

# Protokollauszug

aus der  
44. öffentliche/nichtöffentliche Sitzung des Ausschusses für Ordnung,  
Umweltschutz und Landwirtschaft  
vom 22.05.2008

---

öffentlich

**Top 3.7 Radverkehrsstrategie für Potsdam und Radverkehrskonzept Potsdam  
08/SVV/0455  
vertagt**

Herr Kahle bringt die Drucksache ein und gibt Erläuterungen.

Er stellt anhand eine Power-Point-Präsentation Zahlen zum Radverkehr in der Landeshauptstadt Potsdam vor und gibt Erläuterungen zur Entwicklung dieser Zahlen anhand des Beispiels Lange Brücke. Er benennt die Gründe für die Radverkehrsförderung und stellt die Ziele der Radverkehrsförderung vor.

Er erläutert die Radverkehrsstrategie sowie das Radverkehrskonzept.

Wenn das Radverkehrskonzept beschlossen ist, soll eine Info-Broschüre und ein Radverkehrsstadtplan herausgegeben werden.

Herr Rietz spricht das Thema Sicherheit an. Ihm ist aufgefallen, dass Radfahrer oft rote Ampeln ignorieren. Hier muss darauf geachtet werden, dass es eine Akzeptanz geben muss.

Herr Wendt wird zur nächsten Sitzung des Ausschusses Änderungsanträge zur vorliegenden Drucksache einbringen, die er im Vorfeld der nächsten Ausschusssitzung einreichen wird. Er weist auf die teilweise schlechte Ausschilderung der Umleitungen für Radfahrer hin.

Herr Kahle erklärt, dass dies nicht Bestandteil des Radverkehrskonzept ist. Er wird diese Anregung mitnehmen und im zuständigen Fachbereich ansprechen.

Herr Jäkel spricht sich grundsätzlich lobend über das Konzept aus, hat aber folgende Anregungen:

„Ich halte die vorliegenden Konzepte für eine sehr fleißige Arbeit. Sie enthalten zahlreiche sinnvolle und wünschenswerte Vorschläge. Ich kann aber nicht die Augen davor verschließen, dass sie auch problematische Vorschläge enthalten.

Meines Erachtens dürfen die berechtigten Belange des Fahrradverkehrs nicht isoliert betrachtet werden. Sie müssen vielmehr eingebettet sein in die Belange der Stadtentwicklung, des gesamten Straßenverkehrs einschließlich ÖPNV und Unfallschutz, des Denkmalschutzes und der ökologischen Aspekte bis hin zur Oberflächenwahl für Radwege. Dabei kommt es auf ein komplexes Zusammenwirken aller Faktoren an. Ich will dies an wenigen Beispielen erläutern.

- Die verschiedentlich vorgeschlagene Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h für Straßen kann zumindest im Straßenhauptnetz nicht realisiert werden weil damit die erforderliche Leistungsfähigkeit eben dieses Hauptnetzes für ÖPNV wie für MIV nicht sicherstellbar ist.

- Die auf Seite 35 unter Nr. 38a diskutierte Asphaltierung des gesamten Uferweges Kiewitt – Potsdam-West halte ich ökologisch für bedenklich. Auch steht das friedliche Nebeneinander von Erholung suchenden Spaziergängern und radelnden Menschen in Frage, wenn man aus dem Uferweg zugespitzt formuliert eine asphaltierte Radrennstrecke machen würde.

- Die auf Seite 38 unter Nr. 56 u. a. vorgeschlagene komplette Asphaltierung der Fahrbahn in der Lennetrasse würde in gröblicher Weise den Belangen des Gebietsschutzes der Brandenburger Vorstadt widersprechen und kann keinesfalls so empfohlen werden.

- Die auf Seite 34 unter Nr. 26 und an anderen Stellen vorgeschlagenen Maßnahmen für die Zeppelinstraße halte ich für hochproblematisch. In all den Fällen wo hier eine Verbreiterung von Radwegen zu Lasten einer Verringerung der Fahrbahnbreite diskutiert wird kollidiert dies mit der herausragenden und leider alternativlosen Bedeutung der B 1 als Hauptverkehrsstraße! Die aktuell vorhandenen Fahrbahnbreiten werden zumindest zwischen Breite Straße und Kastanienallee vollständig für 4 Fahrspuren einschließlich Straßenbahngleis benötigt. Als jahrzehntelang Ortskundiger weiß ich hier auch, dass die Spurbreiten gerade so ausreichend sind jedoch keinesfalls schmaler werden dürfen! Bereits jetzt gilt die Zeppelinstraße als Strecken-Unfallsschwerpunkt. Daher ist mir auch unverständlich, wie man ernsthaft ein Markieren eines Fahrradstreifens auf der Fahrbahn in Erwägung ziehen könnte. Dies würde Die Unfallgefahr für Radfahrer stark erhöhen und den gesamten Verkehr einschließlich ÖPNV empfindlich behindern!

Deshalb will ich aus meiner Sicht 3 Schlussfolgerungen herausstellen:

- 1.) Wo immer möglich sollten separate Radwege ertüchtigt oder geschaffen werden.
- 2.) Abmarkierung von Radwegen auf Fahrbahnen sollte im Hauptnetz grundsätzlich nur dort erfolgen, wo die Fahrbahnbreite bei ungehindertem Begegnungsverkehr LKW / LKW zusätzliche freie Breiten für die Radwege aufweist.
- 3.) Alle die Maßnahmen, die die Zeppelinstraße derart betreffen, dass in die vorhandenen hoch ausgelasteten Fahrbahnen eingegriffen wird, erfordern vor weiteren Entscheidungen dringend vertiefte verkehrliche Untersuchungen, um eine Entscheidungsgrundlage vorzubereiten. Wir sollten das vorliegende Konzept differenziert weiter begleiten und die Vernetzung mit den eingangs genannten Aspekten der Stadtentwicklung entwickeln.“

Er fragt die Verwaltung, wie es zu dem Vorschlag gekommen ist, in der Zeppelinstraße einen Radfahrstreifen auf der Fahrbahn einzurichten. Er fragt nach den weiteren Verfahrensschritten.

Herr Kahle weist darauf hin, dass dies in einer Arbeitsgruppe beraten wurden, an der u.a. auch der ADFC und die Polizei vertreten waren.

Er erklärt, dass die Zeppelinstraße auf eine Spur je Richtung und einer breiten befahrbaren Mittelspur beschränkt werden kann.

Herr Dörschel erachtet die Einrichtung von Radfahrstreifen auf der Fahrbahn aus eigener Erfahrung als sehr sinnvoll, da dies für die Radfahrer aus seiner Sicht sicher ist, da diese so durch die Autofahrer besser als Verkehrsteilnehmer wahrgenommen werden..

Herr Jäkel erklärt, dass er nicht generell gegen die Einrichtung von Radfahrstreifen auf der Fahrbahn ist. Dies muss aber die Fahrbahnbreite hergeben, auch im Begegnungsfall LKW/LKW bzw. LKW/Bus.

Herr Arndt begrüßt das Radverkehrskonzept. Bei den Sofortmaßnahmen ist ihm aufgefallen, dass bei Schildern für Fußgänger jetzt zusätzlich die Radfahrer aufgeführt werden. Dies sollte aus seiner Sicht genauer geprüft werden.

Herr Jäkel schlägt vor, dass die Verwaltung die unterschiedlichen möglichen Beschilderungen für gemeinsame Fuß- und Radwege und die Bedingungen für das Aufstellen der Schilder erörtert und dem Ausschuss zur Kenntnis gibt.

Herr Arndt bittet, die aktuellen Verkehrszeichen und die dafür geltenden Bedingungen für das Aufstellen der Schilder aufzulisten und dem Protokoll als Anlage beizufügen.