



öffentlich

**Betreff:**

Bürgerhaushalt Potsdam 2023/24 "TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger" Nummer 10:  
Radschnellwege-Konzept mit Schnellstrecke Hauptbahnhof / Potsdam-West

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

Erstellungsdatum: 21.11.2022

Freigabedatum: \_\_\_\_\_

Beratungsfolge:		
Datum der Sitzung	Gremium	Zuständigkeit
07.12.2022	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam	Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Die Landeshauptstadt Potsdam baut das Radstraßensystem nach niederländischem Vorbild aus. Dazu gehören Radschnellwege, die physisch getrennt sind von Kfz-Straßen, Vorfahrt bei Ampeln für Fahrräder, breite Radwege in separierten Richtungen, die nicht am Ende einer Straße ohne Übergang aufhören und Tempo 30, wo Radwege gezwungenermaßen auf Kfz treffen. Zudem wird ein durchgängiger, ampelfreier, sicherer und abgasfreier Radweg entlang der Bahnstrecke zwischen Potsdam West und Hauptbahnhof geprüft.

gez. Vorsitzender

\_\_\_\_\_  
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 2023/24 der Landeshauptstadt Potsdam eingereicht. Er erhielt von den Potsdamerinnen und Potsdamern bei der abschließenden Votierung insgesamt 3741 Punkte, wurde unter der Nummer 10 in die „TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger“ aufgenommen und am 7. Dezember 2022 der Stadtverordnetenversammlung übergeben.

**Einschätzung der Landeshauptstadt Potsdam (Stand August 2022):**

Bereits im Jahr 2015 wurde eine entsprechende Machbarkeitsstudie für Radschnellverbindungen, u.a. vom Hauptbahnhof in den Potsdamer Westen durchgeführt. Die Untersuchung hat ergeben, dass eine qualitativ hochwertige Verbindung auf Basis der Standards einer Radwegeschnellverbindung nur mit hohem baulichem Aufwand zu bewältigen ist (insbes. Eingriffe in Kleingärtenanlagen, Grunderwerb, Brückenbauwerke). Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie sind in das Zielnetz des Potsdamer Radverkehrskonzepts eingeflossen, das 2017 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen wurde. Damit gehören Radschnellverbindungen zu den langfristigen Zielen. Gleichwohl bedarf es einem erheblichen finanziellen Aufwand, diese Maßnahmen umzusetzen. Die dafür benötigten Mittel stehen mit dem vorhandenen Budget für Potsdams Radverkehrsanlagen derzeit nicht zur Verfügung.

Mit der Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen wurde im Jahr 2015 für den innerstädtischen Abschnitt zwischen der Zeppelinstraße und dem Potsdamer Hauptbahnhof die Kosten auf ca. 8 Mio. Euro geschätzt (Kostenstand 2015). Die Fortschreibung der Studie hinsichtlich eines konkreten Konzepts würde schätzungsweise rund 50.000 Euro kosten.

**Originalvorschläge (zusammengefasst vom Redaktionsteam):**

382. Übergeordnetes Radschnellwegkonzept für ganz Potsdam

Es können nicht alle die wollen/könnte gleichzeitig mit dem Auto in die Stadt fahren. Die Ressource Platz ist begrenzt. Infrastruktur für Autos kostet ein Vielfaches von guter Radinfrastruktur und hat eine vergleichsweise geringe maximale Kapazität. Mit einem unterbrechungsfreien Radschnellweg ist es möglich durch Potsdam in 30min mit dem Fahrrad zu fahren (auch zu Hauptverkehrszeiten). , Potsdam sollte ein Radsystem nach niederländischem Vorbild aufbauen. Dazu gehört: - Radschnellwege physisch getrennt von Kfz-Straßen, - Periodisierung bei Vorfahren/Ampeln für Fahrräder, - Wegekonzept, dass nicht am Ende einer Straße ohne Übergang aufhört, - breite Radwege in separierten Richtungen, - Wo Radwege gezwungenermaßen auf Kfz-Straßen treffen maximal Tempo 30km/h, Als Einblick sei der YouTube-Channel "NotJustBikes" als Inspiration empfohlen.

Vorteile:, - Gesundheitsförderung der Radfahrenden, - Weniger Verschleiß bei der teureren Kfz-Infrastruktur, - leisere Stadt = lebenswertere Stadt, - Kostenersparnis jeden Bürgers, wenn statt einer Autofahrt das Fahrrad gewählt wird, - Sicherheit für Radfahrer und Autofahrer + weniger Stress bei der Fahrt für beide Verkehrsteilnehmer, - Klimaschutz, Das Konzept lässt sich vielfältig ausbauen z.B. mit der Förderung von Lastenfahrrädern. Die Stadt würde bei einer nachhaltigen Mobilitätswende Kosten sparen.

Um den Kostenvorteil zu verdeutlichen, sollte ein Vergleich zwischen eine bestimmten Kapazität an zu bewältigenden Kilometern in der Stadt zwischen Radfahrten, ÖPNV-Fahrten und Autofahrten gemacht werden. Dazu gehört: - Kostenvergleich der zu errichtenden Infrastruktur, - Kostenvergleich der Unterhaltskosten der Infrastruktur, - Veränderung der Fahrtzeiten zwischen Haupt- und Nebenverkehrszeiten, - Zuverlässigkeit bezogen auf Ausfall/Baustellenbeeinträchtigungen, - Klimabilanz bezogen auf die Infrastruktur + die Nutzung durch die Verkehrsteilnehmer, - Sicherheit, insbesondere bei gemischtem Verkehr zu separierten Verkehr - Kapazität der Infrastruktur im Vergleich zum beanspruchten Platz + Kosten der Errichtung + Kosten des Unterhalts und Kapazitätserhalt bei ggf. vorhandenen Baustellen, - Nutzungsveränderungen bezogen auf die Jahreszeiten

#### 194. Attraktive, schnelle Radverbindung von Potsdam West zum Hbf

Einen durchgängigen, ampelfreien, sicheren und abgasfreien Radweg schaffen entlang der Bahnstrecke zwischen Potsdam West und Hbf: von Auf dem Kiewitt über neu zu bauende Rampen, die auf das Brückenniveau der Eisenbahnbrücke Neustädter Havelbucht hochführen und wieder runter. Hier müsste ggf. das Gelände erhöht werden. Anschließend bereits vorhandener Radweg bis zur Dortustraße, von dort neu zu bauender Radweg entlang der Bahnlinie hinter dem Ministeriumsgelände bis am Lustgartenwall/ Lustgarten, von dort Rampe und neuer Radweg-Anbau an die "Eisenbahnbrücke Potsdam", auf Bahnhofsseite der Eisenbahnbrücke gewundene Rampe oder Treppe, von dort führen Radwege direkt zum Eingang vom Hbf., Die Strecke wäre nicht nur wesentlich attraktiver für Radfahrer als die verkehrsbelasteten Straßen Zeppelin- und Breite Straße, sondern würde die Fahrzeit für alle von westlich der Innenstadt und aus den westlichen Nachbargemeinden kommenden Radfahrer erheblich verkürzen. Dies wäre ein enormer Zugewinn an Attraktivität für den Umstieg auf das Rad und würde somit auch helfen, die Verkehrsbelastung in der Zeppelinstraße zu mindern.