



öffentlich

**Betreff:**

Bürgerhaushalt Potsdam 2020/21 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger', Nummer 16:  
Fahrradwege in Potsdam ausbauen und sicherer gestalten

**Einreicher:** Stadtverordneter Heuer als Vorsitzender der  
Stadtverordnetenversammlung

Erstellungsdatum 09.01.2020

Eingang 502:

Beratungsfolge:		
Datum der Sitzung	Gremium	Zuständigkeit
29.01.2020	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam	Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

**Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:**

Das Radwegenetz in Potsdam wird ausgebaut und sicherer gestaltet. Konkrete Maßnahmen sind: eine Radverbindung von der Kaiser-Friedrich-Straße zur Lindenallee, ein durchgehender Radweg am Havelufer von der Glienicker Brücke bis zur Neustädter Havelbucht, die Sanierung des für Fuß- und Radfahrer gemeinsam nutzbaren Weges entlang des Schafgrabens, eine Radverbindung durch den Schlaatz, ein durchgehender Radweg an/auf der Maulbeerallee und mehr Sicherheit für Radfahrer in der großen Weinmeisterstraße sowie vor dem Landtagsgebäude.

P. Heuer  
Vorsitzender  
Stadtverordnetenversammlung

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen  
auf der Rückseite

**Beschlussverfolgung gewünscht:**

**Termin:**

Demografische Auswirkungen:

Klimatische Auswirkungen:

**Finanzielle Auswirkungen?**

Ja

Nein

(Ausführliche Darstellung der finanziellen Auswirkungen, wie z. B. Gesamtkosten, Eigenanteil, Leistungen Dritter (ohne öffentl. Förderung), beantragte/bewilligte öffentl. Förderung, Folgekosten, Veranschlagung usw.)

ggf. Folgeblätter beifügen

**Begründung:**

Der Vorschlag wurde im Bürgerhaushalt 2020/21 der Landeshauptstadt Potsdam eingereicht. Er erhielt von den Potsdamerinnen und Potsdamern bei der abschließenden Votierung insgesamt 16.854 Punkte, wurde unter der Nummer 16 in die "Top 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger" aufgenommen und am 29. Januar 2020 der Stadtverordnetenversammlung übergeben.

**Einschätzung der Landeshauptstadt Potsdam (Stand September 2019):**

Die Radverkehrsförderung wird bereits seit Jahren erfolgreich betrieben, was sich in guten Platzierungen im ADFC-Fahrradklimatest 2018 widerspiegelt. Das Radverkehrskonzept 2017 wurde von den Stadtverordneten beschlossen und bildet die Grundlage des weiteren Verwaltungshandelns. Ziel der Landeshauptstadt Potsdam ist es, auch weiterhin den Radverkehrsanteil zu erhöhen. Das Radverkehrskonzept Potsdam stellt hierfür die wesentliche Grundlage dar. Die Radverbindungen zwischen der Kaiser-Friedrich-Straße und der Lindenallee wurden bereits 2014 erneuert. Die Nebenanlage am Otto-Braun-Platz soll umgebaut werden. Alle weiteren vorgeschlagenen Maßnahmen sind im Radverkehrskonzept bisher nicht berücksichtigt und damit auch nicht finanziell untersetzt.

**Kosten der Umsetzung:**

Derzeit stehen durchschnittlich 950.000 Euro pro Jahr (ohne Fördermittel) für die Realisierung des Radverkehrskonzepts zur Verfügung. Für eine deutliche Steigerung der Radverkehrsanteile wird mit dem Radverkehrskonzept 2017 (siehe [www.potsdam.de/radverkehrskonzept-2017](http://www.potsdam.de/radverkehrskonzept-2017), S.41) und in Anlehnung an den nationalen Radverkehrsplan, eine Gesamtaufwendung von 18 Euro je Einwohner/in pro Jahr empfohlen. Damit würden dann ca. 3 Mio. Euro jährlich inklusive Fördermittel für die Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen bereitstehen.

**Originalvorschläge:**

360. Fahrradwege ausbauen

Es sollte ein weiterer Ausbau von sicheren Fahrradwegen in Potsdam stattfinden.

816. Fahrradfahren sicherer gestalten

Das Fahrradfahren in Potsdam ist oft todesmutig. Es gibt keine vernünftigen Wege und auf den Straßen werden die Fahrradstreifen von den Autos missachtet. Bei Baustellen auf der Straße werden die Radfahrer abgedrängt, beim Abbiegen wird gar nicht erst nach ihnen geschaut. Alles Dinge, die

sich vermeiden lassen, wenn es vernünftige Fahrradstraßen, Radwege und durchdachte, sinngemäße Streckenführungen für Auto, Rad und Fußgänger gebe. Ich fahre jeden Tag vom Bornstedter Feld in den Süden ins Industriegebiet mit Fahrrad. Ich weiß nicht wie viele Nahtoderlebnisse ich inzwischen schon hatte, aber Fahrradfahren in Potsdam ist eine absolute Zumutung. Man möchte die Stadt CO<sub>2</sub>-neutral entwickeln und fördert aus meiner Sicht kaum den Wechsel vom Auto auf das Fahrrad. Die Fahrradnetze müssen besser gestaltet werden, sicherer gemacht werden, Ampelschaltungen ähnlich wie in Kopenhagen müssen eingerichtet werden, sodass man nicht ständig an jeder Ampel wieder warten muss. Man kann einiges tun, um Fahrradfahren attraktiver zu machen.

#### 844. In Radwege investieren

Die Radwege in Potsdam sind alle zu schmal und vielfach nicht vom Straßenverkehr bauseitig abgegrenzt. Die Unfallzahlen 2018 sprechen eine eindeutige Sprache. Die Stadt ist schlecht auf den zunehmenden Radverkehr vorbereitet! Das Motto muss lauten: Wer aus Klimagründen mehr Radverkehr will, muß auch die dafür notwendige Infrastruktur schaffen.

#### 961. Besseres Radwegenetz: Sichere Radwege

Sichere Radwege, die getrennt von der Auto-Fahrbahn sind. Investitionen in neue Radwege neben den Fahrbahnen.

#### 303. Bessere Radwege

Fahrradwege sollten in Potsdam verbessert und sicherer gestaltet werden.

#### 723. Fahrradwege sanieren

Fahrradwege sanieren

#### 103. Infrastruktur für Rad- und Fußverkehr

Infrastruktur für Rad- und Fußverkehr entwickeln. Rad- und Fußverkehr strikt trennen, da ein gemeinsamer Rad- und Fußverkehr für beide Seiten meist belastend ist. Schaffung von ausreichend Autoparkplätzen am Stadtrand ist für dieses Vorhaben unerlässlich. Absenken der Bordsteinkanten ist für Rollstuhlfahrer wichtig. Stufen durch Rampen ersetzen, ist auch für Kinderwagen und Rollatoren wichtig. Überquerungshilfen sind vermehrt einzubauen, in der Innenstadt sollte auf Ampeln verzichtet werden mit Ausnahme für Straßenbahn und Bus. Es sollte nach einem Masterplan vorgegangen werden

#### 706. Potsdam muss fahrradfreundlicher werden

Wichtig ist, dass Potsdam fahrradfreundlicher werden muss und daher sollte man den Radfahrern umweltfreundliche und schadstoffarme Alternativen anbieten. Aufgemalte Radwege sind generell keine Radwege und ständig kommen vorbeifahrende Busse und PKWs den Radfahrern schwindelerregend und gefährlich nahe! ,

#### 71. Radwege ausbauen / Radnutzung ermöglichen

Verkehrskonzept mehr auf Rad umstellen und Möglichkeiten schaffen, trotz historischer Pflasterung die Stadt für die Nutzung des Rades möglich zu machen.

#### 883. Öffentliches Verkehrsnetz und Radwege ausbauen

Das öffentliche Verkehrsnetz sollte ausgebaut werden. Im den Verkehr aus der Stadt heraus zu holen, sollten auch die Fahrradwege ausgebaut werden.

#### 803. Fahrradfreundlichkeit spürbar erhöhen

Fahrradstellplätze in Innenstadt und Bahnhöfen erhöhen. Radwege endlich einheitlich gestalten. Ampeln für Radfahrer einheitlich gestalten, nicht einmal vor und einmal hinter der Kreuzung. Sicherheit für Fahrradfahrer erhöhen. Bessere Kontrollen und Strafen für falsch fahrende Radfahrer,

Konkrete Maßnahmen, mit mehr als 10 Punkten bei der Vorauswahl/Priorisierung:

#### 595. Radverbindung Kaiser-Friedrich-Str. zur Lindenallee

Vor einigen Jahren wurde das Verbindungsstück von der Kaiser-Friedrich-Str. (Kreuzung Grüner Weg) zum Radschnellweg in der Lindenallee deutlich verbreitert und mit einer wassergebundenen Decke versehen. Das war sehr erfolgreich, dieser Weg wird seither als autofreie Verbindungsstrecke zur Innenstadt von Radfahrern aus Eiche und Golm stark genutzt. Leider wurden dabei die letzten 200-300 m an der Kaiser-Friedrich-Str. nicht saniert. Die zahlreichen Flickstellen mit losem Kies und Sand sind inzwischen zu einer echten Gefahrenstelle mit Sturzgefahr geworden. Das gut begonnene Werk sollte auch gut zuende gebracht werden.

#### 41. Durchgehender Radweg: Havelufer zw. Glienicker Brücke und Neustädter Havelbucht

Der Ufer-Rad- und Spazierweg zwischen Glienicker Brücke und Neustädter Havelbucht ist mehrfach unterbrochen, gleich hinter der Brücke durch das Sportgelände, später durch Privatgrundstücke, hinter der Langen Brücke vor allem durch die Kleingartenanlagen, die für Radfahrer ausdrücklich gesperrt sind. Ziel des Vorschlag ist, durch entsprechende Planvorgaben, Verhandlungen und Baumaßnahmen zu einer Durchgängigkeit dieses Uferwegs zu kommen.

#### 1023. Fuß- und Radweg am Schafgraben sanieren

Zwischen Zeppelinstraße und Geschwister-Scholl-Straße "fließt" der Schafgraben. Entlang diesem gibt es einen Weg, der sowohl als Fuß- und auch Radweg ausgewiesen ist. Dieser Weg ist jedoch von der Beschaffenheit eigentlich eine Katastrophe. Es ist dringend erforderlich, diesen zu sanieren, einschließlich des Geländers. Ich habe 2007 bereits darauf hingewiesen. Viele Menschen wären froh und dankbar, wenn dieses Problem endlich gelöst werden könnte.

#### 644. Fußweg am Schafgraben sanieren

Der Fußweg am Schafgraben in Potsdam West ist in einem sehr schlechten Zustand. Dort wurden mehrere Beläge übereinandergelegt und zum Wassergraben hin ist er stark abfallend. Hier sollte es dringend eine Verbesserung geben und der Weg saniert werden. Dabei sollten auch die Grünflächen am Graben verbessert und bestenfalls eine Beleuchtung ergänzt werden. Das wichtigste ist jedoch zunächst die Sanierung des Weges zwischen Geschwister-Scholl und Zeppelinstraße.

#### 1110. Erneuerung des Schafgrabens

Der Weg ist sehr schmal und fällt an einigen Stellen steil ab. Wenn es eng wird, sind dies gefährliche Stellen für Rad- oder Gehwagenfahrer bzw. Kinderwägen. Der Belag ist zudem sehr uneben und das Gelände am Graben recht alt.

#### 841. Radverbindung durch den Schlaatz

Eine Radverbindung von der Innenstadt (Hauptbahnhof) bzw. Babelsberg (über Horstweg) durch den Schlaatz in die Waldstadt bzw. nach Bergholz-Rehbrücke. Die Radverbindung existiert bereits: Schlaatzweg - vorbei am Sperberhorst und Basketballplatz - entlang der Wiese am Friedrich-Reinsch-Haus - ein kurzes Stück über die Straße Milanhorst - über den Boulevard zum Magnus-Zeller-Platz - weiter zur Drewitzer Straße. Sie müsste nur ausgeschildert und eventuell an manchen Stellen auf der Fahrbahn markiert werden. Deswegen dürften keine allzu großen Kosten anfallen. Die Radverbindung würde eine attraktive Fernverbindung innerhalb der Stadt bzw. nach Bergholz-Rehbrücke sein, die zum größten Teil abseits des Autoverkehrs mit seiner Lärm und Schadstoffbelastung führt. Gleichzeitig würde möglicherweise der zentrale Markt im Schlaatz belebt. Vielleicht steigt sogar die Kaufkraft im Stadtteil, wenn Radler\*innen auf dem Weg nach Hause noch Einkäufe tätigen oder eine Erfrischung kaufen. Dadurch wird das Mehrwertsteuer- bzw. Gewerbesteueraufkommen erhöht, insbesondere wenn Auswärtige (aus den Nachbargemeinden/Tourist\*innen) einkaufen, aber auch, wenn Potsdamer\*innen mehr Geld als bisher in ihrer eigenen Stadt ausgeben.

#### 439. Radweg für die Maulbeerallee

Die Radverkehrssituation auf der Maulbeerallee ist derzeit sehr schlecht. Radler müssen mehrfach die Straßenseite wechseln, um vernünftig fahren zu können. Zuerst muss man stadtauswärts an den Neuen Kammern auf den Seitenstreifen/Gehweg wechseln, da das Straßenpflaster zu holprig für Radler ist und dann am Botanischen Garten wieder zurück auf die neue Straße, da der Seitenstreifen/Gehweg dann zu sandig ist bzw. beim letzten großen Regen sichtbar weggespült wurde. Ich bin für eine historisch vereinbarte Lösung. Entweder könnte auf der Straße ein beidseitig

befahrbarer Radweg hergestellt oder auf dem Gehweg ein durchgehender und klar abgetrennter Radweg gebaut werden.

#### 279. Sicherung der Radfahrer in der Großen Weinmeisterstraße

Sicherung der Radfahrer in der Großen Weinmeisterstraße (Abschnitt Kleine Weinmeisterstraße, Glumestraße), Hintergrund: Starke Zunahme des Verkehrs – diese Strecke seit den letzten 2 Jahren verstärkt frequentiert – insbesondere Große Busse sowie auch Bewohner des nördlichen Potsdams. In Teilstücken können abwechselnd auch noch Autos parken. Die Straße weist hohe Unebenheiten auf! Die Straße kann in 2 Richtungen befahren werden. Dabei ergeben sich oftmals Engpässe insbesondere für Fahrradfahrer besteht dort ein im Vergleich erhöhtes Gefährdungspotential. Wir fahren täglich mehrmals diesen Straßenabschnitt und werden als Fahrradfahrer häufig abgedrängt (von Bussen und oftmals für die Straße nicht angepassten zu schnelle Verkehr (Rechts vor Links – aus der Persiusstr. kommend – wird nur in seltenen Fällen vom Verkehr beachtet). Durch die Neigung des Straßenrandes hatten nicht nur wir schon einige brenzlige Situationen. Ausweichen auf dem Bürgersteig (z.B. vor der Botschaft von Venezuela) ist auch schwierig, da der Fußweg oftmals gut besucht ist und aufgrund der schlechten Oberflächenstruktur auch keine Alternative.

Wunsch: Verstärkter Schutz der Fahrradfahrer, da an diesem Straßenabschnitt durch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen und der engen sowie schlecht ausgebauten Fahrbahnoberfläche ein erhöhtes Gefährdungspotential besteht.

Vorschläge: 1. Kurzfristig: Parken an den Seiten stärker einschränken oder gar verbieten (Kostenneutral – lediglich sind Schilder zu versetzen) 2. Kurzfristig: den Abschnitt als Einbahnstraße umzufunktionieren (Kostenneutral – lediglich sind Schilder zu versetzen) 3. Kurzfristig: Geschwindigkeit drosseln 4. Kurzfristig: Durchfahrts-Verbot von Bussen aussprechen 5. Kurzfristig: Schild Rechts vor Links – von Glumestraße aus gesehen vor der T-Kreuzung zur Persiusstr. anbringen (die Ausfahrt Persiusstr. ist für viele Autofahrer nicht gut einsehbar) 6. Mittelfristig: Ausbau der Straße mit einem Fahrradfahrer-Schutzbereich Gerne lade ich Sie zu einem gemeinsamen Fahrradfahren ein, damit Sie sich einen Eindruck von der Situation vor Ort verschaffen können.

#### 1097. Gefahrenstelle für Radfahrer und Fußgänger am Landtag entschärfen

An der Vorderseite des Landtagsschlusses kommt es nach wie vor zu gefährlichen Situationen zwischen Radfahrern, Fußgängern und Straßenbahnen sowie Bussen. Wobei Radfahrer aus Richtung Lange Brücke meist noch mit hohem Tempo "angeschossen" kommen. Dort könnte eine Markierung (Sperrlinie) oder Ampel die Gefahrenstelle entschärfen.

#### 269. Sicherung des Fußweges im Bereich Landtag/Haltestelle

Für Fußgänger ist die Benutzung des Weges zwischen dem Landtag und der Haltestelle wegen der gleichzeitigen und ungeordneten Nutzung durch Radfahrer (lebens-)gefährlich.