblick auf die mittelfristige Finanzplanung – bereits erreicht werden. Genauer gesagt wird es sogar (leicht) übertroffen. Waren ursprünglich 5 € pro Einwohner und Jahr vorgesehen, sind nach dem Programm Fahrradinfrastruktur, das Grundlage für die mittelfristige Finanzplanung bis 2014 ist, mit möglichen Fördermitteln durchschnittlich fast 6 € vorgesehen. Dies ist insofern eine äußerst positive Nachricht, als dass eine gesicherte Finanzierung entscheidende Voraussetzung ist für die Erreichung der weiteren Ziele. Allerdings ist schon jetzt deutlich, dass dies auch nur ein Zwischenschritt sein kann, denn die Schaffung einer wirklich fahrradfreundlichen Stadt würde weitaus mehr finanzielle Mittel erfordern. Ein (internationaler) Vergleich mit Städten, die dieses Ziel bereits erreicht haben und bei denen der Radverkehrsanteil bei deutlich jenseits der 30% liegt (z.B. Münster, Groningen, Amsterdam, Kopenhagen) zeigt, dass hier die Ausgaben für den Radverkehr bis zu ca. 20 € pro Einwohner und Jahr liegen.

#### b) Weiterer Handlungsbedarf

Potsdam ist eine Fahrradstadt. So hieß es zu Beginn dieses Berichts. Doch Potsdam ist (noch) nicht ganz fahrradfreundlich. So lässt sich der Zustand vor Umsetzung von Radverkehrsstrategie und –konzept kennzeichnen. Mit der Realisierung erster Maßnahmen zur Radverkehrsförderung hat sich diese Einschätzung zwar noch nicht grundsätzlich geändert, es sind aber wichtige Schritte zur Verbesserung der Situation unternommen worden und erste Veränderungen sicht- und spürbar.

Damit dieser begonnene Prozess weitergehen kann, sind weitere konsequente Schritte zu gehen. Dazu sollten (kurz-, mittel- bzw. langfristig) folgende Maßnahmen im Sinne einer Feinsteuerung der Radverkehrsförderung über das hinaus, was in der Radverkehrsstrategie bereits festgelegt ist, umgesetzt werden:

1. Die begonnene Realisierung von Radverkehrsmaßnahmen ist konsequent auf Basis der prioritären Routen fortzusetzen. Die Gefahr eines nicht routenbezogenen Vorgehens wäre, dass der Flickenteppich bereits vorhandener Radverkehrsinfrastruktur nicht zu einem funktionierenden Radverkehrsnetz verbunden wird, sondern dass dieser Flickenteppich nur weiter wächst.
2. Der Erhalt und die Pflege der vorhandenen Wege erhält eine immer größere Bedeutung. Ein Einsatz, wie durch den ADFC im Oktober 2010, bei dem gemeinsam mit dem Beigeordneten für Stadtentwicklung und Bauen der Radweg an der Potsdamer Straße von Bewuchs befreit wurde, kann nur eine Ausnahme sein. Vielmehr ist dies Aufgabe der Verwaltung. Um dies ausreichend leisten zu können, ist der

Mittelansatz hierfür zu erhöhen. Dazu gehört nicht zuletzt auch eine Verbesserung des Winterdienstes auf Radwegen. Nach den Erfahrungen speziell des Winters 2009/2010 soll in Zukunft das im Winter beräumte Radwegenetz vergrößert und zugleich die Qualität des Winterdienstes hier deutlich erhöht werden.

3. Die Diskussion unter anderem um die Mangerstraße hat gezeigt, dass es noch keine konsensfähige Lösung des Problems von Radverkehr auf Pflasterstraßen gibt. Gerade auf Hauptradrouten ist der derzeitige Zustand diesbezüglich jedoch unbefriedigend und eine pragmatische Lösung erforderlich.
4. Die Steigerung der Verkehrssicherheit für Radfahrer ist nach wie vor eine besonders wichtige Aufgabe – gerade bei steigendem Radverkehrsanteil. Neben dem wichtigen Schutz der Verkehrsteilnehmer ist eine größere Radverkehrssicherheit nicht zuletzt auch ein Argument mehr, das Fahrrad zu nutzen. Ganz wesentlich zählt dazu natürlich die Reduzierung der Verkehrsunfälle bzw. der Unfälle mit Toten und Schwerverletzten. Ein erster Schritt sollte die vertiefende Analyse der Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern sein, um an Hand der Ergebnisse die notwendigen Maßnahmen zu identifizieren. Eine pauschale Schuldzuweisung in Richtung von Radfahrern ist dabei nicht zielführend und wird durch die Realität auch nicht gedeckt.
5. Neben allgemeinen Angaben zum Mobilitätsverhalten im Zuge der SrV-Untersuchungen gibt es nur wenige quantitative Aussagen zum Radverkehr. Gerade die Motive und Einstellungen zum Radverkehr in Potsdam sind weitgehend unbekannt. Eine eigenständige Untersuchung zum Radverkehr etwa zusammen mit der Universität Potsdam würde hier zusätzlich Licht ins Dunkel bringen und zudem eine bessere Einschätzung des weiteren Radverkehrspotenzials bieten.
6. Um die Förderung des Radverkehrs weiter zu stärken, ist eine engere Abstimmung mit politischen und gesellschaftlichen Gruppen sinnvoll. Dazu sollten ausgehend von der Stadtverwaltung verschiedene Partner ein „Fahrradforum“ gründen, um die Umsetzung der Radverkehrsstrategie zu begleiten und dazu in ein bis zwei Sitzungen pro Jahr jeweils spezielle Themen des Radverkehrs zu diskutieren (z.B. Verkehrssicherheit, Verknüpfung ÖPNV/Radverkehr). Mitglieder sollten neben Vertretern politischer Parteien auch Vertreter von Gruppierungen sein, die sich auf unterschiedlicher Weise mit Radverkehr beschäftigen bzw. die eine wichtige Rolle bei der Radverkehrsförderung spielen. Die Arbeitsgruppe Radverkehr sollte im Gegenzug bei einem häufigeren Sitzungsturnus stärker zu einem Arbeitsgremium ausgebaut werden, in dem spezielle Fragen der Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen erörtert werden.

7. Es sind bessere Abstellmöglichkeiten gerade im Wohnungsbau sowie bei Einkaufs- und Arbeitsstätten nötig. Im Wohnungsbau besteht dabei noch besonderer Handlungsbedarf, da vielfach noch immer keine, oder wenn doch, dann unzureichende Stellplätze errichtet werden. Ein Modellprojekt mit einer Wohnungsbaugesellschaft oder -genossenschaft könnte hier Vorbildcharakter entwickeln.
8. Bessere Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV zur Schaffung eines attraktiven Angebots im Umweltverbund. Dazu sollte eine Fahrradstation am Hauptbahnhof realisiert und qualitativ und quantitativ verbesserte Abstellmöglichkeiten an wichtigen ÖPNV-Haltestellen hergestellt werden.
9. Die bisherigen Zugeständnisse der Stiftung Preußische Schlösser und Gärten im Bezug auf das Radfahren in den Parkanlagen sind anzuerkennen. Die Stadtverwaltung sieht jedoch noch Nachbesserungsbedarf im Hinblick auf eine Nord-Süd-Querung im Park Sanssouci und die Erlaubnis zum Mitführen von Fahrrädern in den Parkanlagen. Im Sinne eines fahrradfreundlichen Klimas sollte es das gemeinsame Ziel sein, Radfahrer nicht als Gegner oder Problem zu begreifen. Positive Angebote, wie etwa auch qualitativ hochwertige Abstellanlagen in den Parkanlagen an Stelle der bisherigen „Felgenkiller“, können hier ein deutliches Zeichen sein.
10. Handlungsbedarf besteht zudem beim Radverkehr an Baustellen. Auch wenn sich die Situation gegenüber früher bereits etwas gebessert hat, ist hier noch viel zu tun. Besonders bei Baustellen, die über einen längeren Zeitraum den (Rad-)Verkehr behindern, ist dies wichtig. Unzureichende Radverkehrsführungen, wie zuletzt in der Potsdamer Straße müssen der Vergangenheit angehören. Das Schild „Radfahrer absteigen“ soll nicht mehr verwendet werden.
11. Der Bereich Dienstleistungen und Service muss perspektivisch weiter ausgebaut werden. Denkbar ist die Einrichtung öffentlicher Fahrrad-reparaturstationen (wie z.B. in Salzburg) oder auch öffentlicher Luft-tankstellen (wie z.B. in Malmö, Odense, Wien).
12. Die Öffentlichkeitsarbeit ist konstant fortzusetzen. Bereits fest vereinbart ist in diesem Zusammenhang die Weiterführung der Fahrrad-Aktionswoche und der Aktion „fahrradfreundliches Geschäft“. Bei letzterer ist wichtig, dass sich in Zukunft deutlich mehr Händler und vor allem auch Handwerker mit einem Laden beteiligen, um das vorhandene Kundenpotenzial (besser) zu erschließen. Eine perspektivische Ausdehnung der Aktion auch auf Arbeitgeber wäre sinnvoll.
13. Viele Verkehrsteilnehmer sind nur schlecht über die geltenden Regeln im Bezug auf den Radverkehr informiert und die Regelakzeptanz ist häufig nur gering. Das betrifft Radfahrer genauso wie Autofahrer. Die

Informationen über die Verkehrsregeln müssen verbessert und die Regelakzeptanz erhöht werden. Das ist eine Schlussfolgerung aus dieser Situation. Eine Möglichkeit wäre eine enge Zusammenarbeit zwischen Stadtverwaltung, Polizei und weiteren Akteuren (z.B. Verkehrswacht, Verkehrsclubs etc.) etwa im Rahmen einer Sicherheitspartnerschaft.

14. Der Radtourismus ist mehr als bisher zu stimulieren. Dazu gehört neben besserer Information von Gästen in der Stadt über vorhandene Fahrradrouten für Ausflüge beispielweise mit Hilfe eines (bereits geplanten) Faltblatts auch die Verbesserung der radtouristischen Infrastruktur, nicht zuletzt für Radreisende. Hier ist insbesondere das Hotel- und Gaststättengewerbe gefragt, sich mehr als bisher zu engagieren.
15. Die Stadtverwaltung selbst muss noch mehr ein Vorbild in Sachen Fahrradförderung sein. Dazu gehören ganz besonders ausreichende, qualitativ gute und wettergeschützte Abstellanlagen für die Mitarbeiter sowie die Gäste und Kunden eingangsnah an den verschiedenen Standorten. Auch bei den bereits seit längerem und teilweise viel genutzten Dienstfahrrädern gibt es noch Verbesserungspotenzial. So könnte durch eine auffälliger Beschriftung gezeigt werden, dass die Mitarbeiter der Stadtverwaltung schon jetzt vielfach auch im Dienst das Fahrrad nutzen und damit aktiv Umwelt- und Klimaschutz betreiben.









## **FahrRad** *in Potsdam*

Kontakt:

Landeshauptstadt Potsdam  
Radverkehrsbeauftragter  
Bereich Stadtentwicklung-Verkehrsentwicklung  
14461 Potsdam

Telefon: 0331/289-2541 (Sekretariat)  
e-mail: [radverkehr@rathaus.potsdam.de](mailto:radverkehr@rathaus.potsdam.de)  
Internet: [www.potsdam.de/fahrrad-in-potsdam](http://www.potsdam.de/fahrrad-in-potsdam)