



Protokollauszug

aus der
36. öffentliche Sitzung des Ausschusses für Klima, Umwelt und Mobilität
vom 25.05.2023

öffentlich

Top 3.10 Radschnellwegplanung in Potsdam vorantreiben
22/SVV/1159
vertagt

Herr von Einem (Radverkehrsbeauftragter) stellt anhand einer Präsentation, welche der Niederschrift im RIS als Anlage beigefügt wird, die Ergebnisse der durchgeführten Machbarkeitsuntersuchung vor und geht auf Rückfragen ein.

Herr Rubelt ergänzt, dass es sich hier um eine Konzeptarbeit handeln würde. Sobald Investitionsmaßnahmen vorzubereiten sind, werden entsprechende Gelder zur Umsetzung benötigt.

Der Vorsitzende stellt den Antrag von Herrn Finken auf nochmalige Zurückstellung zur Abstimmung:

Abstimmungsergebnis: einstimmig.



Radschnellverbindungen Potsdam-Mittelmark/Potsdam/Berlin



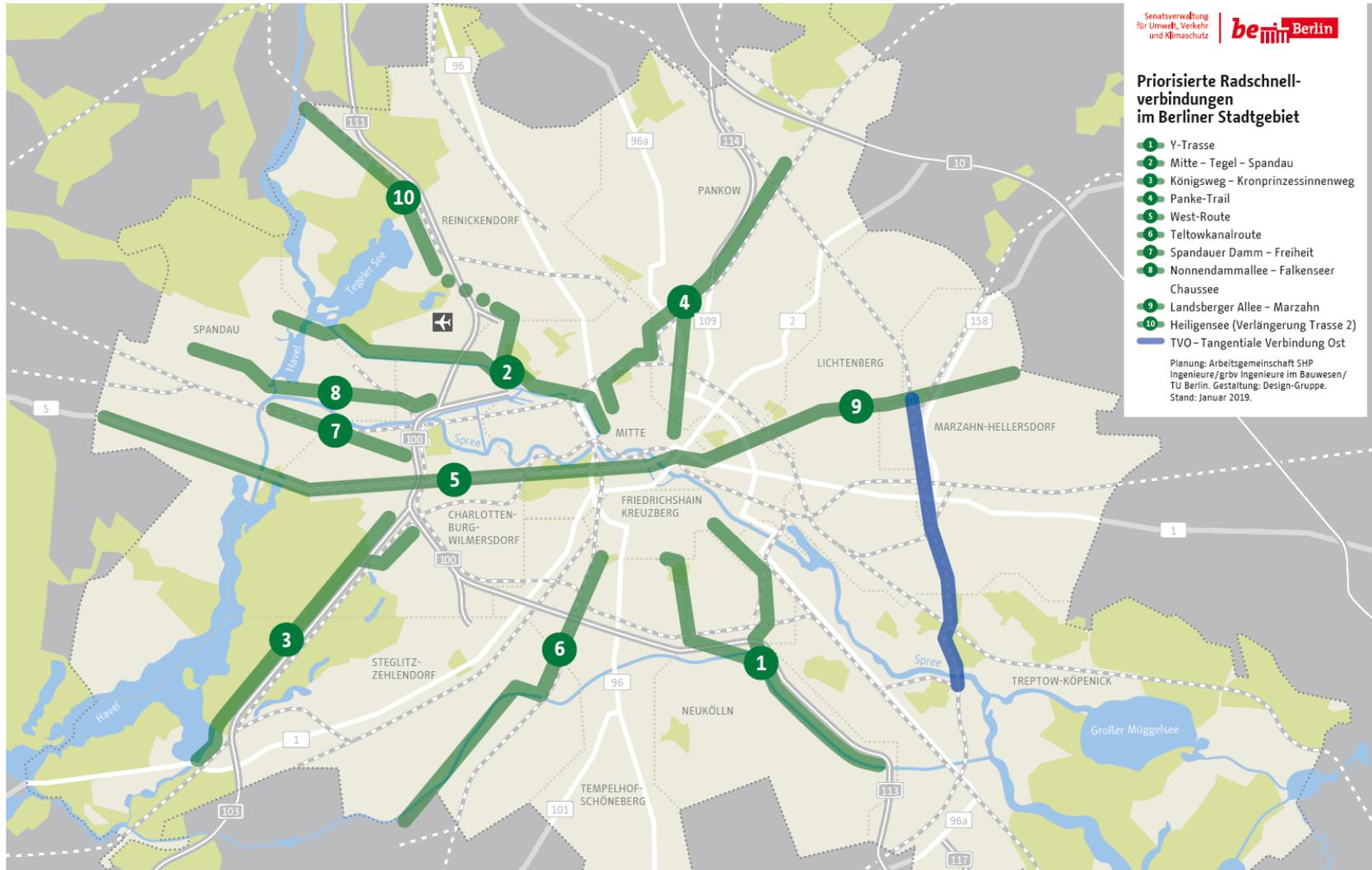
Torsten von Einem
Radverkehrsbeauftragter
Landeshauptstadt Potsdam

Radschnellverbindungen
Potsdam-Mittelmark/Potsdam/Berlin

Radschnellverbindungen in Berlin



Landeshauptstadt
Potsdam



Aufgabenspektrum



- Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen
- Nutzerpotential für Radschnellverbindungen ermitteln
- Trassen festlegen
- verkehrliche Machbarkeit prüfen
- Vorzugstrasse ermitteln

Radschnellverbindungen: Vorteile



Radfahren wird so attraktiv, dass mehr Menschen das Auto stehen lassen.



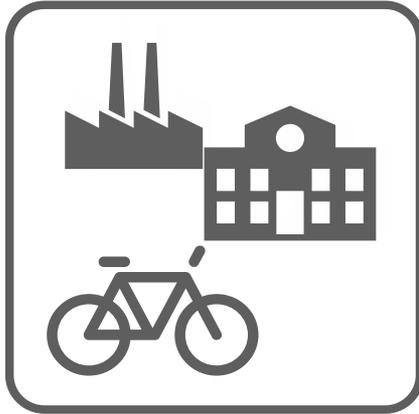
Radfahren wird auch auf Distanzen über 5 km interessant.



Radschnellverbindungen: Merkmale



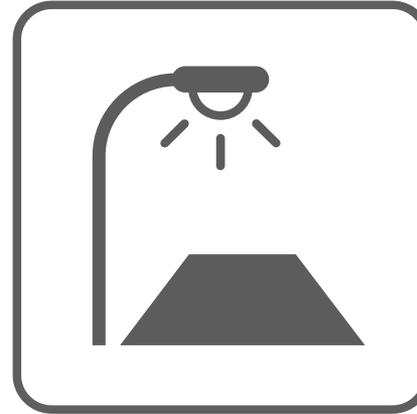
Alltagsverkehr



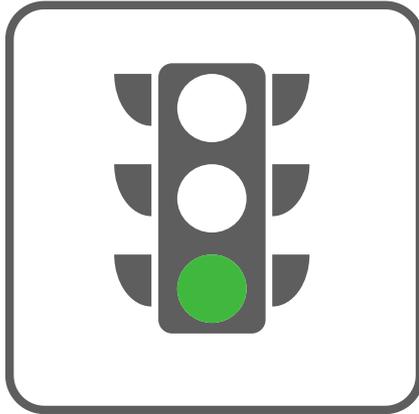
Geschwindigkeit



Beleuchtung



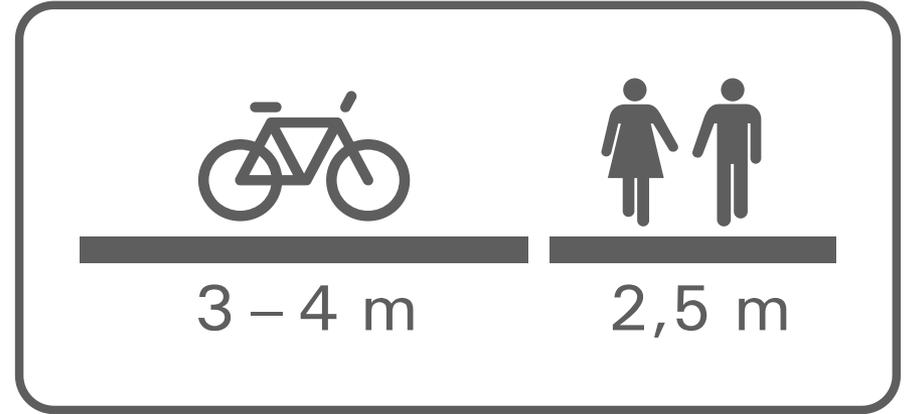
Winterdienst



Vorrang



Asphaltierung



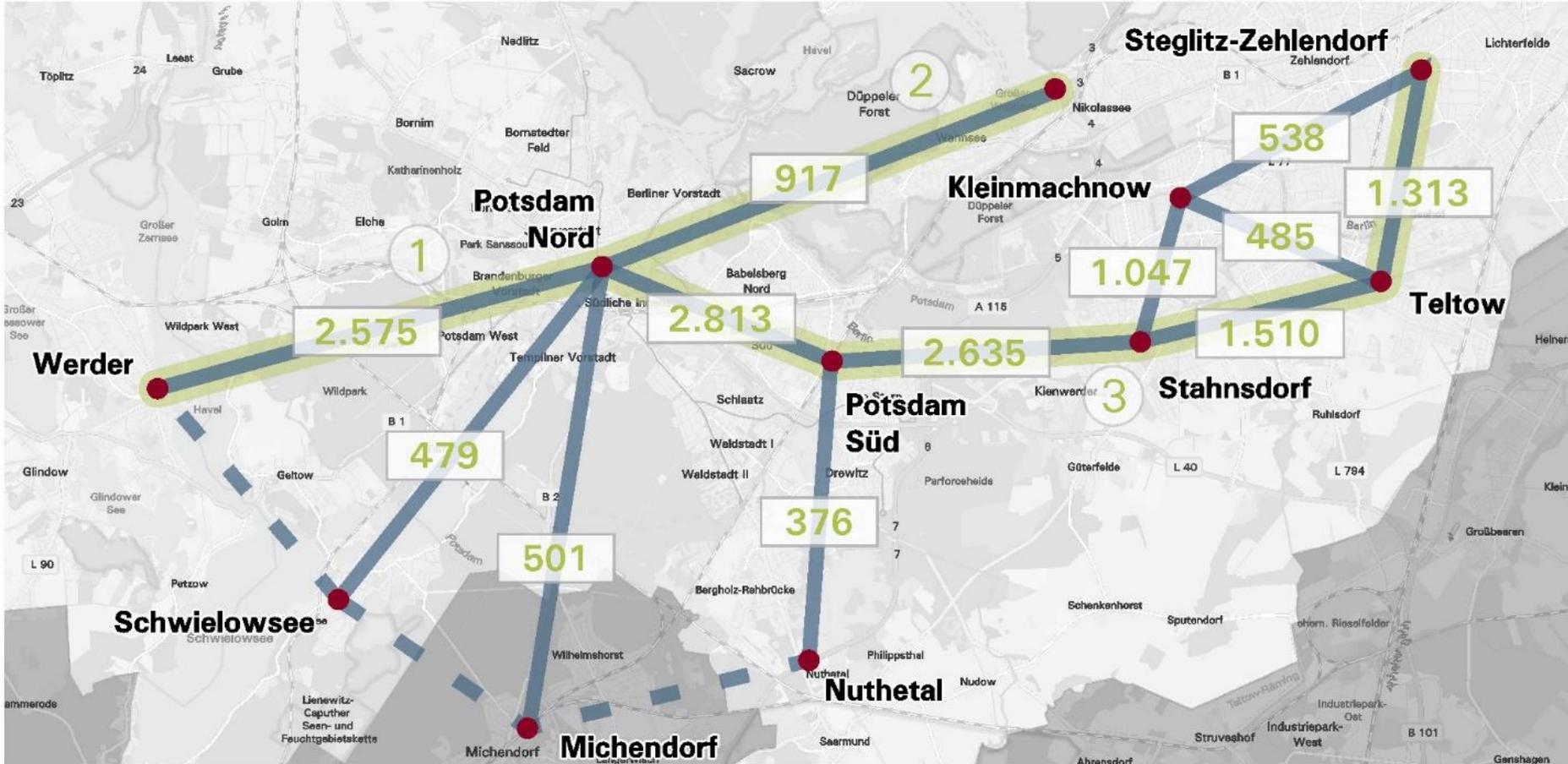
Länge > 5 km

Standards für Breiten



	Radschnellverbindungen	Radvorrangroute
Einrichtungsrادweg	> 3,00m	> 2,50m
Radfahrstreifen	> 3,00m	> 2,50m
Zweirichtungsrادweg	> 4,00m	> 3,00m
Fahrradstraße	> 4,60m	> 4,10m
Unter-/ Überführung	> 5,00m	> 5,00m

Potenzialanalyse Potenziale





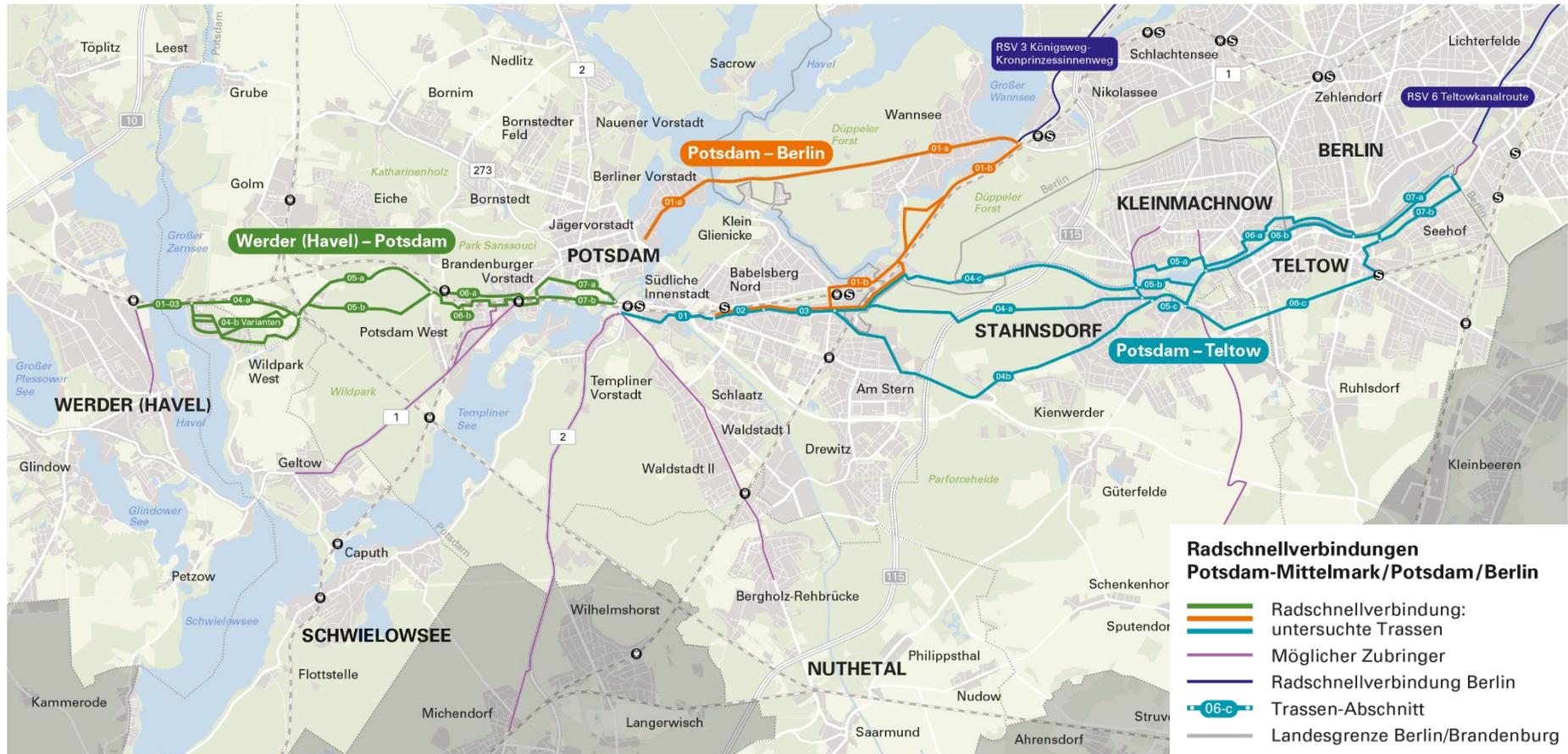
Variantenvergleich und mögliche Vorzugstrasse



Radschnellverbindungen

Potsdam-Mittelmark/Potsdam/Berlin

Variantenvergleich Trassenübersicht

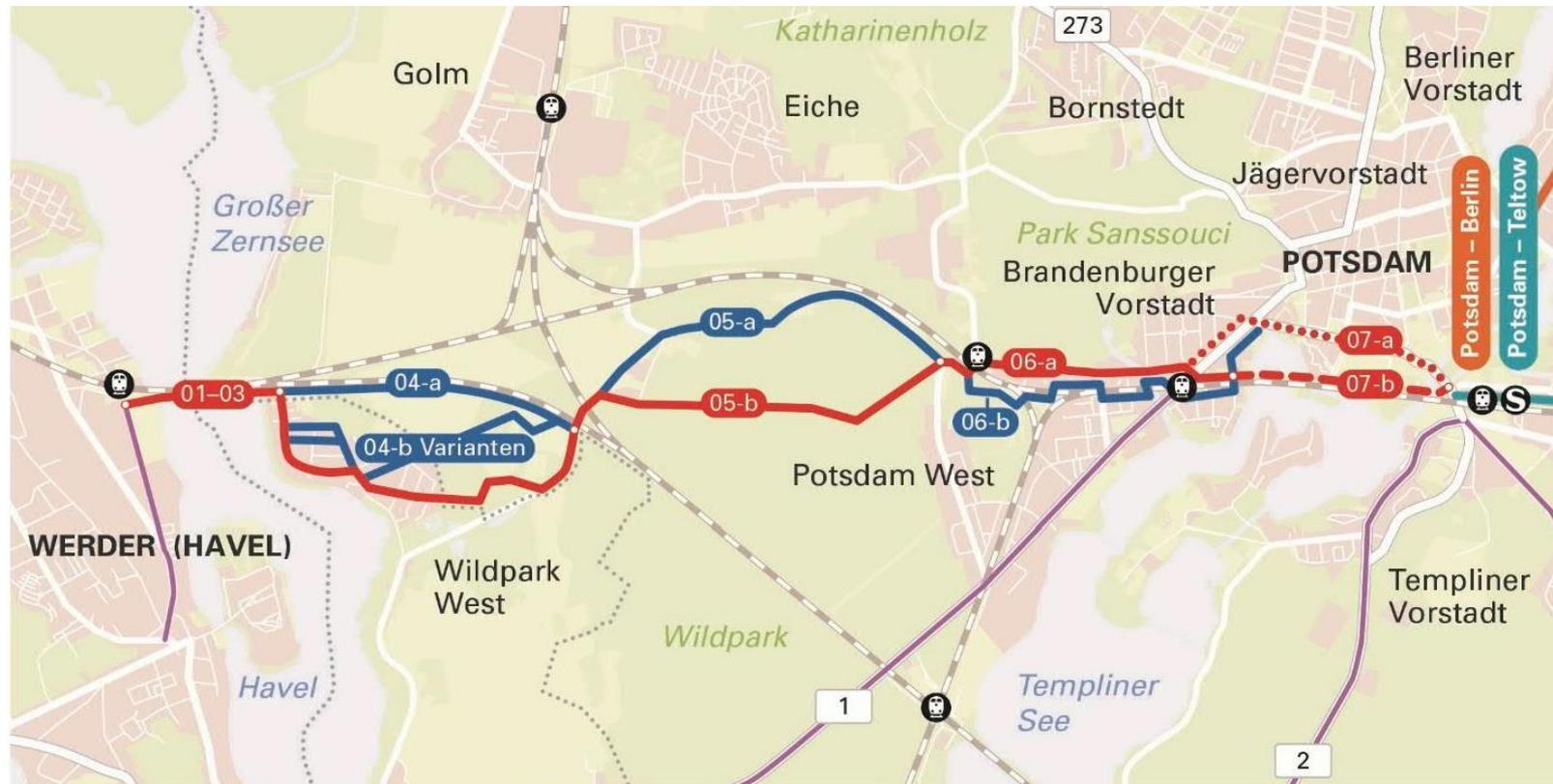


SHP Ingenieure/Design-Gruppe,
Basis: OpenStreetMap

Bewertungskriterien (Auswahl)

	1,0	3,0	5,0
Bewertungskriterien			
Konflikte Verkehrssystem und Städtebau			
Fußverkehr	Kein/geringer Fußverkehr zu erwarten / Flächen für Fußverkehr ausreichend	Geringe bis mittlere Konflikte zu erwarten bei ausreichenden Flächen für den Fußverkehr bei geringem Fußverkehrsaufkommen	Hoher Querungsbedarf des Radweges oder nicht ausreichend dimensionierte Gehwege umsetzbar, Führung durch verkehrsberuhigte (Geschäfts-) Bereiche
ÖPNV	Keine Konflikte oder wenn kein ÖPNV-Angebot vorhanden	Geringe Konflikte, z.B. an Haltestellen oder S + U-Bahn-Ausgängen	Gemeinsame Führung entlang ÖPNV-Trassen mit mittleren bis hohen Taktfrequenzen (≤ 10 Min.), Querung von Straßenbahngleisen auf freier Strecke
MIV (fließender Kfz-Verkehr)	Keine Konflikte	z.B. Querung bei geringen Kfz-Verkehrsstärken; Einrichtung von Fahrradstraßen; Entfall von Fahrstreifen bei geringen Kapazitätseinschränkungen	z.B. Entfall von Fahrstreifen mit deutlichen Kapazitätseinschränkungen; Einrichtung von Durchfahrtsperren
MIV (ruhender Kfz-Verkehr)	Kein ruhender Kfz-Verkehr vorhanden oder kein Entfall von Stellplätzen	Entfall einzelner Stellplätzen bei mittlerem Parkdruck oder flächenhafter Entfall bei geringem Parkdruck	Flächenhafter Entfall von Stellplätzen bei hohem Parkdruck
Wirtschaftsverkehr	Kein Wirtschaftsverkehr vorhanden oder kein Entfall von Liefer- und Ladeplätzen	Wirtschaftsverkehr vorhanden, jedoch nur einzelner Entfall von Liefer- und Ladeplätzen	Wirtschaftsverkehr vorhanden und deutlicher Entfall Stellflächen für den Lieferverkehr
Städtebau / Denkmalschutz	Keine Konflikte, da keine städtebaulich sensible Bereiche vorhanden	z.B. wenn städtebaulich sensible Bereiche vorhanden sind und geringe Eingriffe (Markierung etc.) erforderlich sind	z.B. wenn mittlere bis große Eingriffe (Straßenraum-aufteilung, Kopfsteinpflaster etc.) in das Stadtbild/ denkmalgeschützte Bereiche erforderlich sind

Trassen Richtung Werder



Radschnellverbindungen Potsdam-Mittelmark/ Potsdam/Berlin Variantenvergleich

- Vorzugstrasse
- ⋯ Kurzfristige Vorzugstrasse
- - - Langfristige Vorzugstrasse
- Trassenvariante
- Anbindungen
- Radschnellverbindung Berlin

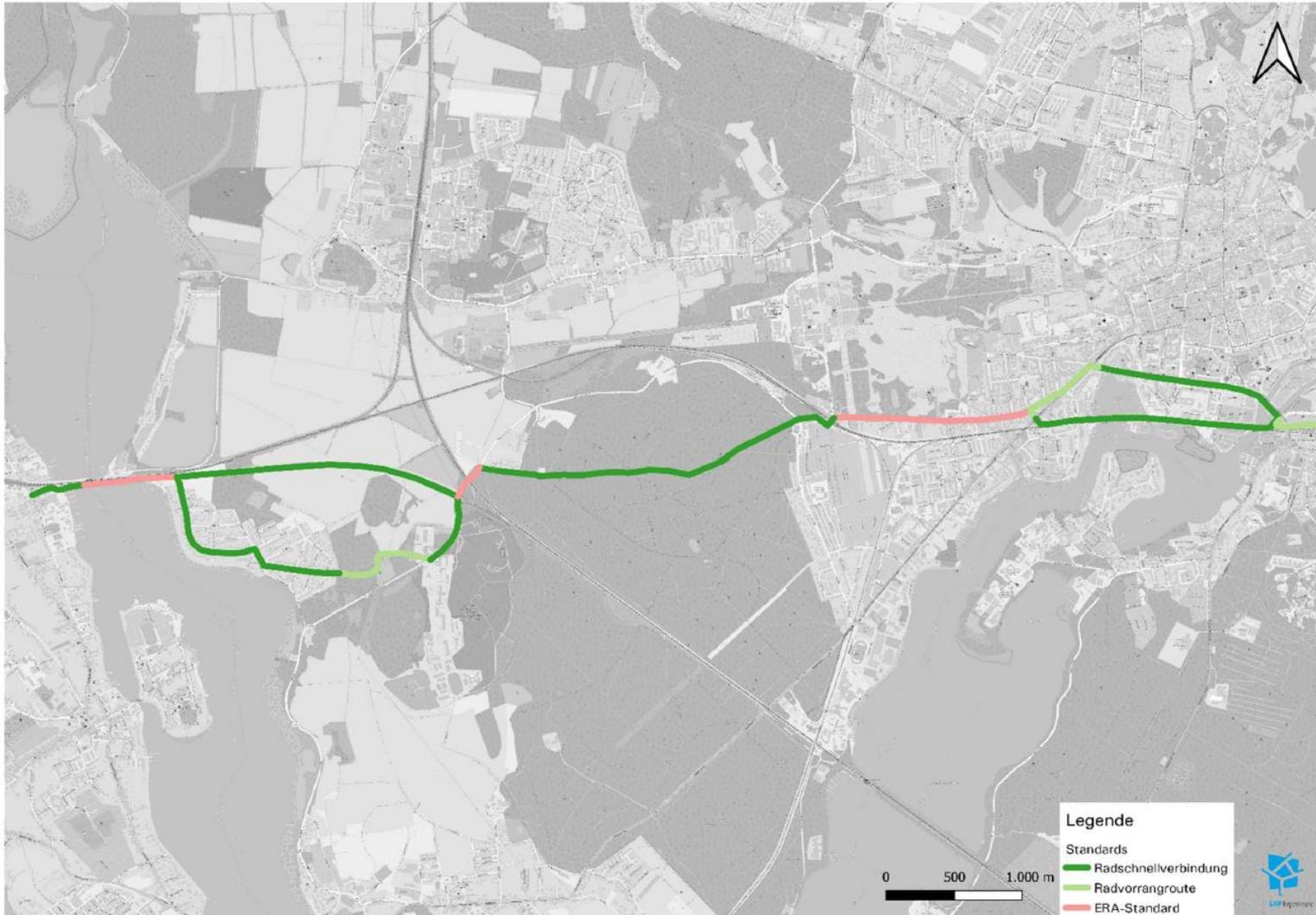
- 06-c Trassen-Abschnitt
- Landesgrenze Berlin/Brandenburg
- Kreisgrenze/Gemeindegrenze

SHP Ingenieure/Design-Gruppe
Basis: OpenStreetMap

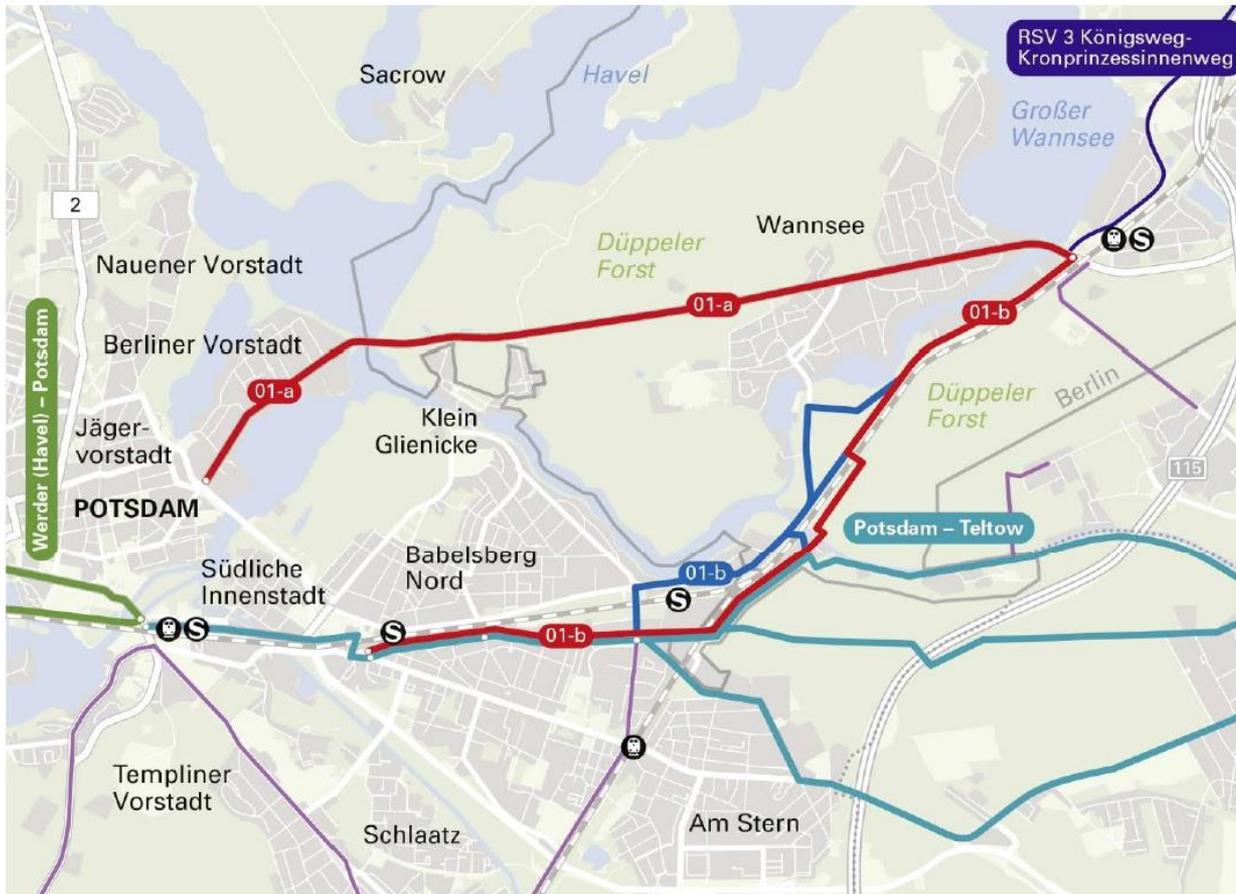
Standarderreichung Richtung Werder



Landeshauptstadt
Potsdam



Trassen Richtung Berlin Wannsee



**Radschnellverbindungen
Potsdam-Mittelmark/
Potsdam/Berlin
Variantenvergleich**

- Vorzugstrasse
 - - - - - Kurzfristige Vorzugstrasse
 - - - - - Langfristige Vorzugstrasse
 - Trassenvariante
 - Anbindungen
 - Radschnellverbindung Berlin
 - 06-c Trassen-Abschnitt
 - Landesgrenze Berlin/Brandenburg
 - Kreisgrenze/Gemeindegrenze
- SHP Ingenieure/Design-Gruppe
Basis: OpenStreetMap

Trassen Richtung Stahnsdorf/ Teltow



Radschnellverbindungen Potsdam-Mittelmark/ Potsdam/Berlin Variantenvergleich

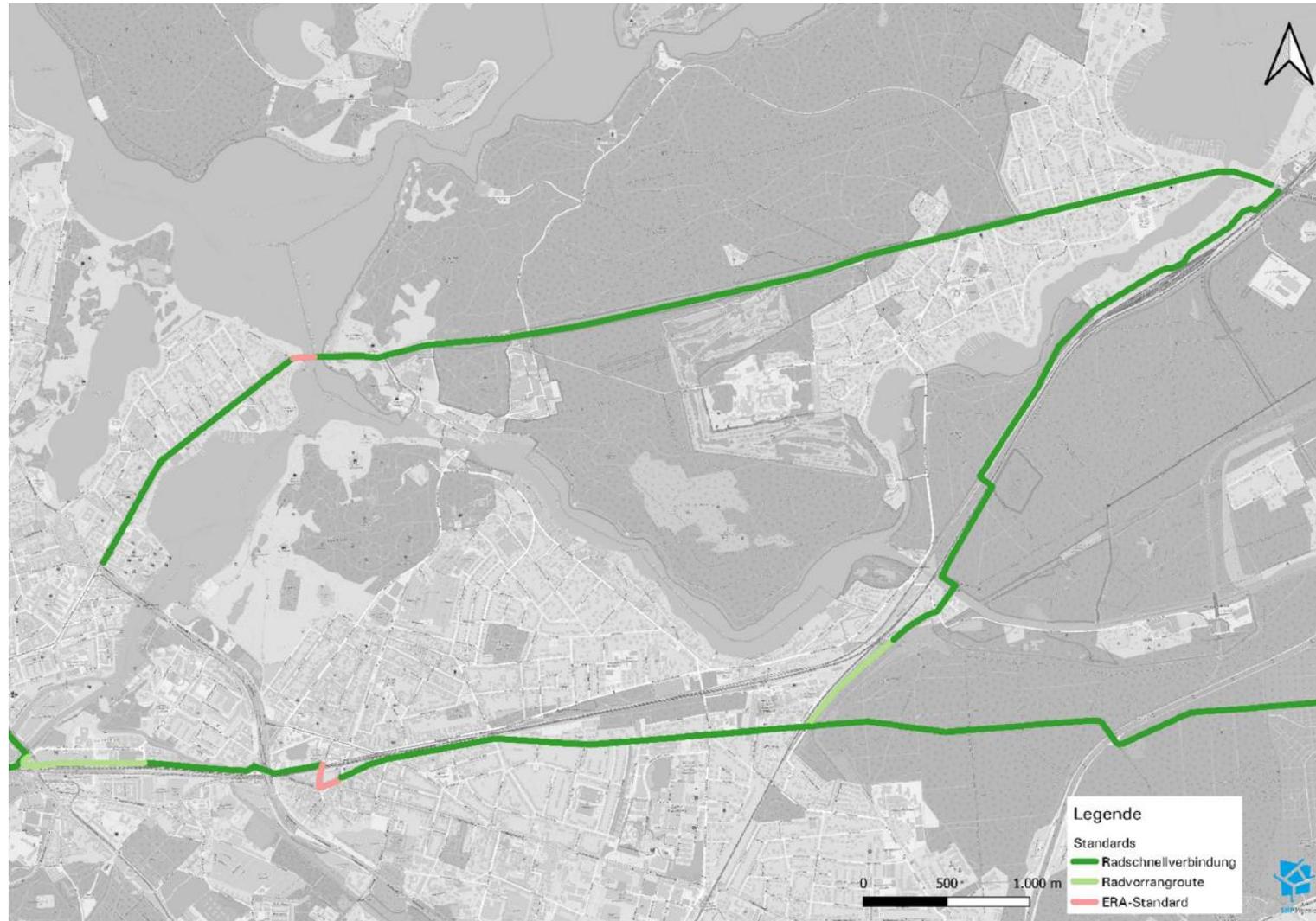
- | | | | |
|--|-----------------------------|--|---------------------------------|
| | Vorzugstrasse | | Trassen-Abschnitt |
| | Kurzfristige Vorzugstrasse | | Landesgrenze Berlin/Brandenburg |
| | Langfristige Vorzugstrasse | | Kreisgrenze/Gemeindegrenze |
| | Trassenvariante | | |
| | Anbindungen | | |
| | Radschnellverbindung Berlin | | |

SHP Ingenieure/Design-Gruppe
Basis: OpenStreetMap

Standarderreichung Richtung Berlin Stahnsdorf



Landeshauptstadt
Potsdam



Steckbriefe je Streckenabschnitt



- Gemeinde
- Verlauf
- Straßenkategorie
- Bestand
(RVA, Baumbestand,
ÖPNV, Konflikte)
- Maßnahmen
- Aufwand

Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark	
Gemeinde	LH Potsdam
Abschnitt	TKS-01
Route	Potsdam - Teltow
Verlauf	Potsdam Hbf - Friedrich-Engels-Straße
Länge	1,81 km
Straßenkategorie	Hauptstraße
in Kombination mit Alternative zu...	
Bestand: Radverkehrsführung	Radweg, Schutzstreifen, Radfahrstreifen
Bestand: Baumbestand/ Schutzgebiete/ Bestand: Busverkehr/Linie	Linien 601, 619, 690, 750, BER2, N13, N17, X1
Bestand: Konflikte (Mängel)	Kfz-Verkehr
Maßnahmen	Radfahrstreifen o. Radweg
Aufwand	hoch
Bemerkung	
	
SHP Ingenieure	

Weiteres Vorgehen und Ausblick



- Aufnahme Untersuchungsergebnisse in die Fortschreibung des Radverkehrskonzepts
- Umsetzung von Teilmaßnahmen aus dem Radverkehrskonzept 2017 (z.B. Fahrradstraßen in Babelsberg prüfen/umsetzen)
- Regelung zur Baulastträgerschaft von Radschnellverbindungen im Brandenburgischen Straßengesetz angedacht. Die Machbarkeitsuntersuchung gibt dazu klare Empfehlungen ab.
- Die Umsetzung der Radschnellverbindungen wird über einen längeren Zeitraum erfolgen müssen und ist abhängig von den personellen und finanziellen Ressourcen beim Land Brandenburg und Kommunen



Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!