



Protokollauszug

aus der

44. öffentliche Sitzung des Ausschusses für Klima, Umwelt und Mobilität
vom 15.02.2024

öffentlich

Top 5.1 Machbarkeitsuntersuchung Radanbindung Krampnitz

zur Kenntnis genommen

Herr von Einem (Radverkehrsbeauftragter der LHP) informiert anhand einer Präsentation, welche dem Tagesordnungspunkt im Allris beigefügt wird, über die vorgenommene Untersuchung und geht gemeinsam mit Herrn Rubelt sowie Herrn Niehoff (Fachbereich Mobilität und Infrastruktur) auf verschiedene Nachfragen und Hinweise ein.

**Besser mobil.
Besser leben.**



Landeshauptstadt
Potsdam

Machbarkeitsuntersuchung Radanbindung Krampnitz für den nördlichen Teilabschnitt

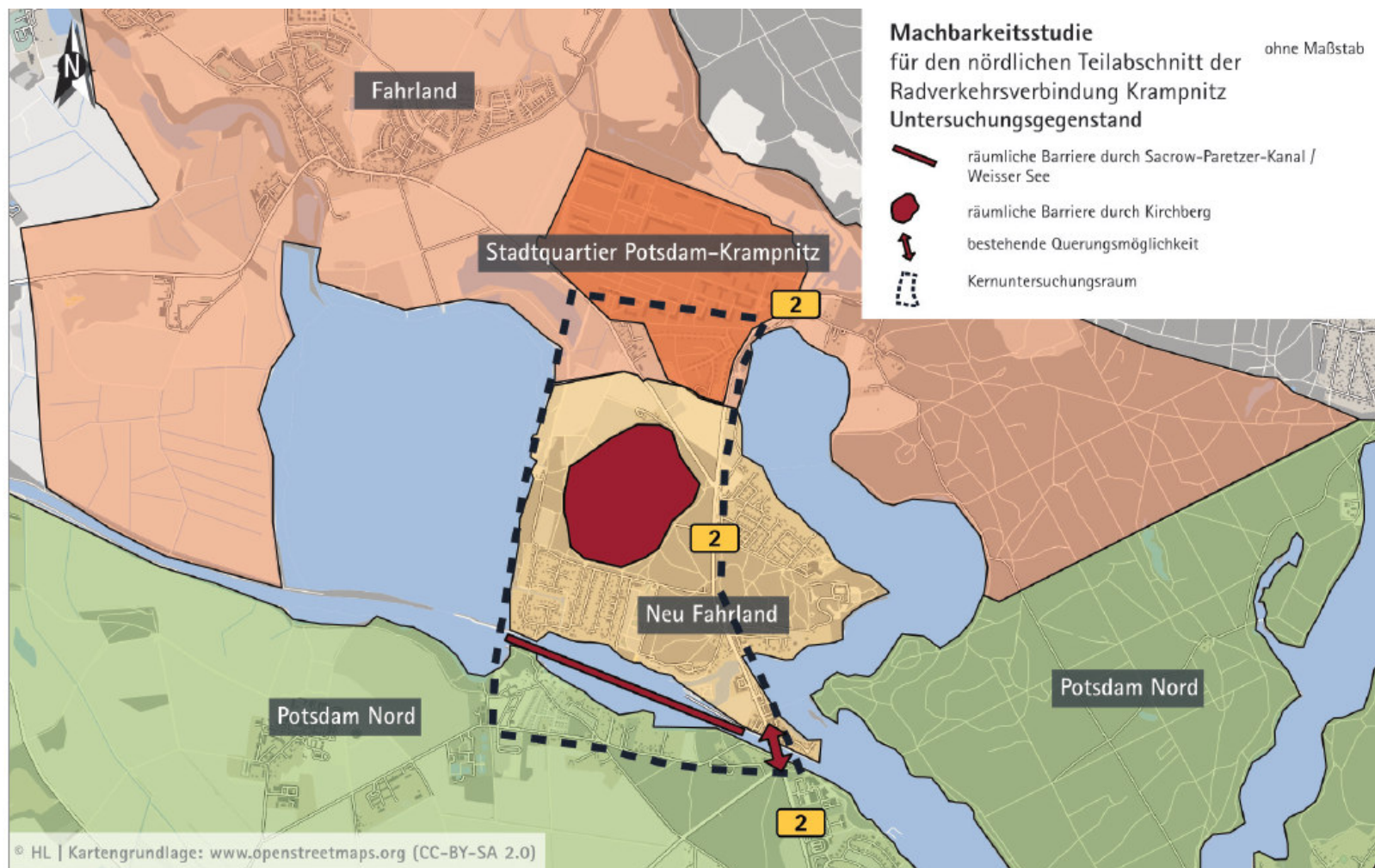


Besonderheiten von Radschnellwegen (RSV)

- Direkte, qualitativ hochwertige Radwegeverbindung
- Verbindungen zwischen großen Wohnstandorten aber auch Stadtzentren
- Besondere Radwegebreite von 3 – 4 m
- Außerorts möglichst kreuzungsfrei & abgetrennt zu anderen Verkehrsarten

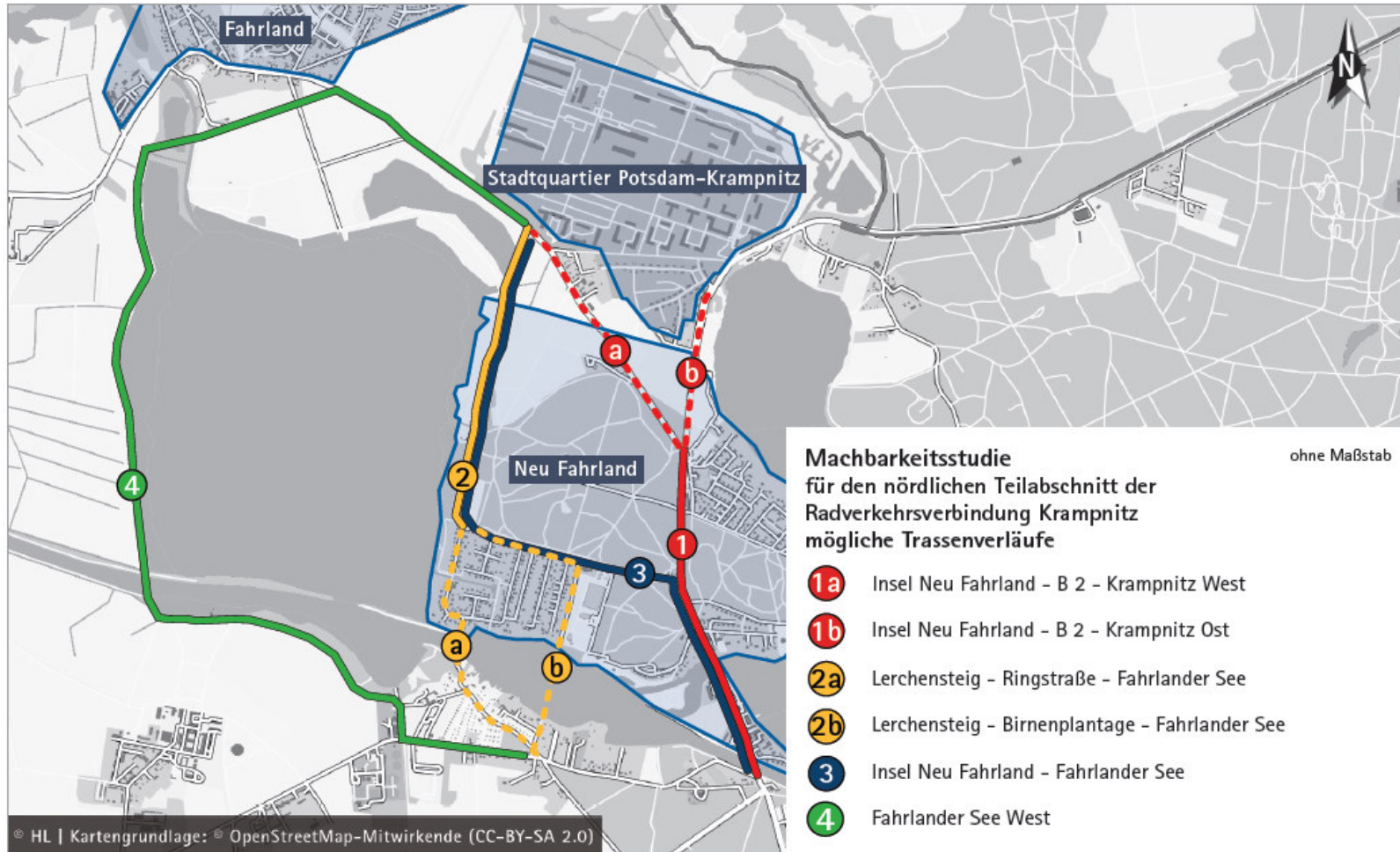


Untersuchungsgebiet





Betrachtete Varianten





Vorauswahl von Varianten

Die detaillierte Prüfung der Varianten beschränkt sich auf:

Variante 1 a: Insel Neu Fahrland - B 2 - Krampnitz West

Variante 2 a: Lerchensteig - Ringstrase - Fahrlander See

Variante 3: Insel Neu Fahrland - Fahrlander See

Gründe für Ausschluss der Varianten:

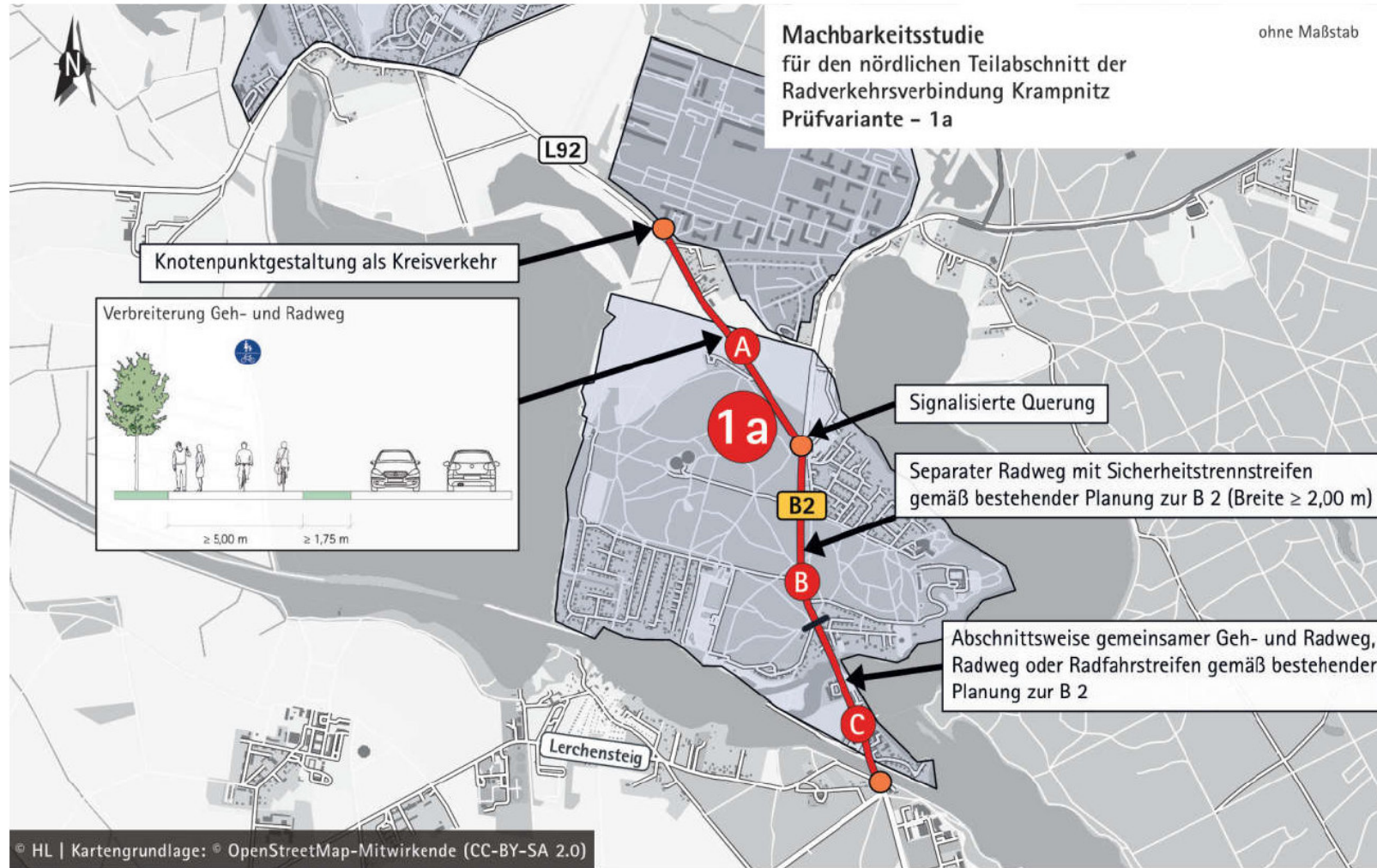
Variante 1 b: Qualifizierungspotential für RSV nicht abschätzbar

Variante 2 b: große Brückenlänge würde zu sehr hohen Baukosten führen

Variante 4: großer Umwegfaktor & durch Streckenlänge höhere Baukosten

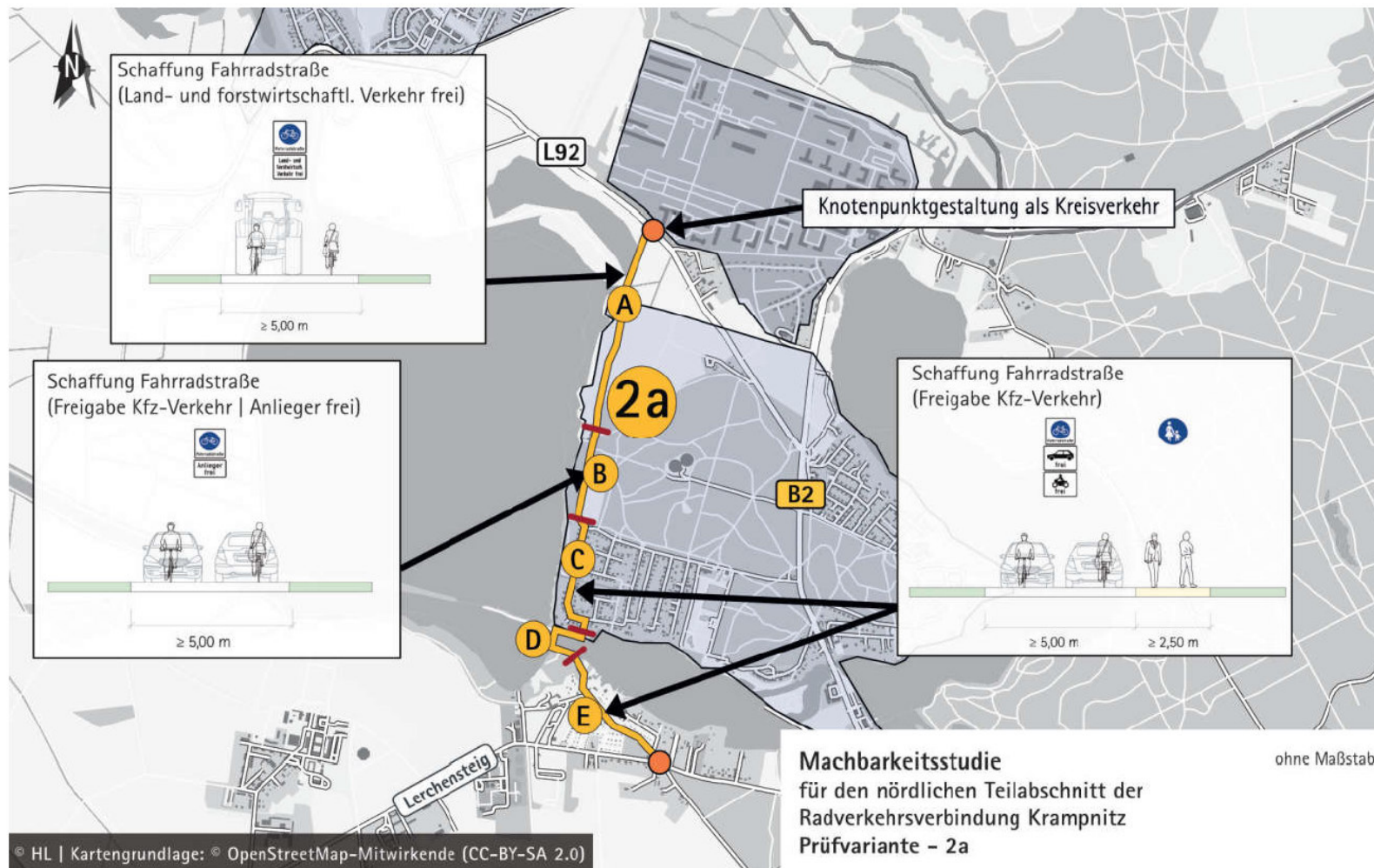


Variante 1



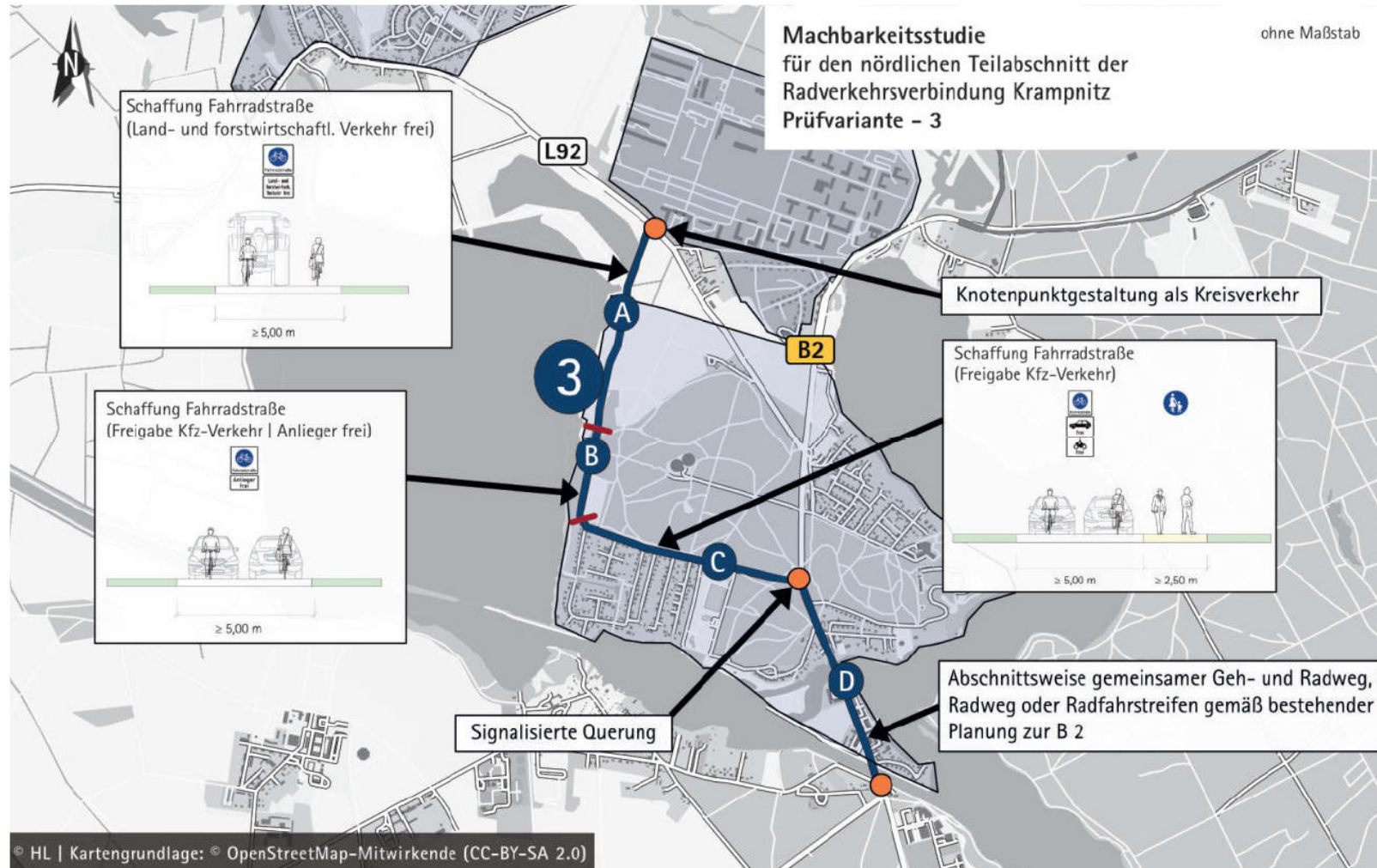


Variante 2a





Variante 3





Bewertungskategorien

Verkehrliche Wirkung

Städtebauliche und
landschaftsplanerische Kriterien

Technische Machbarkeit und
Kosten

- Vielseitige Bewertungskategorien zur umfassenden Einordnung der Varianten über verkehrliche Aspekte hinaus
- Zuordnung von passgenauen Bewertungskriterien und –indikatoren zu den jeweiligen Kategorien

└ **Wichtung**

- **Unterschiedliche Wichtung** der jeweiligen Kategorien:
 - Verkehrliche Kriterien: 40 %
 - Städtebauliche und landschaftsplanerische Kriterien: 30 %
 - Technische Machbarkeit und Kosten: 30 %



Bewertungsschema

Verkehrliche Wirkung

- Direktheit / Auswirkungen auf Weglängen (Radverkehr)
- Nutzungspotenzial
- Realisierbarkeit erforderlicher Qualitätsstandards von RSV / Ausbaustandards
- Anbindung an das bestehende Verkehrsnetz
- Abhängigkeiten und Konflikte mit geplanten Straßenbaumaßnahmen
- Baulicher Aufwand für notwendige Anpassungen im bestehenden Verkehrsnetz
- Verkehrssicherheit

Technische Machbarkeit und Kosten

- Bauliches Umfeld
- Komplexität der zur Umsetzung erforderlichen Ingenieurbauwerke
- Herstellungs- und Unterhaltungskosten

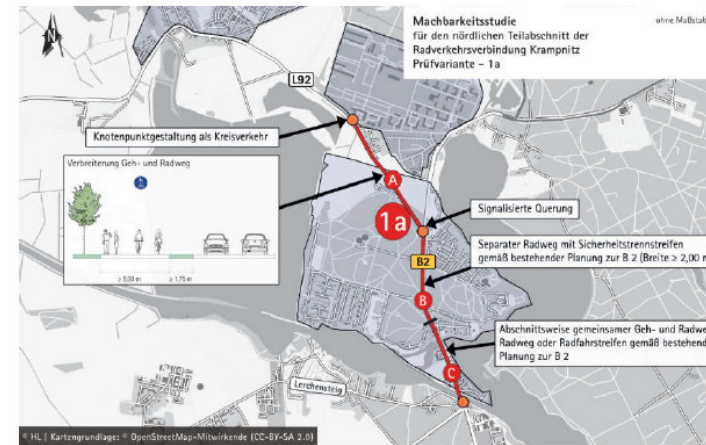
Städtebauliche und landschaftsplanerische Kriterien

- Verbesserung der Verknüpfungswirkung
- Eingriffe in denkmalschutzrechtliche Belange
- Zerschneidungswirkung Trasse
- Eingriffe in Schutzgüter



Bewertungsaspekte | Variante 1

- Betrachtung maßgebender Faktoren für die Variantenbewertung
- schlechte Bewertung der verkehrlichen Wirkung, gute Bewertung aller weiteren Kategorien



- **Keine Alternativtrasse**, infolgedessen Bündelung des kompletten Nutzungspotenzials
- **Kein zusätzliches Brückenbauwerk** mit Vorteilen hinsichtlich technischer Machbarkeit und Kostenfaktoren
- Gute Voraussetzungen hinsichtlich des **baulichen Umfeldes** und **keine Zerschneidungswirkung** auf Landschaftsräume, da Nutzung bzw. Qualifizierung bestehender Trassen
- Vergleichsweise **geringe Eingriffe in naturschutzrechtliche Belange**
- Vergleichsweise **geringer baulicher Aufwand zur Realisierung** (auch angesichts der Sowieso-Maßnahmen infolge der bestehenden Planungen zur B 2)

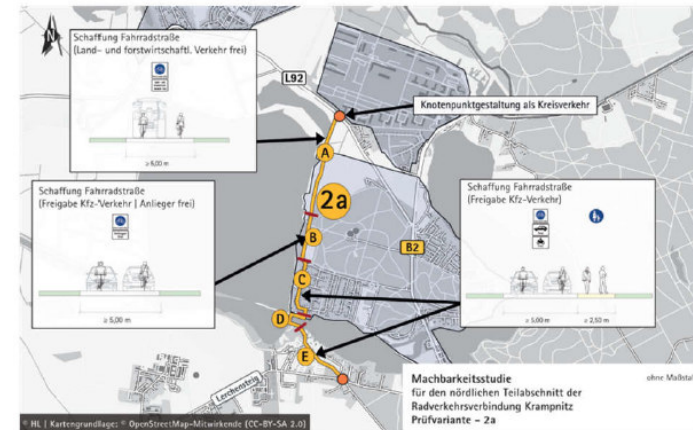


- **Eingeschränktes Qualifizierungspotenzial** infolge der bestehenden Planungen zur B 2 (Realisierung von RSV-Standards nur auf 55 % der Strecke möglich)
- Vergleichsweise **schlechte Bewertung der Verkehrssicherheit**, da abschnittsweise Mischverkehrsführung mit Fußverkehr
- **Keine zusätzliche Verknüpfungswirkung**, da Nutzung des bestehenden Brückenbauwerks



Bewertungsaspekte | Variante 2a

- Betrachtung maßgebender Faktoren für die Variantenbewertung
- gute Bewertung der verkehrlichen Wirkung, schlechte Bewertung aller weiteren Kategorien



- **Umfassendes Qualifizierungspotenzial**, da keine Einschränkungen infolge bestehender Planungen
- Vergleichsweise **hohes Verlagerungspotenzial zum Radverkehr** infolge des hohen Ausbaustandards
- Vergleichsweise **gute Bewertung der Verkehrssicherheit** infolge des möglichen Ausbaustandards
- **Erhöhte Verknüpfungswirkung** durch zusätzliches Brückenbauwerk

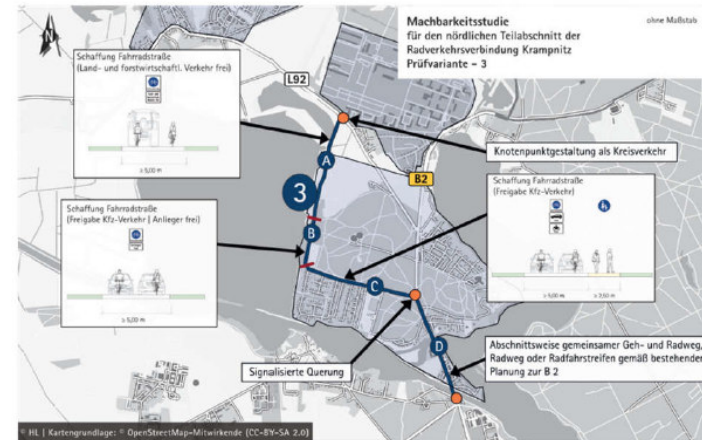


- Vergleichsweise **hoher baulicher Aufwand zur Realisierung** (umfassende Anpassung bestehender Querschnitte sowie Neuerrichtung von Fahrflächen)
- **Zusätzliches Brückenbauwerk** mit Nachteilen hinsichtlich technischer Machbarkeit und Kostenfaktoren
- **Zerschneidung des Landschaftsraumes** östlich des Fahrländer Sees
- Vergleichsweise **hohe Eingriffe in naturschutzrechtliche Belange**



Bewertungsaspekte | Variante 3

- Betrachtung maßgebender Faktoren für die Variantenbewertung
- schlechte Bewertung der verkehrlichen Wirkung sowie städtebaulicher und landschaftsplanerischer Kriterien, gute Bewertung der technischen Machbarkeit



- Vergleichsweise **geringer baulicher Aufwand zur Realisierung** (teilweise durch Planungen zur B 2 gedeckt)
- **Kein zusätzliches Brückenbauwerk** mit Vorteilen hinsichtlich technischer Machbarkeit und Kostenfaktoren



- **Beschränktes Qualifizierungspotenzial**, da keine Einschränkungen infolge bestehender Planungen
- Vergleichsweise **geringes Verlagerungspotenzial zum Radverkehr** infolge des begrenzten Ausbaupotenzials
- **Zerschneidung des Landschaftsraumes** östlich des Fahrländer Sees
- Vergleichsweise **hohe Eingriffe in naturschutzrechtliche Belange**
- Vergleichsweise **schlechte Bewertung der Verkehrssicherheit**, da abschnittsweise Mischverkehrsführung mit Fußverkehr
- **Keine zusätzliche Verknüpfungswirkung**, da Nutzung des bestehenden Brückenbauwerks

**Besser mobil.
Besser leben.**



Bewertungskategorie und Kriterium		Variante 1a	Variante 2a	Variante 3
1.	Verkehrliche Wirkung			
1.1	Direktheit / Auswirkungen auf Wegelängen (Radverkehr)	0,00	0,10	-0,15
1.2	Nutzungspotenzial	0,00	0,15	-0,15
1.3	Realisierbarkeit erforderlicher Qualitätsstandards von RSV	-0,20	0,20	-0,10
1.4	Anbindung / Einbindung an das bestehende Verkehrsnetz	0,03	-0,03	-0,03
1.5	Abhängigkeiten und Konflikte mit geplanten Straßenbaumaßnahmen	-0,05	0,03	-0,03
1.6	Baulicher Aufwand für notwendige Anpassung	0,03	-0,05	-0,03
1.7	Verkehrssicherheit	-0,05	0,00	-0,05
	Summe	-0,25	0,40	-0,53
2.	Technische Machbarkeit und Kosten			
2.1	Bauliches Umfeld Trasse	0,20	0,10	0,00
2.2	Komplexität der zur Umsetzung erforderlichen Ingenieurbauelemente	0,20	-0,20	0,20
2.3	Herstellungs- und Unterhaltungskosten	0,20	-0,20	0,10
	Summe	0,60	-0,30	0,30
3.	Städtebauliche und landschaftsplanerische Kriterien			
3.1	Verbesserung der Verknüpfungswirkung	0	0,125	0
3.2	Eingriffe in denkmalschutzrechtliche Belange	0	0	0
3.3	Zerschneidungswirkung Trasse	0,05	-0,05	-0,05
3.4	Eingriffe in Schutzgüter	-0,1	-0,2	-0,2
	Summe	-0,05	-0,125	-0,25
	Gesamtbewertung	0,30	-0,03	-0,48

Zusammenfassung Variantenbewertung



Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung

Radschnellverbindung, die Qualitätsstandards erfüllt (Variante 2a), hat zahlreiche Umsetzungshürden (u.a. geringe Platzverfügbarkeit, Eigentum, Naturschutz).

Aufwand der Umsetzung lässt sich mit dem verkehrlichen Nutzen dieser Radschnellverbindung nicht aufwiegen.

Vorzugsvariante für die weitere Umsetzung ist die Variante 1.

**Besser mobil.
Besser leben.**



**Landeshauptstadt
Potsdam**

**Vielen Dank
für die Aufmerksamkeit!**