

# Protokollauszug

aus der  
26. öffentliche Sitzung des Ausschusses für Klima, Ordnung, Umweltschutz und ländliche Entwicklung  
vom 23.03.2017

---

öffentlich

## **Top 3.2 Fortschreibung des Radverkehrskonzepts der Landeshauptstadt Potsdam 17/SVV/0020 geändert beschlossen**

Der Ausschussvorsitzende eröffnet die 2. Lesung und erinnert an die in der 1. Lesung eingebrachten Änderungs- und Ergänzungsanträge.

Herr Niehoff (Bereich Verkehrsentwicklung) hat die vorliegenden Änderungs- und Ergänzungsanträge verwaltungsseitig aufgearbeitet; sie liegen den Mitgliedern als Tischvorlage vor. Er schlägt vor, diese der Reihe nach abzuarbeiten und abzustimmen, beginnend mit den Ergänzungsanträgen.

### *Ergänzungsantrag der Fraktion Die Linke*

„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 Niehoff schlägt vor, den Text in den Maßnahmensteckbriefen unter Kommentar zu ergänzen.

Der Ausschussvorsitzende lässt über den Ergänzungsantrag der Fraktion Die Linke abstimmen.

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.

Er wird mit 5:0:1 **angenommen**.

### *Ergänzungsantrag der Fraktion DIE aNDERE*

„**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 (einzeln) 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.

(ENTWURF) Fortschreibung des Radverkehrskonzepts der Landeshauptstadt Potsdam

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 Fahrzeugrückhaltesystems 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><b>Priorität II</b></td> <td><b>6</b></td> </tr> </tbody> </table>	Kriterien	Punkte	Hauptroute 1. Stufe:	3	Bestand:	3	<u>Verkehrssicherheit:</u>	0	<b>Priorität II</b>
Kriterien	Punkte										
Hauptroute 1. Stufe:	3										
Bestand:	3										
<u>Verkehrssicherheit:</u>	0										
<b>Priorität II</b>	<b>6</b>										

249

**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 farbliches 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 gibt an, sich mit Herrn Niehoff über folgende Änderungen geeinigt zu haben:

Zur Forderung zum Punkt 5.2 werde der Satz angefügt, „Dabei sind auch zukünftige StVO-Novellierungen zu berücksichtigen und die Prüfung zu wiederholen.“

Im Punkt 10 werde der Anstrich, „- Breite Straße (103) zu Kreuzung Zeppelinstraße: Maßnahmen: Prüfung von LED-Warnlampen in der Fahrbahn (siehe Kopenhagen).“ wegen fehlender rechtlicher Umsetzbarkeit gestrichen.

Herr Jäkel beantragt die Einzelabstimmung der vier Forderungsblöcke,

1. Ergänzungen zu den Punkten 2.4
2. Ergänzung eines Punktes 5.2 Verkehrssicherheit
3. Ergänzung von Prüfungen in einzelnen Maßnahmensteckbriefen sowie eines Steckbriefs zur Brücke entlang der L 40 Nuthestraße über die Wetzlarer Bahn
4. Entwicklung von Zielstandards als Begleitmaßnahme zum Radverkehrskonzept

Herr Niehoff schlägt vor, die Texte aus dem Ergänzungsantrag mit der Änderung von Herrn Kupfert in die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes (RVK) aufzunehmen.

Der Ausschussvorsitzende stellt die vier Forderungsblöcke des geänderten Ergänzungsantrags der Fraktion DIE aNDERE getrennt zur Abstimmung.

1. Ergänzungen zu den Punkten 2.4

**Abstimmungsergebnis:** mit 2:4:0 abgelehnt.

2. Ergänzung eines Punktes 5.2 Verkehrssicherheit in folgender geänderter Fassung:

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:**

(...)

**Abstimmungsergebnis:** mit 2:3:1 abgelehnt.

3. Ergänzung von Prüfungen in einzelnen Maßnahmensteckbriefen sowie eines Steckbriefs zur Brücke entlang der L 40 Nuthestraße über die Wetzlarer Bahn in der geänderten Fassung:

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

- Mangerstraße (137)

Maßnahmen: Sehr schmale Fahrbahn für Radverkehr in beide Richtungen. Herausnahme (einzeln) 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.

(ENTWURF) Fortschreibung des Radverkehrskonzepts der Landeshauptstadt Potsdam

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>Verkehrssicherheit:</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Priorität II</td> <td>6</td> </tr> </tbody> </table>	Kriterien	Punkte	Hauptroute 1. Stufe:	3	Bestand:	3	Verkehrssicherheit:	0	Priorität II
Kriterien	Punkte										
Hauptroute 1. Stufe:	3										
Bestand:	3										
Verkehrssicherheit:	0										
Priorität II	6										

249

**Abstimmungsergebnis:** mit 5:0:1 angenommen

4. Entwicklung von Zielstandards als Begleitmaßnahme zum Radverkehrskonzept

**Abstimmungsergebnis:** mit 2:3:1 abgelehnt

*Ergänzungsantrag der Fraktion Bürgerbündnis-FDP*

„Der Oberbürgermeister wird beauftragt, zu prüfen, ob bei dem Ausbau von Radwegen fluoreszierender Splitt in die Oberfläche eines Radwegs integriert werden kann.“

Herr Niehoff schlägt vor, die Forderung mit der Formulierung, „Im Zuge des weiteren Ausbaus von Radwegen soll geprüft werden, ob fluoreszierender Splitt in die Oberfläche eines Radwegs integriert werden kann.“ in die Fortschreibung unter Punkt 5 - Maßnahmenprogramm aufzunehmen.

Der Ausschussvorsitzende stellt den geänderten Ergänzungsantrag der Fraktion Bürgerbündnis-FDP zu Abstimmung.

~~Der Oberbürgermeister wird beauftragt, zu prüfen,~~ **Im Zuge des weiteren Ausbaus von Radwegen soll geprüft werden**, ob ~~bei dem Ausbau von Radwegen~~ fluoreszierender Splitt in die Oberfläche eines Radwegs integriert werden kann.

Er wird mit 5:1:0 **angenommen**.

Einleitend zu der Behandlung der Änderungsanträge stellt Herr Niehoff zunächst den Zeit-/ Abarbeitungsplan vor, der den zeitlichen Ablauf von Planung und baulicher Umsetzung der betreffenden Maßnahmen aufzeigt.

#### *Änderungsantrag der Fraktion CDU/ANW*

„Der Oberbürgermeister wird aufgefordert, den Radweg zwischen L902 und dem Ortseingang Golm, im Radverkehrskonzept unter „Bornimer Chaussee“ in Priorität 1 eingestuft, 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.“

Herr Niehoff erklärt, dass die Maßnahme bereits im Radverkehrskonzept enthalten ist, und zwar mit der Priorität I. Die geforderte Realisierung bis 2018 könne die Verwaltung aufgrund der oft unvorhersehbaren Planungserfordernisse jedoch nicht garantieren. die Verwaltung aufgrund der oft unvorhersehbaren Planungserfordernisse jedoch nicht garantieren.

Herr Rietz streicht den Halbsatz, „und bis zum Jahresende 2018 zu realisieren“.

Der Ausschussvorsitzende stellt den geänderten Änderungsantrag der Fraktion CDU/ANW zur Abstimmung.

Der Oberbürgermeister wird aufgefordert, den Radweg zwischen L902 und dem Ortseingang Golm, im Radverkehrskonzept unter „Bornimer Chaussee“ in Priorität 1 eingestuft, 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.

**Abstimmungsergebnis:** einstimmig **angenommen**.

#### *Änderungsantrag der Fraktion CDU/ANW*

„Der Oberbürgermeister wird beauftragt, die Ertüchtigung und Verbreiterung der bestehenden Fußgänger- und Fahrradbrücke parallel zur Tram über die Nuthe oder ggf. einen Brückenneubau für Fuß- und Radverkehr in das Radverkehrskonzept aufzunehmen. Die Kosten belaufen sich auf ca. 200.000 Euro.“

Herr Niehoff verweist darauf, dass die Maßnahme grundsätzlich in der Fortschreibung des RVK enthalten und mit der Priorität II ausgewiesen sei. Im entsprechenden Maßnahmensteckbrief kann auch die Prüfung eines Brückenneubaus für den Fuß- und Radverkehr ergänzt werden. Die Kostenschätzung hält er für zu niedrig. Die Summe wird sich eher auf 500.000 Euro belaufen.

Herr Rietz streicht den Satz zu den Kosten, „Die Kosten belaufen sich auf ca. 200.000 Euro.“

Der Ausschussvorsitzende stellt den geänderten Änderungsantrag der Fraktion CDU/ANW zur Abstimmung.

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, die Ertüchtigung und Verbreiterung der bestehenden Fußgänger- und Fahrradbrücke parallel zur Tram über die Nuthe oder ggf. einen Brückenneubau für Fuß- und Radverkehr in das Radverkehrskonzept aufzunehmen. ~~Die Kosten belaufen sich auf ca. 200.000 Euro.~~

**Abstimmungsergebnis:** einstimmig angenommen.

#### *Änderungsantrag der Fraktion CDU/ANW*

„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.“

Herr Niehoff führt aus, dass die Maßnahme teilweise in der Fortschreibung des RVK enthalten sei. Dort werde jedoch keine Maßnahme empfohlen. Die Führung des Radverkehrs solle weiterhin im Mischverkehr geführt werden. Verglichen mit anderen Maßnahmen, sei diese weniger dringlich und würde mit seiner Aufnahme, vor allem mit Priorität I, andere Maßnahmen verdrängen bzw. nach hinten rücken lassen.

Herr Rietz sieht hier einen erheblichen Mangel der Fortschreibung des RVK. Bereits in 2010 habe es den ersten Beschluss zu dieser Maßnahme gegeben. Dass sie hier nun nicht mehr auftaucht sei inakzeptabel. Die Maßnahme sei umzusetzen. Grundsätzlich sieht er Mängel in der Prioritätenbewertung, ihr fehle beispielsweise eventuell vorhandener Schülerverkehr oder ein möglicher dichter Baumbestand. Im vorliegenden Fall sei die planerische Vorbereitung vorhanden und einmal gefasste Beschlüsse müssten beachtet werden. Er bittet um Zustimmung zum Änderungsantrag.

Herr Jäkel spricht sich ebenfalls für einen Fahrradweg an dieser Stelle aus und schlägt vor, die Festlegung der Umsetzung bis Ende 2018 aus dem Änderungsantrag zu streichen.

Herr Beck weist nochmals nachdrücklich darauf hin, dass die Höherstufung von Prioritäten immer zur Folge habe, dass andere Projekte nach hinten rücken. Die vorliegende Rangliste wurde nach einem klar definierten Punktesystem erstellt, wobei alle Projekte anhand derselben Kriterien gleich und neutral bewertet wurden. Da nicht jede Maßnahme umgesetzt werden könne, sei es zwingend erforderlich eine Prioritätenliste zu erstellen, so schwer es in manchen Fällen auch falle. Er möchte wissen, welches Projekt für das in Rede stehende nach hinten rutschen soll. Diese Entscheidung müsse getroffen werden.

Herr Rietz beklagt, dass die Max-Eyth-Allee jedoch gar nicht erst in das RVK aufgenommen worden sei. Wenn man von bestehenden Beschlüssen abweiche, müsse dies ausgewiesen werden. Eine Bestimmung eines Projektes, das hierfür nach hinten rutscht solle nicht vorgenommen wer-

den. Das hält er für unnötig. Die Festlegung der Umsetzung bis Ende 2018 möchte er nicht aus dem Änderungsantrag streichen.

Herr Niehoff erläutert, dass die Max-Eyth-Allee zum sogenannten Grundnetz gehöre und deswegen nicht explizit im RVK mit einem eigenen Maßnahmensteckbrief dargestellt sei. Alle Bewertungen wurden neutral vorgenommen.

Herr Lack wirbt für den Änderungsantrag, bittet jedoch darum, die Formulierung „Sozialdorf Lerchensteig“ durch „AWO-Gelände“ zu ersetzen.

Herr Rietz signalisiert seine Zustimmung zu diesem Vorschlag.

Herr Henning ist ebenfalls dafür, die Jahreszahl aus dem Änderungsantrag zu streichen, um der Verwaltung die Zeit einzuräumen, die sie braucht.

Der Ausschussvorsitzende stellt den geänderten Änderungsantrag der Fraktion CDU/ANW zur Abstimmung.

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, den Rad- und Fußweg vom Institut für Agrartechnik Bornim zur Ortslage Bornim und vom ~~Sozialdorf Lerchensteig~~**AWO-Gelände** zur Max-Eyth-Allee in das Radverkehrskonzept mit Priorität 1 aufzunehmen und bis zum Jahresende 2018 zu realisieren.

**Abstimmungsergebnis:** einstimmig angenommen.

#### *Änderungsantrag der Fraktion Bürgerbündnis-FDP*

Frau Dr. Klockow bringt den Änderungsantrag für den Antragsteller ein und erläutert ihn.

„Der Oberbürgermeister wird beauftragt, die bei der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes der LHP geplante Radschnellverbindung (Abschnittsnummer 119) zwischen Kaserne Krampnitz und Nedlitzer Straße (über die Straße „Am Golfplatz“ und den Fahrlander Damm) zu streichen und stattdessen die Radwege entlang der Hauptroute 1 zwischen Ortsausgang Fahrland und der Straße „Am Wiesenrand“ sowie weiter entlang der B2 Richtung Potsdam auszubauen, ohne die Fahrbahn für PKWs weiter einzuengen.

Sicherheit und Schutz der Radfahrer sollten unter anderem auch durch breite Radfahr- und Schutzstreifen gewährleistet werden.“

Herr Niehoff gibt an, dass beide Maßnahmen im RVK enthalten seien. Nämlich neben der Radschnellroute auch die alternative Führung zwischen Ortsausgang Fahrland und der Straße „Am Wiesenrand“ sowie weiter entlang der B2 Richtung Potsdam (Abschnittsnummer 10 und 11). Die Route entlang der B2 ist zudem in die Priorität 1 eingestuft. Die Trassierung der Radschnellroute sei im Rahmen der weiteren Planung erneut zu überprüfen. Die Festlegung der Priorität erfolge gemäß der Machbarkeitsuntersuchung.

Herr Kuppert spricht sich gegen die Streichung von Radschnellwegen aus, die eine wichtige Investition in die Zukunft darstellten. Da man in Deutschland noch über wenig Erfahrung mit Radschnellwegen verfüge, sollte die Prüfung dieser Route nicht gestrichen werden. In einigen Jahren sehen die Erfahrungswerte vermutlich anders aus.



Frau Dr. Klockow gibt an, den Radverkehr nicht drosseln zu wollen, es sollten nur sinnvolle Wege für ihn gefunden werden.

Herr Dr. Zöller weist auf die Unterscheidung von Radschnellwegen und herkömmlichen Radwegen hin. Um Menschen zu bewegen, auf das Fahrrad umzusteigen, müssten ihnen schnelle und kreuzungsfreie Radwege angeboten werden, wie es bei Radschnellwegen der Fall sei.

Herr Jäkel vertraut auf die Autorität der Ortsbeiräte, was die Einschätzung der Notwendigkeit und Realisierbarkeit von Radwegen betrifft. Aus diesem Grund ist er bereit, dem Änderungsantrag zuzustimmen.

Herr Rietz schließt sich dieser Meinung an.

Herr Piest plädiert dafür, die Prüfung dieser Radschnellverbindung nicht aus dem RVK zu nehmen. Er ist gegen den Änderungsantrag.

Herr Niehoff macht noch einmal deutlich, dass diese Radschnellroute ein gutes Angebot darstelle, um die Anbindung des Potsdamer Nordens zu gewährleisten und ihn verkehrlich zu entlasten. Für die weitere konkrete Planung gebe es derzeit keinen Anlass.

Der Ausschussvorsitzende stellt den Änderungsantrag der Fraktion Bürgerbündnis-FDP zur Abstimmung.

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, die bei der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes der LHP geplante Radschnellverbindung (Abschnittsnummer 119) zwischen Kaserne Krampnitz und Nedlitzer Straße (über die Straße „Am Golfplatz“ und den Fahrländer Damm) zu streichen und stattdessen die Radwege entlang der Hauptroute 1 zwischen Ortsausgang Fahrland und der Straße „Am Wiesenrand“ sowie weiter entlang der B2 Richtung Potsdam auszubauen, ohne die Fahrbahn für PKWs weiter einzuengen.

Sicherheit und Schutz der Radfahrer sollten unter anderem auch durch breite Radfahr- und Schutzstreifen gewährleistet werden.

Er wird mit 3:3:0 abgelehnt.

Der Ausschussvorsitzende stellt die geänderte Vorlage zur Abstimmung.

Der Ausschuss für Klima, Ordnung, Umweltschutz und ländliche Entwicklung empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung zur Beschlussfassung:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Die **mit nachfolgenden Änderungen zu beschließende** Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes (gemäß Anlage) bildet die Grundlage des weiteren Verwaltungshandelns zur Förderung des Radverkehrs in der Landeshauptstadt Potsdam.

**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.**

**Ergänzung des Punktes 10 Maßnahmensteckbriefe zur Weiterentwicklung des Zielnetzes um folgende Maßnahmen:**

**- Mangerstraße (137)**

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

**- 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.**

(ENTWURF) Fortschreibung des Radverkehrskonzepts der Landeshauptstadt Potsdam

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										

**Aufnahme des Satzes:**

Im Zuge des weiteren Ausbaus von Radwegen soll geprüft werden, ob fluoreszierender Splitt in die Oberfläche eines Radwegs integriert werden kann.

Der Oberbürgermeister wird aufgefordert, den Radweg zwischen L902 und dem Ortseingang Golm, im Radverkehrskonzept unter „Bornimer Chaussee“ in Priorität 1 eingestuft, mit höchster Priorität zu bearbeiten. Dieses Teilstück soll den Radweg Grube - Bornim mit dem Radweg an den Golmer Instituten verbinden.

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, die Ertüchtigung und Verbreiterung der bestehenden Fußgänger- und Fahrradbrücke parallel zur Tram über die Nuthe oder ggf. einen Brückenneubau für Fuß- und Radverkehr in das Radverkehrskonzept aufzunehmen.

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, den Rad- und Fußweg vom Institut für Agrartechnik Bornim zur Ortslage Bornim und vom AWO-Gelände zur Max-Eyth-Allee in das Radverkehrskonzept mit Priorität 1 aufzunehmen und bis zum Jahresende 2018 zu realisieren.

**Abstimmungsergebnis:**

Zustimmung:	<b>5</b>
Ablehnung:	<b>0</b>
Stimmenthaltung:	<b>1</b>



**Einreicher:** Bürgerbündnis-FDP

**Betreff:** Fortschreibung des Radverkehrskonzepts der Landeshauptstadt Potsdam

Erstellungsdatum 20.03.2017

Eingang 922:

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
23.03.2017	KOUL		X
28.03.2017	Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr		X
05.04.2017	Stadtverordnetenversammlung		X

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, die bei der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes der LHP geplante Radschnellverbindung (Abschnittsnummer 119) zwischen Kaserne Krampnitz und Nedlitzer Straße (über die Straße „Am Golfplatz“ und den Fahrländer Damm) zu streichen und stattdessen die Radwege entlang der Hauptroute 1 zwischen Ortsausgang Fahrländer und der Straße „Am Wiesenrand“ sowie weiter entlang der B2 Richtung Potsdam auszubauen, ohne die Fahrbahn für PKWs weiter einzuengen.

Sicherheit und Schutz der Radfahrer sollten unter anderem auch durch breite Radfahr- und Schutzstreifen gewährleistet werden.

**Begründung:**

Gegen den Bau einer Radschnellverbindung im Norden sprechen:

- Hohe Kosten
- Massiver Eingriff in die Natur
- Minderung der Lebensqualität der Anwohner, insbesondere im Bereich Ringstraße

Die geplante Radschnellverbindung soll von Süden aus kommend über eine neu zu errichtende Kanalbrücke geführt werden, dann durch das Wohngebiet „Ringstraße“, wo eine Rampenanlage zur Querung des Stichkanals gebaut werden müsste, weiter Richtung Norden, dem Weg „Drei Mohren“ folgend, verlaufen. Schließlich müsste der Radschnellweg weiter entlang des Fahrländer Sees und entlang der Feldwege des Bauern Ruden geführt werden, um dann in die Ketziner Straße in Höhe der Krampnitzer Kaserne zu münden.

Neben den hohen Kosten, die durch den Neubau einer Brücke und Rampenanlage zu erwarten sind, ist auch eine unangemessen starke Beeinträchtigung der Natur nicht nur am Fahrländer See durch Trassierung des Schnellwegs zu befürchten. Auch alte Linden im nördlichen Bereich der Ringstraße müssten gefällt werden.

Spielende Kinder in der Ringstraße würden durch einen stark frequentierten Radschnellweg, der durch das Wohngebiet führt, das gegenwärtig eine 30-Zone ist und über keine Gehwege verfügt, gefährdet. Der östlich von der B2 gelegene und dicht besiedelte Teil von Neu Fahrland mit dem Wohngebiet „Am Föhrenhang“ (Nähe Heinrich-Heine-Klinik) hätte keine Anbindung an die Radschnellverbindung.

In Vergleich dazu kann durch den Ausbau der Radwege entlang der Hauptroute 1 zwischen Ortsausgang Fahrland und der Straße „Am Wiesenrand“ sowie weiter entlang der B2 Richtung Potsdam der Ortsteil Krampnitz ebenso gut angebunden werden. Besondere Vorteile dieser Variante liegen in der zusätzlichen Anbindung der östlichen Teile von Neu Fahrland und der Anbindung des Radverkehrs aus Groß Glienicke. Zusätzlich könnten beim Bau der Brücken für die geplante Straßenbahn nach Krampnitz Synergieeffekte beim Naturschutz und Kosteneinsparungen entstehen, wenn der Radverkehr hierbei berücksichtigt wird und keine separate Brücke ausschließlich für den Radverkehr gebaut werden müsste.

gez. Wolfhard Kirsch  
Fraktionsvorsitzender  
\_\_\_\_\_  
Unterschrift