

# Protokollauszug

aus der  
25. öffentliche Sitzung des Ausschusses für Klima, Ordnung, Umweltschutz und ländliche Entwicklung  
vom 16.02.2017

---

öffentlich

**Top 3.4 Fortschreibung des Radverkehrskonzepts der Landeshauptstadt Potsdam  
17/SVV/0020  
vertagt**

Die Behandlung des Tagesordnungspunktes erfolgt in 1. Lesung (sh. Abstimmung zur Tagesordnung).

Herr von Einem (Bereich Verkehrsentwicklung) bringt die Vorlage ein und erläutert sie ausführlich anhand einer Präsentation. Er geht u.a. auf die Inhalte des Konzeptes, Vorgehensweisen sowie Bewertungskriterien ein.

Kritisch gesehen wird von den Mitgliedern die Prioritätensetzung, über die noch im Einzelnen zu sprechen sei.

Herr Kuppert erbittet die Stellungnahme der Verwaltung zu den eingegangenen Bürgermeinungen.

Herr von Einem wird sie zur Vorbereitung zur nächsten Sitzung den Mitgliedern zur Verfügung stellen.

Herr Henning möchte wissen, was mit Strecken passiert, die von betroffenen Nachbarkommunen nicht mitgetragen werden. Außerdem kann er noch nicht nachvollziehen, warum an einigen Stellen Parallelwege zu bereits vorhandenen Radwegen geschaffen werden, siehe beispielsweise Heinrich-Mann-Allee. Zudem sieht er Radwege auf Fahrbahnen als Gefahrenquelle an.

Herr Jäkel bemängelt die unzureichende Breite von Schutzstreifen.

Auf diese und weitere Anmerkungen und Fragen geht Herr von Einem ein. Parallelwege ergeben sich aus der Einbeziehung künftiger Synergieeffekte. Die Einbeziehung von Strecken, die in die Zuständigkeit des Landesbetriebs Straßenwesen fallen, soll als Druckmittel fungieren, sich auch auf Landesebene entsprechend für den Radverkehr einzusetzen.

Zu den Schutzstreifen wirbt Herr Beck für mehr gegenseitige Rücksichtnahme. Man müsse wegkommen von einer gegenseitigen Aufrechnung, was wird für Autofahrer und was für Fahrradfahrer getan. Entscheidend sei doch, dass die Sicherheit des Radfahrers, als der schwächere Verkehrsteilnehmer, im Vordergrund stehe. Ohne Knautschzone gehe es eben gleich um die Gesundheit oder gar ums Leben.

Frau Lentz macht deutlich, dass bei allen wünschenswerten Planungen zum Radverkehr die Fußwege nicht vernachlässigt werden dürften. Dem Sicherheitsbedürfnis von Fußgängern müsse im gleichen Maße Rechnung getragen werden.

Frau Walter erkundigt sich nach einer Übersicht zu Straßen (im ländlichen Bereich) ohne jegliche begleitende Streifen, also ohne Rad- und Fußwege.

Herr von Einem teilt mit, dass eine solche Übersicht angefertigt und den Mitgliedern zur Verfügung gestellt werden könne.

Herr Kuppert bringt den Ergänzungsantrag der Fraktion DIE aNDERE ein und erläutert ihn ausführlich.

„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-Liebnecht-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 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 Rietz bringt drei Änderungsanträge für die Fraktion CDU/ANW ein und begründet sie.

### 1. Änderungsantrag:

„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 aufzunehmen.“

### 2. Änderungsantrag:

„Der Oberbürgermeister wird aufgefordert die Planungskosten für den Bau des Radweges als Verbindung zwischen der L902 und dem Ortseingang Golm in das Radverkehrskonzept einzustellen. Dieses Teilstück würde den Radweg nach Grube mit dem Radweg an den Golmer Instituten verbinden. Mit diesem Lückenschluss würde der Verkehr auf der Bornimer Chaussee für Radfahrer und Autofahrer sicherer. Gleichzeitig sollte die Planung die Einbindung an dem im Bau befindlichen Kreisverkehr an der L902 berücksichtigen. Die gesamten investiven Mittel werden auf 350.000,00 € eingeschätzt. Der genaue Wert sollte nach der Planung vorliegen.“

### 3. Änderungsantrag:

„Der Oberbürgermeister wird beauftragt, die Ertüchtigung und Verbreiterung der bestehenden Fußgänger- und Fahrradbrücke parallel zur Tram über die Nuthe in das Radverkehrskonzept aufzunehmen. Die Kosten belaufen sich auf ca. 200.000 €.“

Herr Jäkel (Fraktion Die Linke) bringt seinen Ergänzungsantrag ein und erläutert ihn:

„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 Rietz stellt den Geschäftsordnungsantrag, aufgrund des Umfangs sowie der fortgeschrittenen Zeit, die Diskussion zu den Änderungs- und Ergänzungsanträgen auf die nächste Sitzung zu vertagen.

Gegen den Geschäftsordnungsantrag spricht Herr Jäkel. Er schlägt den Vortrag von verkürzten Stellungnahmen vor, um sich zumindest ein Meinungsbild machen zu können.

Die Mitglieder einigen sich auf diesen Vorschlag.

Herr von Einem nimmt zu den Änderungs- und Ergänzungsanträgen Stellung:

Den Ergänzungsantrag von Herrn Jäkel hält er für zustimmungsfähig.

Zu den Änderungsanträgen CDU/ANW: Die Umsetzung des 3. Änderungsantrages ist aus bautechnischen Gründen nicht möglich. Dies wurde bereits mit Mitteilungsvorlage DS 16/SVV/0142 mitgeteilt.

Die Maßnahme aus dem 2. Änderungsantrag ist bereits im Konzept enthalten. Die Dauer der Umsetzung ließe sich jedoch nicht festlegen. Diese stehe im Verhältnis zur Umsetzung aller Maßnahmen, die naturgemäß aufgrund von begrenzten finanziellen und personellen Kapazitäten nicht gleichzeitig erfolgen können.

Zum 1. Änderungsantrag sei in Bezug auf den Lerchensteig und die Max-Eyth-Allee kein Radweg empfohlen worden, da der Radverkehr aufgrund des geringen Kfz-Verkehrs sicher auf der Fahrbahn geführt werden kann. Nach Auskunft des Bereichs Verkehrsanlagen kann der Gehweg am Lerchensteig ggf. über den neuen Haushaltsansatz Investitionsnummer Gehwege realisiert werden. Im Bereich Max-Eyth-Allee wurde 2011 eine entsprechende Planung für einen Fuß- und Radweg durchgeführt. Die Maßnahme konnte aber aufgrund der Ablehnung der Anlieger (KAG-Umlagepflicht) nicht umgesetzt werden. Nun wurde dieser Weg wie alle anderen Wege in Potsdam neu bewertet und festgestellt, dass nach den derzeitigen technischen Regelwerken der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt werden kann.

Zum Ergänzungsantrag der Fraktion DIE aNDERE führt Herr von Einem aus, dass dem Punkt 2.4 zugestimmt werden könne, sofern die These zutrifft. Der Punkt 5.2 ist prüfbar, aber voraussichtlich rechtlich nicht umsetzbar. Zur Forderung unter 2. sehe die Verwaltung die Problematik von „Schilderwäldern, die sie vermeiden möchte.

Herr Linke schlägt als Kompromiss vor, entsprechende Schilder zumindest an besonders gefährdeten Stellen aufzustellen.

Zu den Maßnahmen unter Punkt 10 führt Herr von Einem aus, dass eine Prüfung möglich sei, bis auf die Forderung nach LED-Warnlampen in der Fahrbahn nach Kopenhagener Modell, dies sei rechtlich nicht zulässig. Das Blatt zur Nuthestraße Brücke der L40 über die Wetzlarer Bahn wurde tatsächlich vergessen. Er bedankt sich für die Aufmerksamkeit und werde es natürlich wieder mit aufnehmen. Die Forderung nach einem einheitlichen farblichen Erscheinungsbild für Anlagen des Radverkehrs wird derzeit ein verwaltungsinternes Papier unter dem Titel Standards für den Radverkehr erarbeitet.

Herr Jäkel erklärt, den Änderungsanträgen der Fraktion CDU/ANW bis auf Kleinigkeiten grundsätzlich zustimmen zu können. Den Ergänzungsantrag der Fraktion DIE aNDERE hält er für in Teilen zu polemisch. Den Punkt 10 könne er mittragen.

Herr Kuppert hält die Änderungsanträge der Fraktion CDU/ANW für sinnvoll.

Der Ausschussvorsitzende schließt die 1. Lesung. Die 2. Lesung erfolgt in der kommenden Sitzung des Ausschusses für Klima, Ordnung, Umweltschutz und ländliche Entwicklung am 23.3.2017.