

Protokollauszug

aus der
47. öffentliche Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Bauen
und Verkehr
vom 28.03.2017

öffentlich

Top 4.3 Fortschreibung des Radverkehrskonzepts der Landeshauptstadt Potsdam

17/SVV/0020 geändert beschlossen

Der Ausschussvorsitzende verweist auf die Aufbereitung der Ergänzungs- und Änderungsanträge durch die Verwaltung, die den Mitgliedern als Tischvorlage ausliegt und schlägt vor, die einzelnen Anträge anhand dieser Reihenfolge abzuarbeiten.

Ergänzungsantrag der Fraktion Die Linke

Der Ausschussvorsitzende weist auf das Ergebnis der Beratungen aus dem Ausschuss für Klima, Ordnung, Umweltschutz und ländliche Entwicklung (KOUL) vom 23.3. hin, wo der Ergänzungsantrag mit 5:0:1 angenommen wurde.

Er 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 einstimmig 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 Radfahrern 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 Fahrzeurückhaltesystem 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 farblisches 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.

Der Ausschussvorsitzende weist darauf hin, dass im KOUL-Ausschuss am 23.3. hierzu die vier Forderungsblöcke einzeln abgestimmt worden seien.

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

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 1:4:2 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 1:4:2 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.

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 Fahrzeurückhaltesystem 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										

Abstimmungsergebnis: mit 6:1:0 **angenommen**

4. Entwicklung von Zielstandards als Begleitmaßnahme zum Radverkehrskonzept

Abstimmungsergebnis: mit 1:4:2 **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.“

Der Ausschussvorsitzende informiert über das Abstimmungsergebnis aus dem KOUL-Ausschuss und lässt über den Ergänzungsantrag der Fraktion Bürgerbündnis-FDP abstimmen.

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

Abstimmungsergebnis: mit 6:0:1 **angenommen**.

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.“

Der Ausschussvorsitzende informiert, dass im KOUL-Ausschuss unter Streichung des Halbsatzes, „und bis zum Jahresende 2018 zu realisieren“ der Änderungsantrag einstimmig angenommen worden sei.

Herr Niehoff (Bereich Verkehrsentwicklung) geht erläuternd auf den Zeitplan zur Abarbeitung/ Umsetzung des Radverkehrskonzeptes (RVK) ein.

Herr Krause kritisiert zum vorliegenden Zeitplan der Maßnahmenumsetzungen der Verwaltung, dass der Kuhforter Damm nicht wie besprochen bei den Planungen im Jahr 2017 enthalten sei. Zudem handle es sich bei der dargestellten Maßnahme Werderscher Damm/ Kuhforter Damm eigentlich um zwei Maßnahmen, die getrennt voneinander betrachtet werden sollten. Der Teil zwischen Lindenallee und Bahndamm, der seinerzeit an den Anliegern gescheitert sei, sei fertig geplant und könne jetzt realisiert werden.

Herr Niehoff führt aus, die Maßnahme Werderscher Damm/ Kuhforter Damm sinnvollerweise als eine Maßnahme im RVK beibehalten zu wollen. Eine Prüfung der Trennung in zwei Maßnahmen sei aber möglich.

Herr Krause weist darauf hin, dass der Kuhforter Damm durch den Radverkehr stark frequentiert sei und der beschriebene Teilabschnitt zügig realisiert werden sollte, um die Verkehrssituation an dieser Stelle zu verbessern. Er kündigt einen entsprechenden Änderungsantrag zur Behandlung der Vorlage in der Stadtverordnetenversammlung an.

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.“

Der Ausschussvorsitzende erläutert, dass der Satz zu den Kosten im KOUL-Ausschuss gestrichen worden sei und der Änderungsantrag einstimmig angenommen wurde.

Herr Niehoff bietet an, in die derzeitige Aussage im RVK, „Engstelle (Trambrücke) im Rahmen einer grundhaften Erneuerung der Trambrücke zu beseitigen“, „oder einem Brückenneubau“ aufzunehmen.

Der Ausschussvorsitzende stellt den geänderten Änderungstrag 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: mit 6:0:1 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.“

Der Ausschussvorsitzende informiert über die Votierung im KOUL-Ausschuss, wo die Bezeichnung „Sozialdorf Lerchensteig“ ersetzt worden ist durch „AWO-Gelände“ und der Änderungsantrag einstimmig angenommen wurde.

Herr Niehoff führt aus, dass im RVK zum Lerchensteig ein Maßnahmenblatt enthalten sei. Für die Max-Eyth-Allee könne ein Maßnahmenblatt neu hinzugefügt werden. Dies werde jedoch die Verschiebung anderer Maßnahmen zur Folge haben. Das müsse mit bedacht werden.

Frau Hüneke hält die bisher benannten Maßnahmen ebenfalls für dringlich. Der Maßnahmenplan sollte nicht verändert werden.

Herr Berlin hält die in Rede stehende Strecke für nicht so frequentiert, dass es eine Einordnung in die Priorität I rechtfertigen würde.

Herr Jäkel weist darauf hin, dass mit Errichtung des Sportplatzes an dieser Stelle auch der Radverkehr realisiert und ein Radweg erforderlich werden wird.

Herrn Eichert ist es unverständlich, warum diese Maßnahme nicht im RVK enthalten ist.

Herr Goetzmann erläutert, dass mit dem RVK langfristig der Radverkehr gefördert werden solle. In dieser Angelegenheit jedoch werde im Zusammenhang mit dem Sportplatz perspektivisch auch die Fußweg-Anbindung an den Busverkehr realisiert, damit dann also auch eine Möglichkeit für den Radverkehr geschaffen. Viel wichtiger sei jedoch der bereits mehrfach angesprochene Umstand, dass für Höherstufungen in der Priorität auch Maßnahmen benannt werden müssen, die dann nach hinten rücken.

Auf weitere Nachfragen geht Herr Niehoff ein.

Herr Krause stellt den Antrag zur Geschäftsordnung, den Änderungsantrag durch Verwaltungshandeln erledigt zu erklären, da im Zuge des Sportplatzes an dieser Stelle der herzustellende Gehweg auch von den Radfahrern mit genutzt werden könne.

Für den Geschäftsordnungsantrag spricht niemand.

Dagegen spricht Herr Eichert, der zu bedenken gibt, dass die Umsetzung in dieser Form noch nicht feststehe.

Der Ausschussvorsitzende lässt über den Geschäftsordnungsantrag abstimmen.

Er wird mit 3:3:1 Stimmen abgelehnt.

Herr Kuppert gibt zu bedenken, dass die Anbindung an den Sportplatz über die Feldflur für Radfahrer durchaus gut sei und hier keine drängende Priorität gesehen werde.

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.

Er wird mit 2:5:0 abgelehnt.

Änderungsantrag der Fraktion Bürgerbündnis-FDP

Frau Dr. Klockow (Fraktion Bürgerbündnis) nimmt ihr Rederecht wahr und führt für den von der Maßnahme betroffenen Ortsteil Neu Fahrland aus, dass die Finanzierung des geplanten Brückenbaus sehr kritisch gesehen werde. Sie sei durchaus für die Schaffung von Radschnellrouten, an dieser Stelle sollte sie jedoch nicht umgesetzt werden. Massive Eingriffe in die Natur vor Ort wären die Folge. Zudem hätten die Bürgerinnen und Bürger von Neu Fahrland kaum einen Nutzen von der Radschnellroute, zu der eine adäquate Anbindung fehle. Sie bittet dem Änderungsantrag zuzustimmen.

Herr Kirsch bringt den Änderungsantrag ein und begründet 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 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 bittet um Zustimmung.

Frau Reimers verweist auf die Unterscheidung zwischen Radschnellweg und herkömmlichem Radverkehr. Dies seien zwei Dinge, die nicht miteinander vermischt werden sollten. Die Anbin-

dung von Krampnitz sei ein wichtiger Punkt, deswegen solle die Prüfung dieser Radschnellroute unbedingt enthalten bleiben.

Herr Kuppert gibt zu bedenken, dass es sich bei den geplanten Radschnellrouten, von denen es in Deutschland bisher nur wenige gebe, um eine Investition in die Zukunft handele. Sehr gute Erfahrungen habe man damit bereits in den Niederlanden oder Dänemark gemacht. Die Prüfung der in Rede stehenden Radschnellroute solle nicht wegfallen.

Frau Hüneke schließt sich der Aussage von Herrn Kuppert an. Es werde Zeit, sich mit Radschnellrouten konkret zu befassen, denn Planungsvorläufe seien wichtig für zukünftige Entscheidungen. Die Prüfung dieser Radschnellroute solle deswegen enthalten bleiben.

Herr Kirsch ist der Meinung, dass Radwege, die zeitnah benötigt würden, prioritär behandelt werden müssten und nicht Radschnellwege, die noch weit in der Zukunft lägen.

Auch Herr Eichert vertritt die Meinung, man solle sich verstärkt auf nahe Ziele konzentrieren. Diese hätten Vorrang.

Herr Niehoff weist noch einmal darauf hin, dass die Anbindung des Potsdamer Nordens durch eine Radschnellverbindung im RVK enthalten sei, um zukünftige Planungen mit einzubeziehen. Sie hätte an dieser Stelle für die Verwaltung jedoch keine Priorität und es bliebe den Stadtverordneten auch in Zukunft noch Gelegenheit über entsprechende Routen zu befinden.

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 3:3:1 abgelehnt.

Herr Krause erkundigt sich nach den Beschlüssen der Ortsbeiräte.

Herr Spira (Ortsvorsteher OBR Satzkorn) informiert zur Diskussion aus dem OBR Satzkorn vom 16.3., dass er nach geäußerten Bedenken von Bürgerinnen und Bürgern angeregt habe, zu prüfen, inwieweit es möglich sei, neue Wege nur im Außenbereich zu errichten und den Verkehr dann im Innenbereich, welcher ohnehin zu den Hauptverkehrszeiten auf 30 Km/h begrenzt sei, auf die vorhandenen Fahrbahnen weiter zu leiten. Nach dem Innenbereich besteht im Bereich der Satzkorner Bergstraße bereits ein nutzbarer Rad- und Gehweg, welcher mit Mitteln der damaligen Gemeinde errichtet wurde und bis zum Bolzplatz führe.

Herr Gutschmidt (Ortsvorsteher OBR Grube) berichtet aus der Sitzung vom 14.3. von zwei Änderungsanträgen:

1. Der Oberbürgermeister wird aufgefordert, die Planungskosten für den Bau eines Radweges entlang der Mitschurinstraße in Bornim in das Radverkehrskonzept der LHP einzustellen.
2. Der Oberbürgermeister wird aufgefordert, die Planungskosten für die Instandsetzung der touristischen Radroute F3 im Bereich des Nattwerder Weges (Plattenweg), des Feldweges (zwischen Friedhof und der Ortslage Schlänitzsee) und des kompletten Mühlendamms (zwischen Kirche Nattwerder und dem Schloss Golm) in das Radverkehrskonzept einzustellen. Priorität 1 des Radverkehrskonzeptes.

Herr Jäkel schlägt vor, die entsprechenden Änderungsanträge zur Behandlung in die Stadtverordnetenversammlung einzubringen.

Herr Krause erkundigt sich, ob die Maßnahme Bahnhof Marquardt in den Stadt-Umland-Wettbewerb integrierbar sei.

Herr Goetzmann verneint dies, da die Entscheidung über die beinhalteten Maßnahmen auf der erfolgten Wettbewerbseinbringung beruhen.

Herr Jäkel schlägt vor, eine entsprechende Deckungsquelle zur Behandlung in die Stadtverordnetenversammlung durch den OBR Satzkorn einzubringen.

Herr Niehoff weist auf die Zuständigkeit der Deutschen Bahn AG für den Bahnhof Marquardt hin. Bezüglich P+R (Park + Ride) führt er aus, dass dieses Thema grundsätzlich aus dem Stadt-Umland-Wettbewerb zur Reduzierung des Gesamtförderbedarfs in andere Förderperspektiven ausgelagert worden sei. Vor der Realisierung des P+R Standortes Bahnhof Marquardt stünden nicht nur noch offene Fragen im Raum, sondern seien auch noch andere P+R Standorte abzuarbeiten.

Der Ausschussvorsitzende stellt die geänderte Vorlage zur Abstimmung.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung zur Beschlussfassung:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Die **mit nachfolgenden Änderungen zu beschließende** Fortschreibung des Radverkehrskonzepts (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>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

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, zu prüfen, ob bei dem Ausbau von Radwegen 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.

Abstimmungsergebnis:

Zustimmung:	6
Ablehnung:	0
Stimmenthaltung:	1