

# Das richtige „Anradeln“

Update vom 9. Januar 2024

Hier kommt auch der **Redebeitrag** vom und über den **Unfallsschwerpunkt in der R. Breitscheid – Straße**.

Am 01.01.24 waren wir im Zuge der **Anradeln-Demo**, auf der Straße für mehr Sicherheit auf der Straße.

Doch was heißt das, wie genau kann eine sichere Straße aussehen?

Ich fahre jeden Werktag durch die Rudolf Breitscheid Straße um zum S Bahnhof Babelsberg zu kommen.

Allein auf dieser kurzen Strecke, ca.200m, vom Rathaus Babelsberg zum Bahnhof Babelsberg gibt es mehr als eine Gefahrenstelle.

Angefangen bei der Kreuzung Rathaus Babelsberg, Autofahrer\*innen und Radfahrer\*innen haben hier gemeinsam grün was immer wieder zu gefährlichen Situation mit rechtsabbiegenden Kfz führt.

Da bringen die neu markierten Aufstellflächen für Radler\*innen nicht viel.

Eine Ampelschaltung die gefährliche Situationen geradezu provoziert und die in fahrradfreundlichen Städten in den Niederlanden nicht mehr verwendet wird.

Ein Geisterrad erinnert an dieser Kreuzung an einen getöteten Radler, der hier von einem LKW Fahrer überfahren wurde.

Zwar war das kein Abbiegeunfall zeigt aber auch deutlich, wie gefährlich es hier sein kann.

Hat man es sicher über die Kreuzung geschafft, kommt man auf einen benutzungspflichtigen Radweg, links davon Tramgleisen und rechts von uns einige Parkplätze und eine Lieferzone.

An guten Tagen kommt man hier problemfrei weiter.

An vielen schlechten Tagen stehen hier Liefer LKWs, des

Supermarkts und Pkws auf dem Radweg.

Das Ordnungsamt hat hier übrigens auch schon einen Schwerpunkt erkannt. Im Jahr 2019 habe ich allein an dieser Stelle ca.127 Radwegparker\*innen gezählt.

Dieses Jahr (2023) habe ich ca. 38 gezählt. Das klingt an sich ja schon viel besser aber ich bin täglich nur kurz hier und das Problem, auf das wir jetzt zu sprechen kommen macht deutlich, dass jeder Falschparker hier zu viel ist.

Die Tramgleise in der Rudolf- Breitscheid Straße sind eine **Sturzfalle** – insbesondere da man in der Kurve die Gleisen kreuzen muss um dann zwischen ihnen fahren zu können.

Wenn man Pech hat muss man durch Falschparker mehrmals die Gleisen kreuzen.

**In Potsdam starben bei Stürzen durch Tramgleise bereits 2 Radfahrer\*innen!**

Die Stadtverordneten beschlossen dieses Jahr den Einsatz von Velogleisen, die die Lücken im Gleis schließen und das überfahren sicherer machen. Leider hat die Verwaltung etwas gegen diesen demokratisch legitimen Beschluss und man kann nur hoffen, dass andere, bereits in Gent und Frankfurt am Main getestete Lösungen bald helfen. Nötig wäre es, da die Stadt auch hier einen Unfallschwerpunkt erkannte.

Aber mittlerweile wird diese Stelle, aufgrund der wenigen polizeilich gemeldeten Unfälle, nur noch beobachtet.

Apropos.

Auch ich habe bereits hier einer gestürzten Schülerin erste Hilfe geleistet und verbogenen Lenker gerade gerückt.

Falls ihr hier einen Unfall beobachtet oder erlebt meldet diesen unbedingt, denn das Polizei und Stadt aus präventiven Gründen etwas tun ist leider zu viel verlangt.

Kommen wir zum letzten Problem.

Neben den parkenden PKWs sind auch fahrende PKWs unterwegs.

Auf diesem engen Straßenstück sollen sich fahrende und parkende Autos, die Tram und Radfahrende den Platz teilen.

Das mag funktionieren wenn man Paragraph 1 der Stvo

berücksichtigt (gegenseitige Rücksicht) aber das ist nicht der Fall.

Daher hat die Stadt im letzten Jahr vor der Kurve ein Schild aufgestellt, welche das Überholen von einspurigen Fahrzeugen, also auch Fahrrädern untersagt.

Aber überraschend, was vorher nicht funktionierte, funktioniert jetzt auch nicht.

Was helfen würde wären Verkehrskontrollen durch die Polizei die übrigens auch schon auf dem Radweg in der Rudolf – Breitscheid -Straße parkte.

Anders als Polizeichef Herr Hyller beteuert, sehe ich kaum Verkehrskontrollen in der Stadt und wenn ich sie sehe, dann sind es Geschwindigkeitskontrollen, bei denen Kfz auch mal auf Radwegen und Gehwegen warten dürfen.

Danke dafür.

Hauptunfallursache in Potsdam ist übrigens ein zu geringer Sicherheitsabstand. Viele getötete Radlerinnen starben bei Abbiegeunfällen.

Was noch helfen würde, wäre, den Autoverkehr auf diesem Stück der Breitscheidstraße raus lassen.

Also von der Kreuzung Rathaus Babelsberg bis zum Thalia.

Das würde soviel mehr Sicherheit bringen, kein regelwidriges und enges Überholen, keine Falschparker\*innen, und es gäbe keinerlei Nachteile für Kfz-Fahrer. Gleich zwei Tramhaltestellen, ein Parkhaus in der Karl Liebknecht Straße und die parallel verlaufende Schulstraße garantiert die Erreichbarkeit. Ein versenkbarer Poller an der Kreuzung Rathaus Babelsberg, könnte Liefer-Lkws durch lassen die eine immer freie Lieferzone vor finden.

Letztendlich müssen solche Lösungen im gesamten Stadtgebiet gefunden werden. Dafür müssen wir laut sein und Druck machen!

Möglichkeiten gibt es dafür einige.

Organisiert und engagiert euch bei den Ortsgruppen von Vereinen wie dem VCD und ADFC.

Meldet Probleme der Stadt und euren Abgeordneten.

**Kommt zur Critical Mass jeden 1.Freitag im Monat.**

Das politische Potsdam hat das neue Jahr 2024 würdig eingeläutet.

Pünktlich Neujahr 2024 haben sich rund 100 Menschen am „Anradeln – Verkehrswende jetzt!“ beteiligt.

Im Gegensatz zum offiziellen Anradeln von Verwaltung und Stadtpolitik ging es real um eine neue ökologische Mobilität und vor allem um eine viel bessere Fahrradinfrastruktur mit der entsprechenden Sicherheit für alle Menschen auf Fahrrädern in Potsdam.

Deshalb ging es auch genau über die Straßen, wo eben diese Infrastruktur eine Katastrophe und reale Gefahr für Menschen auf dem Fahrrad darstellen: Behlertstraße, Breitscheidstraße, Ebertstraße ...

Zuletzt wurde die Nuthe – Schnellstraße endlich umgenutzt – jetzt mit einer extra Fahrradspur!



**Wir dokumentieren den Redebeitrag des Orgateams auf dem Luisenplatz.**

Danke für Euer Engagement!

„Schön, dass ihr alle da seid und genau wie wir der Meinung

seid, der einzig mögliche Termin für ein ANRADELN kann nur der erste Tag des Jahres sein, da genau dann die Fahrradsaison für viele Radfahrende startet. Ebenso, wie diese auch am letzten Tag des Jahres ihren Abschluss findet. Mit anderen Worten, eigentlich wird durchgeradelt!

Seitens der Landeshauptstadt Potsdam sieht man das doch etwas anders.

Hat man es doch in 2023 geschafft, mit drei Zeilen auf Twitter, am 1. September zum Anradeln am 6. September 2023 13 Uhr einzuladen. Drei Zeilen auf Twitter, welche Öffentlichkeit will man damit erreichen?

[https://twitter.com/LH\\_Potsdam/status/1697543961831719093](https://twitter.com/LH_Potsdam/status/1697543961831719093)

Dieses Anradeln ad absurdum, stellte sich dann als ein **Fototermin des Oberbürgermeisters Mike Schubert** mit einer Handvoll weiterer Mitarbeiter der Stadtverwaltung dar, bei dem er lediglich pressewirksam für das Stadtradeln warb. Nebenbei erwähnte er auch die jährliche Ausgabe von 1,1 Millionen Euro für die Radinfrastruktur in der Stadt. Eine Zahl, die seitens der Stadt auf Anfrage an die Verwaltung wohl erst Ende des 1. Quartals 2024 verifiziert werden kann und übrigens 5,92 Euro pro Einwohner und somit nur Drittel der eigenen Selbstverpflichtung aus dem geltenden Radverkehrskonzept darstellt und deutlich weniger als man in den Jahren bis 2019 nach eigenen Angaben ausgegeben hat.

<https://twitter.com/i/status/1699790619709972950>

Auch die für das „Anradeln“ im SEPTEMBER angekündigte Strecke von sagenhaften knapp 500 Metern absolvierten dann aber nur noch einige der Mitarbeiterinnen und natürlich alle echten Radfahrenden, welche der liebevollen Einladung gefolgt sind, leider ohne Herrn Schubert oder gar dem Radverkehrsbeauftragten Torsten von Einem, der an dem Termin gar nicht erst zugegen war.

Spätestens da stellte sich einige die Frage „**Was ist bloß aus**

## dem Anradeln geworden“?

Das erste Anradeln der Stadt Potsdam fand 2008 mit knapp 30 Teilnehmenden als eine als öffentlichkeitswirksame Aktion im Rahmen der Radverkehrsstrategie statt.

Dann wurde es Bestandteil der städtischen Kampagne „Besser mobil. Besser leben.“ und als Maßnahme der Öffentlichkeitsarbeit im Radverkehrskonzept der Stadt Potsdam von 2017 verankert. 2019 waren es ca. 150 Teilnehmende.

**Bernd Rubelt** der täglich mit dem Rad fahrende Beigeordnete für Stadtentwicklung, wird 2018 vom Tagesspiegel so zitiert *„Die Aktion hat einen wichtigen symbolischen Wert. Wir wollen Radfahren fördern und auch Familien ansprechen und somit die Kinder der Stadt so früh wie möglich auf das Rad bringen“*.  
<https://www.tagesspiegel.de/potsdam/landeshauptstadt/potsdamer-radelten-an-7875376.html>

Beim sogenannten **„Anradeln 2023“** war allerdings er es auch, der erklärte, dass man so eine Maßnahme aus dem Radverkehrskonzept ja auch streichen könne. Zur Erinnerung, das Radverkehrskonzept ist eine von den Stadtverordneten der Stadt Potsdam beschlossene Maßnahme. Da verwundert eine so dahin geworfene Bemerkung schon sehr.

Zumal das Anradeln eine öffentlichkeitswirksame Maßnahme ist, die niedrighschwellig Radfahrende jeden Alters zusammenbringt, keinen Internetanschluss für die Teilnahme benötigt und gemeinsames Radeln auf geführten Strecken zu einem Erlebnis werden lässt. Also ganz anders als das von der Stadt so stark umworbene Stadtradeln, wo man für ein gutes Kilometerergebnis der Stadt zumeist über eine hinrichtende Fahrradinfrastruktur fährt, um für den Ruhm der Stadt sein Leben zu riskieren.

Warum dann nicht das Anradeln wieder für die Radfahrenden attraktiv machen? Menschen dazu bewegen, Rad zu fahren und ihnen zu zeigen, dass man ihre Ängste wahrnimmt und mit ihnen gemeinsam nach Lösungen sucht?`???

*„Fahrrad fahren wird immer beliebter – denn Radeln ist gesund und hält fit, schont die Umwelt, entlastet das Straßennetz, ist kostengünstig und macht Spaß“* das sagte schon der ehemalige Oberbürgermeister **Jann Jakobs** anlässlich des Anradelns 2017.

<https://www.potsdam.de/de/180-besser-mobil-besser-leben-fruehlingszeit-ist-radfahrzeit>

Es klingt so einfach, zumal Potsdam, mit seinen malerischen Straßen, historischen Gebäuden und grünen Landschaften, zweifellos eine Stadt ist, die zum Fahrradfahren geradezu einladen könnte. Jeder Pedaltritt verbindet uns nicht nur mit unserer Umgebung, sondern auch mit einer nachhaltigen Art der Fortbewegung, die aktiv zum Umweltschutz beiträgt.

Wir gehen noch einen Schritt weiter: wir wollen auch, dass es ein sicherer Spaß ist, die Radinfrastruktur so gestaltet ist, dass man nicht nur auf Teilstücken gut und sicher fährt, sondern jeder seine Wege komplett sicher fahren kann. Wir wollen Radwege, die uns von A nach B führen, ohne uns überlegen zu müssen, ob nicht vielleicht der Weg über C oder D nach B sicherer wäre. Dazu gehören auch Radwege, deren Zweckentfremdung als Haltestelle oder Parkplatz von den Behörden nicht geduldet, sondern aktiv geahndet wird.

Das gehört für uns zu einer **guten Radinfrastruktur**, die ein harmonisches Miteinander im Verkehr schafft und das Unfallrisiko reduziert. Eine systematisch umgesetzte Verkehrswende ist mehr als nur ein Hinweis auf alternative Fortbewegungsmittel – es ist ein Paradigmenwechsel, der die Grundlage für eine nachhaltigere, sichere und lebenswertere Zukunft schafft.

**Und die Zukunft beginnt JETZT!**

Heute ist der Startpunkt für ein weiteres Jahr voller radelnder Abenteuer. Lasst uns dieses Anradeln nutzen, um nicht nur die gemeinsame Freude am Radfahren zu genießen, sondern auch ein Bewusstsein für die Bedeutung einer sicheren

und umweltfreundlichen Mobilität zu schaffen.

Wir freuen uns, dass ihr heute alle hier seid und wir zusammen radelnd mit diesem Saisonstart 2024, ein Zeichen für eine sichere und nachhaltige Verkehrskultur setzen.

In diesem Sinne wünschen wir uns allen eine wunderbare und sichere Fahrt!

Vielen Dank geht an

Eventbike für die Bereitstellung der Technik

der Fahrradbubble Potsdam für die Organisation

ALLEN Teilnehmern und besonders den Berlin Cyclist, Extention Rebellion Potsdam, Bikebash für den wunderbaren Support, für wir werden uns gern revanchieren.