

# Protokollauszug

aus der  
45. öffentliche Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Bauen  
und Verkehr  
vom 21.02.2017

---

öffentlich

**Top 4.5 Fortschreibung des Radverkehrskonzepts der Landeshauptstadt Potsdam  
17/SVV/0020  
vertagt**

Herr Niehoff (Bereich Verkehrsentwicklung) bringt die Vorlage anhand einer Präsentation ein. Die Präsentation wird der Niederschrift als Anlage beigelegt.

Der Ausschussvorsitzende bittet um Einbringung der Änderungsanträge.

Herr Eichert informiert für die Fraktion der CDU/ANW, dass es zwischenzeitlich nach der Behandlung im Ausschuss für Klima, Ordnung, Umweltschutz und ländliche Entwicklung in der vergangenen Woche zu allen 3 Änderungsanträgen eine neue Fassung gebe und bringt diese ein.

1. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, den Rad- und Fußweg vom Institut für Agrartechnik Bornim zur Ortslage Bornim und vom Sozialdorf Lerchensteig zur Max-Eyth-Allee in das Radverkehrskonzept mit Priorität 1 aufzunehmen und bis zum Jahresende 2018 zu realisieren.
2. Der Oberbürgermeister wird aufgefordert den Radweg zwischen der L902 und dem Ortszugang Golm, im Radverkehrskonzept unter „Bornimer Chaussee“ in Priorität 1 einzustufen, mit höchster Priorität zu bearbeiten und bis zum Jahresende 2018 zu realisieren. Dieses Teilstück soll den Radweg Grube – Bornim mit dem Radweg an den Golmer Instituten verbinden.
3. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, die Ertüchtigung und Verbreiterung der bestehenden Fußgänger- und Fahrradbrücke parallel zur Tram über die Nuthe oder gegebenenfalls einen Brückenneubau für Fuß- und Radverkehr in das Radverkehrskonzept aufzunehmen. Die Kosten belaufen sich auf ca. 200.000 Euro.

Herr Kuppert bringt für die Fraktion DIE aNDERE folgenden Ergänzungsantrag ein:

„Die Stadtverordnetenversammlung möge folgende Ergänzungen zur DS 17/SVV/0020 beschließen:

**Punkt 2.4 Perspektiven** wird wie folgt ergänzt:

Darüber hinaus ergeben sich gesundheits- und klimapolitische Effekte mit einem ebenfalls erheblichen volkswirtschaftlichen Gewinn, wenn der Radverkehr konsequent gefördert wird. Beispielberechnungen z.B. aus Dänemark zeigen: Während die Gesellschaft durch jeden geradelten Kilometer pro Person 16 Cent einspart, kostet jeder per PKW zurückgelegte Kilometer die Gesellschaft 15 Cent. Radfahren erzeugt also einen erheblichen Nettogewinn für die Gemeinschaft.

Außerdem führt Radfahren auch zu individuellen Kostenvorteilen für jeden Einzelnen: Jeder geradelte Kilometer kostet nur 8 Cent, jeder per PKW zurückgelegte Kilometer hingegen durchschnittlich 50 Cent. Somit stellt sich Radverkehr insgesamt als innerstädtische Mobilitätsform für die Kommune als bei weitem wirtschaftlichste Mobilitätsform dar.

### **Punkt 5.2 wird eingefügt:**

#### **Einzelmaßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit**

1. Bei Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn im Mischverkehr oder mit Schutzstreifen ist zwingend eine Angleichung des Geschwindigkeitsniveaus, also eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für Kraftfahrzeuge, in Betracht zu ziehen, um hierbei auch die Verkehrssicherheit gewährleisten zu können.

Eine Geschwindigkeitsanpassung ist in folgenden Bereichen zu prüfen und ggf. umzusetzen:

- Alleestraße (106)
- Jägerallee (108)
- Friedrich-Ebert-Straße (111, 138, 143, 144)
- Kurfürstenstraße (112)
- Hebbelstraße (115)
- Am Kanal (132)
- Charlottenstraße (135, 136)
- Schopenhauerstraße (142)
- Voltaireweg (151)
- Maulbeerallee (148)
- Nedlitzer Straße (15, 16) - Teilbereiche
- Karl-Liebknecht-Straße (79)
- Horstweg (85 [halbseitig Richtung Babelsberg], 96)
- Friedrich-Engels-Straße (99, 100, 101)
- Drewitzer Straße (56, 57, 58)
- Großbeerenstraße (69, 70)
- Templiner Straße (87)
- Kaiser-Friedrich-Straße (146)

2. In Rostock wurde 2016 begonnen, in der Stadt nichtamtliche Verkehrsschilder aufzustellen, die einen Sicherheitsabstand von Kraftfahrer gegenüber Radfahrer einfordern. Es ist zu prüfen, ob in Potsdam auf stark befahrenen Straßen mit Schutzstreifen (z.B. Jägerallee) diese Schilder ebenfalls zur Anwendung kommen können.



**Punkt 10 Maßnahmensteckbriefe zur Weiterentwicklung des Zielnetzes** wird um folgende Maßnahmen ergänzt:

- Mangerstraße (137)

Maßnahmen: Sehr schmale Fahrbahn für Radverkehr in beide Richtungen. Herausnahme (einzelner) parkenden Autos prüfen.

- Breite Straße (103)

zu Kreuzung Zeppelinstraße:

Maßnahmen: Prüfung von LED-Warnlampen in der Fahrbahn (siehe Kopenhagen).

- Uferweg nordwestlich am Templiner See (185)

Maßnahmen: Bei Ausbau teilweise Verbreiterung prüfen.

- Feuerbachstraße (225)

Maßnahmen: Reduzierung der Parkflächen am Fahrbahnrand prüfen.

- L 79

Maßnahmen: An der Abfahrt A115 / Notwendigkeit der Bedarfsschaltung überprüfen.

- Marquardter Chaussee (5), Abzweig B273/ Marquardter Straße

Maßnahmen: Querungshilfe prüfen.

- Nuthestraße (Brücke der L40 über die Wetzlarer Bahn) in Bereich O2

Seite zu Abschnittsnummer 65 aus Radverkehrskonzept VOR Auslegung (S. 249, siehe unten) wird wieder eingefügt.

Nuthestraße											
(Brücke der L 40 über die Wetzlarer Bahn)		(Abschnittsnr. 65)									
Lage: innerorts, anbaufrei Radwegenetzfunktion: Hauptroute Länge: 361 m											
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgeb. Spitzenstunde	8.000									
	Schwerverkehrsanteil	k. A.									
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken									
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	100 km/h (auf der L 40)									
	Belastungsbereich nach ERA	IV									
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	gemeinsamer Geh- und Radweg, straßenbegleitend, Zweirichtungsverkehr									
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	1,50									
	Benutzungspflicht	ja									
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	nein									
Verkehrssicherheit		keine Auffälligkeiten (2011-2015)									
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr									
	Argumentation nach ERA	Parallel verlaufender Fuß- und Radweg benötigt eine Breite von mind. 2,50 m.									
	Maßnahmen	Regelmäßige Abfrage beim LS, ob ein neues Fahrzeugrückhaltesystem an der Nuthestraße eingebaut werden kann, damit mehr Platz gewonnen werden kann. Bei einem Ersatzneubau eine breite Nebenanlage anlegen.									
	Kommentar	Brücke in der Baulast des Landesbetriebs Straßenwesen (LS)									
	Priorität bezüglich der Umsetzung	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Kriterien</th> <th>Punkte</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Hauptroute 1. Stufe:</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Bestand:</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td><u>Verkehrssicherheit:</u></td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Priorität II</td> <td>6</td> </tr> </tbody> </table>	Kriterien	Punkte	Hauptroute 1. Stufe:	3	Bestand:	3	<u>Verkehrssicherheit:</u>	0	Priorität II
Kriterien	Punkte										
Hauptroute 1. Stufe:	3										
Bestand:	3										
<u>Verkehrssicherheit:</u>	0										
Priorität II	6										

### Zielstandards für Radverkehrsanlagen:

Begleitend zur Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes wird der Oberbürgermeister beauftragt, konkrete Zielstandards hinsichtlich der Breite und Qualität von Radverkehrsanlagen zu entwickeln, die künftig allen Radverkehrsmaßnahmen zu Grunde gelegt und im Regelfall umgesetzt werden sollen. Die Radverkehrsinfrastruktur soll anforderungsgerecht optimiert und durch ein einheitliches Erscheinungsbild sichtbarer und damit sicherer gemacht werden. Es ist zu prüfen, allen Anlagen, die vornehmlich dem Radverkehr dienen, ein einheitliches farblisches Erscheinungsbild zu geben. Hinsichtlich der Breiten der Radverkehrsanlagen sollen künftig grundsätzlich die Standardwerte der ERA zur Anwendung kommen, bei größerem Radverkehrsaufkommen auch darüber hinaus.“

Herr Kuppert ergänzt, dass der Punkt Breite Straße ggf. gestrichen wird,

Herr Jäkel bringt für die Fraktion DIE LINKE folgenden Ergänzungsantrag ein:  
„Ergänzungsvorschlag:

Die Maßnahmen M 2 – 126 und M 2 – 127 Zeppelinstraße zwischen Kastanienallee und Geschwister-Scholl-Straße stehen unter dem Vorbehalt der Evaluierung der Ergebnisse des von den Stadtverordneten bestätigten Modellversuches.“

Herr Kirsch bringt für die Fraktion Bürgerbündnis-FDP folgenden Ergänzungsantrag ein:  
„Der Oberbürgermeister wird beauftragt zu prüfen, ob bei dem Ausbau von Radwegen fluoreszierender Splitt in die Oberfläche eines Radwegs integriert werden kann.“

Frau Hüneke stellt dar, dass die Prüfung der Prioritäten durch die Verwaltung erfolgt ist. Damit stelle sich die Frage, welche Auswirkungen die Änderungsanträge auf die Prioritätensetzung haben. Das Anliegen der Fraktion DIE aNDERE über ein Tempolimit, in den Bereichen wo der Radweg auf der Fahrbahn liegt nachzudenken, wird von ihr unterstützt. Das Sicherheitsgefühl steige mit der Absenkung der Geschwindigkeiten. Frau Hüneke bittet dies rechtlich zu prüfen.

Herr Berlin spricht sich am Beispiel der Friedrich-Engels-Straße dafür aus, den Radfahrstreifen extern zu halten.

Herr Eichert sieht ebenfalls eine Gefährdung durch die Führung des Radweges auf der Straße und erläutert dies an der Straße zum Kirchsteigfeld. Auch auf der Heinrich-Mann-Allee schätzt er die Lage als bedrohend ein. Eine Absenkung von Geschwindigkeiten sei jedoch nicht ausreichend und verweist hier auf den toten Winkel bei einem LKW.

Herr Jäkel macht aufmerksam, dass nicht die gesamte Stadt zur Tempo-30-Zone gemacht werden sollte. Vielmehr müsse eine ausgewogene Berücksichtigung der Interessen aller Verkehrsteilnehmer erfolgen.

Die Anträge der Fraktion CDU/ANW und Bürgerbündnis-FDP werden von Herrn Jäkel unterstützt.

Frau Reimers bringt zum Ausdruck, dass die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes gut aufgemacht und gut begründet sei. Die genaue Beschreibung der Maßnahmen sei überzeugend. Unklar ist Frau Reimers jedoch, was die Begriffe „liegt keine Auffälligkeit vor“ bzw. „Unfallentwicklung weiter beobachten“ im Einzelnen bedeuten.

Herr Niehoff bestätigt, dass die Frage der Sicherheit für alle Radverkehrsanlagen erforderlich ist. Subjektivität sei schwierig einzuordnen. Einziges Mittel zur Beurteilung sind die polizeilich gemeldeten Unfälle. Keine Auffälligkeiten bedeutet, dass es keine Unfälle gegeben hat bzw. nicht über einen Grenzwert hinaus. Die wirklichen Unfälle würden im Kreuzungsbereich passieren. Aufgrund der begrenzt zur Verfügung stehenden Flächen ist eine gesonderte Radwegführung oft nicht möglich. Eine Geschwindigkeitsreduzierung ohne Ermächtigungsgrundlage ist nicht möglich.

Herr Niehoff schlägt zum weiteren Verfahren vor, alle Änderungsanträge mitzunehmen und in Vorbereitung der 2. Lesung einen Vorschlag zur Umsetzung zu unterbreiten.

Herr Goetzmann ergänzt, dass die Verwaltung versuchen wird eine Bewertung auf dem Papier vorzubereiten. Selbstverständlich ist es die Hoheit der Politik im Ergebnis die Entscheidungen zu treffen. Er bitte auch hier zu berücksichtigen, dass für jede neue Maßnahme eine andere Maßnahme zurück gestellt werden muss.

Herr Kühnemann merkt an, dass der Platzverbrauch nicht unendlich sei. Eine große Mehrheit der PKW-Nutzer fährt allein. Hier ist ein Umdenken erforderlich.

Herr Berlin regt bzgl. des Antrages der Fraktion Bürgerbündnis-FDP an, diese Prüfung mehr auf den ländlichen Raum bzw. für Kreuzungsbereiche vorzunehmen.

Herr Kuppert hält die Idee der Fraktion Bürgerbündnis-FDP für gut und verweist hier auf den *Van-Gogh*-Radweg in Eindhoven, Niederlande.

Herr Blaser verweist auf die Entwicklung des Zielnetzes und spricht die Radschnellrouten an. Er möchte wissen, ob die Abstimmung mit den Nachbargemeinden erfolgt.

Herr Niehoff informiert, dass es erste Abstimmungen gegeben habe, weitere Abstimmungen sind noch zu führen.

Auf den Hinweis von Herrn Schütt hinsichtlich des Schnellradweges Potsdam-Stahnsdorf-Teltow teilt Herr Niehoff mit, dass man an diesem Thema festhalte und in Gesprächen mit der Gemeinde sei, wie zumindest mit der Planung begonnen werden kann. Bzgl. der Durchquerung der Berliner Forsten habe es noch keine finale Abstimmung mit Berlin gegeben.

Herr Eichert bringt die Notwendigkeit zum Ausdruck, dass die Schneeräumung von Radwegen gesichert werden müsse, dass eine ganzjährige Nutzung möglich ist.

Herr Goetzmann äußert die Erfahrung, dass mit der Stadtentsorgung Potsdam das Thema Winterdienst auch auf Radwegen ernst genommen wird. Es wird keine Räumung der Straßen zu Lasten des Radweges geben.

Herr Berlin entgegnet, dass es in der Rudolf-Breitscheid-Straße eine Situation gegeben habe, bei der der Schmutz von der Straße auf den Radweg geschoben worden ist. Der Radweg ist nicht beräumt worden.

Herr Goetzmann bittet solche Fälle per Foto zu dokumentieren, damit man der Sache nachgehen kann.

Frau Hüneke merkt an, dass die Zahl der Radfahrer, die durchgängig im Winter fahren, steigen würde.

Die 2. Lesung wird auf die Sitzung am 28.03.2017 vertagt.





# Fortschreibung des Radverkehrskonzepts

SBV am 21.02.2017





# Themenübersicht

1. Hintergrund
2. Inhalte und Vorgehensweise
3. Maßnahmen
4. Finanzierung

# StEK Verkehr

ÖPNV

Rad-/ Fußgänger-  
verkehr

Straßenverkehr

Mobilitätsmanagement /  
Öffentlichkeitsarbeit

Nahverkehrsplan

Radverkehrs-K.

Lkw-Führungsk.

Radsicherheits-K.

P+R-Konzept

Uferwegkonzept

Parkraumbew.K.

Touristenbus-K.

Wegweisungskonzept

Innenstadtverkehrskonzept

Luftreinhalteplan / Lärmaktionsplan

**Besser mobil.  
Besser leben.**  
[www.potsdam.de/besser-mobil](http://www.potsdam.de/besser-mobil)



# Ziel und Funktion eines Radverkehrskonzepts



Landeshauptstadt  
Potsdam

## Ziele:

Darstellung des angestrebten Zustands der Wege Kreuzungen und Abstellanlagen aber auch des Service und die Öffentlichkeitsarbeit zum Radverkehr.

## Es enthält:

- Ziele
- Maßnahmen
- Prioritätensetzungen
- Verantwortlichkeiten

## Es dient als:

Entscheidungsgrundlage der Politik & Verwaltung für das weitere Vorgehen und die Bereitstellung von Haushaltsmittel



Landeshauptstadt  
Potsdam

## Radverkehrskonzept Potsdam

Teil 1: Bestandsaufnahme und Maßnahmenplanung

April 2008



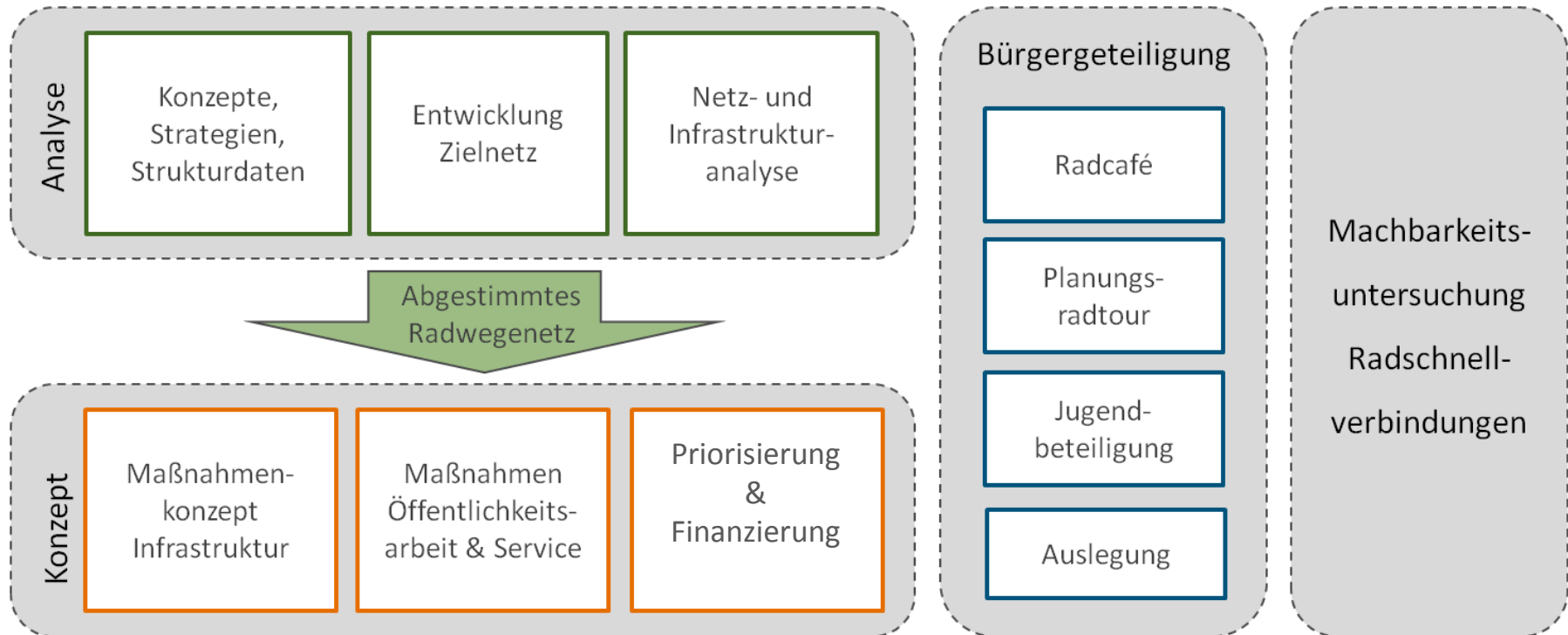
Im Auftrag der Landeshauptstadt Potsdam  
Fachbereich Stadtplanung und Bauordnung  
Bereich Stadtentwicklung - Verkehrsentwicklung

# Warum erfolgt die Fortschreibung?



- Viele der Maßnahmen des Radverkehrskonzepts von 2008 sind mittlerweile umgesetzt.
- Stadtentwicklungskonzept Verkehr 2014
- Beschluss DS-Nr.12/SVV/0765 (Bürgerhaushalt 2013/14 Nr. 7: Radverkehrskonzept: Fortschreibung und Erweiterung).
- Einwohnerzuwächse und neue Stadterweiterungen (z.B. Krampnitz), sodass weitere Radverkehrsanlagen notwendig werden.
- Technischer Fortschritt u.a. durch die Verbreitung von Pedelecs, sodass weitere Distanzen zurückgelegt werden können.

# Vorgehensweise



# Bestandsanalyse



- Führungsform des Radverkehrs
- Oberflächenmaterial des Wegs
- Befahrbarkeit
- Radbelastungszahlen
- bestehende touristische Radrouten

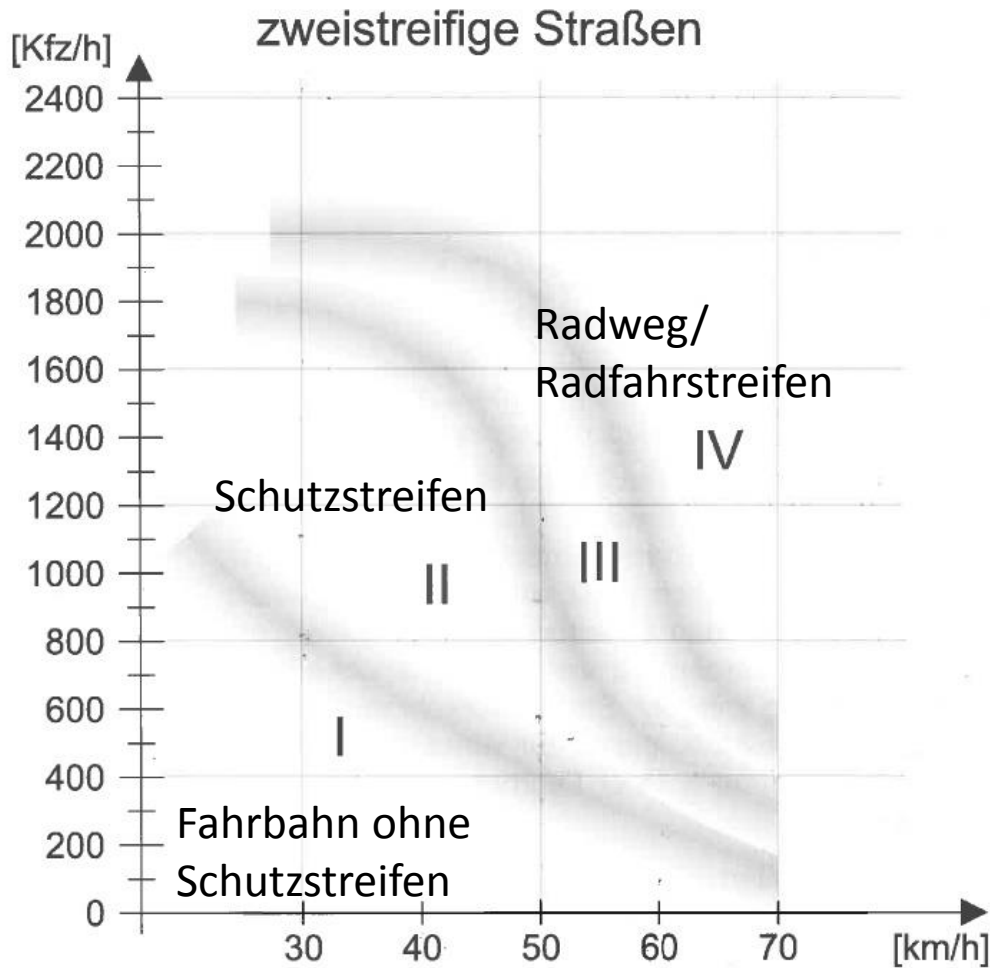
# Bewertungskriterien zur Priorität:



Landeshauptstadt  
Potsdam

1. Bedeutung im Radverkehrsnetz
2. baulicher Bestandssituation
3. Verkehrssicherheit

# Wann ist ein Radweg erforderlich?








Belastungsbereiche  
nach der Empfehlung für  
Radverkehrsanlagen  
(ERA 2010)

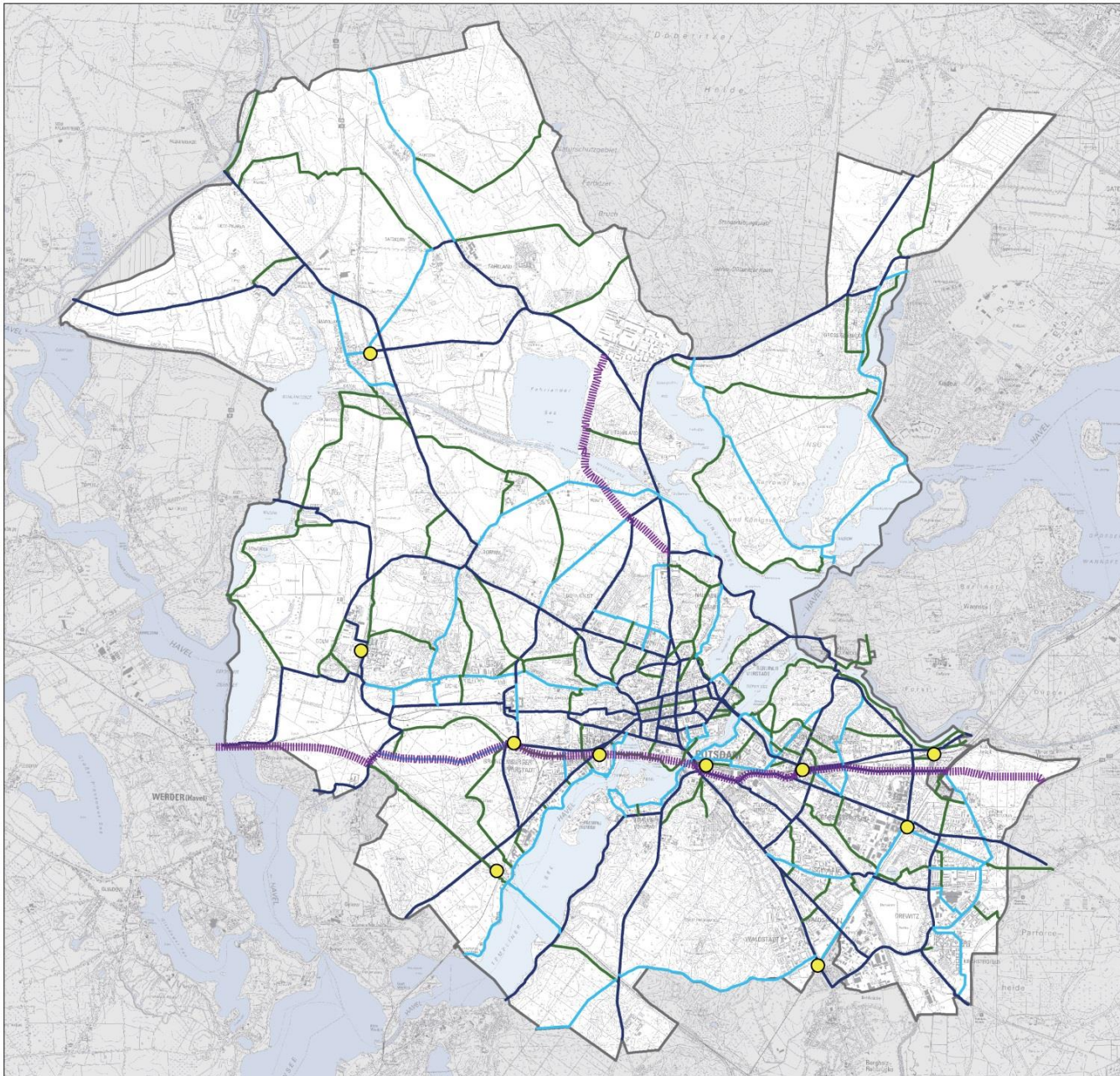


Fortschreibung Radverkehrskonzept  
Karte 1

Zielnetz

Routenkategorien

-  Radschnellverbindung
-  Hauptroute 1. Stufe
-  Hauptroute 2. Stufe
-  Grundnetz
-  Bahnhof
-  Stadtgrenze



Plan wurde erstellt im Maßstab: 1:70.000

Kartengrundlage: TK 25 © GeoBasis-De/LGB 2012 ergänzt mit Gebäuden aus ALKIS



Zielnetz  
 Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung  
 Bereich Verkehrsentwicklung  
 14461 Potsdam  
 E-Mail: [Verkehrsentwicklung@Rathaus.Potsdam.de](mailto:Verkehrsentwicklung@Rathaus.Potsdam.de)  
[www.potsdam.de/verkehrsentwicklung](http://www.potsdam.de/verkehrsentwicklung)  
 Stand: 19.12.2016

Fortschreibung Radverkehrskonzept

Karte 7

Priorität 1 - Maßnahmen

● Maßnahmen an Kreuzungen

Nr.	Abschnitt/Lage/Anmerkungen
6	Rückertstraße Marquardt Chaussee – Radverkehrsführung auf der abtrocknenden Vorfahrtstraße für beide Fahrrichtungen verbessern
12	Breite Straße Zappelinstraße – Erstellung einer verbleibenden Unterführung mit Vorfahrtübertragung zum Wissenschaftspark
14	Zappelinstraße Luisenplatz –
16	Friedrich-Ebert-Straße/Gutenbergstraße – Umgestaltung der Kreuzung zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs und der Unfallgefahr für Radfahrer
20	Berliner Straße/Altstädter Straße/Gutenbergstraße/Börsenstraße – Radverkehrsführung im Kreuzungsbereich getrennt vom Fußgänger mit eigenen Radflächen
21	Lange Straße/Schlesinger Straße – Radverkehrsführung im Kreuzungsbereich getrennt vom Fußgänger und Prüfung der Aufstellbereiche
22	Leipziger Dreieck – Verbesserung der Radverkehrsführung und größere Aufstellbereiche am Leipziger Dreieck
27	Lutherplatz – Erneuerung der Sportflächenmarkierung und Beobachtung des Verkehrsverhaltens. ggf. Nachrüstung von Mauerbegrenzungen

— Maßnahmen an Strecken

Nr.	Abschnitt/Lage/Anmerkungen
1	Karl-Liebknecht-Straße zwischen Straße des Friedens und Fahrlander Chaussee (Bau eines gemeinsamen Geh- und Radwegs)
2	Marquardt Straße (L 92) zwischen Fahrland und der B 273 – Bau eines gemeinsamen Geh- und Radwegs (Aufgaben Landesrat/ Straßenbau)
3	Potsdamer Chaussee (B 2) zwischen Berlin und Groß Glienicke – Bau einer Radverkehrsanlage
4	Tschudistraße Am Wieserand zwischen Retneweg und Katzmer Straße (Kranplatz) – gemeinsamer Geh- und Radweg in Verbindung mit der Straßenbahnverbindung auf der Straßenseite planen und umsetzen
5	Bismarck Chaussee zwischen dem Wissenschaftspark und der Hüblichstraße – Bau einer Radverkehrsanlage
7	Hüblichstraße zwischen Amptenstraße und Wierackstraße – getrennter Radweg stadteinwärts auf der westlichen Fahnhälfte
8	Brücke zwischen Werder und Potsdam – Bau einer Fußgänger- und Radfahrbrücke einschließlich Kanopfer parallel der bestehenden Eisenbahnbrücke
9	Werdercher Damm/Kulturler Damm zwischen Berliner Außenring und Ortseingang OT Eiche – Herstellung eines gemeinsamen Geh- und Radwegs
10	Leinestraße zwischen C-von-Oswaldy-Straße und Anger – Verbesserungsmaßnahme oder gründlicher Ausbau von den Radwegen auf der angrenzenden Seite
11	Zappelinstraße zwischen Geschwister-Scholl-Straße und Kastanienallee – Radfahrstreifen einbauen/überprüfen
13	Zappelinstraße zw. Luisenplatz und Breite Straße – Verstärkung der Radverkehrsanlagen in beiden Fahrrichtungen notwendig
15	Charlottenstraße zwischen Friedrich-Ebert-Str. und Schopenhauerstraße – Markierung von Schutzstreifen prüfen
17	Friedrich-Ebert-Straße zwischen Kurfürststraße und Charlottenstraße – Heranführung der parkenden Fahrzeuge
18	GutsMuthsstraße/Hans-Thoma-Straße – Erstellung einer Unterführung, welche die jetzige Radverkehrsführung mit der Veränderung des Einrichtungsverkehrs sowie die Erhöhung eines Zweifachradweges profit und zur Verkehrsberuhigung beiträgt
19	Bellertstraße zwischen Berliner Str. und Kurfürststraße – Markierung eines Schutzstreifens in Fahrtrichtung Norden
23	Heinrich-Mann-Allee zwischen dem Franzosenweg zum Hof und Friedhofgasse – Fahrbahnerneuerung und Anlage eines Radfahrstreifens
24	Heinrich-Mann-Allee zwischen Friedhofgasse und Honsberg – Prüfung zur Beschleunigung der Fahrbahnerneuerung als Fahrbahnstraße sowie stadteinwärts Radverkehrsanlage auf der Fahrbahn
25	Heinrich-Mann-Allee zwischen Honsberg und Bismarckberg/Börsenstraße – Fahrbahnstraße auf der Fahrbahn beidseitig umsetzen
26	Honsberg zwischen Heinrich-Mann-Allee und Ginkgoallee – Herstellung einer durchgängigen Radverkehrsanlage notwendig
28	Schulstraße, Weststraße, Mauerstraße – Prüfung zur Beschleunigung als Fahrbahnstraße sowie Prüfung von Maßnahmen zur Reduzierung des PKZ-Durchgangsverkehrs
29	Alle Potsdamer Landstraßen zwischen Bernhard-Beyer-Straße und Ständesdorf – Ausbau des Weges zu einer Radverkehrsstraße

Stadtgrenze



Plan wurde erstellt im Maßstab: 1:70.000

Kartengrundlage: TK 25 © GeoBasis-De/LGB 2012 ergänzt mit Gebäuden aus ALKIS



Maßnahmen

Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung  
Bereich Verkehrsentwicklung  
14461 Potsdam  
E-Mail: Verkehrsentwicklung@Rathaus.Potsdam.de  
www.potsdam.de/verkehrsentwicklung  
Stand: 19.12.2016