

# Protokollauszug

aus der  
45. öffentliche Sitzung des Ausschusses für Klima, Umwelt und Mobilität  
vom 21.03.2024

---

öffentlich

## **Top 6.2 Vorstellung der Planung Horstweg**

### **zur Kenntnis genommen**

Herr Lehmann nimmt das Rederecht für den ADFC wahr und stellt dar, weshalb der Horstweg aus Sicht des ADFC eine baulich getrennte Radverkehrsführung braucht und Radstreifen nicht ausreichend sind. Wesentliche Argumente sind evidenzbasierte Präferenzen zur Führungsform von Radinfrastruktur, sozio-demographische Daten zum angrenzenden Wohngebiet Schlaatz sowie Daten des Umweltbundesamts zur CO<sub>2</sub>-Bilanz von Pendlern vs. Bäumen.

Herr Lehmann bittet seine Präsentation dem Protokoll im Allris als Anlage beizufügen.

Frau Woiwode (Bereich Verkehrsanlagen) stellt die Planung für den Horstweg anhand einer Präsentation, welche dem TOP im Ratsinformationssystem als Anlage beigefügt wird, vor. Auf Nachfragen und Hinweise gehen Frau Woiwode und Herr Rubelt ein.

Herr Menzel bittet um Nachreichung der Zahlen der derzeitigen Nutzung durch Radfahrer und der künftigen Angebotsplanung. Die Verwaltung wird entsprechende Informationen nachreichen.

Der Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität nimmt die Berichterstattung zur Kenntnis.

# Horstweg



Landeshauptstadt  
Potsdam

Ausbau zwischen Heinrich-Mann-Allee und Dieselstraße  
inkl. Nuthebrücke

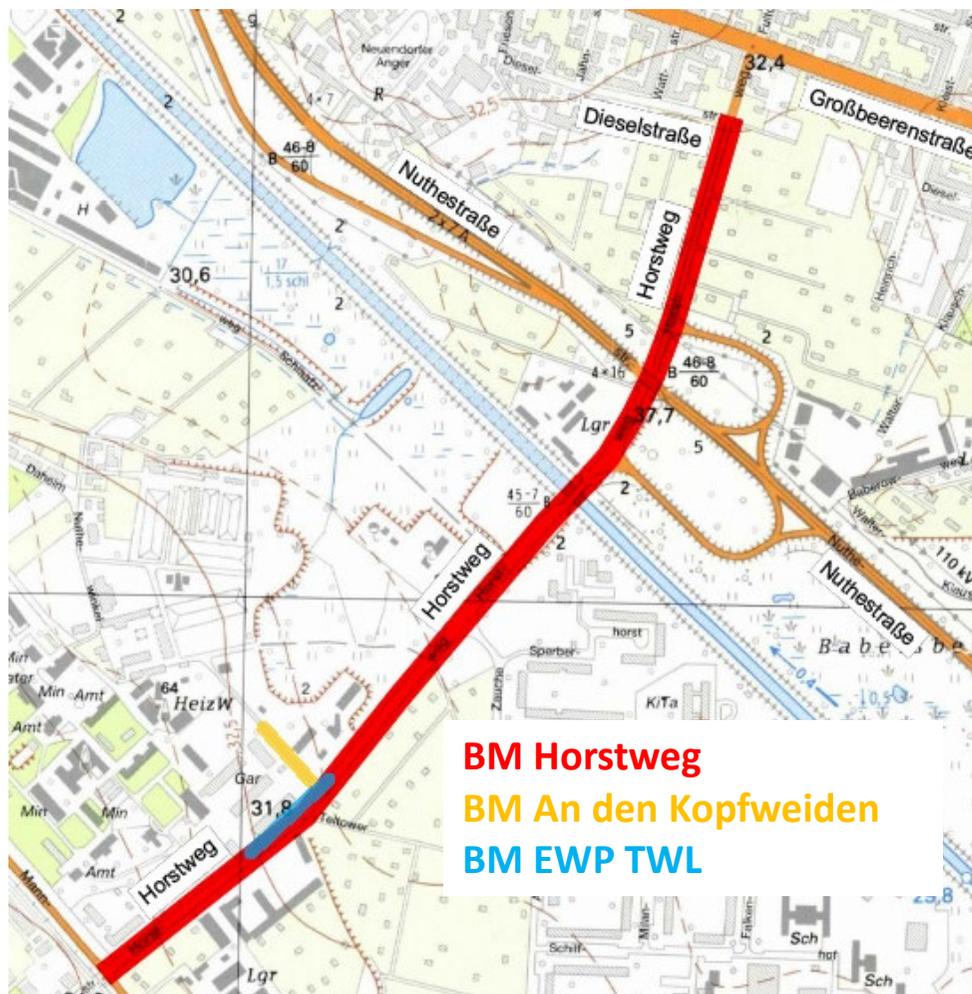


# Bauvorhaben



- Hauptverkehrsstraße (1,5 km Länge – zwischen Heinrich-Mann-Allee und Dieselstraße)
- Verbindung der Wohngebiete Babelsberg, Schlaatz und Waldstadt
- Bestandteil des LKW Führungskonzepts, Hauptroute Radverkehrskonzept und Schulwegsicherung
- Brücke (Baujahr 1965) über die Nuthe, d.h. Spannstahl ist spannungsrißkorrosionsgefährdet, Randträgersicherung, bestehende Verkehrseinschränkungen, 1/4jährl. Lagemessung und jährliche Hauptprüfung
  
- Erneuerung der gesamten Verkehrsanlage mit Brückenersatzneubau
- Schaffung einer sicheren und komfortablen Radverkehrsanlage
- Herstellung der Barrierefreiheit für den Fußverkehr
- neue Baumstandorte als Allee mit Kronenschluss
- Projekt im Rahmen des Bundesforschungsprojektes Blue Green Streets zur nachhaltigen Regenwasserbewirtschaftung

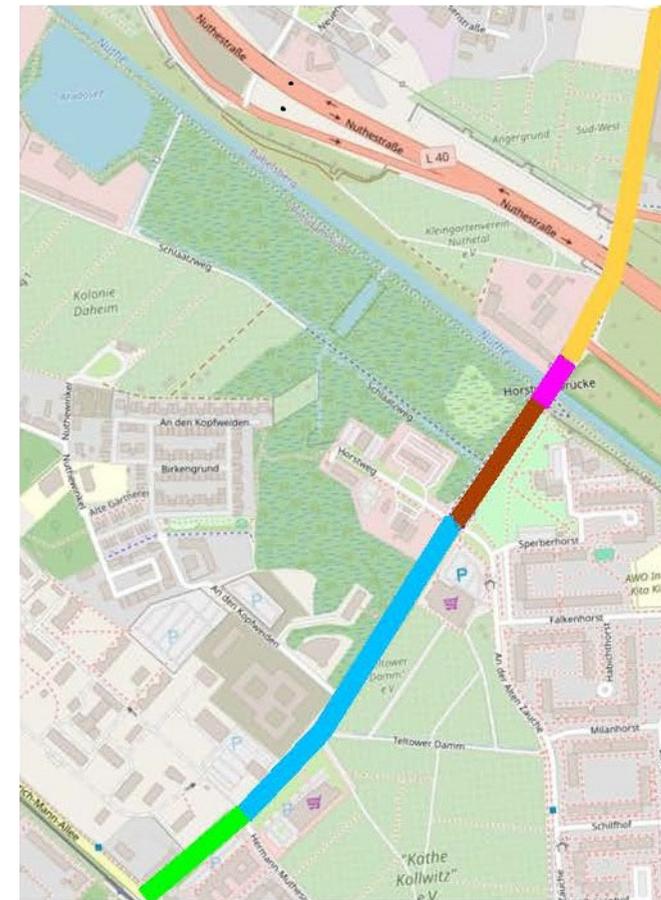
# Übersichtskarte



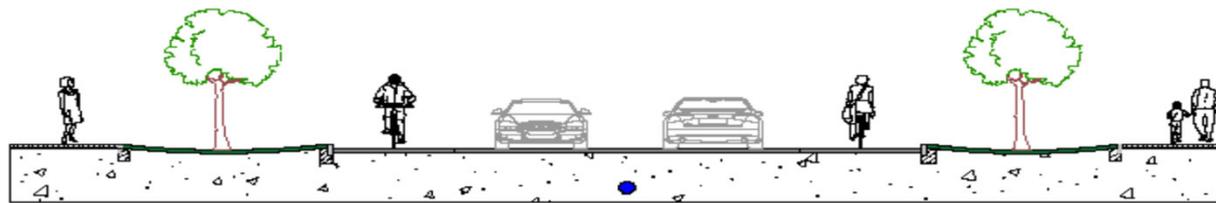
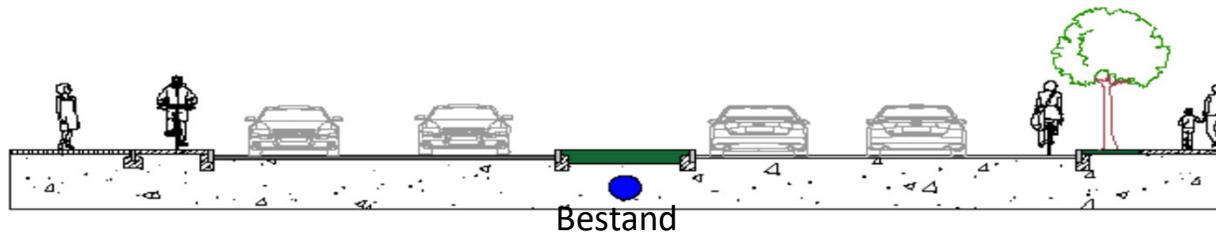
# Bauabschnitte



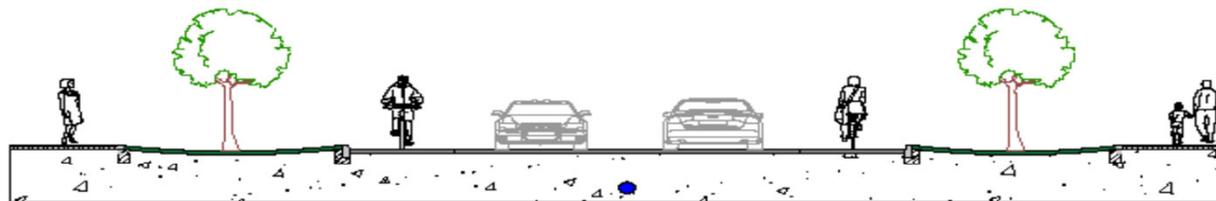
1. BA Nuthebrücke inklusive Rampen  
2025 – 2027 (pink)
2. BA Südrampe L40 bis Dieselstraße  
2027 – 2028 (orange)
3. BA südlich Nuthebrücke bis An der Alten  
Zauche (inkl. Knoten) 2028 – 2029 (braun)
4. BA An der Alten Zauche bis Hermann-  
Muthesius- Straße 2029 - 2030 (blau)
5. BA Hermann- Muthesius- Straße bis Heinrich-  
Mann- Allee 2030 – 2031 (grün)



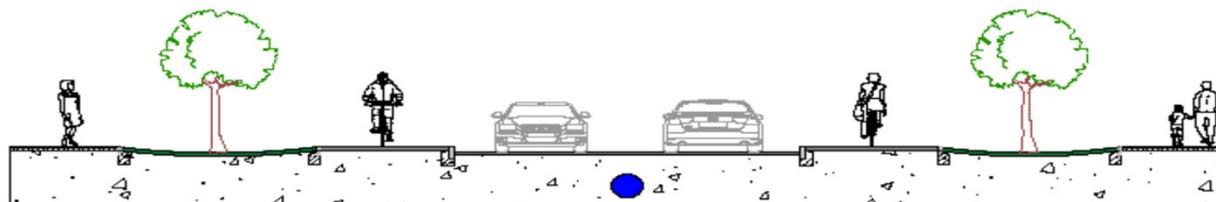
# Variantenvergleich



Variante 1A Radfahrstreifen 2,30m



Variante 1 Radfahrstreifen 2,0m



Variante 2 baulich getrennter Radweg 2,0m

**Als Vorzugsvariante wird die Variante 1A Radfahrstreifen 2,30 m festgelegt.**

### **Begründung:**

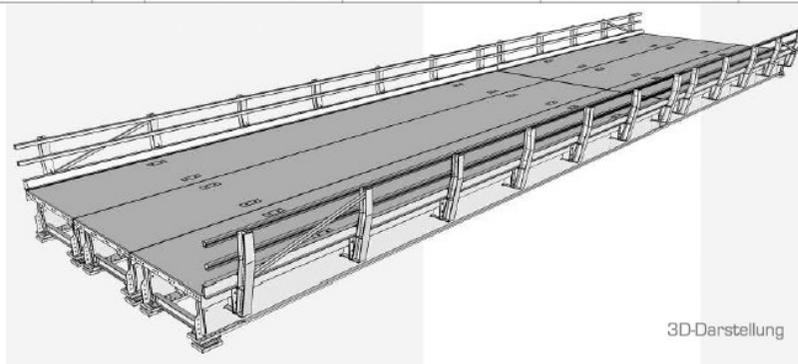
- die Variante entspricht einer zukunftsorientierten Planung,
- ermöglicht sichere und komfortable Radverkehrsführung
- mit nachhaltiger Regenwasserbewirtschaftung
- nicht nur deutliche Erhöhung der städtebaulichen Qualität durch die Schaffung von Baumstandorten mit Alleencharakter und späterem Kronenschluss

Diese Planung vereint alle Vorteile hinsichtlich der Verbesserung des Stadtklimas und der Stärkung der nachhaltigen Mobilität.

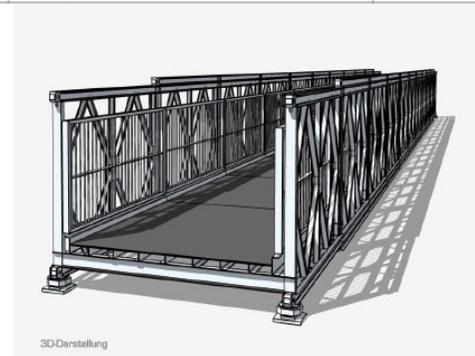
# Nuthebrücke - Bestand



# Behelfsumfahrung



3D-Darstellung



3D-Darstellung

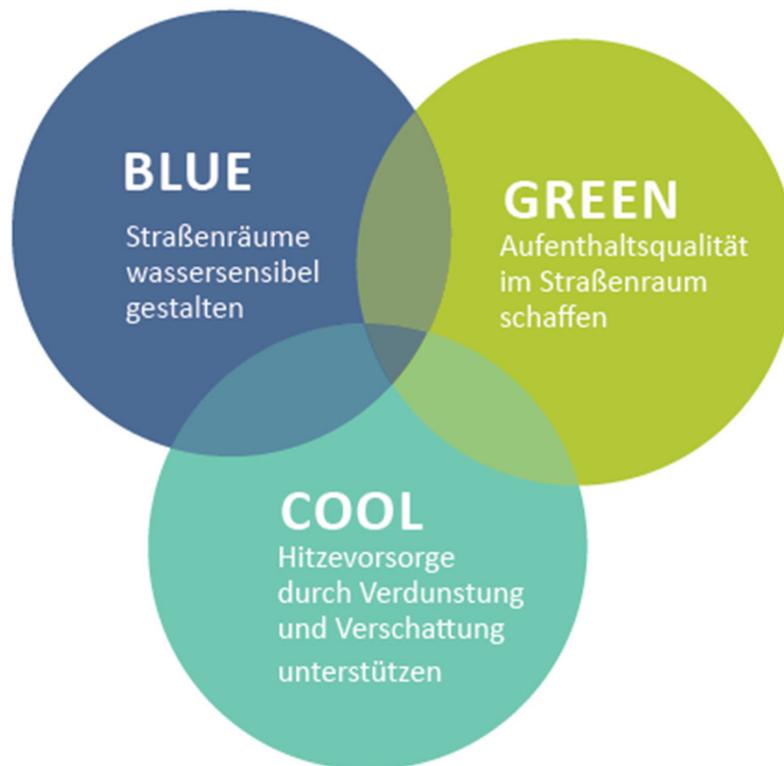


# Regenentwässerung - BlueGreenStreets



Landeshauptstadt  
Potsdam

In der Maßnahme wird das Forschungsprojekt „BlueGreenStreets“ miteinbezogen



Die Stadt Potsdam ist hierbei eine geförderte Partnerkommune für dieses deutschlandweites Forschungsprojekt.

## Verbundpartner Kontakt



HafenCity Universität  
Projektleitung: Prof. Dr.-Ing. Wolfgang Dickhaut  
FG Umweltgerechte Stadt- und Infrastrukturplanung  
Henning-Voscherau-Platz 1  
20457 Hamburg



bgmr Landschaftsarchitekten GmbH  
Projektleitung: Dr. W. Carlo Becker  
Prager Platz 6  
10779 Berlin



Universität Hamburg  
Institut für Bodenkunde  
Centrum für Erdsystemforschung und Nachhaltigkeit  
Projektleitung: Prof. Dr. Annette Eschenbach  
Allende-Platz 2  
20146 Hamburg



Ingenieurgesellschaft Prof. Dr. Sieker mbH  
Projektleitung: Prof. Dr.-Ing. Heiko Sieker  
Rennbahnallee 109A  
15366 Hoppegarten



Hochschule Karlsruhe - University of Applied Sciences  
Professur Verkehrsökologie  
Fakultät für Informationsmanagement und Medien  
Projektleitung: Prof. Dr. Jochen Eckart  
Moltkestraße 30  
76133 Karlsruhe

Hochschule Karlsruhe - University of Applied Sciences  
Institut für Verkehr und Infrastruktur  
Projektleitung: Prof. Dr. Markus Stockner  
Moltkestraße 30  
76133 Karlsruhe



GEO-NET Umweltconsulting GmbH  
Projektleitung: Dr. phil. Björn Büter  
Große Pfahlstraße 5a  
30161 Hannover

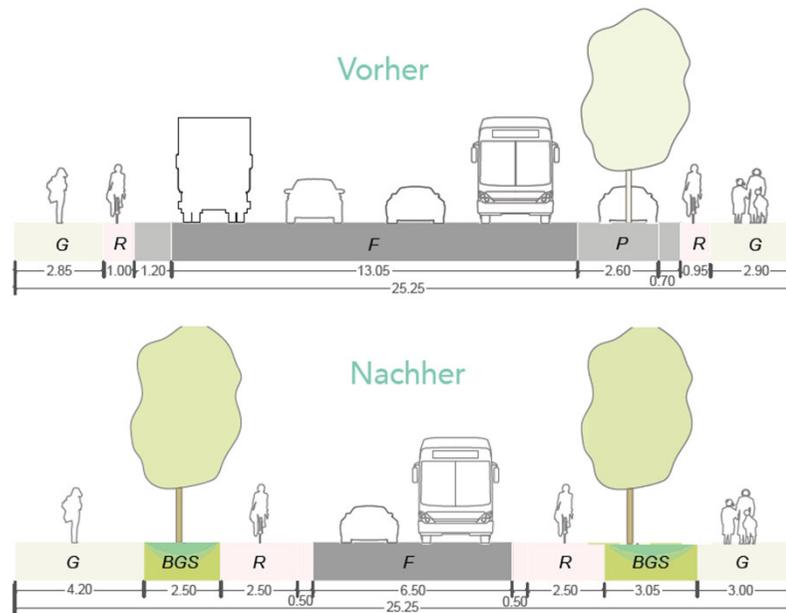


TU Berlin  
FG Ökhydrologie & Landschaftsbewertung  
Projektleitung: Prof. Eva N. Paton, Dr. Björn Kluge  
Ernst-Reuter-Platz 1  
10587 Berlin

TU Berlin  
FG Siedlungswasserwirtschaft  
Projektleitung: Prof. Dr.-Ing. Matthias Barjenbruch  
Gustav-Meyer-Allee 25  
13355 Berlin

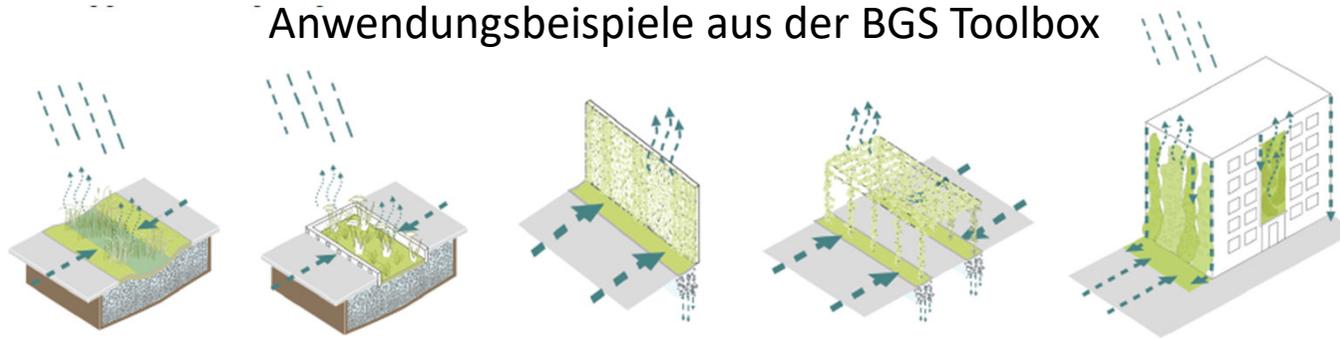


Institut für ökologische Wirtschaftsforschung  
(i|öw) GmbH, gemeinnützig  
Projektleitung: Prof. Dr. Jesko Hirschfeld  
Potsdamer Str. 105  
10785 Berlin



Das Konzept wird ebenfalls in Krampnitz und an der HMA im Bereich des ehemaligen Tramdepot verwendet.

### Anwendungsbeispiele aus der BGS Toolbox

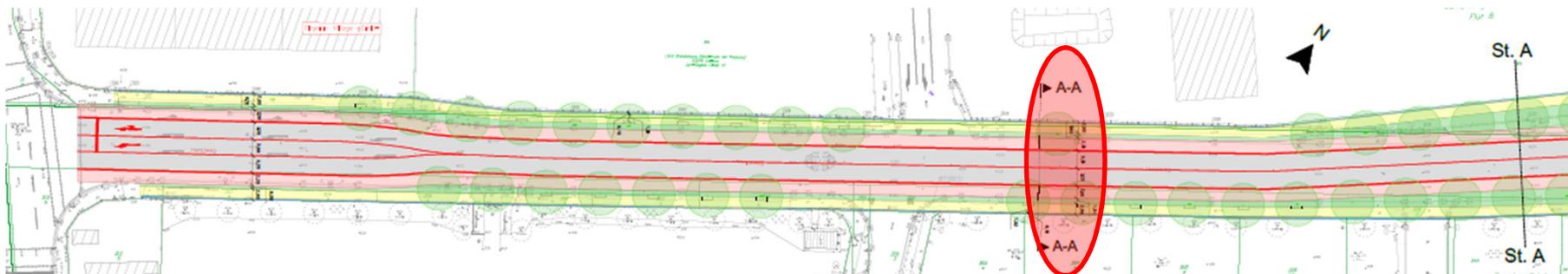




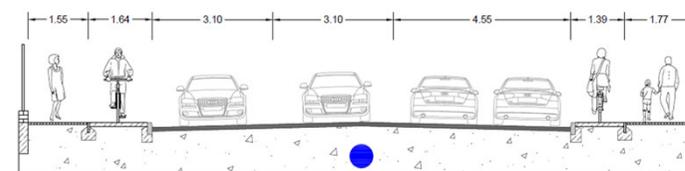
Vielen Dank  
für Ihre Aufmerksamkeit.

# Abschnitt zwischen Heinrich-Mann-Allee und Zufahrt Bundespolizei

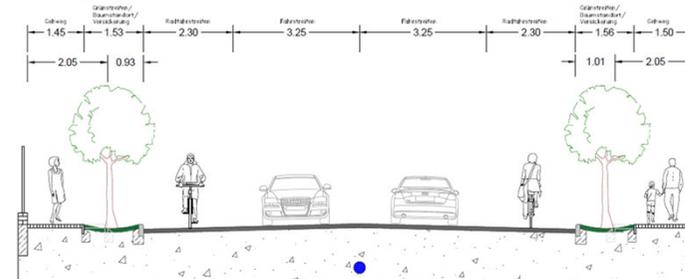
Alle Straßen sind in der „Rotliniendarstellung“ gezeigt, d.h. es werden nur grundsätzliche Breiten ohne vertiefte Kreuzungsplanung dargestellt.



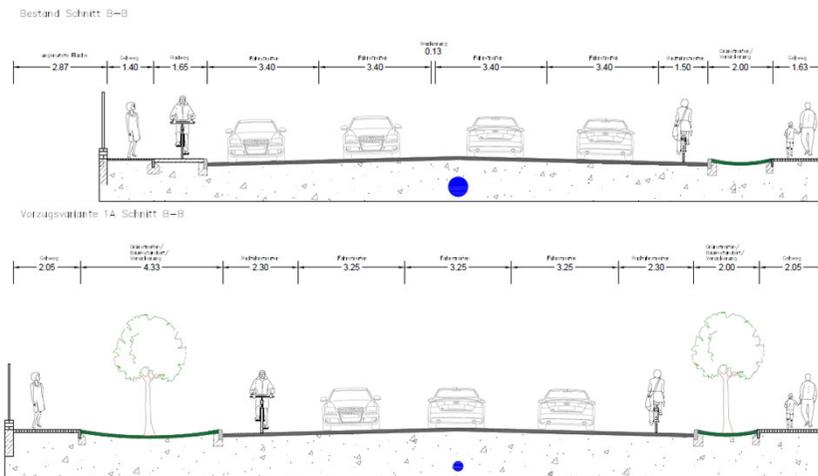
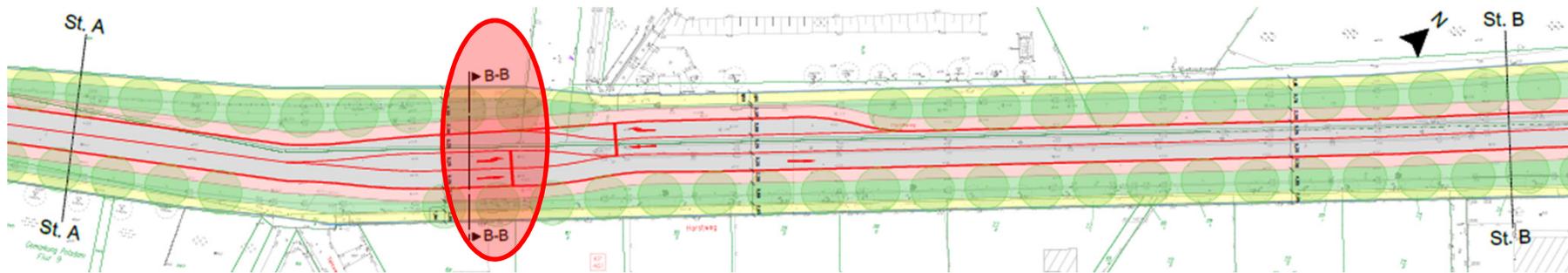
Bestand Schnitt A-A



Vorzugsvariante 1A Schnitt A-A



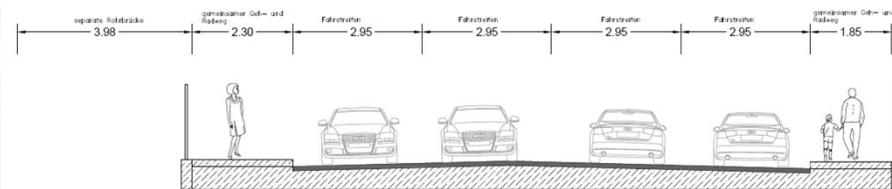
# Abschnitt zwischen Teltower Damm und An der Alten Zauche



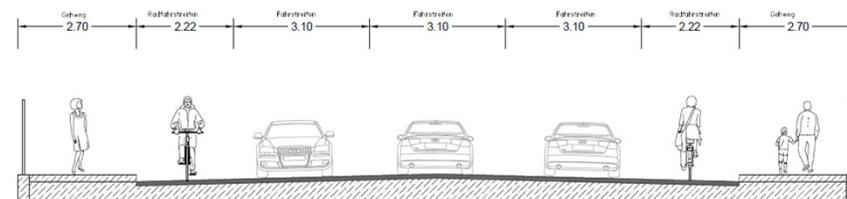
# Abschnitt zwischen Nuthebrücke und Auffahrt Nuthestraße



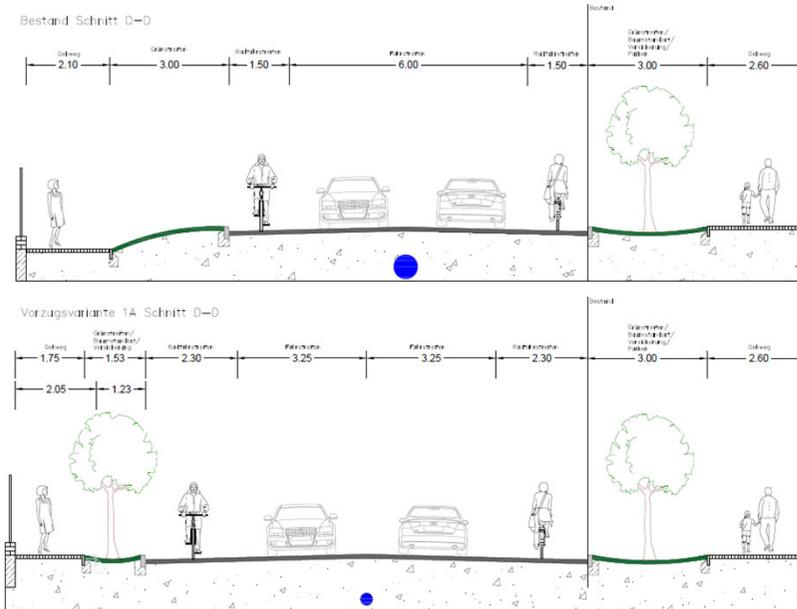
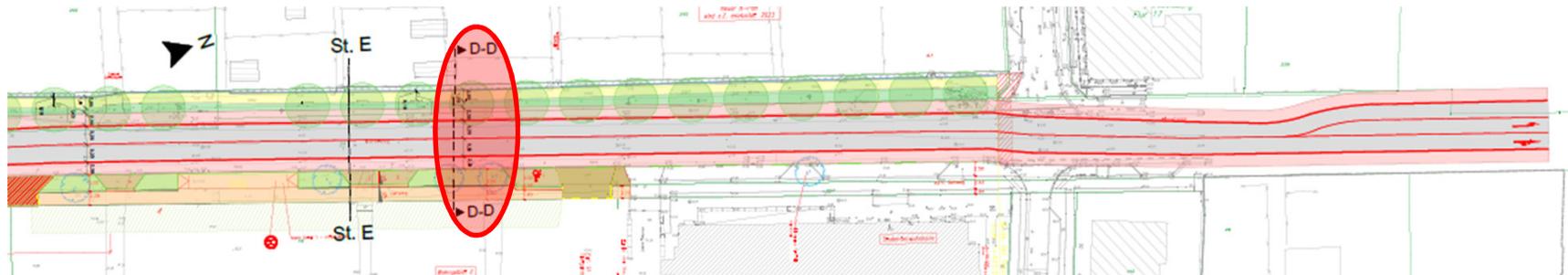
Bestand Schnitt C-C Nuthebrücke



Vorzugsvariante 1A Schnitt C-C Nuthebrücke



# Abschnitt zwischen Auffahrt Nuthestraße und Dieselstraße



# Anlage zum Variantenvergleich



## Variante 1 (Radfahrstreifen 2,0 m)

### **Gehweg:**

1,80 m + erforderliche Sicherheitsstreifen (0,25m/ 0,50m), punktuelle Einengungen an Baumstandorten auf minimal 1,20 m

### **Radverkehr:**

Führung auf Fahrbahnniveau, in Radfahrstreifen durchgängig 2,0 m Breite

### **Fahrstreifen:**

Haupttrichtung 3,25 m, Abbiegestreifen 3,0 m

### **Grünstreifen:**

ca. 177 Neupflanzungen,

### **Versickerungsfläche:**

24% anteilig zur Gesamtverkehrsfläche

## Variante 1 A (Radfahrstreifen 2,30 m)

### **Gehweg:**

1,80 m + erforderliche Sicherheitsstreifen (0,25m/ 0,50m), punktuelle Einengungen an Baumstandorten auf minimal 1,20 m

### **Radverkehr:**

Führung auf Fahrbahnniveau, in Radfahrstreifen durchgängig 2,30 m Breite (Ausnahme: Knoten Auffahrt L40 /R. –Moos-Straße = 2,00 m

### **Fahrstreifen:**

Haupttrichtung 3,25 m, Abbiegestreifen 3,0 m

### **Grünstreifen:**

ca. 156 Neupflanzungen,

### **Versickerungsfläche:**

20% anteilig zur Gesamtverkehrsfläche

## Hinweise zu Variante 1/ 1A:

- kein Einfluss auf Brückenplanung
- Die Varianten kommen den Empfehlungen der Matrix „Blue Green Streets Flächen“ für die Umwidmung von Fahrbahnflächen nahe (Anlage)
- RW- Kanal DN 300 und Versickerung in Nebenflächen
- Keine Kapazitätserweiterung vorhandene RistWag- Anlage
- Kein nachträglicher Umbau östliche Nebenanlage zw. Rudolf- Moos- Str. u. Dieselstr.(derzeit im Bau über Stadtkontor)

# Anlage zum Variantenvergleich



**Variante 2** (baulich getrennter Radweg, Nebenanlage straßenbegleitend)

**Gehweg:**

1,80 m + erforderliche Sicherheitsstreifen (0,25m/0,50m), punktuelle Einengungen an Baumstandorten auf minimal 1,20 m

**Radverkehr:**

baulich getrennter Radweg in der Nebenanlage 2,0 m Breite + Sicherheitsstreifen nach Lage

**Fahrstreifen:**

Haupttrichtung 3,25 m, Abbiegestreifen 3,0 m

**Grünstreifen:**

ca. 134 Neupflanzungen,

**Versickerungsfläche:**

18% anteilig zur Gesamtverkehrsfläche

**Variante 2.1** (baulich getrennter Radweg abgesetzt)

**Gehweg:**

1,80 m + erforderliche Sicherheitsstreifen (0,25m/0,50m), punktuelle Einengungen an Baumstandorten auf minimal 1,20 m

**Radverkehr:**

baulich getrennter Radweg in der Nebenanlage 2,0 m Breite + Sicherheitsstreifen nach Lage

**Fahrstreifen:**

Haupttrichtung 3,25 m, Abbiegestreifen 3,0 m

**Grünstreifen:**

ca. 134 Neupflanzungen,

**Versickerungsfläche:**

18% anteilig zur Gesamtverkehrsfläche

**Hinweise zu Variante 2:**

- Überarbeitung der Brückenplanung erforderlich (Konstruktion + Tragwerksplanung)
- RW- Kanal ca. DN 600 – da keine anteilige Versickerung in Nebenflächen möglich
- Kapazitätserweiterung vorhandene RistWag- Anlage
- Nachträglicher Umbau östliche Nebenanlage zw. Rudolf- Moos- Str. u. Dieselstr.(derzeit im Bau über Stadtkontor)

**Variante 2.1:**

Variante wird nicht weiterverfolgt, weil:

- die Linienführung wirkt sich nachteilig auf den Fahrkomfort aus
- Anzahl der Baumstandorte, keine Vorteile gegenüber Variante 2
- geringste Versickerungsfläche



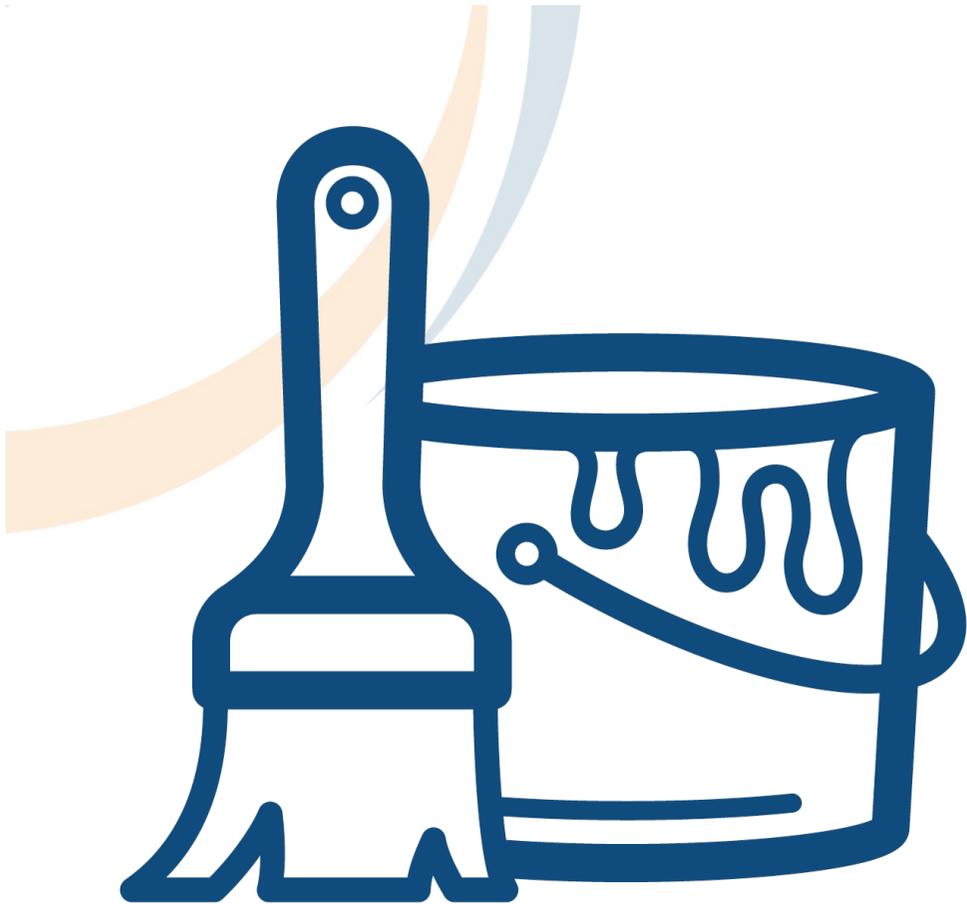


**„Ziel ist es, die Alternativen zum Kfz-Verkehr zu stärken und den Kfz-Verkehrsanteil am Modal Split zu reduzieren.“**

Quelle: <https://egov.potsdam.de/public/vo020?VOLFDNR=36635&refresh=false>



# Mobilität

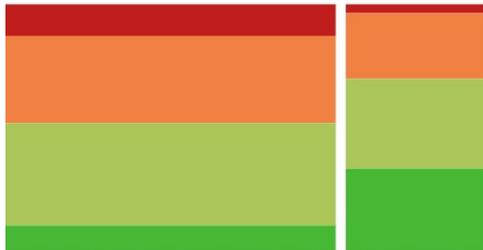


+ 2,7 %

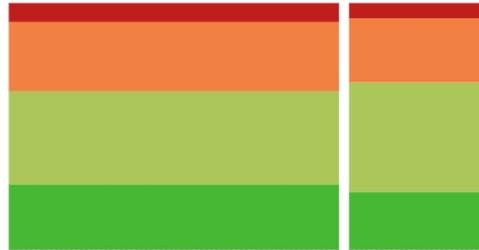
# Menschen fahren Rad, wo sie sich sicher fühlen



 **52%**  **70%**



 **64%**  **68%**



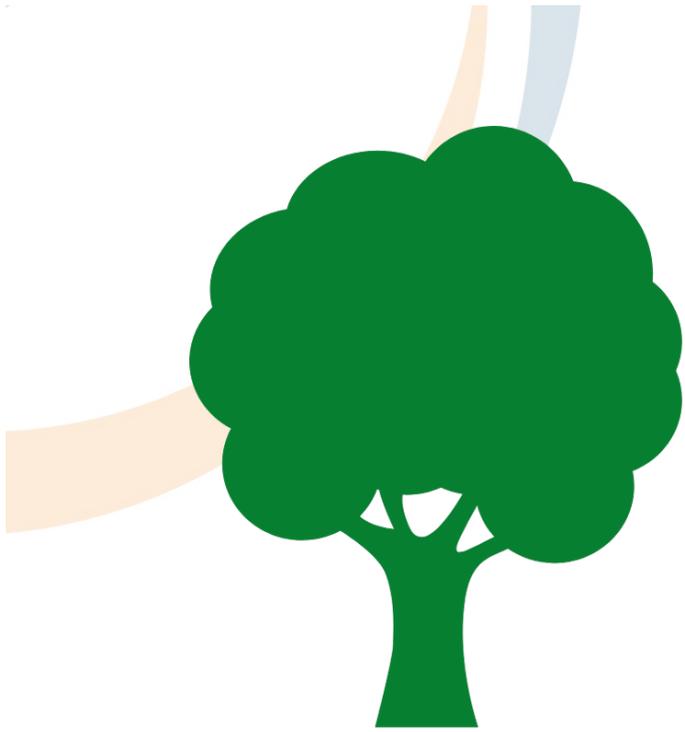
 **90%**



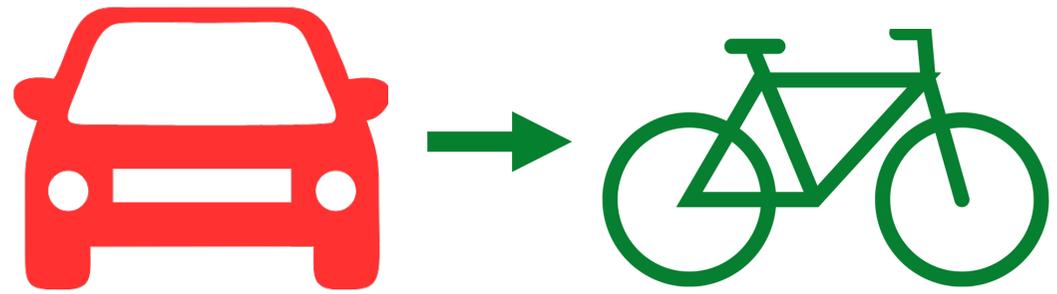
Quelle: BMDV-Studie zur subjektiven Sicherheit im Radverkehr: <https://radwege-check.de/>



# Klima



**- 10 kg CO<sub>2</sub>**

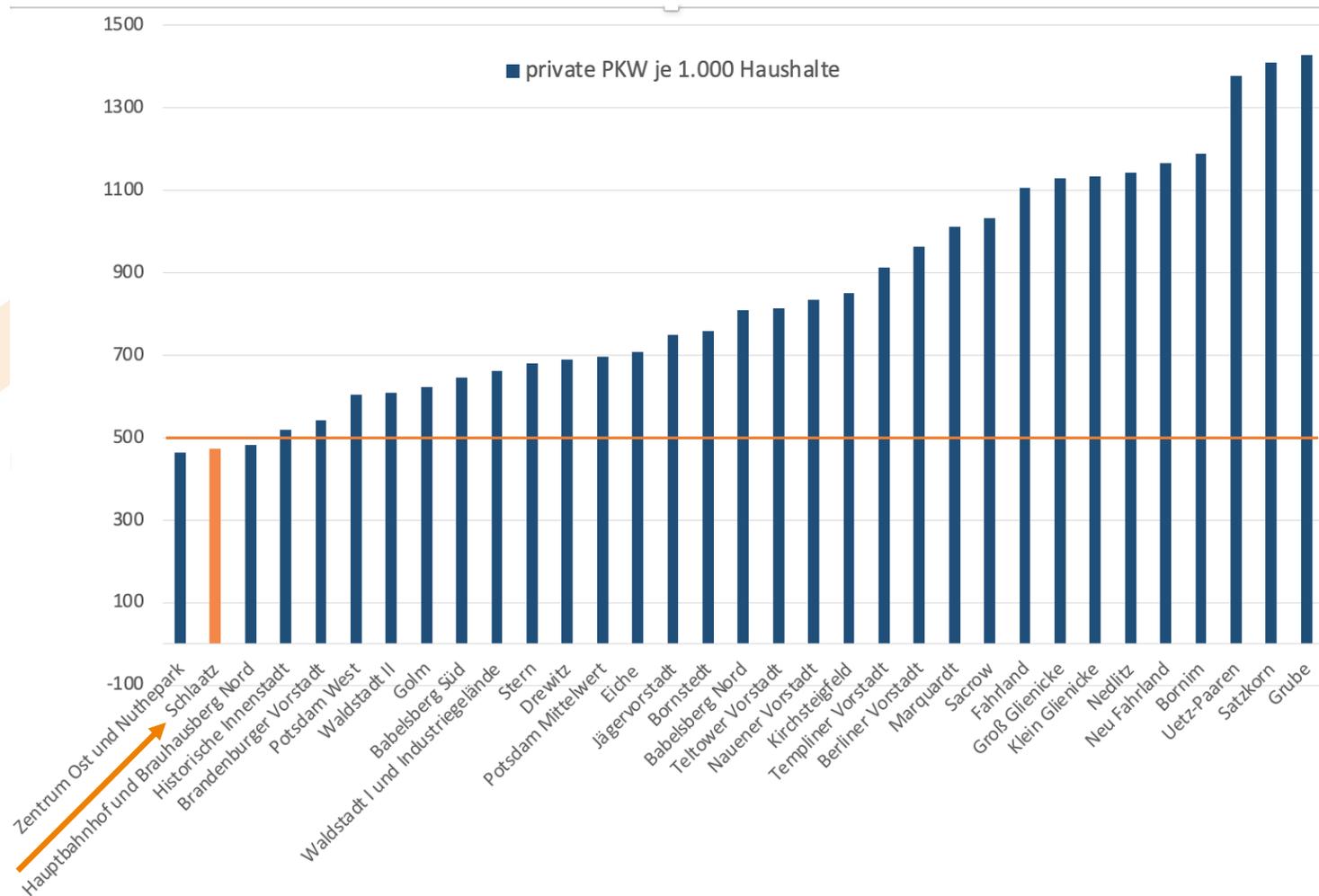


**- 300 kg CO<sub>2</sub>**

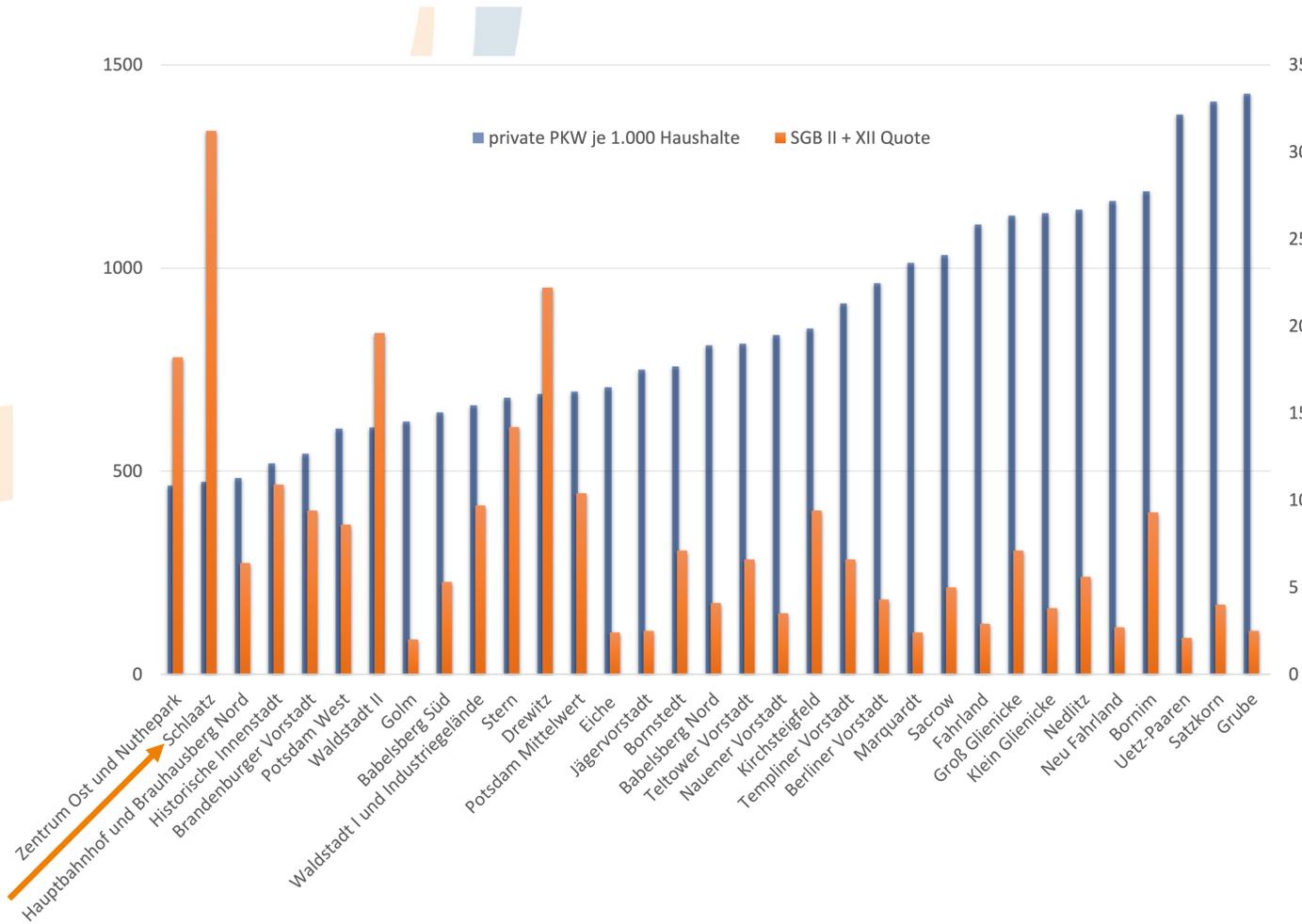
Quellen: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/nachhaltige-mobilitaet/radverkehr#gtgt-umweltfreund>  
[https://www.naturefund.de/wissen/co2\\_rechner/daten](https://www.naturefund.de/wissen/co2_rechner/daten)



# Soziale Teilhabe statt Segregation



Quellen: LH Potsdam - Stadtteile im Blick 2022



## Soziale Teilhabe

„Wenn eine Person in einer Umgebung lebt, in der sie alle relevanten Ziele fußläufig oder mit dem Rad erreichen kann, ist sie auch bei einem geringen Einkommen nicht von Mobilitätsarmut betroffen.“

Quelle: LH Potsdam - Stadteile im Blick 2022

Mobilitätsarmut in Deutschland Annäherung an ein unterschätztes Problem mit Lösungsperspektiven für mehr soziale Teilhabe und Klimaschutz



# Blue Green Streets

### Ziele und erwartete Ergebnisse BGS 2.0

- Toolbox und die Nachweistools von BGS sollen durch die kommunalen Planungspraktiker in konkreten Straßenumplanungskontexten angewendet werden
- Impulse in die kommunale Straßenplanung
- Überprüfung der Anwendbarkeit der BGS-Toolbox

### Aufgaben der Stadt Potsdam:

- Prüfung, inwieweit der Horstweg unter Beteiligung der relevanten Planungspraktiker:innen mit Unterstützung der Toolbox geplant werden kann
- Reflektion der Anwendbarkeit in Workshops
- Ggf. Fachaustausch mit weiteren 2-3 Kommunen in der Verstetigungsphase
- Feedback zur Anwendung der Toolbox im Rahmen von Interviews

<b>Horstweg</b>		Bereich: M4
zwischen Heinrich-Mann-Allee und An der alten Zauche		Abschnittsnummer: 85
Lage: innerorts, teilweise angebaut		
Radwegnetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe		
Länge: 650 m		
Kfz / maßgebliche Spitzenstunde		1600
<b>Horstweg</b>		Bereich: M4
zwischen An der alten Zauche und Ausfahrt/Auffahrt Nuthestraße		Abschnittsnummer: 95
Lage: innerorts, anbaufrei		
Radwegnetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe		
Länge: 406 m		
Kfz / maßgebliche Spitzenstunde		2670
<b>Horstweg</b>		Bereich: M4
zwischen Abfahrt/Auffahrt Nuthestraße und Großbeerstraße		Abschnittsnummer: 96
Lage: innerorts, teilweise angebaut		
Radwegnetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe		
Länge: 456 m		
Kfz / maßgebliche Spitzenstunde		1140
Schwerverkehrsanteil		3,9 %
Fahrbahnparken		kein Fahrbahnparken
Zulässige Höchstgeschwindigkeit		50 km/h
Belastungsbereich nach ERA		III
Vorhandene Radwegeinfrastruktur		Schutzstreifen, im Straßenraum, Einrichtungsverkehr (Anlagen für beide Fahrrichtungen vorhanden)
Breite der Radverkehrsanlage (m)		1,5-1,60
Benutzungspflicht		nein
Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO		-
Verkehrssicherheit		keine Auffälligkeiten (2011-2015) aber an der Nordzufahrt der Nuthestraße ist die Nebenanlage so schmal, dass der Radverkehr in Richtung H.-Mann-Allee durch den Aufstellbereich der wartenden Fußgänger fahren muss
Empfehlungen zur Führungsform		Radfahrstreifen
Argumentation nach ERA		Im Belastungsbereich III kann eine Benutzungspflicht sinngebend sein. Bei einer übersichtlichen Linienführung können aber auch Schutzstreifen verwendet werden.
Maßnahmen		Herstellung einer durchgängigen Radverkehrsanlage auch in den Kreuzungsbereichen prüfen.
Kommentar		-
Empfehlungen		
Kriterien		Punkte
Hauptroute 1. Stufe		3
Bewertung Bestand:		3
Verkehrssicherheit:		2
Priorität I		8

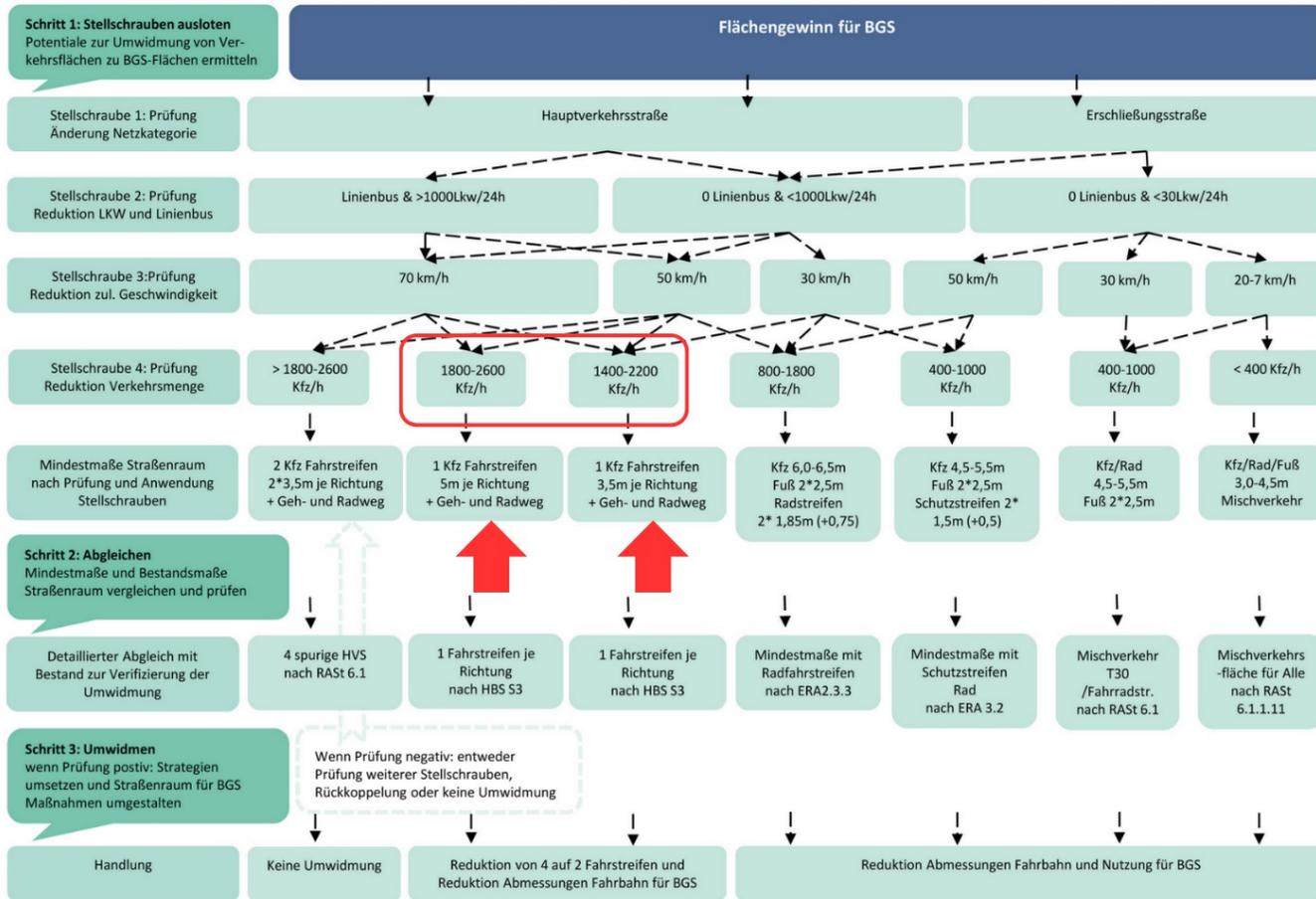
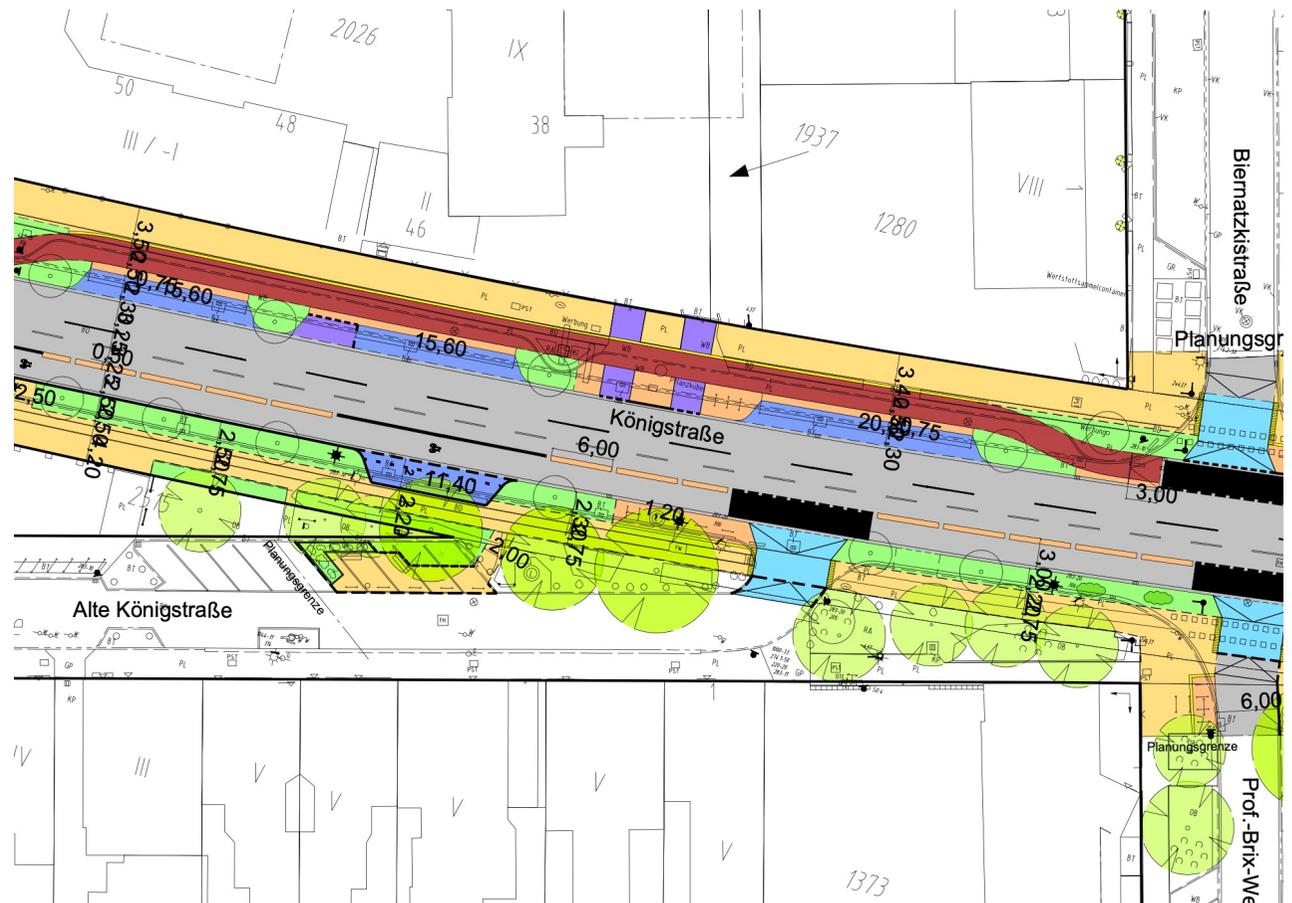


Abb. 25 - Matrix der Stellschrauben für die Umwidmung von Fahrbahnflächen in BGS-Flächen – Teil I Anzahl Fahrstreifen und Abmessung Fahrbahn [1]

## BGS Fallbeispiel: Königstraße, Hamburg

"Für den  
Radverkehr werden  
baulich geschützte  
Radfahrstreifen in  
ausreichender  
Breite,  
weitestgehend bis  
zu 2,5 Metern,  
hergestellt."



WHEN THE INFRASTRUCTURE IS ONLY COMFORTABLE FOR A SMALL GROUP OF PEOPLE...

THIS ISN'T SO BAD.

NOPE. NOT A CHANCE!

ONLY A FEW WILL USE IT.



WITH INFRASTRUCTURE THAT IS COMFORTABLE AND SAFE FOR MOST PEOPLE...

HMM, THIS ISN'T SO BAD, EITHER

AHH, MUCH BETTER...

FEWER PEOPLE ARE EXCLUDED FROM USING IT.



(C) RYAN MARTINSON 2018