

# Landeshauptstadt Potsdam

## Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen

---

Entwurf

**Bericht**

Stand 31.07.2014



**Planersocietät**

Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft,  
Stadt- und Verkehrsplaner

Gutenbergstr. 34, 44139 Dortmund

Tel.: 0231/589696-0

<http://www.planersocietaet.de>

## Inhaltsverzeichnis

<b>Abbildungsverzeichnis.....</b>	<b>4</b>
<b>Abkürzungsverzeichnis.....</b>	<b>5</b>
<b>1 Übersicht.....</b>	<b>6</b>
<b>2 Qualitätsstandards.....</b>	<b>7</b>
2.1 Vorbemerkungen	7
2.2 Nutzergruppen und deren Anforderungen	7
2.3 Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Potsdam	8
2.4 Führungsformen	9
2.5 Abweichungen	9
<b>3 Analyse des Nutzerpotenzials.....</b>	<b>10</b>
3.1 Interkommunale Potenziale auf Grundlage der Pendlerdaten	10
3.2 Besondere Potenziale der einzelnen Trassenvarianten / Bewertung	11
3.2.1 RSV nach Werder	11
3.2.2 RSV nach Krampnitz	12
3.2.3 RSV nach TKS	12
3.2.4 RSV nach Nuthetal	14
3.3 Übersicht Potenziale	14
<b>4 Vorprüfung der Trassen.....</b>	<b>15</b>
4.1 Radschnellverbindung nach Werder	15
4.1.1 Führung zwischen Hauptbahnhof und Bahnhof Park Sanssouci	16
4.1.2 Variante 1: Führung nördlich der Bahn und über die Lindenallee	21
4.1.3 Variante 2: Führung südlich der Bahn	23
4.1.4 Variante 3: Führung über den Werdersteig	25
4.1.5 Führung über Zernsee und in Werder	28
4.2 Radschnellverbindung nach Krampnitz	28
4.2.1 Führung bis Russische Kolonie	29
4.2.2 Variante 1: Führung über die Georg-Hermann-Allee und entlang des Fahrländer Sees	29
4.2.3 Variante 2: Führung über Nedlitzer Straße	32
4.2.4 Variante 3: Führung über Kirschallee	34
4.3 Radschnellverbindung nach Teltow, Kleinmachnow und Stahnsdorf	35
4.3.1 Führung bis Kreisverkehr am Lutherplatz	35
4.3.2 Variante 1: Führung über die Stahnsdorfer Straße und die Alte Potsdamer Landstraße	37
4.3.3 Variante 2: Führung über die Großbeerenstraße	39
4.3.4 Variante 3: Führung entlang der Heinrich-Mann-Allee und der Nuthestraße	41
4.3.5 Führung in TKS	43
4.4 Radschnellverbindung nach Nuthetal	44

4.4.1	Führung bis Horstweg	44
4.4.2	Führung ab Horstweg	46
4.5	Übersicht	48
<b>5</b>	<b>Vorzugsvarianten.....</b>	<b>51</b>
5.1	RSV nach Werder	58
5.2	RSV nach Krampnitz	63
5.3	RSV nach Teltow	66
5.4	Fazit	68
	<b>Quellenverzeichnis.....</b>	<b>69</b>
	<b>Anhang A1: Vergleich von Qualitätsstandards, Teil 1.....</b>	<b>70</b>
	<b>Anhang A2: Vergleich von Qualitätsstandards, Teil 2.....</b>	<b>71</b>
	<b>Anhang B: Abschätzung der interkommunalen Potenziale.....</b>	<b>72</b>
	<b>Anhang C1: Übersichtstabelle Radschnellverbindung nach Werder.....</b>	<b>74</b>
	<b>Anhang C2: Übersichtstabelle Radschnellverbindung nach Krampnitz.....</b>	<b>75</b>
	<b>Anhang C3: Übersichtstabelle Radschnellverbindung Teltow/ Kleinmachnow/ Stahnsdorf.....</b>	<b>75</b>
	<b>Anhang C4: Übersichtstabelle Radschnellverbindung nach Nuthetal.....</b>	<b>76</b>
	<b>Anhang D: Ansätze Kostenschätzung .....</b>	<b>77</b>

## Abbildungsverzeichnis

Abb. 1 Modal Split in Potsdam und TKS jeweils im Gesamt- und Binnenverkehr .....	13
Abb. 2: Übersicht Potenziale .....	14
Abb. 3: Situation südlich des Bahndamms zwischen Hauptbahnhof und Dortustraße.....	17
Abb. 4: Situation südlich des Bahndamms zwischen Dortustraße und „Auf dem Kiewitt“ .....	17
Abb. 5: Situation westlich der Straße „Auf dem Kiewitt“ .....	17
Abb. 6: Situation nördlich des Bahndamms am Bahnhof Park Sanssouci.....	18
Abb. 8: Situation südlich des Bahndamms zwischen Werderschem Weg und Bahnhof „Am Neuen Palais“.....	19
Abb. 9: Situation im Bereich der Kleingärten zwischen Werderschem Weg und Bahnhof „Am Neuen Palais“.....	19
Abb. 10 RSV Werder, Führung bis Bahnhof Park Sanssouci, baulicher Aufwand.....	20
Abb. 11 RSV Werder, Führung bis Bahnhof Park Sanssouci, Qualitätsstandards.....	20
Abb. 12 RSV Werder, Variante 1, baulicher Aufwand .....	22
Abb. 13 RSV Werder, Variante 1, Qualitätsstandards .....	22
Abb. 14 RSV Werder, Variante 2, baulicher Aufwand .....	24
Abb. 15 RSV Werder, Variante 2, Qualitätsstandards .....	24
Abb. 16: RSV Werder, Variante 2, Untervariante.....	25
Abb. 17 RSV Werder, Variante 3, baulicher Aufwand .....	26
Abb. 18 RSV Werder, Variante 3, Qualitätsstandards .....	26
Abb. 19 RSV Werder, Variante 3, Untervariante 1 und 2.....	27
Abb. 20 RSV Werder, Variante 3, Untervariante 3.....	28
Abb. 21 RSV Krampnitz, Variante 1, baulicher Aufwand.....	31
Abb. 22 RSV Krampnitz, Variante 1, Qualitätsstandards .....	31
Abb. 23: RSV Krampnitz, Variante 2, baulicher Aufwand.....	33
Abb. 24: RSV Krampnitz, Variante 2, baulicher Aufwand.....	34
Abb. 25 RSV TKS, Führung bis Kreisverkehr am Lutherplatz, baulicher Aufwand .....	36
Abb. 26 RSV TKS, Führung bis Kreisverkehrs am Lutherplatz, Qualitätsstandards.....	36
Abb. 27 RSV TKS, Variante 1, baulicher Aufwand .....	38
Abb. 28 RSV TKS, Variante 1, Qualitätsstandards .....	39
Abb. 29 RSV TKS, Variante 2, baulicher Aufwand .....	40
Abb. 30 RSV TKS, Variante 2, Qualitätsstandards .....	41
Abb. 31 RSV TKS, Variante 3, baulicher Aufwand .....	42
Abb. 32 RSV Werder, Variante 3, Qualitätsstandards .....	43
Abb. 33 RSV Nuthetal bis Horstweg, baulicher Aufwand.....	45
Abb. 34 RSV Nuthetal bis Horstweg, Qualitätsstandards.....	46
Abb. 35 RSV Nuthetal ab Horstweg, baulicher Aufwand.....	47
Abb. 36 RSV Nuthetal ab Horstweg, Qualitätsstandards.....	47
Abb. 37: Bürgerschaftliches Engagement beim Bau der Nordbahntrasse in Wuppertal .....	52
Abb. 38: Beispiele für Farbgebung von Radschnellverbindungen .....	54

Abb. 39: Beispiel für Markierung von Radschnellverbindungen.....	55
Abb. 40: Taktile Trennung .....	55
Abb. 41: Trennung durch Zwischenstreifen .....	56
Abb. 42: Gestaltungselemente bei Fahrradstraßen.....	56
Abb. 43: Zweirichtungsradschnellwege an Einmündungen (schematische Darstellung) .....	57

## Abkürzungsverzeichnis

DTV <sub>w</sub>	durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung an einem Werktag
MiD	Mobilität in Deutschland (Mobilitätserhebung)
RSV	Radschnellverbindung
SrV	Mobilität in Städten - System repräsentativer Verkehrsverhaltensbefragungen (Mobilitätserhebung)
TKS	Teltow, Kleinmachnow, Stahnsdorf

# 1 Übersicht

Radschnellverbindungen sind ein Premiumprodukt und insbesondere als Stadt-Umland-Verbindung ein geeignetes Infrastrukturelement zur Radverkehrsförderung mit dem Ziel, zügige, komfortable und sichere Verbindungen für den Radverkehr auch auf größeren Entfernungen zu schaffen.

Voraussetzung hierfür sind eine direkte Führung mit geringen Verlustzeiten, getrennt von anderen Verkehrsmitteln, und ein alltagstauglicher Ausbau. Die Qualitätsstandards für die Radschnellverbindungen in Potsdam werden in Kap. 2 dargestellt.

Radschnellverbindungen zielen auf den Alltagsverkehr auf Strecken ab etwa 5 km ab und gewinnen daher insbesondere in Hinblick auf die zunehmende Verbreitung bzw. Nutzung von Pedelecs und E-Bikes an Bedeutung. Sie können somit einen wichtigen Beitrag zur Entlastung des Straßennetzes insbesondere in den Spitzenstunden leisten.

In den Niederlanden sind bislang die meisten Erfahrungen mit der Entwicklung von Radschnellverbindungen gemacht worden; zahlreiche Projekte wurden realisiert oder befinden sich in der Umsetzung. Dabei liegt der Radverkehrsanteil in den Niederlanden bei Arbeitswegen bis 7,5 km Länge mittlerweile bei 48%.<sup>1</sup>

Der hohe Aufwand für den Bau von Radschnellverbindungen ist nur zu rechtfertigen, wenn ein hohes Nutzerpotenzial für eine solche Verbindung besteht. Ein Wert von 2.000 Personenbewegungen mit dem Rad pro Tag sollte daher erreicht werden.<sup>2</sup> Die Nutzerpotenziale der möglichen Radschnellverbindungen in Potsdam werden in Kap. 3 ermittelt.

Aufgrund der hohen Anforderungen an Radschnellverbindungen sind diese insbesondere auf innerörtlichen Abschnitten nicht immer oder nur mit sehr hohem Aufwand umsetzbar. Dies wird für verschiedene Varianten in Kap. 3.3 geprüft.

Für Potsdam werden Varianten in den folgenden Korridoren untersucht:

- Potsdam Hbf ↔ Werder (Havel)
- Potsdam Hbf ↔ Potsdam Krampnitz
- Potsdam Hbf ↔ Teltow / Kleinmachnow / Stahnsdorf
- Potsdam Hbf ↔ Nuthetal

Daraus werden drei Vorzugsvarianten ermittelt, für die in Kap. 4.5 Handlungsbedarfe und Maßnahmvorschläge dargestellt sind.

---

<sup>1</sup> Ministerie van Infrastructuur en Milieu: Mobiliteitsbalans 2011

<sup>2</sup> FGSV: Radschnellverbindungen. Stand: Juni 2013.

## 2 Qualitätsstandards

### 2.1 Vorbemerkungen

Radschnellverbindungen stellen in Deutschland ein neues Netzelement dar. Dementsprechend bestehen derzeit noch keine Erfahrungen, welche Standards (mindestens) zu erfüllen sind, um eine für die hohen Ansprüche von Radschnellverbindungen ausreichende Qualität sicherzustellen. Daher existieren in Deutschland noch keine einheitlichen Qualitätsstandards. In den letzten Jahren wurden Studien für Radschnellwege in der Metropolregion Hannover und dem Ruhrgebiet erstellt, in denen die Qualitätsstandards auf Grundlage der FGSV<sup>3</sup>-Regelwerke 'Richtlinien für integrierte Netzgestaltung' (RIN 2008), 'Empfehlungen für Radverkehrsanlagen' (ERA 2010) sowie Praxiserfahrungen aus dem Ausland (insbesondere aus den Niederlanden) abgeleitet wurden.

Die FGSV wird voraussichtlich im Laufe des Jahres 2014 Empfehlungen zu Radschnellverbindungen veröffentlichen, die sich weitgehend mit den Qualitätsstandards des Landes Nordrhein-Westfalen decken werden. Dabei soll sichergestellt sein, dass sowohl ein Nebeneinanderfahren von zwei Radfahrern als auch sicheres Überholen eines dritten Radfahrers möglich ist. Daher ist im Einrichtungsverkehr eine lichte Breite von 3 m und im Zweirichtungsverkehr eine Breite von 4 m vorgesehen.

In Abstimmung mit der Stadtverwaltung Potsdam und den benachbarten Gemeinden (Teltow, Kleinmachnow, Stahnsdorf) werden für die untersuchten Radschnellverbindungen die zu erwartenden Qualitätsstandards der FGSV mit geringfügigen Abweichungen angesetzt: Während die FGSV-Standards außerorts eine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr nur in Ausnahmefällen zulassen, ist dies in Potsdam bei geringem zu erwartendem Fußverkehrsaufkommen die Regel. Dabei ist im Einzelfall die Gefährdungssituation zu bewerten, so dass beispielsweise auf unübersichtlichen Abschnitten oder an Gefällestrecken eine Trennung vorzusehen ist. Die Einrichtung von in den FGSV-Standards vorgesehenen regelmäßigen Servicepunkte an SPNV-Haltestellen und Bahnhöfen wird als ausreichend angesehen.

### 2.2 Nutzergruppen und deren Anforderungen

**Arbeits- und Ausbildungspendler** stellen die Hauptzielgruppe für Radschnellwege dar, da sie täglich die gleichen Wege zurücklegen und optimal auf die Bedingungen einstellen können. Sie sind dabei meist allein unterwegs und transportieren i.d.R. kein Gepäck, das über die Transportmöglichkeiten eines Fahrrads hinausgeht. Die Spitzenstunden des Verkehrsaufkommens (morgens, spätnachmittags) mit entsprechenden Überlastungserscheinungen im Straßennetz für den Kfz-Verkehr sind durch den Arbeits- und Ausbildungsverkehr geprägt, so dass hier die Radnutzung besonders attraktiv ist. Arbeits- und Ausbildungspendler haben in der Regel ein eher hohes Geschwindigkeitsniveau.

---

<sup>3</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

Ein Teil der Nutzer wird durch Radfahrer entstehen, die dem **Freizeitverkehr** zugeordnet werden können. Ziele können dabei Bademöglichkeiten an den Seen oder andere Freizeitziele wie die Blüthenherme in Werder sein oder der Besuch von Freunden und Familie.

Beim **Einkaufsverkehr** spielt der Warentransport eine wichtige Rolle, auch wenn tendenziell die Einkaufshäufigkeit kompensierend erhöht ist bzw. werden kann, also häufigere und dafür weniger umfangreiche Einkäufe. Die Infrastruktur sollte in Bezug auf diesen Nutzungszweck auch auf Lastenräder und Fahrradanhänger ausgelegt sein einschließlich der Abstellanlagen (Dimensionierung). Neben einer größeren Einkaufsfrequenz kommen servicebezogene Kompensationsmöglichkeiten von Lieferangeboten hinzu.

**Radsportler** nutzen Radschnellverbindungen in der Freizeit (abends und v.a. am Wochenende) und legen dabei hohe Fahrgeschwindigkeiten an den Tag. Für sie sind übersichtliche Knoten und Querungssituationen sowie große Kurvenradien von Belang.

Mit **Fahrradtouristen** ist im Sommerhalbjahr zu rechnen. Sie können eine gemächlichere Fahrweise an den Tag legen und in kleineren oder größeren Gruppen unterwegs sein. Für sie haben die landschaftliche und stadtplanerische Einbindung der Radschnellverbindung sowie Raststationen und Servicemöglichkeiten bzw. touristische Angebote eine besondere Bedeutung.

Bis auf die Radsportler kommen alle Nutzergruppen für die Nutzung von **Pedelecs** in Frage. Pedelecs erlauben höhere Fahrgeschwindigkeiten und größere Reiseentfernungen. Von Bedeutung sind Lademöglichkeiten am Zielort und für Fahrradtouristen auch an Raststationen.

### 2.3 Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Potsdam

Wichtigstes Qualitätskriterium der Radschnellverbindungen ist die Reisezeit, die unter Berücksichtigung von Zeitverlusten an Knotenpunkten mindestens 20 km/h betragen soll:

- Direkte, weitgehend umwegefreie Führung
- Straßen sollen entweder bevorrechtigt oder planfrei gequert werden. Wo dies nicht möglich ist, sollen die Zeitverluste durch Anhalten und Warten an Knotenpunkten innerorts maximal 30 Sekunden und außerorts maximal 15 Sekunden je Kilometer betragen. Dies ist auch durch die Einrichtung einer Grünen Welle für den Radverkehr möglich.
- Die Trasse muss mit einer Fahrgeschwindigkeit von 30 km/h sicher befahrbar sein.

Die Breite der Trasse beträgt im Einrichtungsverkehr mindestens 3 m und im Zweirichtungsverkehr mindestens 4 m. Einbauten sind zu vermeiden. Fuß- und Radverkehr sind getrennt zu führen. Eine gemeinsame Führung ist nur in Bereichen mit sehr geringem Fußverkehrsaufkommen zulässig. Die möglichen Führungsformen sind unter 2.4 aufgeführt.

Die Alltagstauglichkeit muss sichergestellt sein, das heißt auch eine witterungsunabhängige Befahrbarkeit:

- möglichst Asphalt (wassergebundene Decken oder andere ungebundene Oberflächen sind nicht ausreichend)
- Reinigung und Winterdienst

- Beleuchtung (zumindest an Problemstellen ortsfest; auf sensiblen Abschnitten ist eine dynamische Beleuchtung möglich)

Weitere Anforderungen sind:

- Steigungen von höchstens 6 % (vgl. ERA)
- Kurvenradien außerorts mindestens 20 m, innerorts angepasst an die örtlichen Gegebenheiten
- Randmarkierungen mit guter Nachtsichtbarkeit, Leitlinie in Kurvenbereichen
- Wegweisung

## 2.4 Führungsformen

Als Führungsformen für Radschnellverbindungen sind zulässig:

- eigenständig geführte Radverkehrsanlage
- fahrbahnbegleitend durch bauliche Radwege im Seitenbereich (beidseitiger Einrichtungsverkehr oder einseitiger Zweirichtungsverkehr; Sicherheitstrennstreifen gemäß ERA)

Bei der Führung im Straßenraum sind verschiedene Regelungen vorstellbar:

- Radfahrstreifen
- Radfahrstreifen mit zugelassenem Linienbusverkehr (Breite mindestens 4,50 m oder 3,00-3,50 m, an Haltestellen mindestens 4,75 m)<sup>4</sup>
- Tempo 50-Straßen (außerorts, wenn zu erwartendes Radverkehrsaufkommen > Kfz-Aufkommen)
- Fahrradstraßen (zu erwartendes Radverkehrsaufkommen > Kfz-Aufkommen)
- Wirtschaftswege (Feld-, Forstwege)
- Tempo 30-Straßen (nur in Ausnahmen, da der Radverkehr dort nicht bevorrechtigt ist)

Grundsätzlich nicht in Betracht kommen:

- Gemeinsame Geh- und Radwege
- Für den Radverkehr freigegebene Gehwege oder Fußgängerbereiche
- Verkehrsberuhigte (Geschäfts-)Bereiche
- Schutzstreifen, da kein Sonderweg für Radfahrer (Zeichen 237 oder ähnlich) und üblicherweise unzureichende Breite

## 2.5 Abweichungen

Radschnellverbindungen sollen die genannten Qualitätsstandards auf mindestens 90 % der Gesamtlänge erfüllen.

---

<sup>4</sup> Bei Breiten zwischen 3,50 m und 4,50 m besteht die Gefahr, dass Radfahrer durch Busse überholt werden, obwohl die Breite der gemeinsamen Fahrspur für ein sicheres Überholen nicht ausreichend ist.

### 3 Analyse des Nutzerpotenzials

Radschnellverbindungen erfordern meist einen vergleichsweise hohen Bau- und Unterhaltsaufwand. Daher ist die Einrichtung von Radschnellverbindungen nur auf Relationen mit ausreichendem Nutzerpotenzial sinnvoll. Die FGSV schlägt einen Grenzwert von täglich 2.000 Personenbewegungen mit dem Rad vor.<sup>5</sup> Bei geringerem Potenzial ist abzuwägen, ob die finanziellen Mittel stattdessen für die Verbesserung des allgemeinen Radverkehrsnetzes eingesetzt werden sollten.

#### 3.1 Interkommunale Potenziale auf Grundlage der Pendlerdaten

Derzeit existiert noch kein systematisiertes Verfahren zur Potenzialermittlung von Radschnellverbindungen. Gute Abschätzungen sind auf Grundlage von Verkehrsmodellen möglich. Kann auf entsprechende Daten nicht zurückgegriffen werden, ist der übliche Ansatz, die Pendlerbewegungen heranzuziehen, um die Potenziale verschiedener Trassenkorridore zu vergleichen. Auf Grundlage der kürzeren Reisezeit<sup>6</sup> und der sich daraus ergebenden höheren Erreichbarkeit durch Radschnellwege lässt sich der Radverkehrsanteil auf einer Verbindung abschätzen.

Für eine Abschätzung anderer Verkehrszwecke (z.B. Ausbildungsverkehr) ist keine geeignete Grundlage vorhanden, sodass jeder Versuch einer Abschätzung spekulativ und nicht belastbar wäre.

Arbeitsbezogene Pendelwege sind im Land Brandenburg und im Berliner Umland der Wegezweck mit dem höchsten Anteil von Autonutzung in der Kernwoche (Di.-Do.: 63 %; SrV/MiD 2008, vgl. Infas/ TU Dresden 2010), so dass hier bei entsprechenden Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs ein beträchtliches Verlagerungspotenzial gesehen werden kann.

In Potsdam lassen der hohe Anteil des Radverkehrs am Binnenverkehr (24 %; SrV 2008, vgl. TU Dresden 2009) und der geringe Anteil am Quell-/Zielverkehr (4 %) ein deutliches Steigerungspotenzial erwarten.

Für den Wegezweck Arbeit ergeben sich auf Grundlage der Pendlerdaten für Potsdam folgende interkommunale Potenziale (Berechnungsmethode siehe Anhang B):

- RSV nach Werder: 600 - 1.000 Rad-Pendlerbewegungen täglich (ohne Wildpark-West)
- RSV nach Krampnitz: interkommunale Potenziale (ohne Berlin) vernachlässigbar; Binnenverkehrspotenzial: 1.700 - 2.850 Wege mit dem Fahrrad (abweichende Methodik, s. 3.2.2)
- RSV nach TKS (nördliche Variante): 1.000 - 1.600 Rad-Pendlerbewegungen täglich (ohne Berlin)

<sup>5</sup> FGSV: Radschnellverbindungen. Stand: Juni 2013

<sup>6</sup> kürzere Reisezeit der Radschnellverbindung gegenüber der bestehenden Infrastruktur und den anderen Verkehrsmitteln.

- RSV nach TKS (mittlere Variante): 1.050 - 1.750 Rad-Pendlerbewegungen täglich (ohne Berlin)<sup>7</sup>
- RSV nach TKS (südliche Variante): 700 - 1.150 Rad-Pendlerbewegungen täglich (ohne Berlin)
- RSV nach Nuthetal: 1.100 - 1.850 Rad-Pendlerbewegungen täglich

Hinzu kommen weitere Pendler aus/nach Wildpark-West bzw. Berlin sowie Schüler, Auszubildende, Studierende und Potenziale aus dem Einkaufs- und Freizeitverkehr. Ein Großteil der Nutzer von Radschnellverbindungen entsteht zudem im Binnenverkehr.

## 3.2 Besondere Potenziale der einzelnen Trassenvarianten / Bewertung

### 3.2.1 RSV nach Werder

Zwischen Potsdam und Werder ist aus verschiedenen Gründen eine hochwertige Radverbindung sinnvoll bzw. erforderlich. Insbesondere eine neue Brücke über den Zernsee würde ein wichtiges Element einer solchen Verbindung darstellen.

- In **Werder** geht ein besonderes Potenzial vom Entwicklungsgebiet Havelauen nördlich des Bahnhofs aus. Neben Wohnbebauung entstehen hier Einkaufsmöglichkeiten und Freizeiteinrichtungen, hervorzuheben ist dabei die Blüthenherme.<sup>8</sup>  
Zwischen Werder und der Potsdamer Innenstadt ergeben sich besondere Potenziale aus der Henning-von-Tresckow-Kaserne in Wildpark-West (Einsatzführungskommando der Bundeswehr), dem Wissenschaftspark Golm (Max-Planck-Institute, Fraunhofer-Institut, wissenschaftsorientiertes Innovations- und Gründerzentrum GO:IN)<sup>9</sup> sowie den Universitätsstandorten Golm und Am Neuen Palais.
- Auf der Zeppelinstraße wird der Kfz-Verkehr zurzeit als Luftreinhaltungsmaßnahme durch eine Pfortnerampel reguliert. Eine hochwertige Radverbindung zwischen Potsdam und Werder würde die Zeppelinstraße entlasten.
- Durch die direkte Anbindung der Bahnhöfe Werder, Park Sanssouci und Charlottenhof bietet eine hochwertige Radverbindung besondere Potenziale im Bereich der Intermodalität (Bike and Ride).
- Über Werder hinaus stellt eine hochwertige Radverbindung ein wichtiges Element zur Stärkung des Umweltverbundes im ländlichen Raum dar.
- Eine hochwertige Radverbindung ist wichtig für die Anbindung der Hochschul- und Wissenschaftsstandorte.
- Als zusätzlicher Nutzen böte eine neue Brücke über den Zernsee eine sehr hohe Attraktivität auch für den Freizeit- und Tourismusradverkehr. Aktuell führt die Route F3 über den Zernsee, aber es ist nahe liegend, eine gut ausgebaute Route nach Werder in der radtouristischen Netzentwicklung zu stärken.

<sup>7</sup> Wohngebiete im Süden Stahnsdorfs bei mittlerer Variante besser angebunden als bei der nördlichen Variante;

<sup>8</sup> <http://www.havelauen-werder.de>, zuletzt abgerufen März 2014

<sup>9</sup> <http://www.potsdam.de/cms/beitrag/10025155/34901/>, zuletzt abgerufen März 2014.

### 3.2.2 RSV nach Krampnitz

In **Krampnitz** soll auf dem Gebiet der ehemaligen Kaserne eine große Stadtentwicklungsmaßnahme umgesetzt werden (bis zum Jahr 2023 ca. 1600 Wohneinheiten für schätzungsweise 3800 Menschen). Die Straße in Richtung Potsdamer Innenstadt ist bereits heute teilweise stark belastet, so dass hier der Bedarf für ein adäquates Angebot des Umweltverbunds besonders hoch ist.<sup>10</sup>

Für das im nördlichen Korridor von/nach Fahrland und Krampnitz ausgehende Potenzial erfolgt eine Abschätzung des Binnenverkehrs mit abweichender Methodik, da das spezifische Verkehrsaufkommen zugrunde gelegt wird (3,3 Wegen pro Person und Tag; Infas/DLR 2010). Es wird angenommen, dass ein Drittel des Verkehrsaufkommens (alle Verkehrszwecke) sowohl in Bezug auf Relation und Entfernung für eine Radschnellverbindung relevant wären.

Für Neu-Fahrland unterscheidet sich das Potenzial für die beiden Varianten. Variante 1 bringt nur Vorteile für das westliche Wohngebiet am Fahrländer See. Bei Variante 2 würden hingegen auch die Wohngebiete an der B2 von einer Radschnellverbindung profitieren. Für Neu-Fahrland wird angenommen, dass die Hälfte der Wege relevant ist.

Für 2020 ergibt sich dann ein Potenzial (alle Verkehrszwecke) von etwa 1.800 (Variante 1) bzw. 2.200 (Variante 2) Bewegungen mit dem Rad und für 2030 von etwa 2.300 (Variante 1) bzw. 2.800 (Variante 2) Bewegungen mit dem Rad. Für eine Radschnellverbindung könnte also bei vollständiger Fertigstellung des Entwicklungsgebiets Krampnitz ein ausreichendes Potenzial bestehen. Da aufgrund der unzureichenden Datengrundlagen im Rahmen dieser Machbarkeitsstudie nur eine grobe Abschätzung erfolgt ist, sollte vor dem Bau einer Radschnellverbindung auf dieser Relation eine Detailprüfung des Potenzials erfolgen, z.B. durch Zuhilfenahme der Daten eines geeigneten Verkehrsmodells.

Für die in Entwicklung befindlichen Gebiete an der Trasse nach Krampnitz macht eine gute Radverkehrsanbindung Sinn, um

- dem neuen Wohngebiet von vornherein eine gute Alternative zum Pkw zu bieten bzw. die Bewohner der Neubaugebiete von Beginn an auf das Fahrrad zu holen,
- die zusätzliche Belastung der ohnehin schon teilweise überlasteten Pkw-Verbindung zu verringern und
- indirekt auch den Campus am Jungfersee anzubinden, wo Wohnungen für etwa 1000 Menschen und Gewerbe entstehen soll.

### 3.2.3 RSV nach TKS

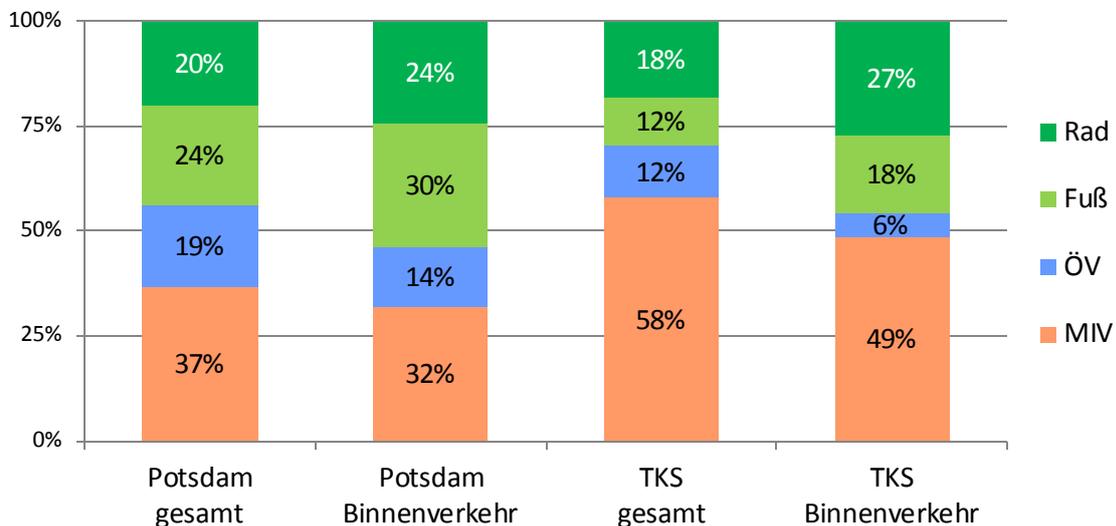
Für eine Radschnellverbindung nach TKS und von dort weiter über den Pedelec-Korridor Berlin-Brandenburg<sup>11</sup> ergibt sich ein hohes Potenzial. Der Bau einer Radschnellverbindung ergibt daher auf dieser Relation Sinn.

<sup>10</sup> <http://www.potsdam.de/cms/beitrag/10111917/1509693/>, zuletzt abgerufen März 2014.

<sup>11</sup> <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/pedelec/schaufensterprojekt>, Zugriff 3/2014

- Eine Radschnellverbindung nach **TKS** würde in Babelsberg zahlreiche Wohnquartiere mit hohem Nutzerpotenzial direkt oder indirekt anbinden. Die nördliche Variante würde zudem den Campus Griebnitzsee anbinden, die nördliche und mittlere Variante den Medienpark Babelsberg und die südliche Variante das Stern-Center.
- Die Nachbargemeinden TKS haben ein hohes Radverkehrspotenzial, gerade im Binnenverkehr und nach Berlin (Abb. 2). Allerdings liegt der Pkw-Besatz in diesen suburbanen Gemeinden (519 Pkw/1000 EW; 2011) in typischer Weise deutlich über dem überwiegend urban geprägten Potsdam (413 Pkw/1000 EW; 2011). Eine Radschnellverbindung bietet die Möglichkeit, in den Nachbarkommunen der Oberzentren Potsdam und Berlin den Radverkehrsanteil im überörtlichen Verkehr auf das Niveau des Binnenverkehrs (27 %) heranzuführen.

Abb. 1 Modal Split in Potsdam und TKS jeweils im Gesamt- und Binnenverkehr



Datengrundlage: SrV 2008

- Es bestehen bedeutende Pendlerverkehre in beide Richtungen. Der prognostizierte Zuwachs an Einwohnern wie Arbeitsplätzen in TKS, insbesondere in Teltow, stärkt die Bedeutung potenziell weiter. Durch eine Radschnellverbindung erhöht sich auch die Erreichbarkeit der Arbeitsplätze der Gewerbestandorte in TKS mit dem Fahrrad deutlich.
- Durch die direkte Anbindung des S-Bahn-Haltepunkts Teltow würde der Radschnellverbindung eine hohe Bedeutung für Intermodalität bzw. Bike-and-Ride-Verkehre zukommen.
- In Potsdam selbst würden im Einzugsbereich einer Radschnellverbindung nach TKS viele Wohngebiete und wichtige Zielorte liegen. Daraus ergibt sich ein hohes Potenzial im Binnenverkehr in Potsdam.
- In Stahnsdorf und Teltow ergibt sich eine ähnliche Situation, so dass auch hier ein hohes Potenzial im Binnenverkehr besteht.

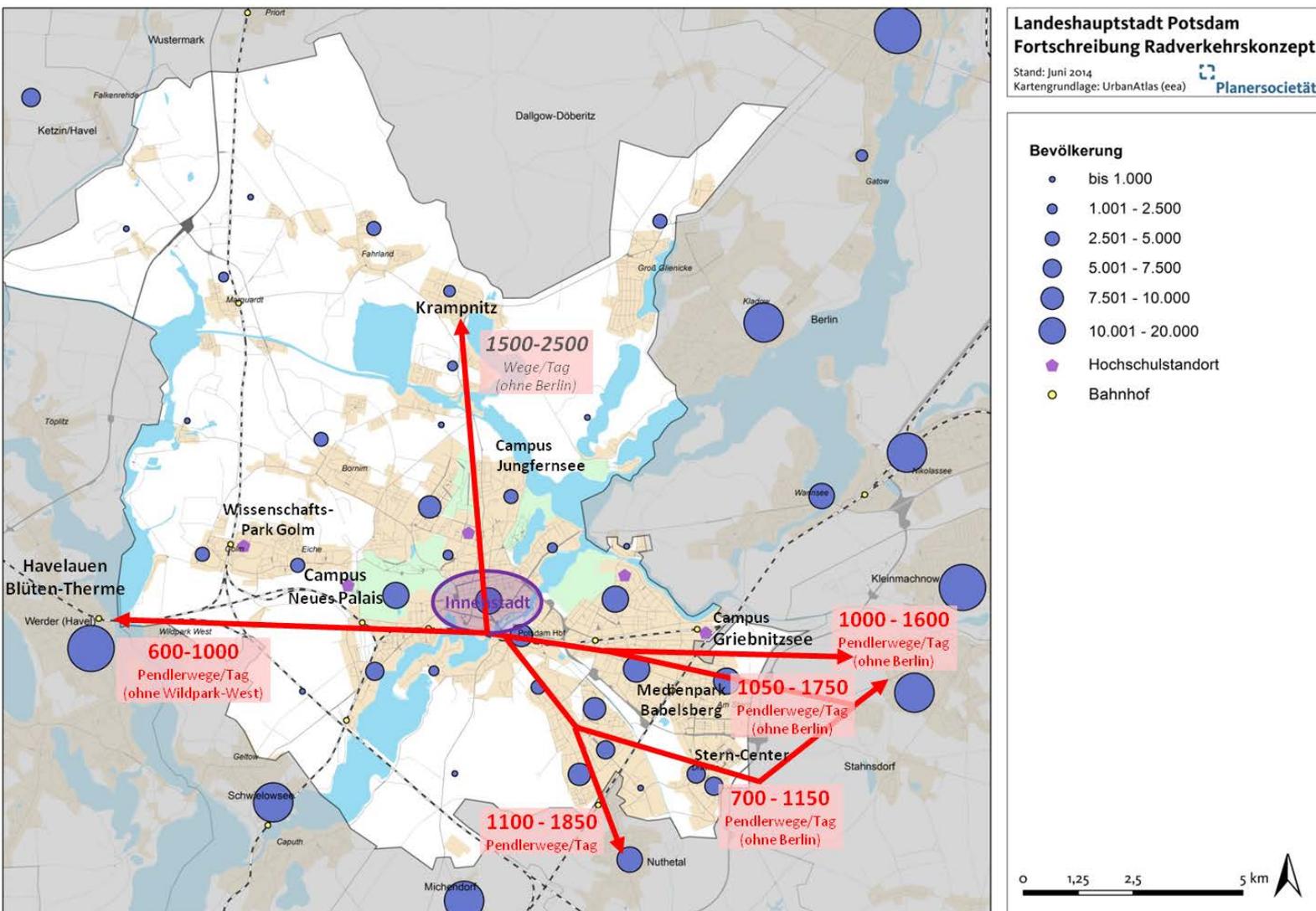
### 3.2.4 RSV nach Nuthetal

Bei der Radschnellverbindung nach **Nuthetal** ist zu beachten, dass sich Quell- und Zielpotenziale in Potsdam nicht gleichmäßig über die Stadt verteilen, sondern ein großer Teil im südlichen Babelsberg liegt, so dass nur etwa die Hälfte der Radfahrer die Radschnellverbindung auf längeren Abschnitten nutzen würde.

### 3.3 Übersicht Potenziale

Eine tabellarische Übersicht der Nutzerpotenziale findet sich im Anhang.

Abb. 2: Übersicht Potenziale



## 4 Vorprüfung der Trassen

In diesem Kapitel werden zu den verschiedenen Varianten jeweils kurz zusammengefasst, deren jeweiliger Verlauf sowie Vor- und Nachteile erläutert. Der jeweilige bauliche Aufwand und die Qualitätsstandards werden grafisch dargestellt, andere untersuchte Varianten grau dargestellt. Sind an einer Stelle interessante Untervarianten vorhanden, werden auch diese erläutert. In den grafischen Darstellungen der Untervarianten sind diese rot, die Ausgangsvarianten jeweils blau dargestellt. Die Vorprüfung der Trassen bildet die Grundlage für die Auswahl der Vorzugsvarianten, die in Kap. 4.5 dargestellt und detailliert untersucht sind. Eine Übersicht der Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten findet sich im Anhang.

### 4.1 Radschnellverbindung nach Werder

Der Korridor zwischen der Potsdamer Innenstadt und Werder ist dadurch geprägt, dass außerhalb der Kernstadt kaum bebaute Areale darin liegen. Zu erwähnen sind lediglich Wildpark-West (ca. 600 Einwohner und eine unbekannte Zahl von Nutzern von Freizeitwohnsitzen) sowie die Henning-von-Tresckow-Kaserne. Ein bedeutendes Potenzial geht vom Campus am Neuen Palais aus. Die Anbindung zwischen den Unicampi Neues Palais und Golm wird derzeit verbessert. Eine Radschnellverbindung würde (abhängig von der gewählten Variante) die Verbindung dieser Standorte nach Werder verbessern.

Allen Führungen gemeinsam ist der Neubau einer Brücke von Wildpark-West nach Werder.

#### *Vorteile einer Radschnellverbindung nach Werder*

- Entlastung der Zeppelinstraße. Die bestehende Verbindung für den Kfz-Verkehr ist in den Spitzenstunden teilweise überlastet und aufgrund der Gewässer sehr umwegig. Auch diese Zufahrt nach Potsdam wird aufgrund der besseren Luftreinhaltung über eine Pfortnerampel reguliert, um den Verkehr in der Stadt flüssig zu halten.
- Derzeit ist auf der Relation (nördliches) Werder und Wildpark-West nach Potsdam keine direkte Radverkehrsverbindung vorhanden, so dass hier ohnehin Handlungsbedarf besteht.

#### *Nachteil*

- Über den Bahnhof Werder besteht eine sehr gute SPNV-Anbindung zum HBF Potsdam, die in direkter Konkurrenz zu einer Radschnellverbindung stehen würde (Fahrzeit: 6 bzw. 9 min. werktags mit 2 Verbindungen je Stunde).
- Die Trassenvarianten führen zumindest in Abschnitten durch sensible Naturräume, einige (Unter-)Varianten würden bestehende Naturräume beeinträchtigen. In den Naturräumen ist zudem meist nur eine geringe soziale Sicherheit gegeben.

### *Zusammenfassung*

- Die Verbindung nach Werder bietet ein Potenzial, dass die Prüfung einer Radschnellverbindung rechtfertigt. Die bestehenden Wege weisen Mängel für den Radverkehr auf (Werderscher Damm/Werdersteig, Zernsee) und es besteht Bedarf für eine Aufwertung der Relation.

### **Übersicht über die Varianten**

- Führung zwischen Hauptbahnhof und Bahnhof Park Sanssouci (Seite 16)
- Variante 1: Führung nördlich der Bahn und über die Lindenallee (Seite 21)
- Variante 2: Führung südlich der Bahn (Seite 23)
  - Untervariante: Führung am Werderschem Damm statt an Bahngleisen (Seite 25)
- Variante 3: Führung über den Werdersteig (Seite 25)
  - Untervariante 1: Führung durch Wildpark-West (Seite 27)

#### **4.1.1 Führung zwischen Hauptbahnhof und Bahnhof Park Sanssouci**

Die Trasse der Radschnellverbindung zwischen Hauptbahnhof und Bahnhof Park Sanssouci orientiert sich entlang des Bahndamms. Dabei kann diese sowohl südlich als auch nördlich der Bahn geführt werden. In beiden Fällen ergeben sich aber problematische Stellen, an denen die Realisierung einer Radschnellverbindung praktisch nicht machbar ist. Daher ist häufiges Wechseln der Seite an bestehenden Unterführungen notwendig. Mit hohem Aufwand ließe sich so eine einigermaßen akzeptable Radschnellverbindung errichten.

#### *Die bedeutendsten Problemstellen im Einzelnen*

Um zwischen Hauptbahnhof und Dortustraße eine Führung auf der Südseite der Bahn zu realisieren, wäre auf längeren Abschnitten eine kostenintensive Führung im Böschungsbereich sowie ein Eingriff in den Pachtvertrag der Bootsvereine einschließlich Abriss eines Vereinsgebäudes notwendig. Diese Trasse erfordert somit einen hohen baulichen Aufwand und bringt ein hohes Konfliktpotenzial mit sich. Eine solche Führung ist somit nur perspektivisch als realisierbar anzusehen. Ein Vorteil der Führung entlang der Bahn (insbesondere südseitig) wäre, dass die Stadtentwicklungsgebiete südlich des Hauptbahnhofs besser an die Innenstadt angeschlossen wären.

Abb. 3: Situation südlich des Bahndamms zwischen Hauptbahnhof und Dortustraße



Nordseitig ergeben sich verschiedene Möglichkeiten, z.B. über „Am Lustgartenwall“ (Zugangskontrolle Ministerien) oder auf dem Bahndamm (vergleichsweise hoher Aufwand, abhängig von Zustimmung der Bahn).

Im Bereich der Neustädter Havelbucht bietet sich eher eine Führung auf der Nordseite der Bahn an, da sich südseitig Fernwärmeleitungen befinden, während nordseitig bereits ein Weg vorhanden ist, der auszubauen wäre.

Abb. 4: Situation südlich des Bahndamms zwischen Dortustraße und „Auf dem Kiewitt“



Zwischen „Auf dem Kiewitt“ und Zeppelinstraße ist sowohl nord- als südseitig eine Führung im Böschungsbereich des Bahndamms möglich. Dies würde allerdings einen hohen Aufwand bedeuten.

Abb. 5: Situation westlich der Straße „Auf dem Kiewitt“



Zwischen Gesundheitsgasse und Kastanienallee ist auf der Nordseite keine Führung auf dem Bahndamm möglich. Die an den Bahndamm angrenzenden Flächen befinden sich in privatem Eigentum bzw. Nutzung, weshalb eine Führung am Böschungsfuß schwer umsetzbar ist.

Westlich der Kastanienallee und auf einem Abschnitt westlich des Werderschen Wegs befinden sich auf der Nordseite des Bahndamms Kleingärten. Hier wäre möglicherweise eine Führung auf der Krone des Bahndamms neben den Gleisen realisierbar, allerdings mit hohem Aufwand.

Bei Führung auf der Nordseite des Bahndamms ist im Bereich des Bahnhofs Charlottenhof die Querung der Zeppelinstraße zur Nansenstraße möglich. Anschließend könnte die Radschnellverbindung auf der Geschwister-Scholl-Straße bis zum Bahnhof Park Sanssouci geführt werden. Auf der Geschwister-Scholl-Straße können die Qualitätsstandards einer Radschnellverbindung jedoch nicht sichergestellt werden.

Abb. 6: Situation nördlich des Bahndamms am Bahnhof Park Sanssouci



Zwischen Zeppelinstraße und Schafgraben schließt sich direkt südlich an den Bahndamm Bebauung an, so dass sich hier keine Trasse realisieren lässt.

Eine anschließende Führung über die Maybachstraße und eine Unterführung des Gleises nach Pirschheide ist aufgrund eines privaten Garagenhofes problematisch. Der Neubau einer Unterführung wäre zudem sehr kostenintensiv.

Westlich des Bahnabzweigs nach Pirschheide könnte eine bestehende Unterführung genutzt werden, um von der Nord- auf die Südseite des Bahndamms zu gelangen. Allerdings wäre hier eine gestalterische Aufwertung notwendig, und die Qualitätsstandards könnten bezüglich Breite und Kurvenradien nicht eingehalten werden.

Östlich des Bahnhofs Park Sanssouci ist südseitig eine Führung im Böschungsbereich des Bahndamms möglich. Dies würde allerdings einen hohen Aufwand bedeuten.

Abb. 7: Situation südlich des Bahndamms zwischen Werderschem Weg und Bahnhof „Am Neuen Palais“



Alternativ könnte die Trasse durch die Kleingartenanlage geführt werden. Auf dem ersten Abschnitt könnten ohne Eingriff in Kleingärten allerdings nur eine Breite von etwa 2 Metern hergestellt werden. Die Führung würde zudem Nutzungskonflikte mit dem Fußverkehr in der Kleingartenanlage mit sich bringen.

Abb. 8: Situation im Bereich der Kleingärten zwischen Werderschem Weg und Bahnhof „Am Neuen Palais“



Abb. 9 RSV Werder, Führung bis Bahnhof Park Sanssouci, baulicher Aufwand

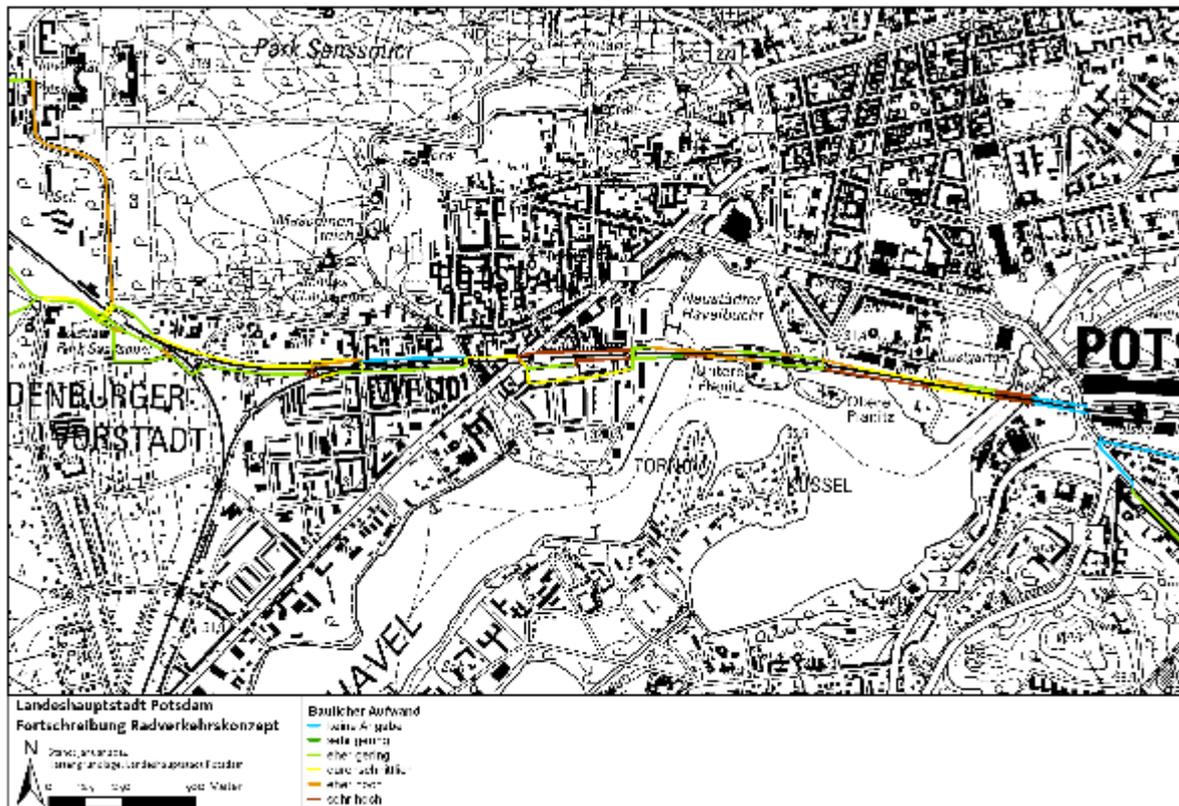
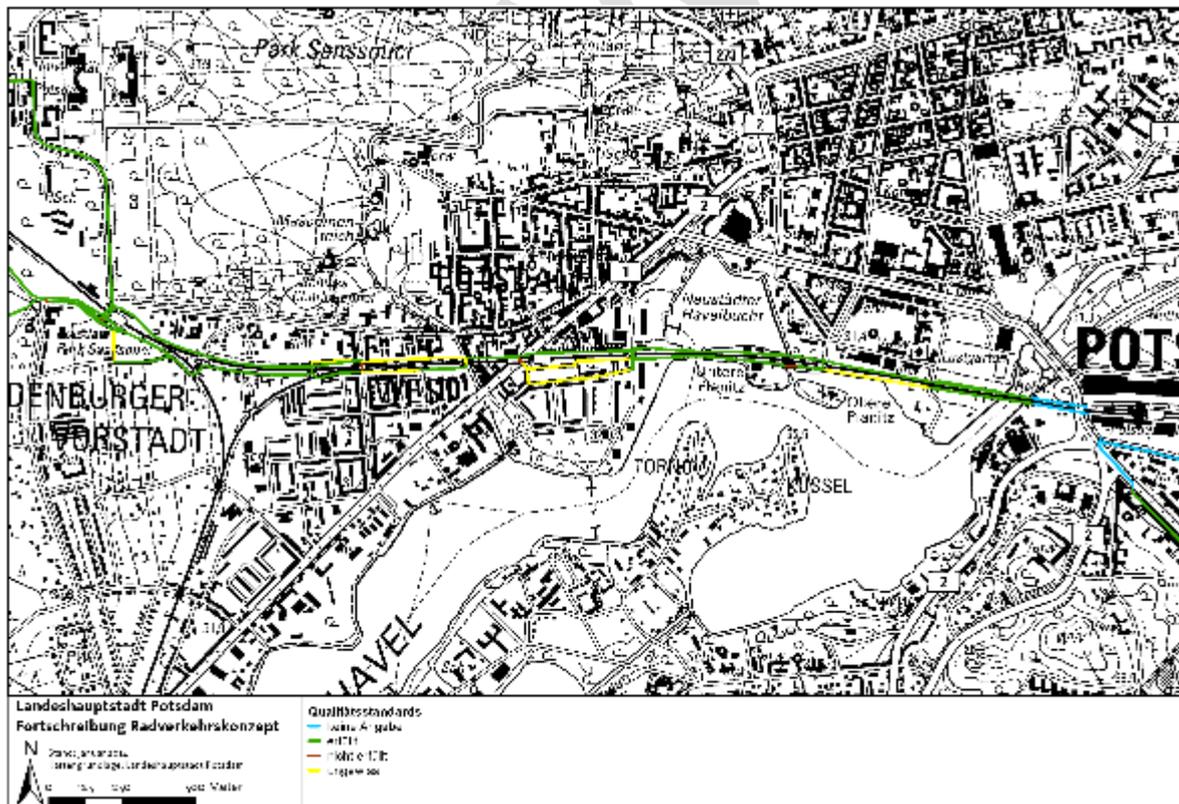


Abb. 10 RSV Werder, Führung bis Bahnhof Park Sanssouci, Qualitätsstandards



#### 4.1.2 Variante 1: Führung nördlich der Bahn und über die Lindenallee

##### *Führung*

Vom Bahnhof Park Sanssouci könnte auf der Westseite der Straße als Zweirichtungsradweg bis zum Neuen Palais und von dort aus über die denkmalgeschützte Lindenallee bis zum Kuhforter Damm geführt werden. Auf diesem sind ein einseitiger Zweirichtungsradweg oder beidseitige Radverkehrsanlage im Einrichtungsverkehr vorstellbar. Vor dem Bahnübergang wird auf einem knapp 300 m langen Abschnitt nördlich des Bahndamms geführt, wo eine Unterführung vorhanden ist. Von dort lässt sich die Radschnellverbindung entlang des Großen Abzugsgrabens nach Westen führen. Hier wäre eine neue Unterführung unter den Bahngleisen erforderlich. Bei der dritten zu querende Bahntrasse könnte ein bisher ungesicherter Bahnübergang zu einem gesicherten ausgebaut oder eine weitere Unterführung errichtet werden. Von dort würde nördlich des Bahndamms geführt werden. Vor der neuen Brücke nach Werder wäre eine neue Unterführung notwendig, da diese auf der Südseite entstehen würde.

Die Länge vom Bahnhof Park Sanssouci bis zum Bahnhof Werder beträgt etwa 7 km (6.950 m).

##### *Vorteile*

- Direkte Anbindung des Campus am Neuen Palais
- Gute Anbindung des Campus Golm

##### *Nachteile*

- Diese Variante ist sehr aufwendig, da zusätzlich zur Brücke nach Werder noch mindestens zwei neue Unterführungen gebaut werden müssten.
- Auf einigen Teilen der Trasse ist die soziale Sicherheit problematisch.
- Die Trasse befindet sich fast vollständig in einem Landschaftsschutzgebiet.

##### *Zusammenfassung*

Der große Aufwand lässt sich nicht durch die zu erwartenden Nutzerzahlen rechtfertigen.



### 4.1.3 Variante 2: Führung südlich der Bahn

#### *Führung*

Die Radschnellverbindung würde auf dem Werderscher Damm bis zur Forststraße in beidseitigem Einrichtungsverkehr, ab der Forststraße mit nordseitigem Zweirichtungsradweg geführt werden, der sich nach etwa 700 m an der Südseite des Bahndamms orientiert. Eine Führung am Bahndamm direkt ab Bf. Sanssouci bietet sich aufgrund der Bebauung nicht an.

Am Eisenbahnkreuz kann die Radschnellverbindung nicht durch die bestehende Bahnunterführung geführt werden, so dass aufwändige bauliche Maßnahmen nötig wären.

Wie bei Variante 1 wäre auch hier östlich der Brücke nach Werder eine neue Unterführung erforderlich, allerdings weiter östlich in Verlängerung der Schweizer Straße.

Die Länge vom Bahnhof Park Sanssouci bis zum Bahnhof Werder beträgt etwa 6.200 m und ist damit die kürzeste der drei Varianten nach Werder.

#### *Vorteile*

- Sehr direkte Führung
- Gute Anbindung des Campus am Neuen Palais
- Gute Anbindung des Campus Golm

#### *Nachteile*

- Neue Unterführung im Bereich der Schweizer Straße erforderlich
- Die soziale Sicherheit ist fast auf der gesamten Trasse gering und abschnittsweise sehr problematisch.
- Die Trasse befindet sich fast vollständig in einem Landschaftsschutzgebiet.

#### *Zusammenfassung*

Die Führung ist direkt, erfordert aber einen gewissen Aufwand. Zwischen Potsdamer Innenstadt und Werder werden keine Potenziale direkt angebunden.

Abb. 13 RSV Werder, Variante 2, baulicher Aufwand

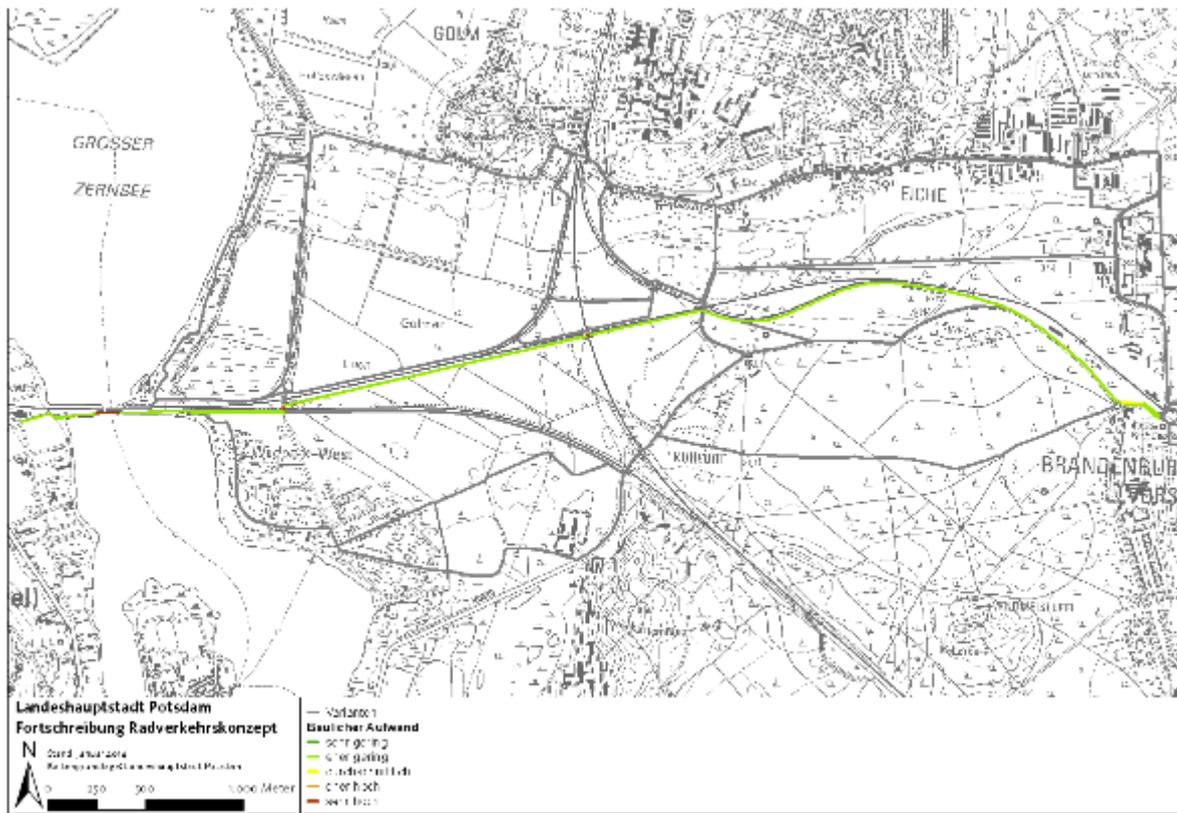
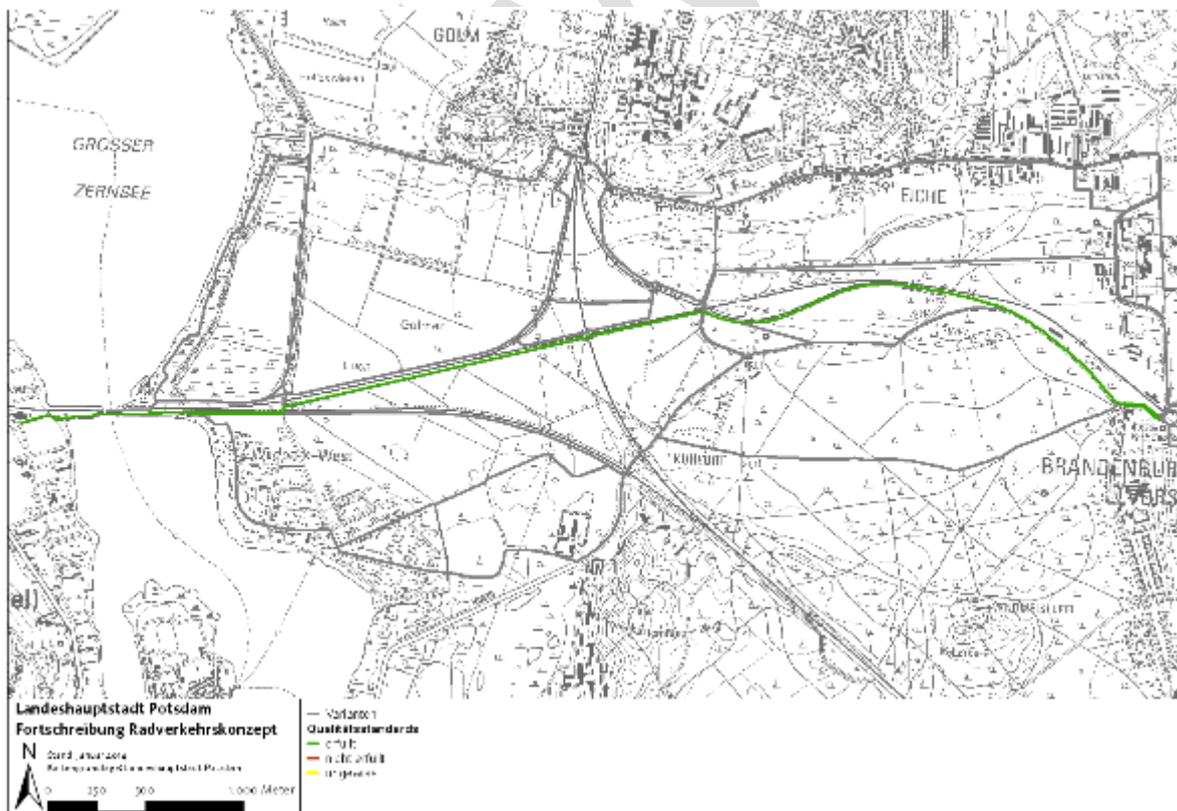


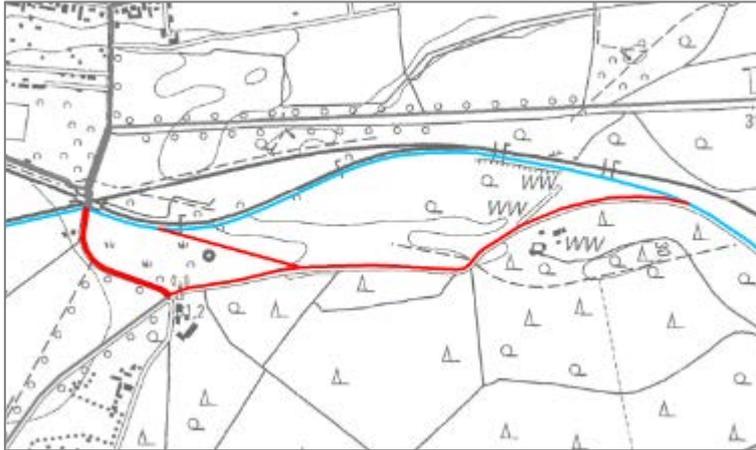
Abb. 14 RSV Werder, Variante 2, Qualitätsstandards



**Untervariante: Führung am Werderschen Damm statt an Bahngleisen**

Vorteile einer Führung am Werderschen Damm gegenüber einer Führung am Bahndamm wäre die höhere soziale Sicherheit. Zudem würde die Verbindung von der Potsdamer Innenstadt nach Wildpark-West verbessert werden, da am Werderschen Damm momentan keine eigene Radverkehrsanlage vorhanden ist. Nachteil ist, dass sich die Länge der Radschnellverbindung bei dieser Variante leicht erhöhen würde.

Abb. 15: RSV Werder, Variante 2, Untervariante



blau: Hauptvariante, rot: Untervarianten

**4.1.4 Variante 3: Führung über den Werdersteig****Führung**

Zwischen Bahnhof Park Sanssouci und Forststraße wird die Radschnellverbindung beidseitig im Einrichtungsverkehr geführt. Von der Forststraße bis zur Bahnunterführung am Werderschen Damm wird über den Werdersteig durch den Wildpark nach Kuhfort geführt. Auf dem Kuhforer Damm wird gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr geführt (auf etwa 300 m aufgrund des Busverkehrs nicht als Fahrradstraße, sondern als Tempo-30-Abschnitt).

Westlich von Kuhfort wird der Radverkehr am Werderschen Damm westseitig als Zweirichtungsradweg geführt, wobei die bestehenden beiden Unterführungen Engstellen bilden, an denen die Qualitätsstandards nicht erfüllt werden können.

Westlich der zweiten Unterführung wird die Radschnellverbindung entlang des Bahndamms über eine neue Brücke über den Zernsee nach Werder geführt.

Die Länge vom Bahnhof Park Sanssouci bis zum Bahnhof Werder beträgt etwa 6.150 m.

**Vorteile**

- Direkte Anbindung Wildpark-West

- Direkte Anbindung der Henning-von-Tresckow-Kaserne
- Gute Anbindung des Campus am Neuen Palais
- außer der Brücke nach Werder keine weiteren Sonderbauwerke erforderlich

#### Nachteile

- keine Anbindung des Campus Golm
- Führung über Wildpark-West nicht die direkteste Führung
- in Abschnitten problematisch in Bezug auf die soziale Sicherheit
- Trasse fast vollständig in Landschaftsschutzgebiet

#### Zusammenfassung

Diese Variante bietet bei überschaubarem Aufwand die Möglichkeit, die Potsdamer Innenstadt und Werder in einer angemessenen Qualität zu verbinden, wobei eine adäquate Anbindung von Golm sicherzustellen ist. Problematisch wird sehr wahrscheinlich der Abschnitt im Wildpark sein.

Abb. 16 RSV Werder, Variante 3, baulicher Aufwand

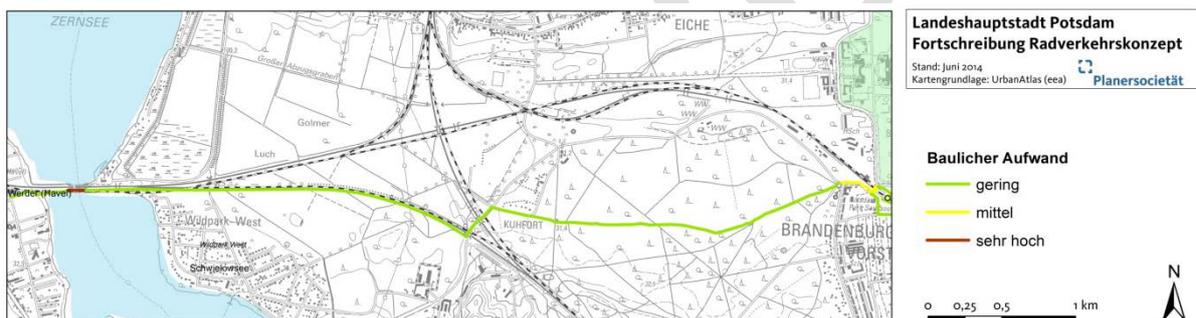
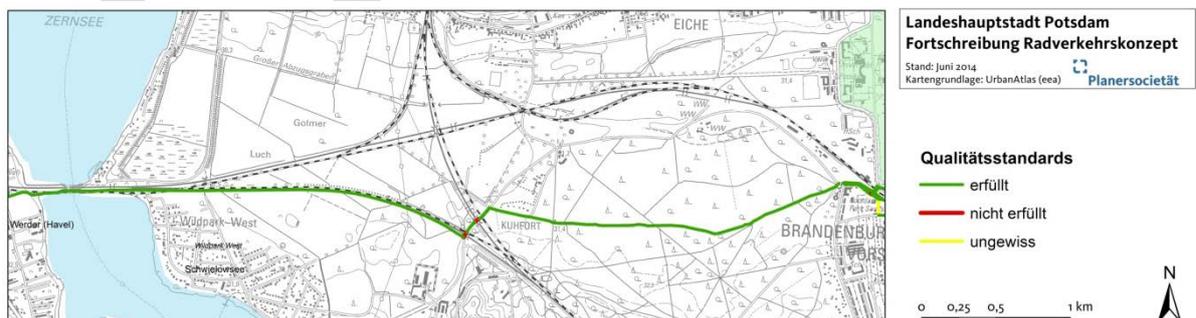


Abb. 17 RSV Werder, Variante 3, Qualitätsstandards



**Untervariante 1: Führung durch Wildpark-West statt südlich der Bahn**

Es wird über einen Wirtschaftsweg nach Wildpark-West geführt, der entsprechend der Qualitätsstandards ausgebaut werden müsste. In Wildpark-West kann über das bestehende Wegenetz als Fahrradstraße bis zur Brücke nach Werder geführt werden.

Nachteil dieser Variante ist die weniger direkte Führung (600 m länger). Allerdings wären große Teile von Wildpark-West direkt angebunden, auch die soziale Sicherheit wäre höher.

**Untervariante 2: Führung über Fuchsweg statt Amselweg**

Vorteil dieser Variante ist der geringere Aufwand und das geringere Konfliktpotenzial hinsichtlich des Natur- und Landschaftsschutzes, da der Weg zwischen dem direkt angebundenen Bundeswehrstandort und Wildpark-West bereits asphaltiert ist. Allerdings müsste eine umwegigere Führung in Kauf genommen werden (850 m länger als Führung am Bahndamm).

Abb. 18 RSV Werder, Variante 3, Untervariante 1 und 2



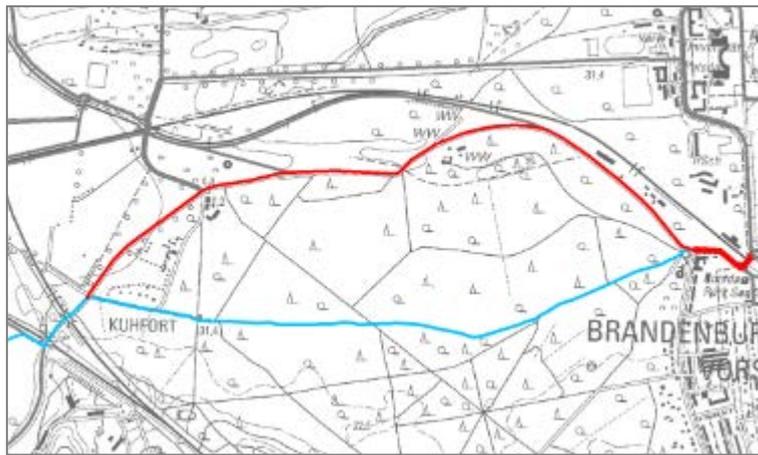
blau: Hauptvariante, rot: Untervarianten

**Untervariante 3: Führung über Werderschen Damm statt über Waldweg „Werdersteig – Wildpark“**

Diese Untervariante weist eine ähnliche Trasse wie die Untervariante zu Variante 2 (Seite 25) auf. Die Radschnellverbindung führt wie bei Variante 3 durch das Landschaftsschutzgebiet, allerdings straßenbegleitend. Zudem bietet diese Untervariante eine deutlich höhere soziale Sicherheit und eine bessere Anbindung des Campus Golm.

Nachteil ist, dass die Länge der Radschnellverbindung sich aufgrund der etwas umwegigeren Führung erhöhen würde (350 m länger als Führung über den Werdersteig).

Abb. 19 RSV Werder, Variante 3, Untervariante 3



blau: Hauptvariante, rot: Untervariante

#### 4.1.5 Führung über Zernsee und in Werder

Über den Zernsee ist der Bau einer neuen Brücke Voraussetzung, um eine hochwertige Verbindung herzustellen und die in Kap. 3 aufgezeigten positiven Auswirkungen zu erreichen.

In Werder führt die Radschnellverbindung zumindest bis zum Bahnhof. Eine Weiterführung bis ins Stadtzentrum ist möglich. Eine gute Radverkehrsinfrastruktur sollte auf dieser Verbindung aber auf jeden Fall entwickelt werden, z.B. Adolf-Damaschke-Straße als Fahrradstraße, Eisenbahnstraße mit Schutzstreifen, wie es auf dem südlichen Abschnitt bereits der Fall ist.

## 4.2 Radschnellverbindung nach Krampnitz

### *Vorteile einer Radschnellverbindung nach Krampnitz*

Im Entwicklungsgebiet auf dem ehemaligen Kasernengelände in Krampnitz sollen in den nächsten Jahren etwa 1.500 Wohneinheiten mit etwa 3.800 Einwohnern entstehen. Die Radschnellverbindung sollte von Anfang an eine gute Anbindung des neuen Stadtteils an die Kernstadt und den Bewohnern somit eine gute Alternative zum Pkw bieten, denn die Nedlitzer Straße ist in den Spitzenstunden häufig stark ausgelastet. Daher ist auch die Anbindung von Krampnitz mit der Straßenbahn geplant.

Von einer Radschnellverbindung nach Krampnitz würden auch die Ortsteile Fahrland und Groß Glienicke profitieren.

### *Nachteile*

Eine Radschnellverbindung von der Potsdamer Innenstadt in Richtung Norden bietet (mit Ausnahme von Kladow) kaum interkommunale Potenziale, denn in diese Richtung bestehen nur ver-

gleichsweise geringe Pendlerbeziehungen und die großen Entfernungen sind für den Radverkehr weniger attraktiv.

### *Zusammenfassung*

Für eine Radschnellverbindung nach Krampnitz besteht ein gewisses Potenzial (vgl. Kap. 3.2.2). Eine Brücke über den Sacrow-Paaretzer-Kanal würde einen hohen Aufwand und Eingriffe in einen sensiblen Naturraum mit sich bringen. Ein Ausbau auf der Nedlitzer Straße könnte gemeinsam mit der Verlängerung der Straßenbahn erfolgen, um eine mehrfache Straßenraumgestaltung zu vermeiden. Ansonsten ist der Bau einer hochwertigen Radverkehrsanbindung ausreichend.

### **Übersicht über die Varianten**

- Führung bis Russische Kolonie (Seite 29)
- Variante 1: Führung über die Georg-Hermann-Allee (Seite 29)
- Variante 2: Führung über Nedlitzer Straße (Seite 32)
- Variante 3: Führung über Kirschallee

#### **4.2.1 Führung bis Russische Kolonie**

Um eine direkte Verbindung von Hauptbahnhof bis zur Russischen Kolonie zu schaffen, müsste die Radschnellverbindung auf der Friedrich-Ebert-Straße geführt werden. Diese bietet aber insbesondere auf dem Abschnitt nördlich des Nauener Tors keine ausreichende Breite, um den verschiedenen Nutzungsansprüchen gerecht werden zu können (unter anderem Straßenbahn). Der Bau einer Radschnellverbindung ist hier daher nicht möglich.

Deshalb wäre eine gute Anbindung der Russischen Kolonie an das städtische Radnetz sicherzustellen, so dass die Verkehre sich auf dieses verteilen können. Von besonderer Bedeutung wäre dabei die gute Anbindung der Radschnellverbindung an der Russischen Kolonie in Richtung Innenstadt (über Jägerallee, Friedrich-Ebert-Straße (Hbf.) und Richtung Nuthestraße).

#### **4.2.2 Variante 1: Führung über die Georg-Hermann-Allee und entlang des Fahrländer Sees**

##### *Führung*

Von der Russischen Kolonie wird die Radschnellverbindung über die Kiepenheuerallee zur Georg-Hermann-Allee und auf dieser weiter Richtung Norden geführt. Die Querung der Georg-Hermann-Allee an deren nördlichen Ende könnte über eine vorhandene Querungshilfe erfolgen.

Über die Straße „Am Golfplatz“ und den Fahrländer Damm würde die Radschnellverbindung als Fahrradstraße bis zum Weißen See geführt werden. Bei dieser Führung der Radschnellverbindung müssen die Amundsenstraße ( $DTV_w = 3.800-5.400$  Kfz) und der Lerchensteig ( $DTV_w = 2.500$  Kfz) gequert werden.

Zur Querung des Sacrow-Paretzer Kanals wäre eine neue Brücke, die den Ansprüchen der Bundeswasserstraße an lichte Höhe genügt, mit den entsprechenden Rampenbauwerken erforderlich.

In Neu-Fahrland bietet sich auf der Ringstraße die Führung als Fahrradstraße an. Auf einem Abschnitt müsste der ruhende Verkehr neu geordnet werden, um die erforderliche Breite von 4 m sicherzustellen. Nördlich der Bebauung bis zur Ketziner Straße wird der vorhandene Wirtschaftsweg auf Radschnellverbindungen-Standard ausgebaut.

Die Länge von der Russischen Kolonie bis zur Ketziner Straße beträgt etwa 6.200 m.

#### *Vorteil*

- Im Entwicklungsgebiet Bornstedter Feld würden etwa 2.000 WE direkt an die Radschnellverbindung angebunden werden.

#### *Nachteile*

- Der südliche Teil von Krampnitz und der östliche Teil von Neu-Fahrland wären bei dieser Variante nicht direkt an die Radschnellverbindung angebunden.
- Die Kiepenheuerallee und Georg-Hermann-Allee wurden neu gebaut. Der Radverkehr wird hier auf Schutzstreifen geführt, die sich nicht auf 3 m verbreitern lassen, so dass die Qualität der Infrastruktur hier auf einem längeren Abschnitt den Ansprüchen einer Radschnellverbindung nicht gerecht wird.
- Auf dem knapp anderthalb Kilometer langen weitgehend unbebauten Abschnitt am Fahrländer See ist die soziale Sicherheit problematisch.

#### *Zusammenfassung*

Bei dieser Variante könnten die Qualitätsstandards zwar auf weiten Strecken erfüllt werden, allerdings wäre eine neue Brücke am Kanal bzw. Weißen See erforderlich und in Krampnitz und Neu-Fahrland könnte nicht das gesamte Potenzial aktiviert werden.

Abb. 20 RSV Krampnitz, Variante 1, baulicher Aufwand

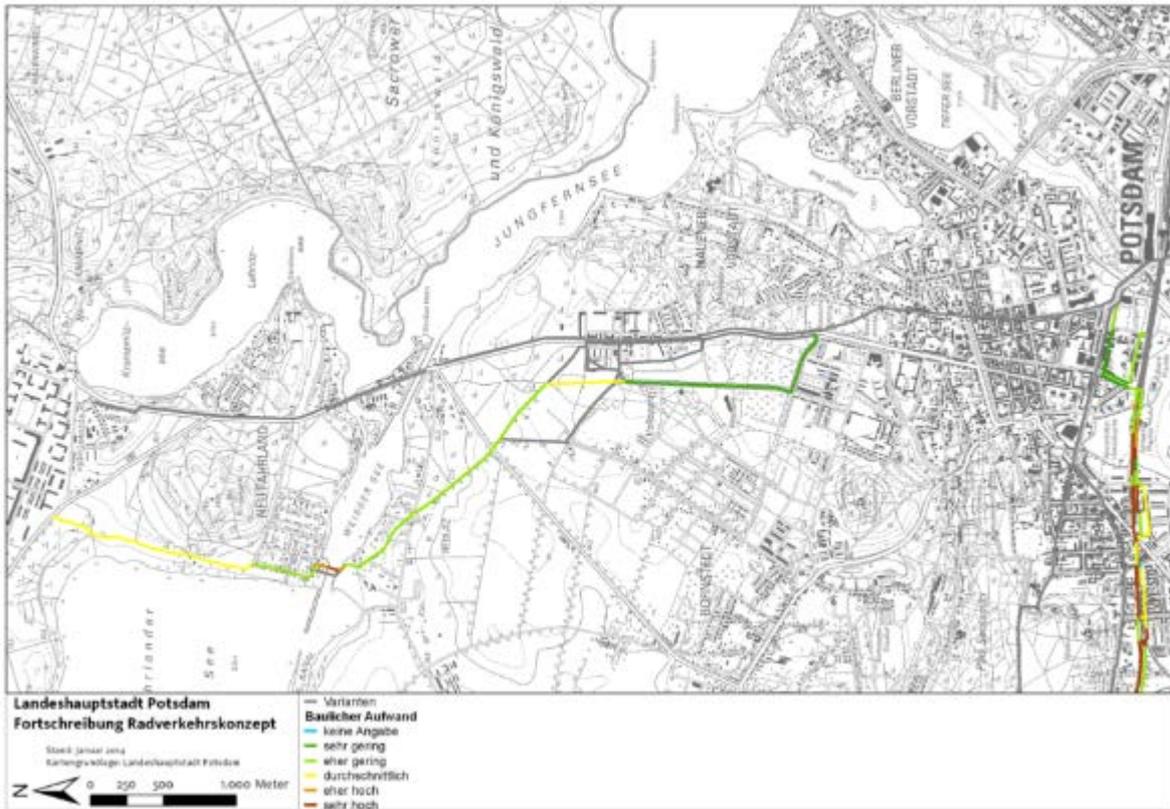
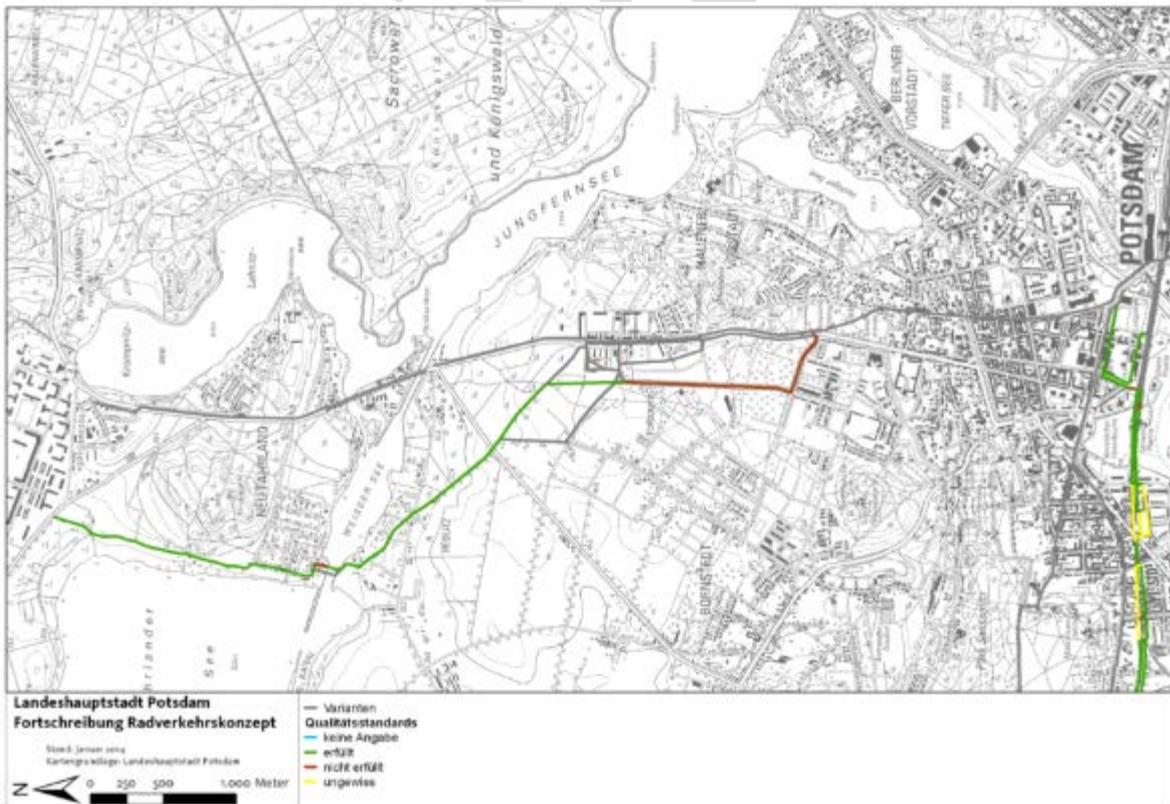


Abb. 21 RSV Krampnitz, Variante 1, Qualitätsstandards



### 4.2.3 Variante 2: Führung über Nedlitzer Straße

#### *Führung*

Zwischen Russischer Kolonie und Esplanade sind verschiedene Führungen vorstellbar.

Im bebauten Bereich zwischen Esplanade und Viereckremise würde sich aus baulicher Sicht eine Führung als Zweirichtungsradweg auf der Westseite anbieten. Eine beidseitige Führung im Einrichtungsverkehr ist aufgrund der zusätzlich zu schaffenden Breite schwer herzustellen.

Auf der Nedlitzer Straße nördlich der Viereckremise würde sich eine Führung auf der Ostseite als Zweirichtungsradweg anbieten, es ist aber auch eine beidseitige Führung im Einrichtungsverkehr vorstellbar. Die Entwicklung des Campus Jungfernsee könnte hier eine getrennte Führung des Fußverkehrs erforderlich machen. Bei Führung als Zweirichtungsradweg ist an Einmündungen durch bauliche Maßnahmen eine hohe Verkehrssicherheit sicherzustellen.

Ab der Brücke über den Sacrow-Paretzer Kanal bis zur Straße „Am Lehnitzsee“ im Bereich der Tschudistraße ist nur mit immensem Aufwand eine Verbesserung des derzeitigen Ausbaus (beidseitig baulich angelegte gemeinsame Fuß- und Radwege) auf ein akzeptables Niveau herstellbar, z.B. in Verbindung mit der angedachten Verlängerung der Straßenbahn nach Krampnitz.

Weiter bis Krampnitz könnte beidseitig im Einrichtungsverkehr oder ostseitig als Zweirichtungsradweg geführt.

Grundsätzlich ist bei der Planung darauf zu achten, möglichst einheitlich zu führen, so dass Wechsel der Straßenseite weitestgehend vermieden werden.

Die Länge von der Russischen Kolonie bis zur Hannoverschen Straße in Krampnitz beträgt etwa 4.700 m.

#### *Vorteile*

- Zusätzlich zum Potenzial durch das Entwicklungsgebiet auf dem Gelände der ehemaligen Kaserne in Krampnitz ergibt sich ein hohes Potenzial durch den Campus Jungfernsee.

#### *Nachteile*

- Eine Führung als Radschnellverbindung ist im Bereich der Tschudistraße praktisch nicht möglich bzw. würde einen sehr hohen Aufwand bedeuten.
- Der Abschnitt zwischen Esplanade und Viereckremise würde einen relativ hohen Aufwand erfordern.
- Je nach Führungsform sind ein oder mehrere Wechsel der Straßenseiten erforderlich.

### Zusammenfassung

- Variante 2 bietet ein höheres Potenzial als Variante 1, ist aber ebenfalls nur mit hohem Aufwand umsetzbar. Im Abschnitt Tschudistraße wäre eine umfangreiche Straßenraumgestaltung erforderlich.

Abb. 22: RSV Krampnitz, Variante 2, baulicher Aufwand

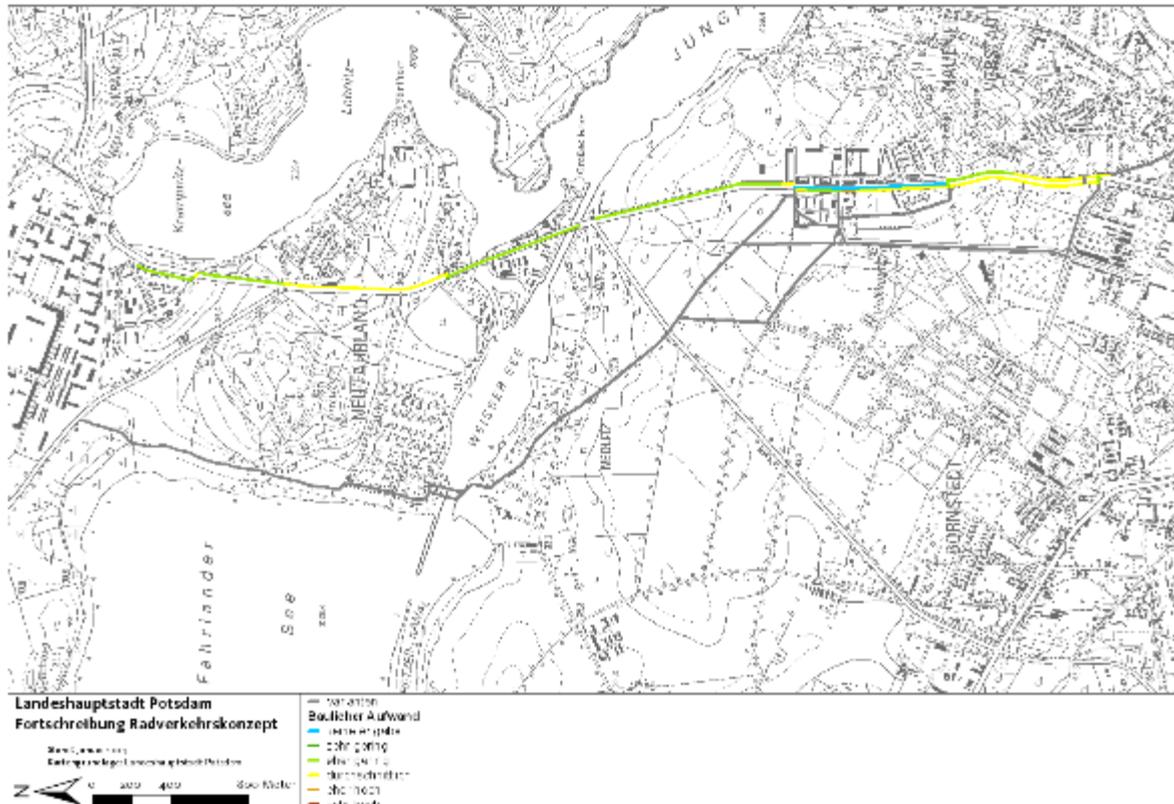
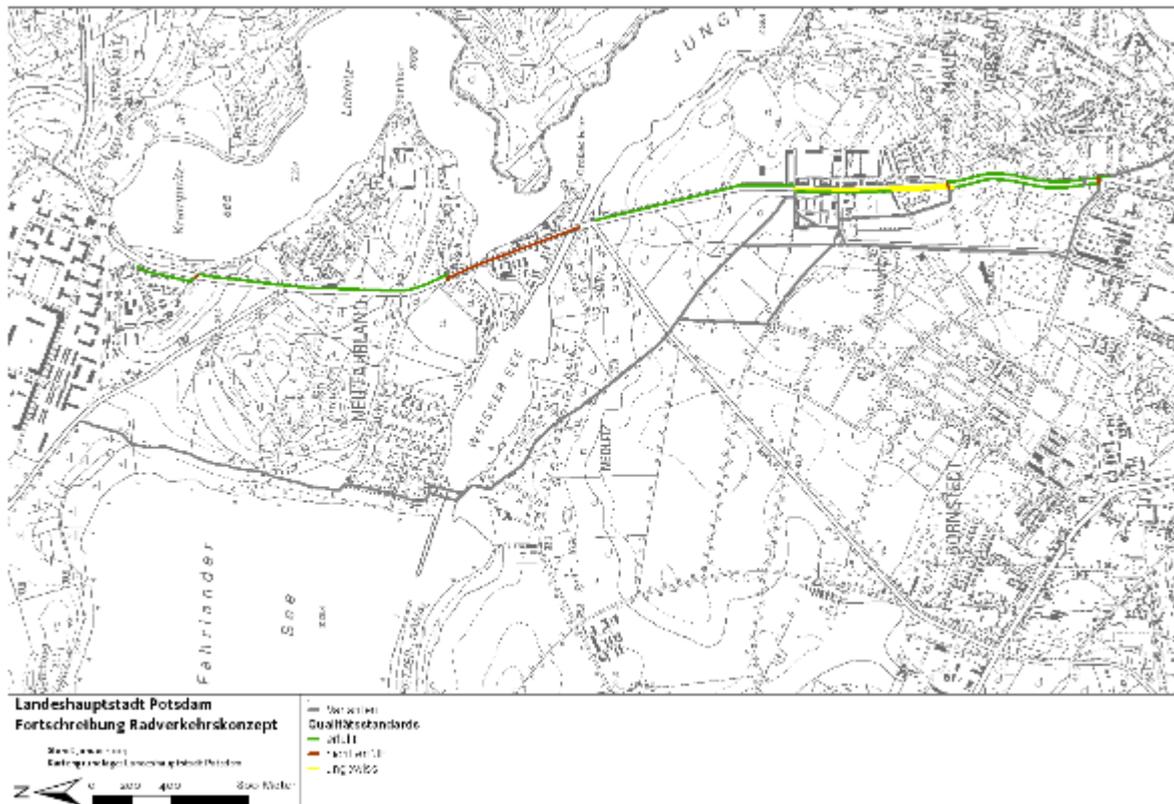


Abb. 23: RSV Krampnitz, Variante 2, baulicher Aufwand



#### 4.2.4 Variante 3: Führung über Kirschallee

Relativ spät im Erarbeitungsprozess der Machbarkeitsstudie wurde eine alternative Führung einer Radschnellverbindung nach Krampnitz aufgezeigt. Diese führt über Bornstedter Straße und Kirschallee.

Vorteil dieser Variante wäre, dass die Qualitätsstandards gut einzuhalten wären, da auf der Kirschallee aufgrund des vergleichsweise geringen Verkehrsaufkommens im Straßenraum geführt werden könnte und auf der Bornstedter Straße im Seitenraum ausreichend Platz zur Verfügung stehen würde.

Nachteilig ist, dass die Fahrtstrecke zur Innenstadt etwa 500 m länger ist als über Am Golfplatz und Nedlitzer Straße und zudem eine problematische Topographie aufweist (auf einigen Abschnitten der Bornstedter Straße etwa 3 % Steigung bzw. Gefälle).

### 4.3 Radschnellverbindung nach Teltow, Kleinmachnow und Stahnsdorf

Diese Route verbindet Potsdam mit den Gewerbe- und Industriegebieten von Stahnsdorf und Teltow und die Wohngebiete dieser Gemeinden mit den Arbeitsplätzen in Potsdam und mit dem S-Bahn-Haltepunkt Teltow. Eine Radschnellverbindung in die östlich gelegenen Nachbargemeinden Teltow, Kleinmachnow und Stahnsdorf (kurz: TKS) bietet ein hohes Potenzial sowohl im Binnenverkehr in Potsdam als auch in die Nachbargemeinden und von dort weiter nach Berlin (vgl. Projekt Pedelec-Korridor, siehe Kap. 4.3.5).

Derzeit ist auf dieser Relation keine gute ÖPNV-Verbindung vorhanden, die eine Konkurrenz zu einer Radschnellverbindung darstellen würde.

#### **Übersicht über die Abschnitte und Varianten**

- Führung bis Kreisverkehr am Lutherplatz (Seite 35)
- Variante 1: Führung über die Stahnsdorfer Straße und die Alte Potsdamer Landstraße (Seite 37)
- Variante 2: Führung über die Großbeerenstraße (Seite 39)
- Variante 3: Führung entlang der Heinrich-Mann-Allee und der Nuthestraße (Seite 41)
- Führung in TKS (Seite 43)

#### **4.3.1 Führung bis Kreisverkehr am Lutherplatz**

Auf der Friedrich-Engels-Straße wird die Radschnellverbindung beidseitig im Einrichtungsverkehr geführt. Dazu müssten im Bereich zw. Hauptbahnhof und der Nuthestraße die vorhandenen Radwege verbreitert werden.

An der Schlaatzstraße könnte ein aufwändigerer Umbau des Straßenraums nötig sein und der ruhende Verkehr neu geordnet werden, um die Breite von jeweils 3 m herzustellen.

Östlich der Unterführung unter der Nuthestraße sind auf einem kurzen Abschnitt nur Schutzstreifen bei gleichzeitig hohem Verkehrsaufkommen angelegt. Aufgrund der Breite des Straßenraums muss dies an dieser Stelle in Kauf genommen werden. Dieser Abschnitt entspricht somit in keiner Weise den Erwartungen an eine Radschnellverbindung. Um die subjektive Sicherheit zu erhöhen wäre für diesen etwa 80 m langen Abschnitt Tempo 30 erforderlich.

Auf dem Abschnitt westlich des Lutherplatzes lassen sich die Radfahrstreifen ebenfalls nicht im erforderlichen Standard ausbauen. Insgesamt wären die Qualitätsstandards auf einem Abschnitt von gut 400 m Länge nicht erfüllt. Eine alternative Führung über den Neuendorfer Anger wäre sehr umwegig und ist daher nicht empfehlenswert.

Die Länge vom Hauptbahnhof Potsdam bis zum Kreisverkehr am Lutherplatz beträgt etwa 1.800 m.

Abb. 24 RSV TKS, Führung bis Kreisverkehr am Lutherplatz, baulicher Aufwand

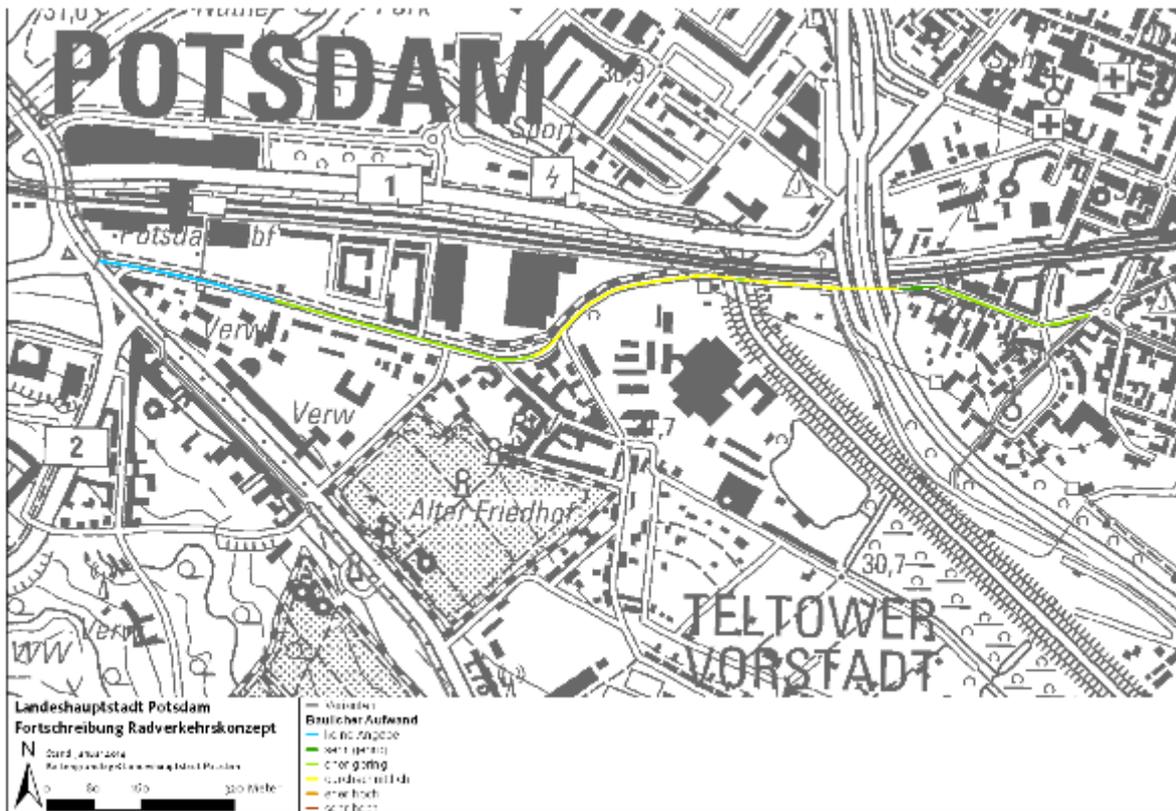
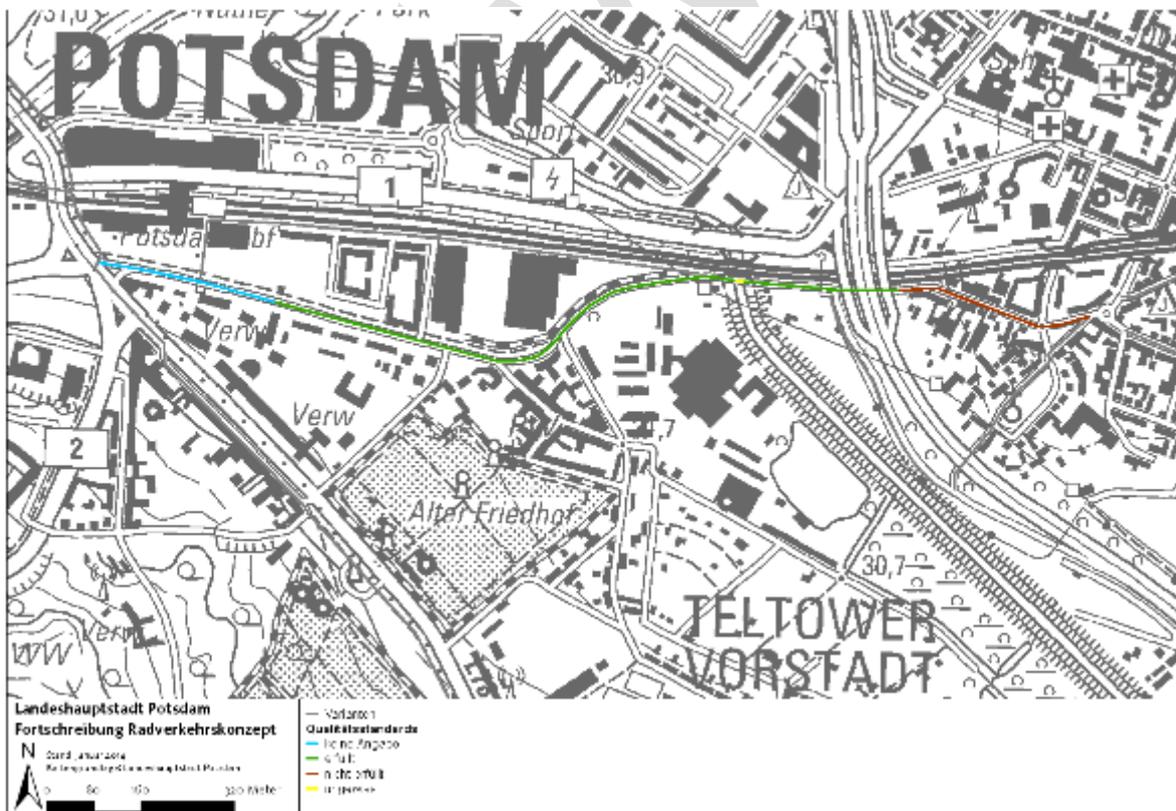


Abb. 25 RSV TKS, Führung bis Kreisverkehrs am Lutherplatz, Qualitätsstandards



### 4.3.2 Variante 1: Führung über die Stahnsdorfer Straße und die Alte Potsdamer Landstraße

Anmerkung: Diese Verbindung wurde im Pedelec-Korridor-Projekt (bislang) nicht geprüft.

#### *Führung*

In der Schulstraße, Benzstraße und Stahnsdorfer Straße (westlich der August-Bebel-Straße) wird die Radschnellverbindung als Fahrradstraße geführt.

Für die Querung der August-Bebel-Straße ( $DTV_w = 6.200$  Kfz, Busverkehr) ergeben sich mehrere Möglichkeiten, z.B. Rechts-vor-Links-Regelung, Mini-Kreisverkehr<sup>12</sup> oder eine Querungshilfe. Akzeptabel wäre es aber auch, die Kreuzungssituation so zu belassen, wie sie derzeit ist.

Auf der Stahnsdorfer Straße östlich der August-Bebel-Straße ( $DTV_w = 1.000$  Kfz) verkehren Linienbusse. Hier könnte aufgrund der geringen Verkehrsbelastung Tempo 50 beibehalten und im Straßenraum geführt werden, allerdings wären die Qualitätsstandards dann nicht eingehalten.

Für die Querung der Bernhard-Beyer-Straße ( $DTV_w = 2.900$  Kfz, Busverkehr) gilt dasselbe wie für die August-Bebel-Straße.

Östlich der Stahnsdorfer Brücke wird auf einem Forstweg, der zu asphaltieren ist, bis zur Alten Potsdamer Landstraße geführt. Auf dieser wird die A115 über ein bestehendes Brückenbauwerk gequert und über den Südwestkirchhof weiter bis nach Stahnsdorf geführt.

Die Fortführung in Richtung TKS kann über die Alte Potsdamer Landstraße erfolgen.

Die Länge vom Kreisverkehr am Lutherplatz bis zum Kreisverkehr an der Waldschänke in Stahnsdorf beträgt etwa 8.350 m.

#### *Vorteile*

- Sowohl der Campus Griebnitzsee als auch der Medienpark Babelsberg werden direkt angebunden.
- Die Qualitätsstandards lassen sich mit überschaubarem Aufwand realisieren.
- Forstweg und Alte Potsdamer Landstraße werden trotz der mangelhaften Qualität bereits heute von Pendler genutzt, was das Potenzial dieser Verbindung verdeutlicht.

#### *Nachteile*

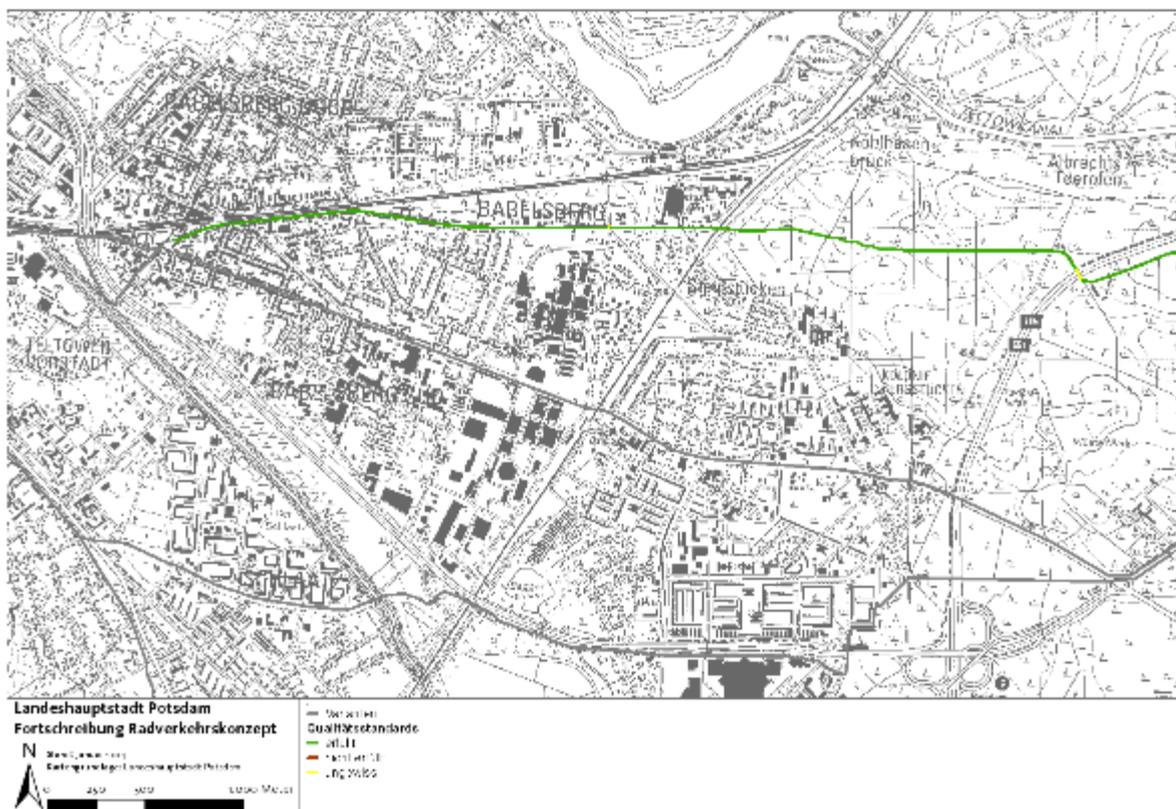
- Der Wald zwischen Potsdam und Stahnsdorf ist Landschaftsschutzgebiet, daher könnte der Bau einer Radschnellverbindung hier problematisch sein (Asphaltierung, Beleuchtung).
- Auf diesem Abschnitt ist zudem die soziale Sicherheit gering.

---

<sup>12</sup> Der Mindestdurchmesser von Mini-Kreisverkehren beträgt 13 m. Hinzu kommen Flächen für den Fußverkehr. Die verfügbaren Flächen am Knotenpunkt Stahnsdorfer Straße / August-Bebel-Straße sind ausreichend.



Abb. 27 RSV TKS, Variante 1, Qualitätsstandards



### 4.3.3 Variante 2: Führung über die Großbeerenstraße

#### Führung

Auf der Großbeerenstraße kann die Radschnellverbindung wie derzeit der Radverkehr beidseitig im Einrichtungsverkehr bis zur Jagdhausstraße geführt werden (größtenteils als Schutz- bzw. Radfahrstreifen),<sup>13</sup> östlich der Jagdhausstraße auf der Nordseite der Großbeerenstraße und dann entlang der Potsdamer Allee als Zweirichtungsradweg bis nach Stahnsdorf.

Die Länge vom Kreisverkehr am Lutherplatz bis zum Kreisverkehr an der Waldschänke in Stahnsdorf beträgt etwa 9.150 m.

#### Vorteile

- Die Medienstadt Babelsberg und mehrerer Wohnquartiere werden direkt angebunden. Insgesamt ergeben sich sowohl ein hohes Quell- als auch ein hohes Zielverkehrspotenzial.
- Die Führung ist weniger direkt als bei Variante 1, aber noch in einem akzeptablen Rahmen.
- Die soziale Sicherheit für diese Trasse ist höher als bei der Variante 1.

<sup>13</sup> Die für Radschnellverbindungen erforderliche Breite wäre größtenteils schwer einzuhalten.

### Nachteile

- Auf dem Abschnitt zwischen dem Kreisverkehr am Lutherplatz und der Jagdhausstraße können die Qualitätsstandards nur im Bereich des Filmparks erfüllt werden. In den übrigen Bereichen sind die Breiten des Straßenraums zu gering, um die Ansprüche der verschiedenen Verkehrsmittel (neben dem Radverkehr sind dies Fußverkehr, Kfz-Verkehr und Busverkehr) und des ruhenden Verkehrs zu erfüllen.
- Im Vergleich zur nördlichen Variante liegen auf dieser Variante viele LSA-gesteuerte Knotenpunkte. Am Bahnübergang könnte es zu längeren Wartezeiten kommen.

### Zusammenfassung

Die Trassenführung bietet hohes Potenzial für eine Radschnellverbindung. Eine solche ist mit den entsprechend hohen Standards auf dieser Variante aber praktisch nicht umsetzbar.

Abb. 28 RSV TKS, Variante 2, baulicher Aufwand

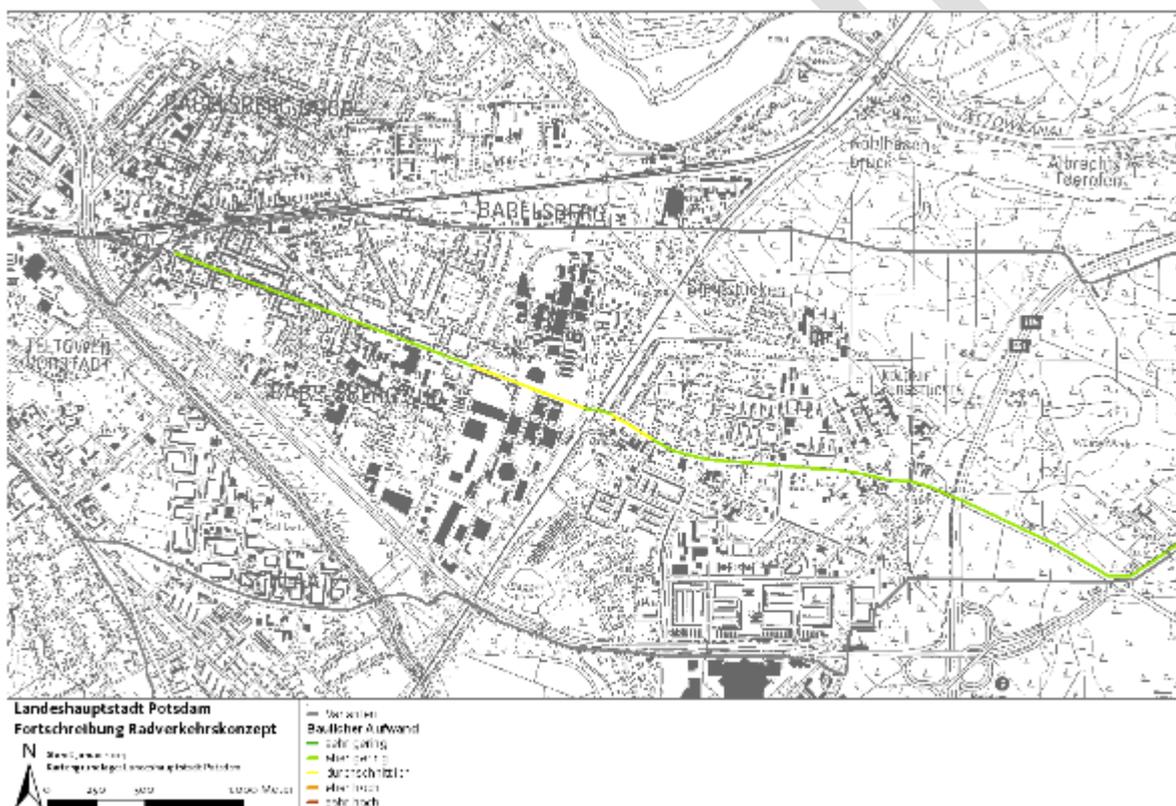
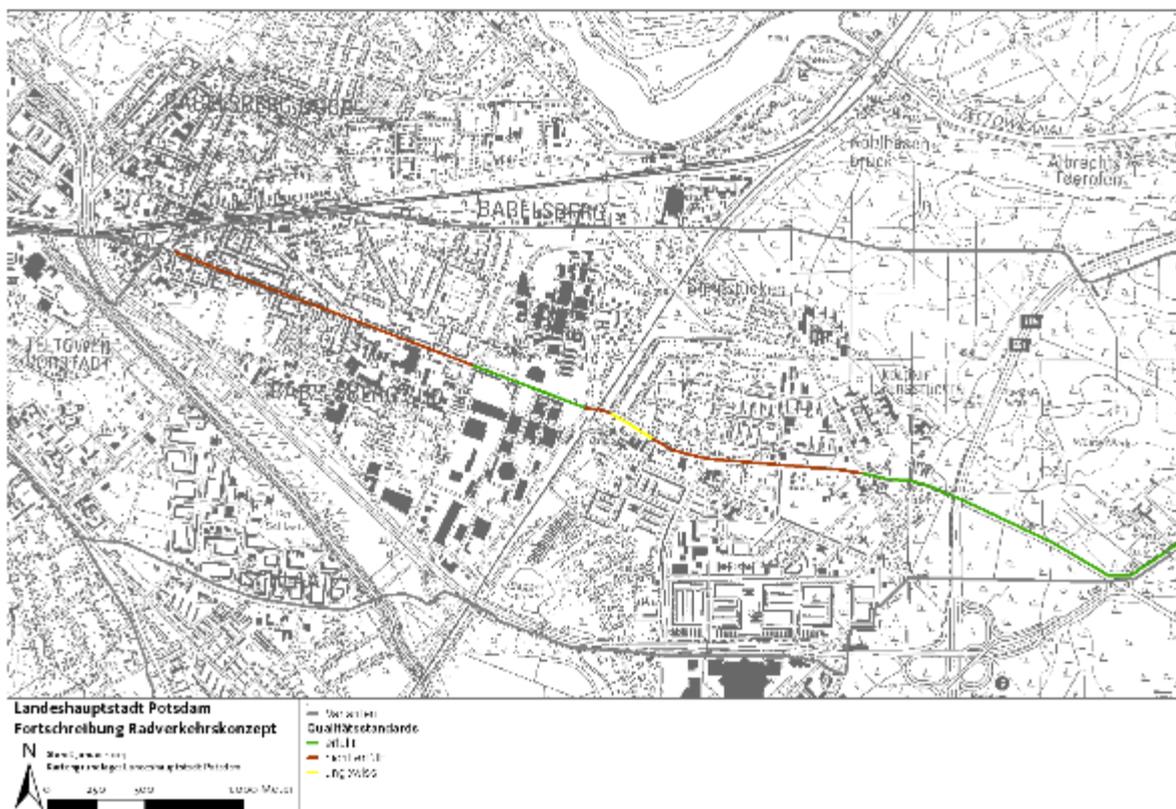


Abb. 29 RSV TKS, Variante 2, Qualitätsstandards



#### 4.3.4 Variante 3: Führung entlang der Heinrich-Mann-Allee und der Nuthestraße

##### Führung

Zwischen Hauptbahnhof und Horstweg verläuft die Trasse so wie bei der Radschnellverbindung nach Nuthetal (Kap. 4.4.1). Dann müsste die Heinrich-Mann-Allee gequert werden, was in jedem Falle einen größeren Aufwand bedeutet. Bis zur Haltestelle Magnus-Zeller-Platz wird eigenständig nördlich der Gleise geführt, anschließend auf der Straße „Am Nuthetal“ als Fahrradstraße (DTV<sub>w</sub> 6.100 Kfz).

Die bestehende Brücke über die Nuthe ist nicht ausreichend, so dass hier eine neue Brücke gebaut oder eine entsprechende Konstruktion an die bestehende Brücke angehängt werden müsste. Gleiches gilt für die Brücke über die Wetzlarer Straße, während die bestehende Brücke über die Auffahrt zur Nuthestraße eine akzeptable Engstelle darstellen würde. Auf der Südseite der Nuthestraße wird bis zur Konrad-Wolf-Allee geführt. Parallel zu dieser würde östlich der Tramgleise nach Norden geführt und dann über Gaußstraße und Sternstraße als Fahrradstraße zum Jagdschloß Stern, von dort über einen zu ertüchtigenden Waldweg bis zum Potsdamer Damm.

Die Länge vom Hauptbahnhof Potsdam bis zum Kreisverkehr in Stahnsdorf beträgt etwa 12.000 m (zum Vergleich Variante 1 etwa 10.150 m, Variante 2 etwa 10.950 m).

### Vorteile

- Bei dieser Führung würden sich Synergieeffekte mit der Radschnellverbindung nach Nuthetal ergeben, sofern diese realisiert wird, da bis zum Horstweg auf der selben Trasse geführt werden könnte.
- direkte Anbindung der Stadtteile Schlaatz, Drewitz und Stern einschließlich Stern Center

### Nachteile

- keine direkte Führung
- Die Variante würde einige aufwändige Sonderbauwerke erfordern.

### Zusammenfassung

Die Potenziale für die beiden anderen Varianten sind größer. Zudem ließe sich diese Variante aufgrund der erforderlichen Brückenneubauten nur mit vergleichsweise hohem Aufwand realisieren. Der Abschnitt am Stern-Center ist problematisch, da dieser stark auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet ist.

Abb. 30 RSV TKS, Variante 3, baulicher Aufwand

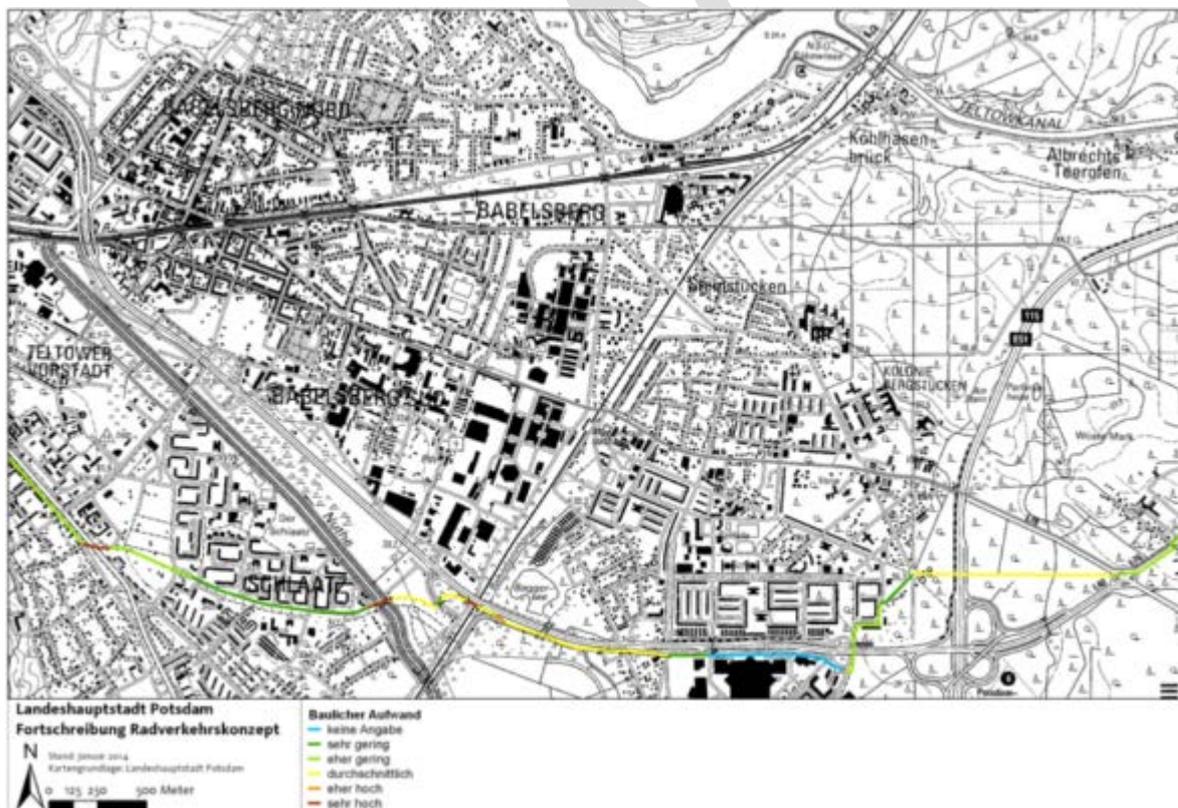
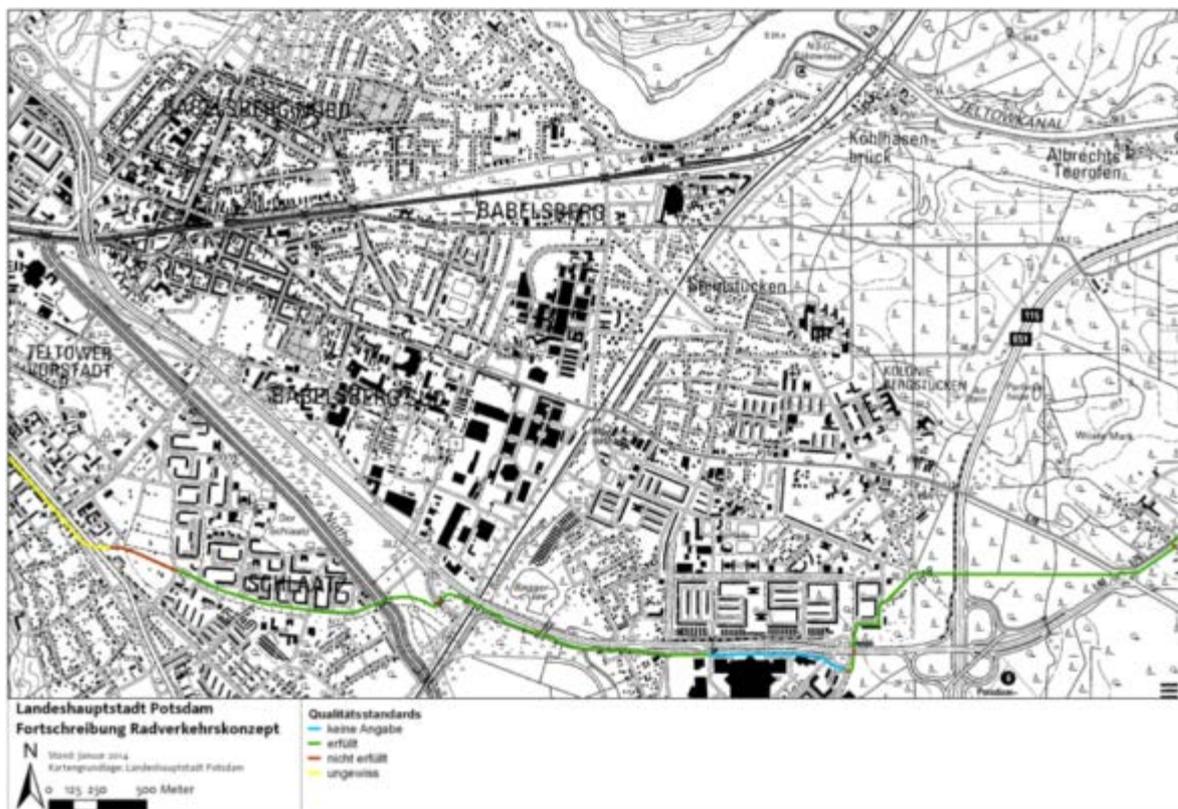


Abb. 31 RSV Werder, Variante 3, Qualitätsstandards



#### 4.3.5 Führung in TKS

In Stahnsdorf wird je nach Variante auf der Alten Potsdamer Landstraße als Fahrradstraße geführt (nördliche Variante) oder entlang der Potsdamer Allee/L76 auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg bis zum Ortseingang (mittlere und südliche Variante). Letztere wird innerorts zurückgebaut, so dass hier Flächen für den Umweltverbund zur Verfügung stehen. Ab dem Ortszentrum kann die Fortführung in Richtung Osten bzw. Teltow auf zu ertüchtigenden Bestandsradwegen entlang der L76 erfolgen (überwiegend abgetrennte Geh-/Radwege). Die Weiterführung östlich des Kreisverkehrs L76/Saganer Straße in Richtung Teltow S-Bahn kann unter Nutzung des sehr breiten Straßenraums erfolgen, wobei eine etwaige Nutzungskonkurrenz durch den ÖPNV zu klären ist. Problematisch sind im gesamten Verlauf der L76 die signalisierten Knotenpunkte, an denen Verlustzeiten derzeit in Kauf genommen werden müssen, deren Anpassung hinsichtlich der Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr zu klären sind.

Alternativ bzw. perspektivisch langfristig könnte eine Radschnellverbindung von Teltow S-Bahn bis zur Ruhlsdorfer Straße entlang der freigehaltenen Trasse für eine S-Bahn-Verlängerung entwickelt und von dort bis zur Ortsmitte Stahnsdorf geführt werden, ab dort wieder auf der L76 bzw. Alten Potsdamer Landstraße.

Von Bedeutung sind die lokalen Radverkehrsnetze als Zu- bzw. Abbringer zur Radschnellverbindung in TKS. Zu berücksichtigen ist insbesondere die Verknüpfung mit dem Pedelec-Korridor zwi-

schen TKS und Berlin. In Kleinmachnow werden dort Hohe Kiefer und Karl-Marx-Straße als Anbindungen berücksichtigt.

## 4.4 Radschnellverbindung nach Nuthetal

Die Variante wird unterteilt in die Abschnitte ab bzw. bis Horstweg (Kap. 4.4.1 bzw. 4.4.2).

### *Vorteile*

- Auf der Relation Potsdam – Nuthetal ergibt sich ein vergleichsweise großes Pendlerpotenzial, weshalb diese Variante einer Radschnellverbindung in die Prüfung einbezogen wird.
- Bis zum Horstweg ist eine gemeinsame Führung mit der Variante 3 nach TKS möglich (siehe Kap. 4.3.4).
- Nach Nuthetal ist keine direkte ÖPNV-Verbindung vorhanden, da die Tram am Bhf. Rehbrücke endet.
- Eine Radschnellverbindung ließe sich mit einem überschaubaren Aufwand realisieren (siehe unten).
- Sehr direkte Führung

### *Nachteile*

- Geringes Potenzial für größere Reiseentfernungen und vergleichsweise geringer Reisezeitgewinn.

### *Zusammenfassung*

Eine Radschnellverbindung ist umsetzbar, aber Potenzial und Reisezeitgewinn sind nicht ausreichend, um den Bau einer Radschnellverbindung zu rechtfertigen.

### **Übersicht über die Abschnitte**

- Führung bis Horstweg (Seite 44)
- Führung ab Horstweg (Seite 46)

#### **4.4.1 Führung bis Horstweg**

Die Radschnellverbindung wird durchgehend auf der Südseite der Heinrich-Mann-Allee im Zweirichtungsverkehr geführt.

Auf dem östlichen Abschnitt der Heinrich-Mann-Allee bis zur Friedhofsgasse könnte die parallel verlaufende Nebenfahrbahn als Fahrradstraße genutzt werden. Problematisch sind dabei die par-

kenden Fahrzeuge, zu denen ein ausreichender Sicherheitsabstand (nach ERA 2010 mindestens 1,10 m bei Senkrechtaufstellung) zu gewährleisten ist. An den einmündenden Straßen (Drevesstraße und Waldstraße) müsste die Signalisierung an die Erfordernisse eines Radschnellwegs angepasst werden.

Am Neuen Friedhof kann als Zweirichtungsradweg (zzgl. Gehweg) geführt werden. Ab Drevesstraße ist wieder eine Führung als Fahrradstraße möglich.

Die Länge vom Potsdamer Hauptbahnhof bis zum Knoten Horstweg beträgt etwa 1.900 m.

Abb. 32 RSV Nuthetal bis Horstweg, baulicher Aufwand

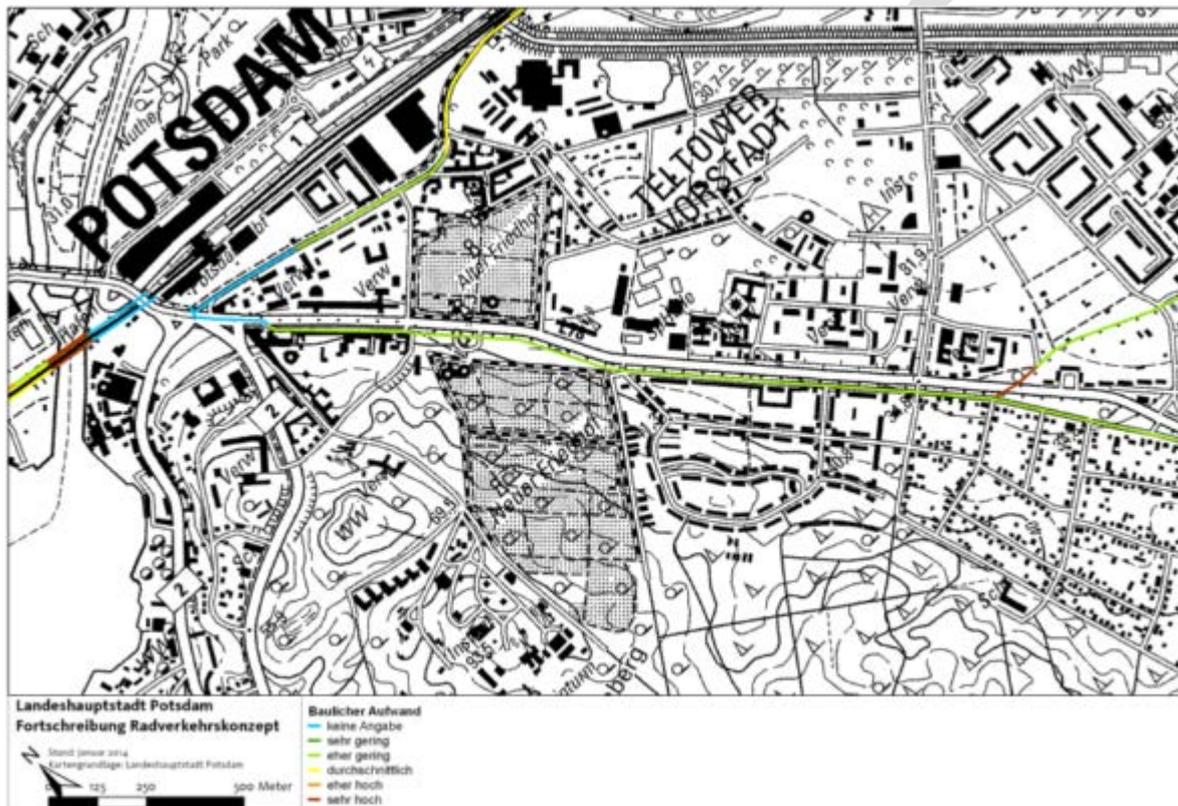
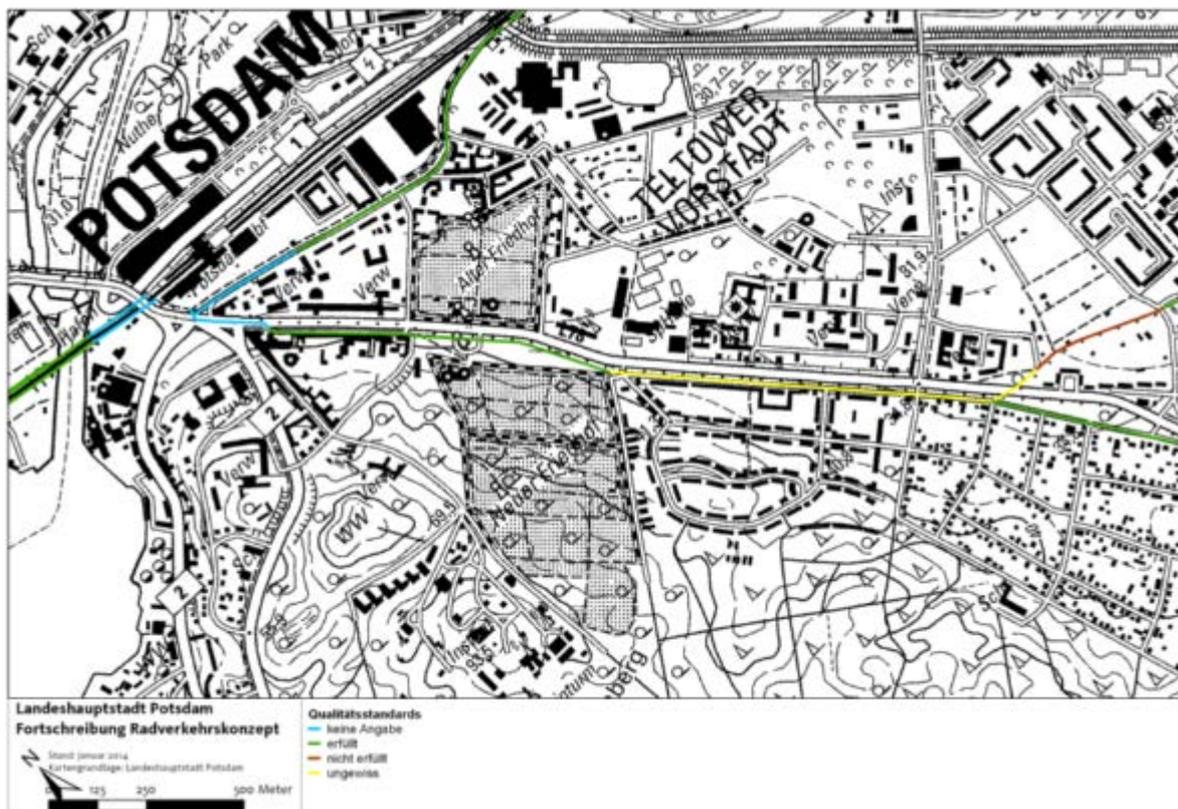


Abb. 33 RSV Nuthetal bis Horstweg, Qualitätsstandards



#### 4.4.2 Führung ab Horstweg

Ab dem Tramabzweig wird die Radschnellverbindung weiterhin durchgehend südseitig der L78 geführt, zuerst als Fahrradstraße auf der Nebenfahrbahn der Heinrich-Mann-Allee, dann als getrennter Geh-/ Radweg im Zweirichtungsradweg (Verbreiterung auf 4 m, teilweise Eingriff in den Baumbestand, Asphaltierung des parallelen Gehwegs) bis zur Saarmunder Straße und auf dieser dann wieder als Fahrradstraße bis zum Einzelhandelszentrum. Leicht problematisch ist dabei die Senkrechtaufstellung des ruhenden Kfz-Verkehrs an der Saarmunder Straße, da ausparkende Fahrzeuge die Radfahrer erst spät sehen und sich in Verbindung mit den hohen Fahrgeschwindigkeiten einzelner Radfahrer daraus besondere Gefährdungssituationen ergeben können.

Zwischen den Tramhaltestellen Friedrich-Wolf-Straße und Rehbrücke wird die Radschnellverbindung parallel zu den Tramgleisen bis zum Bahnübergang geführt. Auf diesem Abschnitt könnte ein Eingriff in den Baumbestand erforderlich sein. Alternativ ist auch eine Führung über die Saarmunder Straße möglich.

Südöstlich des Bahnübergangs ist auf einem kurzen Abschnitt ein größerer Aufwand erforderlich, um die Qualitätsstandards sicherzustellen, indem die Kfz-Fahrbahn hier parallel nach Norden verschoben wird. Anschließend wird als straßenbegleitender Zweirichtungsradweg bis nach Nuthetal geführt.

Die Länge vom Knoten Horstweg bis zum Knoten Am Rehgraben/Feldstraße in Nuthetal beträgt etwa 3450 m.

Abb. 34 RSV Nuthetal ab Horstweg, baulicher Aufwand

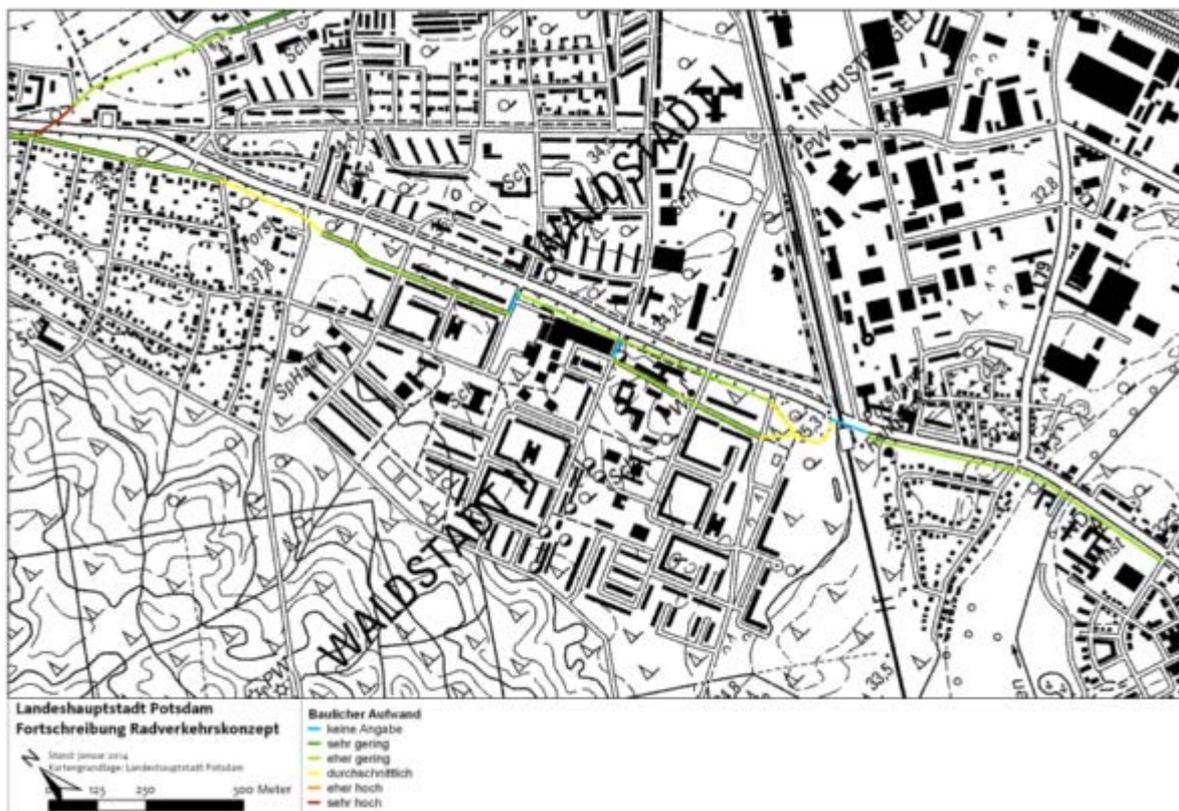


Abb. 35 RSV Nuthetal ab Horstweg, Qualitätsstandards



## 4.5 Übersicht

Eine ausführlichere Aufstellung (auch der Untervarianten) findet sich im Anhang.

### Potenziale:

-  sehr hohes Potenzial, sehr hohe Nutzung zu erwarten
-  hohes Potenzial, hohe Nutzung zu erwarten
-  Potenzial vermutlich ausreichend für eine Radschnellverbindung
-  Potenzial könnte ausreichen für eine Radschnellverbindung
-  Potenzial vermutlich nicht ausreichend für eine Radschnellverbindung
-  geringes Potenzial, geringe Nutzung zu erwarten
-  sehr geringes Potenzial, sehr geringe Nutzung zu erwarten

### Aufwand:

-  sehr geringer Aufwand / sehr geringe oder keine Umsetzungshürden
-  geringer Aufwand / geringe Umsetzungshürden
-  eher geringer Aufwand / eher geringe Umsetzungshürden
-  akzeptabler Aufwand / akzeptable Umsetzungshürden
-  eher hoher Aufwand / eher hohe Umsetzungshürden
-  hoher Aufwand / hohe Umsetzungshürden
-  sehr hoher Aufwand / sehr hohe Umsetzungshürden

Variante	Potenziale	Potenzial	Aufwand
Alle Varianten nach Werder	<b>Tägliche Pendler (Arbeitsverkehr):</b> 600-1.000 Rad-Pendlerbewegungen zzgl. Wildpark-West (600 EW) <b>Anbindung:</b> Entwicklungsgebiet Havelauen, Blüten-therme, Bahnhöfe: Potsdam Hbf, Charlottenhof, Park Sanssouci, Werder		
Variante 1: Führung nördlich der Bahn und über die Lindenallee	<b>Einwohner im Einzugsbereich (nur Potsdam):</b> ca. 9.000 Einwohner <b>Anbindung:</b> Wissenschaftspark Golm, Universitätsstandorte Golm und Neues Palais, Bahnhof Golm <b>Direktheit:</b> rel. direkte Führung (6.950 m)		
Variante 2: Führung südlich der Bahn	<b>Einwohner im Einzugsbereich (nur Potsdam):</b> ca. 8.000 Einwohner <b>Anbindung:</b> Hochschul- und Wissenschaftsstandorte: Wissenschaftspark Golm, Universitätsstandorte		

	<p>Golm und Neues Palais.  <b>Direktheit:</b> direkte Führung (6.200 m)</p>		
Variante 3: Führung über Werdersteig	<p><b>Einwohner im Einzugsbereich (nur Potsdam):</b> ca. 7.000 EW  <b>Anbindung:</b> Wildpark-West (ca. 600 EW), Henning-von-Tresckow-Kaserne in Wildpark-West  <b>Direktheit:</b> direkte Führung (6.150 m)  <b>Sonstiges:</b> Insgesamt geringe Anzahl an Arbeitsplätzen im Einzugsbereich (auf Potsdamer Gebiet)</p>	⊕+	⊕+
Alle Varianten nach Krampnitz	<p><b>Interkommunale Potenziale:</b> Berlin-Kladow (ca. 15.000 EW)  <i>Potenzial im Binnenverkehr: variantenabhängig</i>  <b>Anbindung:</b> Fahrland</p>		
Variante 1: Führung über Georg-Hermann-Allee und entlang des Fahrländer Sees	<p><b>Einwohner im Einzugsbereich (nur Potsdam):</b> ca. 7.000 EW  <b>Anbindung:</b> Krampnitz-Süd und Neu-Fahrland-Ost weniger gut angebunden  <b>Direktheit:</b> rel. direkte Führung (6.200 m ab Russischer Kolonie)  <b>Potenzial Binnenverkehr</b> (aller Zwecke): 2020 ca. 1.800, 2030 ca. 2.300 Bewegungen mit dem Rad</p>	⊕	⊕
Variante 2: Führung über Nedlitzer Straße	<p><b>Einwohner im Einzugsbereich (nur Potsdam):</b> ca. 8.000 EW  <b>Anbindung:</b> Campus Jungfernsee (ca. 1000 EW und Gewerbe)  <b>Direktheit:</b> direkte Führung (4.700 m ab Russischer Kolonie)  <b>Potenzial Binnenverkehr</b> (aller Zwecke): 2020 ca. 2.200, 2030 ca. 2.800 Bewegungen mit dem Rad</p>	⊕+	—
Variante 3: Führung über Kirschallee		⊕	⊕+
Alle Varianten nach TKS	<p><b>Anbindung:</b>  <i>Gewerbstandorte in TKS</i>  <i>Campus Griebnitzsee / MedienCampus Babelsberg</i>  <i>Bahnhöfe: Potsdam Hbf, Teltow Stadt, dadurch besondere Bedeutung für intermodale Verknüpfung in TKS</i></p>		
Variante 1: Führung über Stahnsdorfer Straße und Alte Potsdamer Landstraße	<p><b>Tägliche Pendler (Arbeitsverkehr):</b> 1.000-1.600 Rad-Pendlerbewegungen zzgl. Berlin  <b>Einwohner im Einzugsbereich (Potsdam):</b> ca. 12.000 Einwohner  <b>Anbindung:</b> Bahnhöfe: Babelsberg, Griebnitzsee  <b>Direktheit:</b> direkte Führung (10.150 m ab Hbf.)  <b>Sonstiges:</b> insgesamt eher hohe Anzahl an Arbeits-</p>	+	+

	plätzen im Einzugsbereich (auf Potsdamer Gebiet), eher hohes Potenzial im Einkaufsverkehr		
Variante 2: Führung über Großbeerenstraße	<b>Tägliche Pendler (Arbeitsverkehr):</b> 1.050-1750 Rad- Pendlerbewegungen zzgl. Berlin <b>Einwohner im Einzugsbereich (Potsdam):</b> ca. 31.000 Einwohner <b>Anbindung:</b> Bahnhof Medienstadt Babelsberg <b>Direktheit:</b> rel. direkte Führung (10.950 m ab Hbf.) <b>Sonstiges:</b> insgesamt sehr hohe Anzahl an Arbeits- plätzen im Einzugsbereich (auf Potsdamer Gebiet), hohes Potenzial im Einkaufsverkehr		
Variante 3: Führung ent- lang Heinrich-Mann- Allee und Nuthestraße	<b>Tägliche Pendler (Arbeitsverkehr):</b> 700-1.150 Rad- Pendlerbewegungen zzgl. Berlin <b>Einwohner im Einzugsbereich (Potsdam):</b> ca. 26.000 Einwohner <b>Anbindung:</b> Schlaatz, Drewitz, Stern <b>Direktheit:</b> umwegige Führung (12.000 m ab Hbf.) <b>Sonstiges:</b> sehr hohes Potenzial im Einkaufsverkehr		
Radschnellverbindung nach Nuthetal	<b>Tägliche Pendler (Arbeitsverkehr):</b> 1.100-1.850 Rad- Pendlerbewegungen, davon die Hälfte aus/in Rich- tung Innenstadt <b>Einwohner im Einzugsbereich (Potsdam):</b> ca. 17.000 Einwohner <b>Anbindung:</b> Bahnhöfe: Potsdam Hbf, Rehbrücke <b>Direktheit:</b> direkte Führung (5.350 m ab Hbf.)		

## 5 Vorzugsvarianten

Von der Stadt Potsdam wurden auf Grundlage der Vorprüfung drei Trassen als Vorzugsvariante ausgewählt. In diesem Kapitel werden die Voraussetzungen für die Umsetzung dieser Vorzugsvarianten beleuchtet.

### ***Vorbemerkungen***

#### *Kostenschätzung*

Die zur Kostenschätzung genutzten Ansätze basieren auf Erfahrungen vergleichbarer Projekte und sind im Anhang aufgeführt. Enthalten sind Planungskosten und Umsatzsteuer. Nicht enthalten sind Kosten für Ausgleich und Ersatz für Eingriffe in Natur und Landschaft, so dass auf den betroffenen Abschnitten weitere Kosten zu erwarten sind.

Besonders kostenintensiv sind Brückenneubauten, Führungen in Straßenräumen sind hingegen besonders günstig umzusetzen. Sind größere Investitionen zur Umsetzung von Radschnellverbindungen erforderlich, sollte eine Nutzen-Kosten-Analyse durchgeführt werden.

#### *Finanzierung*

Aufgrund der hohen Kosten und der überkommunalen Bedeutung von Radschnellverbindungen ist eine weitgehende Übernahme der Baulastträgerschaft durch das Land Brandenburg sinnvoll. Dadurch ist eine durchgängige und einheitliche Ausgestaltung und Qualität einer Radschnellverbindung gewährleistet. Wo Radschnellwege im Straßenraum geführt werden, sollten diese Straßen in der jeweiligen Baulastträgerschaft (Gemeinde, Kreis, Land, Bund) verbleiben.

Vorstellbar ist für die Realisierung von Radschnellverbindungen auch bürgerschaftliches Engagement bei Finanzierung und Bau. Ein vorbildliches Beispiel stellt hierbei der Ausbau der Nordbahntrasse in Wuppertal dar.

Besondere Gestaltelemente wie Bänke oder Serviceeinrichtungen können durch Sponsoren finanziert oder durch private Gewerbetreibende betrieben werden.

Abb. 36: Bürgerschaftliches Engagement beim Bau der Nordbahntrasse in Wuppertal



Fotos: [www.wuppertalbewegung-ev.de](http://www.wuppertalbewegung-ev.de)

### *Umsetzungsprioritäten*

Eine Radschnellverbindung kann üblicherweise nicht in einem Stück realisiert werden. Eine bevorzugte Behandlung sollten Abschnitte erfahren, auf denen bisher keine adäquate Radverbindung oder parallele Alternativtrassen vorhanden sind. Eine frühzeitige Umsetzung der folgenden Abschnitte sollte angestrebt werden:

- Radschnellverbindung nach Werder: Werderscher Steig, Brücke über Zernsee
- Radschnellverbindung nach Krampnitz: Brücke über Sacrow-Paaretzer-Kanal, Führung am Fahrländer See
- Radschnellverbindung nach TKS: Waldweg und Alte Potsdamer Landstraße

Ein limitierender Faktor ist hierbei der erforderlichen Planungsaufwand, z.B. für Grundstückskäufe, Klärung von schutzrechtlichen Fragestellungen und Bauplanung von Sonderbauwerken.

### *Kommunikation*

Bei der Umsetzung verfolgen viele verschiedene Gruppen jeweils unterschiedliche Interessen verfolgen. Diese Gruppen müssen bei der Kommunikation des Projekts berücksichtigt werden. Dabei kann je nach Projektphase sowohl Beteiligung als auch Information oder Werbung im Vordergrund stehen.

- Entscheider: Politiker müssen den Nutzen von Radschnellverbindungen verstehen, um für deren Umsetzung zu stimmen.
- Umsetzer: Bedenkenträger innerhalb einer Verwaltung sind wichtig, können bei falscher Kommunikation aber auch das Projekt blockieren.
- Radfahrer (spätere Nutzer): Möchten Einfluss nehmen auf Führung, Ausbau und Gestaltung.
- Umsteiger (potenzielle Nutzer): Sollen auf das Produkt aufmerksam gemacht werden.
- Eingefleischter Pkw-Fahrer: Möchte nicht, dass die Kfz-Infrastruktur unter dem Projekt leidet.

- Anlieger: Möchte wissen, was vor seiner Haustür geplant ist und welche Auswirkungen das für ihn hat.
- Gewerbetreibende: Möchten erreichbar sein und von Radschnellverbindungen profitieren.
- Steuerzahler: Möchte, dass seine Steuergelder sinnvoll eingesetzt werden.
- Multiplikatoren: Beeinflussen die Meinung der übrigen Gruppen.
- Interessenverbände (z.B. Umweltverbände, Mobilitätsverbände): Wollen ihren Standpunkt einbringen können.

Daraus ergibt sich, dass eine erste Information sinnvoll ist, sobald ausführliche, konkrete Aussagen darüber getroffen werden können, was genau geplant ist. Dabei darf das Projekt allerdings noch nicht so weit fortgeschritten sein, dass kein Einfluss mehr genommen werden kann und die Beteiligten ihre Bedenken und Vorschläge nicht mehr einbringen können.

Vor/In der Phase, in der die Entscheidung für oder gegen die Umsetzung einer Radschnellverbindung getroffen wird, kann eine Nutzen-Kosten-Analyse<sup>14</sup> sinnvoll sein, die den volkswirtschaftlichen Nutzen einer Radschnellverbindung nachweist. Dies betrifft besonders die Gruppen Entscheider und Steuerzahler. Überzeugend ist meist auch eine Besichtigung bestehender Radschnellverbindungen, z.B. in den Niederlanden.

Vor Fertigstellung einer Radschnellverbindung sollte eine Kampagne einsetzen, die bisher nicht Interessierte auf das Angebot aufmerksam macht und die persönlichen Vorteile (schnell, komfortabel, günstig, gesund) für den späteren Nutzer vermittelt.

#### *Einbindung Dritter*

Mit Grundstückseigentümer sollte frühzeitig geklärt werden, ob eine Flächenverfügbarkeit besteht. Dies gilt insbesondere an Anlagen der Deutschen Bahn. Bei diesen ist auch ein Gestattungsvertrag vorstellbar, bei dem das Grundstück in Bahneigentum verbleibt.

Trassenanlieger sind frühzeitig einzubinden und über die geplanten Maßnahmen zu informieren. An Bundeswasserstraßen ist die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes zu beteiligen.

#### *Führung in sensiblen Naturräumen*

Eingriffe in Naturräume bzw. den Naturhaushalt sind möglichst zu vermeiden (§ 14 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG)). Wo dies nicht geschehen kann, sind Kompensationsmaßnahmen zu ergreifen. Um die Beeinträchtigungen und damit den Kompensationsumfang zu ermitteln, sind i.d.R. naturschutzfachliche Gutachten erforderlich.

Bei Bau oder Ausbau von Infrastruktur in Schutzgebieten können Befreiungsanträge nach § 67 BNatSchG gestellt werden.

Für Baumaßnahmen werden die etwaigen Beeinträchtigungen des Naturhaushalts im Einzelfall für alle Umweltbelange detailliert festgestellt und nach Maßgabe der Unteren Naturschutzbehörde

---

<sup>14</sup> Sind größere Investitionen zur Umsetzung von Radschnellverbindungen erforderlich, sollte ohnehin eine Nutzen-Kosten-Analyse durchgeführt werden.

ausgeglichen. Dabei ist der jeweilige Eingriff (z.B. Versiegelung, Beseitigung von Bäumen/ Gehölzen) in dem entsprechenden lokalen Zusammenhang einschließlich der Vorbelastungen zu sehen (bei Verkehrswegen auch des aktuellen Versiegelungsgrads). Hierbei ist besonders auf die einschlägigen Hinweise zum Vollzug der Eingriffsregelung (HVE 2009) des Landes Brandenburg zu verweisen.

Grundsätzlich ist auch in sensiblen Naturräumen eine alltagstaugliche Oberfläche der Radschnellverbindung sicherzustellen. Eine wassergebundene Decke erfüllt diese Anforderung nicht.

In sensiblen Naturräumen sind Radschnellverbindungen sensibel und behutsam einzufügen. Dabei sind eher helle Oberflächen sowie eine zurückhaltende, möglichst „dynamische“ Beleuchtung einzusetzen, die nur dann einsetzt, wenn eine Person den jeweiligen Abschnitt nutzt.

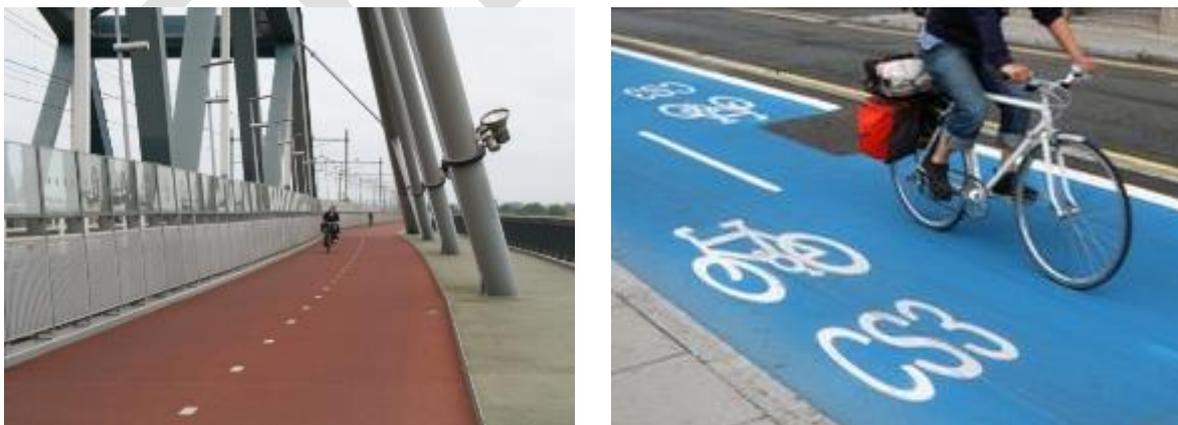
Eine Radschnellverbindung sollte möglichst durchgängig beleuchtet sein, um eine sichere Befahrbarkeit zu gewährleisten. Auf Abschnitten mit geringer sozialer Sicherheit verbessert eine Beleuchtung das subjektive Sicherheitsgefühl deutlich.

### **Ausgestaltung / Gestaltungselemente**

#### *Farbliche Gestaltung*

Eine einheitliche Farbgebung von Radschnellverbindungen erhöht dessen Wiedererkennbarkeit. Nutzer können sich leichter orientieren und beim Kfz-Verkehr wird die Aufmerksamkeit erhöht. Die übliche Farbgebung für Radschnellverbindungen ist roter oder blauer Asphalt.<sup>15</sup> Auswahlkriterien können neben gestalterischen Belangen die Kosten und die Haltbarkeit eines Farbtons sein. Bei Führung im Straßenraum und auf bestehenden Wegen sollte die Farbe angepasst werden, sobald eine Deckenerneuerung ansteht.

Abb. 37: Beispiele für Farbgebung von Radschnellverbindungen



Fotos: Planersocietät / BBC (<http://www.bbc.co.uk/news/uk-england-london-11869462>)

<sup>15</sup> Der Radschnellweg Ruhr wird hingegen möglicherweise auf eine besondere Farbgebung verzichten.

### Markierungen

Die Markierung erfolgt bei eigenständiger Führung konform zur StVO. Als Randbegrenzung wird Zeichen StVO 295 eingesetzt. Eine mittlere Leitlinie (Zeichen StVO 340) stellt das Rechtsfahrgebot sicher und gewährleistet störungsfreie Überholvorgänge. An Querungen und Knoten können weitere Markierung zur Verdeutlichung der Vorfahrtsituation eingesetzt werden.

Abb. 38: Beispiel für Markierung von Radschnellverbindungen



### Trennung von Fußverkehr

Nutzungskonflikte mit dem Fußverkehr sollten durch gestalterische Mittel reduziert werden. Dabei sollte auf Abschnitten mit nicht geringem Fußverkehrsaufkommen eine bauliche Trennung (taktile Trennstreifen) erfolgen. Bei sehr hohem Fußverkehrsaufkommen ist ein Grünstreifen o.ä. als Trennelement sinnvoll. Die Anlagen für den Fußverkehr sollten dabei die gleiche Qualität wie die Anlagen des Radverkehrs haben, da andernfalls Fußgänger bei/nach Niederschlag auf den Radweg ausweichen.

Abb. 39: Taktile Trennung



Abb. 40: Trennung durch Zwischenstreifen



### *Führung als Fahrradstraße*

Bei der Führung als Fahrradstraße mit zugelassenem Kfz-Verkehr bieten sich zwei Gestaltungselemente an, die die Verkehrssicherheit für die Nutzer erhöhen. Eine mittlere Pflasterung sorgt dafür, dass Kfz beim Überholen vollständig auf der Gegenfahrbahn fahren, so dass ein ausreichender Sicherheitsabstand zu den zu überholenden Radfahrern sichergestellt ist. Äußere Pflasterungen verengen den Straßenraum optisch und sorgen für geringe Fahrgeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs.

Abb. 41: Gestaltungselemente bei Fahrradstraßen



### *Querungen und Knotenpunkte*

Für Querungen und Knotenpunkte ist eine Vielzahl von Lösungen möglich:

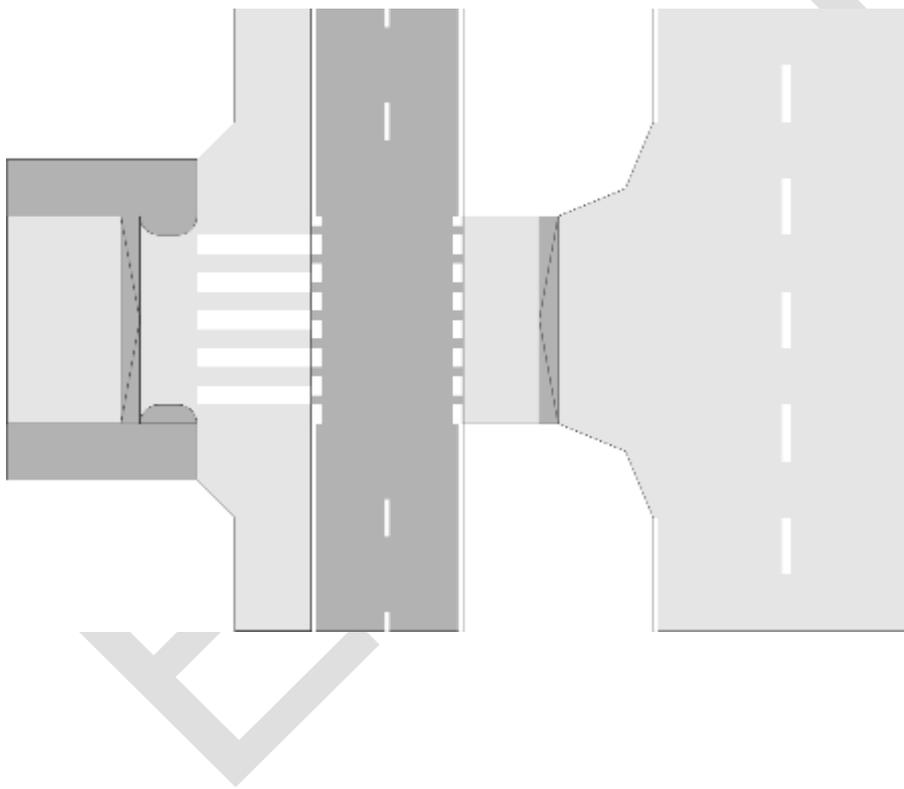
- Bevorrechtigt mit Wartepflicht für den Querverkehr
- Gleichberechtigt mit Rechts-vor-Links-Regelung
- Gleichberechtigt mit (Mini-)Kreisverkehr
- Nicht bevorrechtigt mit Querungshilfe (Mittelinsel, Induktionsschleife)
- Signalisierter Knoten
- Abfolge signalisierter Knoten mit grüner Welle
- Plangleich (Über- oder Unterführung)

### *Einmündungen an Zweirichtungsradwegen*

Bei Zweirichtungsradwegen an Einmündungen besteht eine besondere Unfallgefahr. Bei Radschnellverbindungen ist eine Führung im Zweirichtungsverkehr nicht unüblich. An Einmündungen können bei ausreichenden räumlichen Verhältnissen Maßnahmen ergriffen werden, um die Aufmerksamkeit abbiegender Fahrzeuge auf den Fuß- und Radverkehr zu lenken und die Sicherheit für den nichtmotorisierten Verkehr zu gewährleisten:

- Abgesetzte Führung des Fuß- und Radwegs an dieser Stelle, so dass die Radschnellverbindung als eigener Weg wahrgenommen wird und ein- und ausbiegender Verkehr eine ausreichend große Aufstellfläche haben
- Verdeutlichung der Bevorrechtigung durch Verkehrszeichen, Markierung, Aufpflasterung oder Einengung möglich
- Zu beachten ist, dass ein mehr als 5 m von der Fahrbahn abgesetzter Radweg als eigene Infrastruktur gilt und nicht benutzungspflichtig ist.

Abb. 42: Zweirichtungsradwege an Einmündungen (schematische Darstellung)

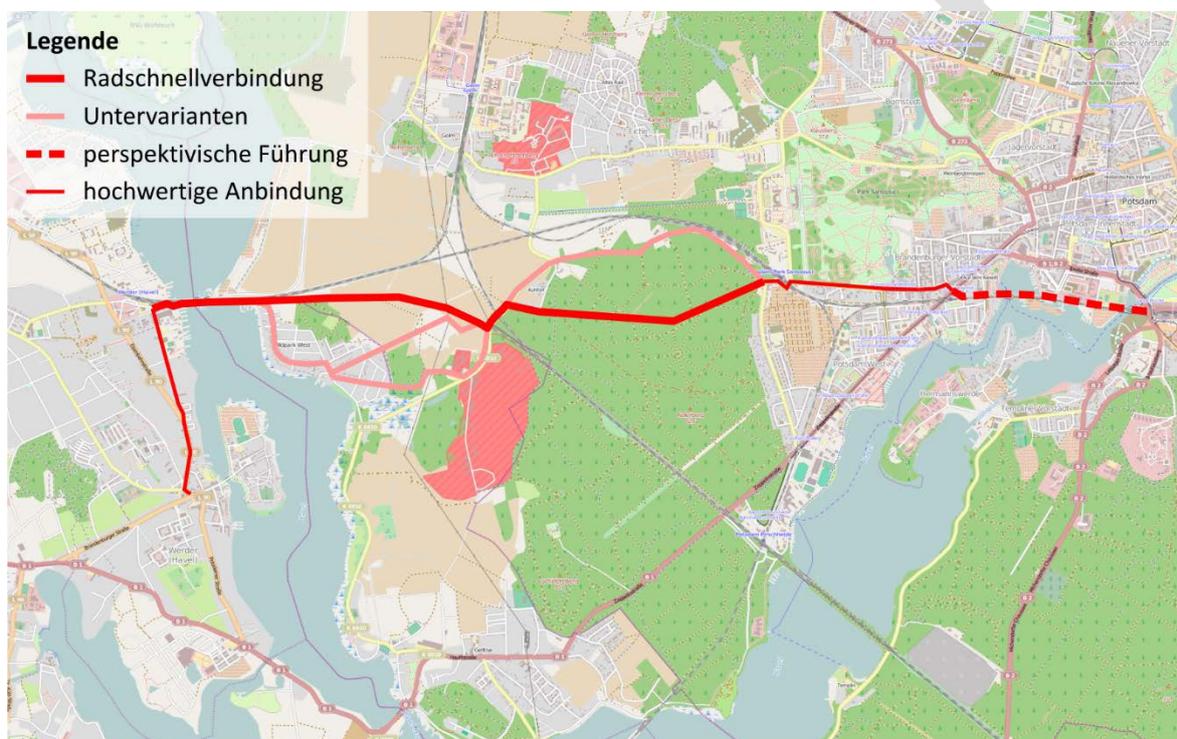


## 5.1 RSV nach Werder

### Kurzbeschreibung der ausgewählten Trasse

Die Radschnellverbindung verläuft zwischen den Bahnhöfen Park Sanssouci und Werder. Im Bereich des Wildparks soll der Werdersteig bis nach Kuhfort ausgebaut werden. Anschließend die beiden Bahnunterführungen am Werderschen Damm genutzt. Von dort wird die Radschnellverbindung südlich des Bahndamms bis zum Zernsee geführt, über den eine neue Brücke nach Werder errichtet wird.

Perspektivisch ist eine Radschnellverbindung vom Potsdamer Hauptbahnhof entlang des Bahndamms bis zur Zeppelinstraße vorstellbar.



Kommune	Länge	Kosten	Kosten/km
Potsdam	4,9 km	8,7 Mio. Euro	1,8 Mio. Euro/km
Schwielowsee	0,6 km	0,7 Mio. Euro	1,2 Mio. Euro/km
Werder (Havel)	0,4 km	0,6 Mio. Euro	1,5 Mio. Euro/km
<b>Gesamt</b>	<b>5,9 km</b>	<b>10,0 Mio. Euro</b>	<b>1,7 Mio. Euro/km</b>

Diese Angaben beziehen sich nicht auf den Abschnitt der perspektivischen Führung östlich Zeppelinstraße (bis HBF).

- Frühzeitige Abstimmung mit Nachbarkommunen erforderlich

**Führung am Bahndamm in der Innenstadt (perspektivisch)**

- Führungsform: eigenständig geführter Fuß- und Radweg
- Breite: 6 m
- Qualitätsstandards größtenteils erfüllt
- Länge: 2,1 km
- Eine Radschnellverbindung auf diesem Abschnitt erfordert einen beträchtlichen Aufwand. Neben einer adäquaten Gestaltung der Querung der Zeppelinstraße sind vier Brücken erforderlich (Neustädter Havelbucht; Untere Planitz; Erweiterung der bestehenden Unterführung zum Bereich Am Hinzenberg<sup>16</sup>; Havel/Lustgarten<sup>17</sup>). Die Kosten betragen bis zu 8 Mio. Euro. Für eine genauere Abschätzung der Kosten sind einige technische Fragestellungen zu klären, die den Detaillierungsgrad der Machbarkeitsstudie deutlich übersteigen.
- Prüfung der Flächenverfügbarkeiten und frühzeitige Einbindung der DB erforderlich.

**Werdersteig**

- Führungsform: eigenständig geführter Geh- und Radweg
- Breite: 6 m
- Qualitätsstandards erfüllt
- Länge: 2,2 km
- Kosten: 1,9 Mio. Euro
- Kosten/km: 0,9 Mio. Euro/km
- Herausforderungen: sensibler Naturraum, geringe soziale Sicherheit
- Hohe Umsetzungspriorität

**Analyse:**

- Unbefestigter Waldweg
- Asphaltierung und Verbreiterung erforderlich<sup>18</sup>
- (Dynamische) Beleuchtung erforderlich

**Kuhforter Damm**

- Führungsform: Im Straßenraum, Tempo 50
- Qualitätsstandards erfüllt
- Länge: 0,3 km
- Kosten: 0,1 Mio. Euro
- Kosten/km: 0,3 Mio. Euro/km
- Hohe Umsetzungspriorität

<sup>16</sup> Die Führung am nördlichen Bahndamm erfordert die Höhenquerung der Erschließungsstraße des Bereichs südlich (Am Hinzenberg) quasi als Erweiterung der bestehenden Unterführung.

<sup>17</sup> In teils länger zurückliegenden Planungen zur Erweiterung des Straßennetzes, zuletzt im Stadtentwicklungskonzept Verkehr (2011), wurde eine dritte Havelquerung mit einer Brücke im Bereich Lustgarten als innerstädtische Entlastungsstraße (ISES) erwogen, die im FNP planungsrechtlich gesichert ist (Stand: 19.09.2012/Beschluss: 30.01.2013).

<sup>18</sup> Der Werdersteig hat bereits einen Weg und ist damit schon als teilversiegelt zu bewerten.

*Analyse:*

- Geringes Verkehrsaufkommen, aber Busverkehr
- Instandsetzung der Asphaltdecke erforderlich
- Beleuchtung vorhanden

**Werderscher Damm im Bereich Kuhfort**

- Führungsform: straßenbegleitender Fuß- und Radweg (Zweirichtungsverkehr)
- Breite: 6 m
- Qualitätsstandards erfüllt (Engstellen vorhanden)
- Länge: 0,3 km
- Kosten: 0,3 Mio. Euro
- Kosten/km: 1,2 Mio. Euro/km
- Herausforderung: sensibler Naturraum

*Analyse:*

- Querung Werderscher Damm mit Mittelinsel
- Neubau gemeinsamer Fuß- und Radweg mit Beleuchtung auf Westseite
- Engstellen im Bereich der Unterführungen kenntlich machen

**Führung am Bahndamm bei Wildpark-West**

- Führungsform: eigenständig geführter Fuß- und Radweg
- Qualitätsstandards erfüllt
- Breite: 6 m
- Herausforderungen: sensibler Naturraum, geringe soziale Sicherheit

*Auf Potsdamer Gebiet:*

- Länge: 2,1 km
- Kosten: 3,1 Mio. Euro
- Kosten/km: 1,5 Mio. Euro/km

*Auf Schwielowseer Gebiet:*

- Länge: 0,6 km
- Kosten: 0,7 Mio. Euro
- Kosten/km: 1,2 Mio. Euro/km

*Analyse (Abschnitt östlich Seesteig):*

- Möglicherweise Grunderwerb / Gestattung erforderlich
- Neubau gemeinsamer Fuß- und Radweg mit (dynamischer) Beleuchtung

*Analyse (Abschnitt westlich Seesteig):*

- Am Zernsee auf Bahndamm führen (Gestattung erforderlich)
- parallelen Fußweg qualifizieren

**Brücke über den Zernsee**

- Führungsform: eigenständig geführter Fuß- und Radweg
- Breite: 6 m
- Qualitätsstandards erfüllt
- Länge: knapp 120 m
- Kosten: 3,3 Mio. Euro
- Gestattung durch DB erforderlich ggf. Entbeerlichkeitsprüfung für DB Fläche
- Wasser- und Schifffahrtsverwaltung frühzeitig einbinden
- Hohe Umsetzungspriorität

*Analyse:*

- Vorhandene Brücke sehr unkomfortabel für Fuß- und besonders für Radverkehr
- Widerlager vorhanden
- Treppen für Fußverkehr an beiden Enden sinnvoll
- Höheres Fußverkehrsaufkommen, daher 6 m Breite
- Verweilmöglichkeiten auf der Brücke sollten mitgedacht werden (in der Kostenschätzung nicht berücksichtigt)
- Durchfahrthöhe beachten



### **Weg zwischen Brücke und Bahnhof**

- Führungsform: eigenständig geführter Fuß- und Radweg
- Breite: 6 m
- Qualitätsstandards nicht erfüllt
- Länge: 0,4 km
- Kosten: 0,6 Mio. Euro
- Kosten/km: 1,5 Mio. Euro/km

#### *Analyse:*

- 2,5 m breiter asphaltierter und beleuchteter gemeinsamer Fuß- und Radweg vorhanden
- Höheres Fußverkehrsaufkommen
- Durchgängig Ausbau auf 6 m (hoher Aufwand, Engstellen)



## 5.2 RSV nach Krampnitz

### *Kurzbeschreibung der ausgewählten Trasse*

Die Radschnellverbindung wird von der Straße „Am Golfplatz“ und den Fahrländer Damm bis zum Sacrow-Paretzer-Kanal geführt, über den eine neue Brücke errichtet werden soll. In Neu-Fahrland verläuft die Radschnellverbindung auf der Ringstraße und anschließend entlang des Fahrländer Sees zur Ketziner Straße in Krampnitz.

Am südlichen Ende des Radschnellwegs können Radfahrer verschiedene, aufzuwertende Radwege nutzen, um ins Stadtzentrum zu gelangen.

- Am Vogelherd – Kirschallee – Bornstedter Straße – Schopenhauerstraße
- Viereckremise – Georg-Hermann-Allee – Kiepenheuerallee – Jägerallee
- Nedlitzer Straße – Russische Kolonie – Friedrich-Ebert-Straße

Alle drei Wahlmöglichkeiten bringen gewisse Hürden mit sich, die einen Ausbau auf die erforderlichen Qualitätsstandards einer Radschnellverbindung erschweren.

Die in Zukunft zu erwartende Nachfrage könnte eine Radschnellverbindung rechtfertigen.

- Länge: 4,6 km
- Kosten: 6,4 Mio. Euro
- Kosten/km: 1,4 Mio. Euro/km
- Qualitätsstandards auf 100 % der Strecke erfüllt.
- Verlustzeiten < 15 s/km
- Reisezeit ca. 15 Min

### *Abschnitt am Fahrländer See*

- Führungsform: eigenständig geführter Fuß- und Radweg
- Breite: 4 m



- Qualitätsstandards erfüllt
- Länge: 1,5 km
- Kosten: 0,9 Mio. Euro
- Kosten/km: 0,6 Mio. Euro/km
- Herausforderungen: sensibler Naturraum, geringe soziale Sicherheit
- Hohe Umsetzungspriorität

*Analyse:*

- Unbefestigter Feldweg
- Verbreiterung auf 6 m
- Asphaltierung erforderlich
- (Dynamische) Beleuchtung erforderlich

**Ringstraße**

- Führungsform: Fahrradstraße
- Qualitätsstandards erfüllt
- Länge: 450 m
- Kosten: 30.000 Euro
- Kosten/km: 0,1 Mio. Euro/km

*Analyse:*

- Straßenraum gut für Fahrradstraße geeignet
- Instandsetzung der Asphaltdecke erforderlich
- Ruhenden Verkehr berücksichtigen



**Brücke über den Sacrow-Paaretzer Kanal**

- Führungsform: eigenständig geführter Fuß- und Radweg
- Breite: 6 m
- Qualitätsstandards erfüllt
- Länge: 75 m (250 m einschließlich Rampen)
- Kosten: 3,9 Mio. Euro (einschließlich Rampen)
- Herausforderungen: sensibler Naturraum am Südufer
- Wasser- und Schifffahrtsverwaltung frühzeitig einbinden
- Hohe Umsetzungspriorität

*Analyse (Rampe auf Nordseite):*

- Nutzung eines unbebauten Grundstücks möglich (vorhandener Weg zum Ufer ist zu schmal)
- Grundstückskauf aufgrund der Lage vermutlich recht kostspielig
- Treppe für Fußverkehr am Ende der Rampe (Uferbereich) möglich

*Analyse (Brücke):*

- 6 m Breite, da gewisses Fußverkehrsaufkommen wahrscheinlich

- Verweilmöglichkeiten auf der Brücke empfehlenswert (in der Kostenschätzung nicht berücksichtigt)
- Durchfahrthöhe beachten

*Analyse (Rampe auf Südseite):*

- Eingriff in den Baumbestand erforderlich
- Treppe für Fußverkehr am Ende der Rampe (Uferbereich) möglich

**Fahrländer Damm und Am Golfplatz**

- Führungsform: Fahrradstraße
- Qualitätsstandards erfüllt
- Länge: 2,4 km
- Kosten: 0,8 Mio. Euro
- Kosten/km: 0,3 Mio. Euro/km
- Anlieger im Bereich des Fahrländer Damms frühzeitig beteiligen

*Analyse (Abschnitt Fahrländer Damm):*

- Belange der Anlieger (Kleingärten) beachten
- Verfügbare Breite des Straßenraums etwa 5-6 m
- Gewisses Fußverkehrsaufkommen durch die Kleingärten, daher sind 6 m Breite anzustreben
- Ruhenden Verkehr berücksichtigen
- Vorhandenen Weg asphaltieren bzw. Fahrbahndecke instand setzen
- Beleuchtung erforderlich
- Keine bevorrechtigte Querung des Lerchensteigs (Busverkehr)

*Analyse (Abschnitt Am Golfplatz):*

- Straßenraum gut für Fahrradstraße geeignet
- Geringes Fußverkehrsaufkommen
- Ausreichende Breite und Qualität der Fahrbahn
- Durchgehende (dynamische) Beleuchtung erforderlich
- Gleichberechtigte Querung der Amundsenstraße anzustreben



### 5.3 RSV nach Teltow

#### *Kurzbeschreibung der ausgewählten Trasse*

Die Radschnellverbindung nach TKS beginnt an der Bernhard-Beyer-Straße und wird über einen Waldweg bzw. die Alte Potsdamer Landstraße mit der bestehenden Brücke über die Autobahn nach Stahnsdorf ausgebaut.

Perspektivisch kann die Radschnellverbindung auch auf der Ruhlsdorfer Straße und anschließend entlang der Vorhaltestrecke der S-Bahn geführt werden.



Kommune	Länge	Kosten	Kosten/km
Potsdam	1,7 km	2,3 Mio. Euro	1,3 Mio. Euro/km
Stahnsdorf	2,0 km	1,7 Mio. Euro	0,8 Mio. Euro/km
<b>Gesamt</b>	<b>3,8 km</b>	<b>3,9 Mio. Euro</b>	<b>1,0 Mio. Euro/km</b>

- Frühzeitige Abstimmung mit Nachbarkommunen erforderlich

#### *Waldweg und Alte Potsdamer Landstraße*

- Führungsform: eigenständig geführter Fuß- und Radweg
- Breite: 6 m
- Qualitätsstandards erfüllt
- Hohe Umsetzungspriorität

#### *Auf Potsdamer Gebiet:*

- Länge: 1,7 km
- Kosten: 2,3 Mio. Euro
- Kosten/km: 1,3 Mio. Euro/km

#### *Auf Stahnsdorfer Gebiet:*

- Länge: 2,0 km
- Kosten: 1,7 Mio. Euro
- Kosten/km: 0,8 Mio. Euro/km

*Analyse:*

- Waldweg unbefestigt bzw. Kopfsteinpflaster
- Verbreiterung auf 4 m aufgrund des geringen Fußverkehrsanteils ausreichend
- Asphaltierung erforderlich
- (Dynamische) Beleuchtung erforderlich



## 5.4 Fazit

Für eine Radschnellverbindung nach TKS kann ein sehr hohes Potenzial ausgemacht werden. Die Führung über Stahnsdorfer Straße und Alte Potsdamer Landstraße ist mit einem vergleichsweise geringen Aufwand zu realisieren. Der zeitnahe Bau einer Radschnellverbindung auf dieser Trasse kann daher empfohlen werden.

Die dargestellte Trasse einer Radschnellverbindung nach Werder ermöglicht eine deutlich schnellere, komfortablere und sicherere Anbindung von Werder und Wildpark-West an die Potsdamer Kernstadt. Priorität sollte dabei der Bau einer Brücke über den Zernsee erhalten.

Eine hochwertige Radverkehrsanbindung nach Krampnitz ist sinnvoll, um den zukünftigen Bewohnern gleich eine attraktive Alternative zum Auto bieten zu können. Vor dem Bau einer Radschnellverbindung auf dieser Relation sollte aber eine detaillierte Untersuchung erfolgen.<sup>19</sup>

---

<sup>19</sup> Da aufgrund der unzureichenden Datengrundlagen im Rahmen dieser Machbarkeitsstudie nur eine grobe Abschätzung erfolgt ist, sollte vor dem Bau einer Radschnellverbindung auf dieser Relation eine Detailprüfung des Potenzials erfolgen, z.B. durch Zuhilfenahme der Daten eines geeigneten Verkehrsmodells.

## Quellenverzeichnis

**Ahrens, Gerd-Axel** (TU Dresden): Sonderauswertung zur Verkehrserhebung, Mobilität in Städten - SrV 2008' Städtevergleich. Dresden, 2009/2010.

**Ahrens, Gerd-Axel** (TU Dresden): Endbericht zur Verkehrserhebung, Mobilität in Städten - SrV 2008' in Potsdam. Dresden, 2009.

**DESTATIS** (Statistisches Bundesamt): Mikrozensus. Bevölkerung und Erwerbstätigkeit, Stand und Entwicklung der Erwerbstätigkeit in Deutschland. Wiesbaden, 2013.

**FGSV** (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen): Radschnellverbindungen (Arbeitspapier, Stand Juni 2013)

**Infas/TU Dresden**: Mobilität in Brandenburg und Berlin Integrierte Auswertung MiD und SrV 2008, Bericht (Auftraggeber: MIL/VBB). Bonn, 2010.

**Landeshauptstadt Potsdam: Wissenschaftspark Golm**. <http://www.potsdam.de/cms/beitrag/-10025155/34901/>, zuletzt abgerufen: März 2014.

**Landeshauptstadt Potsdam**: TopThema Entwicklungsmaßnahme Kramnitz. <http://www.potsdam.de/cms/beitrag/10111917/1509693/>, zuletzt abgerufen: März 2014.

**Metropolregion Hannover - Braunschweig - Göttingen - Wolfsburg** (Auftraggeber), SHP Ingenieure/Planungsgemeinschaft Verkehr (Auftragnehmer): Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie zu Radschnellwegen. Hannover, 2011.

**Ministerie van Infrastructuur en Milieu**: Mobiliteitsbalans 2011. Den Haag, 2011.

**MLUV** (Ministerium für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg): Hinweise zum Vollzug der Eingriffsregelung (HVE). Potsdam, 2009.

**Regionale Planungsgemeinschaft Havelland-Fläming**: Regionalplan Havelland-Fläming 2020 (2. Entwurf vom 24.10.2013, Bearbeitungsstand 07.10.2013). Online unter <http://www.havelland-flaeming.de> (abgerufen 29.11.2013).

**Stadt Bad Oeynhausen** (Auftraggeber), Planungsgemeinschaft Verkehr (Auftragnehmer): Radschnellweg OWL, Erläuterungsbericht.

**TRAX/HPG**. <http://www.havelauen-werder.de/> zuletzt abgerufen März 2014.

Alle Grafiken, sofern nicht anders angegeben, durch Planersocietät.

Hintergrundkarten: Landeshauptstadt Potsdam.

Hintergrundgrafiken der Vorzugsvarianten/ Kap. 4.5: OpenStreetMap / Mitwirkende, CC-BY-SA

### Anhang A1: Vergleich von Qualitätsstandards, Teil 1

	Stadt Potsdam	FGSV	Land NRW	FGSV: ERA 2010
	Radschnellverbindungen	Radschnellverbindungen	Qualitätsanforderungen für Radschnellwege	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
<b>Führung</b>	Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr	weitgehende Separation vom Fußverkehr (auch auf Fahrradstraßen)	Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr	
<b>Führungsformen</b>	eigenständig geführt fahrbahnbegleitend durch bauliche Radwege im Seitenbereich (beidseitiger Einrichtungsverkehr oder einseitiger Zweirichtungsverkehr; Sicherheitstrennstreifen gemäß ERA) Radfahrstreifen (ggf. mit zugelassenem Linienbusverkehr) Tempo 50-Straßen und Fahrradstraßen (wenn zu erwartendes Radverkehrsaufkommen > Kfz-Aufkommen) Wirtschaftswege Tempo 30-Straßen (nur in Ausnahmen)	eigenständig geführt straßenbegleitend (Regelfall Zweirichtungsradweg auf einer Straßenseite) Fahrradstraßen Radfahrstreifen Busspur (4,75 m an Haltestellen) Wirtschaftswege Außerortsstraßen mit Tempo 50 und geringem Kfz-Aufkommen in Ausnahmen: gem. Geh- und Radwege Tempo-30-Straßen	Zweirichtungsradweg (eigenständig geführt) Ein- und Zweirichtungsradweg (Straßenbegleitend) Radfahrstreifen Fahrradstraße Tempo-30-Straße (mit Vorrang an Querstraßen und Einmündungen)	selbstständig geführte Radwege sollten vom Fußverkehr getrennt sein
<b>Mindestbreiten</b>	Die Breite der Trasse beträgt im Einrichtungsverkehr mindestens 3 m und im Zweirichtungsverkehr mindestens 4 m. Einbauten sind zu vermeiden.	4 m (Zweirichtungsverkehr) 3 m (Einrichtungsverkehr) Freihalten von Einbauten Sicherheitstrennstreifen und taktile Abgrenzung zum Gehweg bauliche Trennung zur Kfz-Fahrbahn (0,75m) bzw. zum Parken	4 m (Zweirichtungsverkehr) 3 m (Einrichtungsverkehr) ggf. zzgl. Sicherheitsabstände zu Parken	Schutzstreifen: 1,25 m Radfahrstreifen: 1,85 m Einrichtungsradweg: 2,00 m Zweirichtungsradweg einseitig: 3,00 m Zweirichtungsradweg beidseitig: 2,50 m gem. Geh- und Radweg (innerorts): 3,00 m gem. Geh- und Radweg (außerorts): 2,50 m
<b>Direktheit</b>	direkte, weitgehend umwegfreie Linienführung	direkte, weitgehend umwegfreie Linienführung		
<b>Kreuzungen</b>	Straßen sollen entweder bevorrechtigt oder planfrei gequert werden. Wo dies nicht möglich ist, sollen die Zeitverluste durch Anhalten und Warten an Knotenpunkten innerorts maximal 30 Sekunden und außerorts maximal 15 Sekunden betragen. Dies ist auch durch Einrichtung einer Grünen Welle möglich.	möglichst geringe Beeinträchtigung durch Kfz-Verkehr Vorrang an Nebenstraßen (alternativ Mittelinsel möglich) LSA: aufgeweitete Radaufstellstreifen eigene Signalisierung für Radverkehr Priorisierung durch frühzeitige Anforderung (Induktivschleife) oder Dauergrün und Anforderung durch Kfz-Verkehr möglich Grüne Welle möglich Knoten mit anderen RSV: Mini-Kreisverkehr innerorts max. 30s Zeitverlust je km außerorts max. 15s Zeitverlust je km	weitestgehende Bevorrechtigung (auch Kreisverkehr möglich)/ planfreie Führung Priorisierung durch LSA (grüne Welle)	Aufstellflächen ausreichende Einsehbarkeit eindeutige Regelungen bzgl. Bevorrechtigung innerorts max. 30 s Zeitverlust je km außerorts max. 15 s Zeitverlust je km
<b>Belag</b>	witterungsunabhängige Befahrbarkeit, d.h. möglichst Asphalt (wassergebundene Decken oder andere ungebundene Oberflächen sind <u>nicht</u> ausreichend)	hohe, witterungsunabhängige Qualität (Asphalt oder Beton) farbliche Unterscheidung zu Fußverkehrsanlagen heller Belag in Schutzgebieten	i.d.R. Asphalt straßenbegleitend alternativ Pflaster (ungefasst)	Asphalt, Beton, Pflaster oder Platten dauerhaft ebene Oberfläche mit möglichst geringem Rollwiderstand hohe Griffigkeit auch bei Nässe Allwettertauglichkeit
<b>Beleuchtung</b>	zumindest an Problemstellen ortsfest dynamische Beleuchtung auf sensiblen Abschnitten möglich	an Problemstellen erforderlich 3-7 Lux in Schutzgebieten dynamische Beleuchtung	innerorts erforderlich außerorts wünschenswert	innerorts vorgesehen
<b>Kurvenradien</b>	außerorts 20 m (für 30 km/h) innerorts angepasst an die örtlichen Gegebenheiten	außerorts 20 m (für 30 km/h) innerorts angepasst an die örtlichen Gegebenheiten		10 m Radius bei 20 km/h 20 m Radius bei 30 km/h 30 m Radius bei 40 km/h
<b>Topografie</b>	max. 6 % Steigung	max. 6 % Steigung (auch an Unter-/Überführungen) keine verlorenen Steigungen	steigungsarm	10 % Steigung auf max. 20 m Länge (max. 2 m Höhendiff.) 6 % Steigung auf max. 65 m Länge (max. 3,9 m Höhendiff.) 5 % Steigung auf max. 120 m Länge (max. 6 m Höhendiff.) 4 % Steigung auf max. 250 m Länge (max. 10 m Höhendiff.) Steigungsstrecken über 250 m Länge: max. 3 % Steigung
<b>Pflege</b>	Reinigung und Winterdienst	Reinigung durch Baualsträger Winterdienst: höchste Priorität bei Räumlänen	regelmäßige Reinigung und Winterdienst	Oberfläche sollte jederzeit einwandfrei sein Reinigung und Winterdienst
<b>Service</b>	Servicepunkte an SPNV-Haltestellen ausreichend	Servicepunkte alle 4-5 km: Unterstellmöglichkeit, Sitzgelegenheit, Müll-eimer, Infotafel, Abstellmöglichkeiten, Luftstation/Notselbsthilfewerkzeug, ggf. Leihradstation		
<b>Beschilderung</b>	Wegweisung	Kilometersteine Wegweisung mit Entfernungangaben	nach Landesstandard	innerorts und außerorts vorgesehen Ausschilderung des Radweges, wenn die Benutzung nicht eindeutig ist
<b>Sonstiges</b>	Markierung: Randmarkierungen mit guter Nachtsichtbarkeit, Leitlinie in Kurvenbereichen Die Qualitätsstandards sollen auf 90% der Gesamtlänge erfüllt sein.	20 km/h Reise geschwindigkeit 30 km/h Fahrgeschwindigkeit Einhaltung der Anforderung auf mindestens 90% der Streckenlänge Radfahrstreifen: Vorbeifahrt an haltenden Bussen muss sichergestellt sein mittlere Leitlinie in Kurvenbereichen	Engstellen zulässig	angestrebte Fahrgeschwindigkeit innerorts 15-25 km/h, außerorts 20-30 km/h evtl. Kurvenmarkierungen bei Zweirichtungsradwegen in Konfliktbereichen Markierung oder rote Einfärbung ebenerdiger Begrenzungstreifen zum Fußverkehr

## Anhang A2: Vergleich von Qualitätsstandards, Teil 2

	ADFC	Metropolregion Hannover - Braunschweig - Göttingen - Wolfsburg	Niederlande	London	Kopenhagen	New York City
	<b>Empfehlungen zur Planung von Radwegen auf ehemaligen Bahntrassen</b>	<b>Radschnellwege</b>	<b>Fietssnelweg</b>	<b>Barclays Cycle Superhighways</b>	<b>Cykelsuperstier</b>	<b>Green Ways</b>
<b>Führung</b>	Radweg / keine Mofas (Z 240 und Zusatzzeichen 1012-33)	bauliche Trennung bei stärkerem Kfz-Verkehr		Trennung von Fuß- und Radverkehr	ausreichende Abstände zum Kfz-Verkehr	Trennung von Kfz-Verkehr
<b>Führungsformen</b>		Fahrradstraße / Mischverkehr gem. Geh- und Radweg (nur bei sehr geringem Fußverkehrsaufkommen) Führung auf Wirtschaftswegen (mit Ausweichflächen)				möglichst im Straßenraum
<b>Mindestbreiten</b>	2,50 m + 0,25 m Sicherheitstrennstreifen Brücken im Neubau: 3 m	4 m (Zweirichtungsverkehr) Brücken: 4 m (bei ausschließlicher Nutzung von Fuß- und Radverkehr)	3,5 m (Zweirichtungsverkehr) 2 m (Einrichtungsverkehr)	1,5 m (Einrichtungsverkehr)		abhängig von Kfz-Verkehrsaufkommen (1,20-4,20m im Einrichtungsverkehr, mind. 2,40 m im Zweirichtungsverkehr, 4,80 m bei gemeinsamer Führung mit Fußverkehr) Brücken 0,60 m breiter als der eigentliche Radweg
<b>Direktheit</b>	S-Kurven zur Temporeduktion vor unübersichtlichen oder stark befahrenen Kreuzungen	direkte, umwegfreie Linienführung Vermeidung von Netzhindernissen			so direkt wie möglich	
<b>Kreuzungen</b>	Vorrang an Wirtschaftswegen Beschilderung zur Verdeutlichung des Radverkehrs Furtmarkierungen Pfosten sollen ein Befahren des Radwegs durch den motorisierten Verkehr verhindern	Bevorrechtigung an Nebenstraßen Bevorrechtigung an Fußverkehrsquerungen (Geschwindigkeitsreduktion erforderlich) LSA: max. 35 s Wartezeit keine planfreien Lösungen vorgesehen	möglichst kreuzungsfrei (Unter- und Überführungen) LSA: kurze Wartezeiten, Grüne Welle Vorfahrt im Nebenstraßennetz	Aufstellflächen an LSA	möglichst wenig Halte LSA: Priorisierung des Radverkehr (5-12s früher grün als Kfz-Verkehr), grüne Welle (20 km/h) Markierung von Haltelinien	keine Bevorrechtigung Schilder, Markierungen
<b>Belag</b>	bituminöse Fahrbahndecke und Sicherheitsstreifen möglichst hell, um Aufheizen zu vermeiden 2,5 % Quergefälle	Hohe, witterungsunabhängige Qualität (bituminös oder Beton) Beschattung / helle Oberfläche in Schutzgebieten	roter Asphalt oder Beton witterungsunabhängig mit hoher Geschwindigkeit befahrbar	farbig abgesetzt (durchgängig blau), auch in Kreuzungsbereichen geringer Reibungsverlust	Asphalt (hohe Qualität)	Asphalt Entwässerung
<b>Beleuchtung</b>	Sicherstellen ausreichenden Lichteinfalls	durchgängige Beleuchtung dynamische Beleuchtung in Schutzgebieten	3-7 Lux, 30 m Abstand dynamische Beleuchtung in Naturräumen		ausreichend	
<b>Kurvenradien</b>		20 m Radius bei 30 km/h Richtungstrennung (markiert oder baulich) bei engeren Kurven Vermeidung von Umlaufsperrern und scharfen Knicken				
<b>Topografie</b>	möglichst steigungsarm Rampen max. 6 % Steigung					max. 5% Steigung (empfohlen werden 3%)
<b>Pflege</b>	Freischnitt von angrenzender Begrünung regelmäßige Entleerung der Abfalleimer schnelle Beseitigung von Vandalismusschäden regelmäßige Überprüfung der Beschilderung Ausbesserung von Fahrbahnschäden	regelmäßige Wartung Wartungshotline ausreichender Winterdienst	Reinigung und Winterdienst		Instandhaltung der hohen Oberflächenqualität Priorisierung der Radinfrastruktur bei Winterdienst und Instandhaltung	
<b>Service</b>	Anlehnbügel Rastplätze Schlauchautomaten		Rastplätze			
<b>Beschilderung</b>	einheitliche Anfahrtsbeschilderung aus dem Radverkehrsnetz und vom ÖPNV zur Trasse Verdeutlichung von Zu- und Abfahrten durch Baken regelmäßige Informationstafeln zielorientierte Wegweisung	durchgängige Zielwegweisung	Informationstafeln Wegweisung mit Entfernungs- und Zeitangaben	Wegweisung mit Zeitangaben Leitsystem zur Trasse hin	Wegweisung	Wegweisung zu Zielorten Warnschilder (Steigungen) einheitliche Beschilderung
<b>Sonstiges</b>	Tunnel: gute Befahrbarkeit der Fahrbahnmitte, gute Beleuchtung und Belüftung durchgehende Seitenstreifenmarkierung evtl. Kurven- und Engstellenmarkierungen (Trennlinie der beiden Spuren)	Randmarkierungen	mind. 10 km Länge Wind- und Witterungsschutz an Teilabschnitten Bäume und Sträucher in ausreichendem Abstand (Wurzelaufbrüche) und in geringer Höhe (Sichtbehinderung)			

## Anhang B: Abschätzung der interkommunalen Potenziale

Die Pendlerstatistik der Bundesagentur für Arbeit (hier Bezugsjahr 2011) gibt die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten an, die von ihrem Wohnort zum Arbeitsort in eine andere Kommune pendeln. Um die tatsächlich an Arbeitstagen anfallenden Pendlerwege zu berücksichtigen, sind krankheits- und urlaubsbedingte Ausfälle sowie Wochenend- und Teilzeitarbeit mit entsprechenden Faktoren belegt. Weiterhin sind weitere Erwerbstätige (v.a. Selbständige) mit einem Aufschlag überschlägig hochzurechnen, der sich aus dem Mikrozensus ergibt (vgl. DESTATIS 2013). Somit werden die angenommenen tatsächlichen Pendlerzahlen für einen Werktag ermittelt. Die weitere Entwicklung der Pendlerzahlen wird über die Prognosewerte der Einwohnerentwicklung des Regionalplans Havelland-Fläming 2020 (Entwurf 2014, S. 124) abgeschätzt.

Der Radverkehrsanteil nach Entfernung auf Grundlage der SrV2008-Ergebnisse für Potsdam (vgl. Ahrens 2009, S. 77) wurde für jede Relation, d.h. für die mit dem Rad zurückzulegenden Entfernung zwischen den jeweiligen Ortszentren ermittelt. Da eine Radschnellverbindung höhere Reisegeschwindigkeiten ermöglicht, reduziert sich auf der entsprechenden Relation die Reisezeit für den Radverkehr, wodurch der Radverkehrsanteil steigt.

Um die Qualität der MIV- und ÖV-Anbindung zu berücksichtigen, wurden zusätzlich die Reisezeiten der verschiedenen Verkehrsmittel miteinander verglichen. Der aus den Reisezeitquotienten (Rad/MIV, Rad/ÖPNV) gebildete zusammenfassende Faktor gewichtet das potenzielle Radverkehrsaufkommen.

Für das Potenzial einer Radschnellverbindung wurden alle relevanten Pendlerbeziehungen addiert, also z.B. die Zahlen von Stahnsdorf und Teltow summiert. Kommunen, die nur mit Teilbereichen von der Radschnellverbindung profitieren würden, wurden nur mit dem entsprechenden Anteil berücksichtigt. Berlin blieb berücksichtigt, da Pendlerdaten nur insgesamt und nicht für die einzelnen Stadtbezirke vorlagen.

Die beschriebene Methodik berücksichtigt nur den Verkehrszweck Arbeit und nur den Quell- und Zielverkehr. Durchgangsverkehr, z.B. von Werder nach TKS wurde nicht berücksichtigt. Ein Großteil der Nutzer von Radschnellverbindungen entsteht zudem im Binnenverkehr.

Aufgrund der verschiedenen Annahmen und Vereinfachungen wird eine Genauigkeit von +/- 25 % angenommen, so dass sich folgende Spannweiten für die interkommunalen Nutzerpotenziale auf dem Wegezweck Arbeit angeben:

- Radschnellverbindung nach Werder: 600-1.000 Rad-Pendlerbewegungen täglich (ohne Wildpark-West)
- Radschnellverbindung nach TKS (nördliche Variante): 1.000-1.600 Rad-Pendlerbewegungen täglich (ohne Berlin)
- Radschnellverbindung nach TKS (mittlere Variante): 1.050-1.750 Rad-Pendlerbewegungen täglich (ohne Berlin)
- Radschnellverbindung nach TKS (südliche Variante): 700-1.150 Rad-Pendlerbewegungen täglich (ohne Berlin)
- Radschnellverbindung nach Nuthetal: 1.100-1.850 Rad-Pendlerbewegungen täglich

Aus den vorliegenden Kfz-Belastungsspinnen des Verkehrsmodells der Stadt Potsdam (Status quo) lässt sich für die einzelnen Relationen jeweils abschätzen, wo in Potsdam die Quellen und Ziele des Quell-/Zielverkehrs liegen. Für die geprüften Verbindungen ergibt sich daraus in Abhängigkeit der Entfernung meist eine konstante Zu- bzw. Abnahme innerhalb der bebauten Gebiete Potsdams. Eine Ausnahme bildet Nuthetal, da sowohl der Verkehr nach als auch aus Nuthetal sich an der Kreuzung Arthur-Scheunert-Allee/Am Buchhorst etwa gleichmäßig aufteilt, so dass sich für die Radschnellverbindung nordwestlich dieses Knotens ein deutlich größeres Potenzial aus den interkommunalen Verkehrsbeziehungen ergibt als an der Stadtgrenze. Nur etwa die Hälfte des ermittelten Potenzials würde die Radschnellverbindung auf längeren Abschnitten nutzen.

Nachfolgend werden einzelne Berechnungsschritte beispielhaft für Werder und TKS dargestellt. Die Werte sind auf 2030 hochgerechnet (bis auf die Pendlerrohdaten 2011).

Kommune	Einpendler (2011)	Auspendler (2011)	Pendler je Werktag	Reisezeitquotienten (ohne RSV)			Reisezeitquotienten (mit RSV)			Radverkehrsanteil		Wege mit dem Rad		Verlagerungspotenzial
				Rad/MIV	Rad/ÖV	Faktor*	Rad/MIV	Rad/ÖV	Faktor*	ohne RSV	mit RSV	ohne RSV	mit RSV	
Werder	2.960	754	2.747	1,95	1,54	1,0	1,46	1,15	1,5	6,0 %	21,0 %	330	1.154	824
Teltow	961	1.370	2.110	2,29	1,09	0,9	1,64	0,78	1,5	1,8 %	9,0 %	76	380	304
Stahnsdorf	968	917	1.544	1,68	0,94	1,5	0,97	0,54	1,5	12,0 %	25,5 %	371	788	417
Kleinmachnow	573	645	1.001	2,53	1,00	0,9	1,63	0,64	1,5	5,4 %	21,0 %	108	420	312

\*) Faktor für das Potenzial zur Berücksichtigung der Reisezeitquotienten

Die Reisezeiten wurden mit Google Maps (Kfz) bzw. dem Radroutenplaner für das Land Brandenburg (<http://radeln-in-brandenburg.de>) ermittelt. Für zu Spitzenzeiten überlastete Straßenabschnitte (Angaben der Stadt Potsdam) wurden beim MIV pauschal fünf Minuten aufgeschlagen. Die Radverkehrsanteile ergeben sich aus den SrV-Daten für Potsdam. Mit einer Radschnellverbindung erhöht sich die Reisegeschwindigkeit, was die Reisezeit verringert. Eine kürzere Reisezeit wirkt sich auf den Radverkehrsanteil aus. Daher wurde (für die Verbindungen mit Radschnellverbindung) der Radverkehrsanteil angesetzt, der für eine Entfernung auf einer Strecke gilt, die ohne Radschnellverbindung in der kürzeren Reisezeit zurückgelegt werden könnte.

Zusätzlich ergibt sich aber für den Radverkehr ein Vorteil, der für die übrigen Verkehrsmittel nicht ergibt, denn für diese kann nicht (wie beim Radverkehr) die kürzere Reiseentfernung angesetzt werden. Dieser Effekt wird durch eine Betrachtung der Reisezeitquotienten abgebildet. Lag der Durchschnitt der Quotienten unter 1,50 (der Quotient Rad/MIV wurde dabei aufgrund der höheren Bedeutung doppelt gewichtet), wurde ein Faktor von 1,50 angesetzt. Das heißt, bei

sehr geringen Reisezeitunterschieden zwischen MIV und ÖV einerseits und dem Radverkehr auf einer Radschnellverbindung andererseits wurde das Potenzial pauschal um 50 % erhöht. Die weiteren Faktoren wurden abgestuft. War einer der beiden Quotienten größer als 2,0, wurde ein Faktor < 1,0 angesetzt, das heißt das Potenzial wurde verringert.

*Beispiel:* Für Werder (Stadtmitte) liegt die Reisezeit nach Potsdam (Hauptbahnhof) mit dem Pkw dann bei 22 Minuten, mit dem ÖPNV bei 28 Minuten und mit dem Rad (ohne Radschnellverbindung) bei 43 Minuten. Der Reisezeitquotient Rad/MIV beträgt somit 1,95, der Reisezeitquotient Rad/ÖV 1,54. Die Entfernung (für den Radverkehr) beträgt 12,2 km, was entsprechend der SrV-Daten mit einem Radverkehrsanteil von 6,0 % einher geht. Bei 2.747 Pendlern je Werktag und zwei Wegen je Pendler (Hin-/Rückweg) ergeben sich 330 Wege mit dem Rad je Werktag. Aus den Reisezeitquotienten ergibt sich ein Faktor von 1,0 und somit keine Anpassung des Potenzials.

Mit einer Radschnellverbindung zwischen Werder (Stadtmitte) und Potsdam Hauptbahnhof kann der Weg in 32 Minuten zurückgelegt werden. Die Reisezeitquotienten ergeben 1,46 (Rad/MIV) bzw. 1,15 (Rad/ÖV). Bei 18 km/h ergibt sich eine anzusetzende Entfernung von 9,6 km, die wiederum mit einem Radverkehrsanteil von 14,0 % korrespondiert. Aus den Reisezeitquotienten ergibt sich ein Faktor von 1,5, so dass ein Radverkehrsanteil von 21,0 % angesetzt wird. Bei 2.747 Pendlern je Werktag ergibt sich ein Potenzial von 1.154 Wegen je Werktag.

Dieses Potenzialermittlungsverfahren basiert auf dem FGSV-Arbeitspapier zu Radschnellverbindungen. Wird die Radschnellverbindung nicht auf der gesamten Strecke umgesetzt (wie in Kap. 4 dargestellt), können sich geringere Potenziale ergeben.

RSV Werder:  $0,67 \cdot \text{Werder} + \text{weiter entfernte Kommunen mit geringem Potenzial} = \text{ca. } 800 \text{ Pendlerbewegungen mit dem Rad pro Tag}$

RSV TKS Nord:  $1,00 \cdot \text{Teltow} + 0,75 \cdot \text{Stahnsdorf} + 0,75 \cdot \text{Kleinmachnow} + \text{weiter entfernte Kommunen mit geringem Potenzial} = \text{ca. } 1300 \text{ Pendlerbewegungen mit dem Rad pro Tag}$

RSV RKS Mitte:  $1,00 \cdot \text{Teltow} + 1,00 \cdot \text{Stahnsdorf} + 0,50 \cdot \text{Kleinmachnow} + \text{weiter entfernte Kommunen mit geringem Potenzial} = \text{ca. } 1400 \text{ Pendlerbewegungen mit dem Rad pro Tag}$

RSV TKS Süd:  $0,75 \cdot \text{Teltow} + 0,75 \cdot \text{Stahnsdorf} + \text{weiter entfernte Kommunen mit geringem Potenzial} = \text{ca. } 920 \text{ Pendlerbewegungen mit dem Rad pro Tag}$

### Anhang C1: Übersichtstabelle Radschnellverbindung nach Werder

Bewertung: sehr positiv positiv eher positiv neutral eher negativ negativ sehr negativ

Symbole für Aufwand / Umsetzbarkeit werden wie unter 4.5 erläutert verwendet. Variante	Potenziale	Bewertung	Aufwand / Umsetzbarkeit	Sonstiges
Alle Varianten	<p><b>Tägliche Pendler (Arbeitsverkehr):</b> 600-1.000 Rad-Pendlerbewegungen zzgl. Wildpark-West (600 EW)</p> <p><b>Anbindung:</b> Entwicklungsgebiet Havelauen nördlich des Bahnhofs, Blüthenherme Bahnhöfe: Potsdam Hbf., Charlottenhof, Park Sanssouci, Werder</p> <p><b>Reisezeitvergleich:</b> Umwegige Führung Kfz-Verkehr Reisezeitfaktor (Rad/MIV) ohne Radschnellverbindung: 2,0 Sehr gute SPNV-Verbindung</p> <p><b>Sonstiges:</b> Bisher keine adäquate Verbindung vorhanden Entlastung Zeppelinstraße Über Werder hinausgehend: Stärkung des Umweltverbundes im ländlichen Raum hohe Attraktivität auch für den Freizeit- und Tourismusradverkehr (insbesondere der Brücke über den Zernsee) Geringes Potenzial für Einkaufsverkehr</p>		Abschnitt Hbf. – Zeppelinstraße sehr aufwändig	teils sensible Naturräume und geringe soziale Sicherheit frühzeitige Abstimmung mit Nachbarkommunen erforderlich
Variante 1: Führung nördlich der Bahn und über die Lindenallee	<p><b>Einwohner im Einzugsbereich (nur Potsdam):</b> 9.000 Einwohner</p> <p><b>Anbindung:</b> Hochschul- und Wissenschaftsstandorte: Wissenschaftspark Golm (Max-Planck-Institute, Fraunhofer-Institut, wissenschaftsorientiertes Innovations- und Gründerzentrum GO:IN) sowie den Universitätsstandorten Golm und Am Neuen Palais. Bahnhof: Golm</p> <p><b>Direktheit:</b> rel. direkte Führung (6.950 m)</p> <p><b>Sonstiges:</b> Insgesamt eher geringe Anzahl an Arbeitsplätzen im Einzugsbereich (auf Potsdamer Gebiet)</p>		 sehr aufwändig, bis zu 4 kostenintensive Sonderbauwerke erforderlich	Hürden: Landschaftsschutz, Denkmalschutz (Lindenallee), geringe soziale Sicherheit
Variante 2: Führung südlich der Bahn	<p><b>Einwohner im Einzugsbereich (nur Potsdam):</b> 8.000 Einwohner</p> <p><b>Anbindung:</b> Hochschul- und Wissenschaftsstandorte: Wissenschaftspark Golm (Max-Planck-Institute, Fraunhofer-Institut, wissenschaftsorientiertes Innovations- und Gründerzentrum GO:IN) sowie den Universitätsstandorten Golm und Am Neuen Palais.</p> <p><b>Direktheit:</b> direkte Führung (6.200 m)</p> <p><b>Sonstiges:</b> Insgesamt geringe Anzahl an Arbeitsplätzen im Einzugsbereich (auf Potsdamer Gebiet)</p>		 Aufwändig, 3 kostenintensive Sonderbauwerke erforderlich	Hürden: Landschaftsschutz, soziale Sicherheit
Untervariante: Führung an Werderschem Damm statt an Bahngleisen	<b>Direktheit:</b> weniger direkt			Höhere soziale Sicherheit
Variante 3: Führung über den Werdersteig	<p><b>Einwohner im Einzugsbereich (nur Potsdam):</b> 7.000 EW</p> <p><b>Anbindung:</b> Wildpark-West (600 EW) Henning-von-Tresckow-Kaserne in Wildpark-West (Einsatzführungskommando der Bundeswehr)</p> <p><b>Direktheit:</b> direkte Führung (6.150 m)</p>		 Umsetzbarkeit grundsätzlich gegeben, 1 kostenintensives Sonderbauwerk erforderlich	Hürden: Landschaftsschutz, geringe soziale Sicherheit

	<b>Sonstiges:</b> geringe Anzahl an Arbeitsplätzen im Einzugsbereich (auf Potsdamer Gebiet)			
Untervariante: Führung durch Wildpark-West statt südlich der Bahn	<b>Anbindung:</b> bessere Anbindung Wildpark-West <b>Direktheit:</b> umwegigere Führung			
Untervariante: Führung über Fuchsweg statt Amselweg	<b>Anbindung:</b> Direkte Anbindung Henning-von-Tresckow-Kaserne <b>Direktheit:</b> umwegigere Führung		Geringerer Aufwand, da vorhandene Wege genutzt werden	
Untervariante: Führung über Werderschen Damm statt über Waldweg „Werdersteig – Wildpark“	<b>Direktheit:</b> umwegigere Führung			Höhere soziale Sicherheit

## Anhang C2: Übersichtstabelle Radschnellverbindung nach Krampnitz

Variante	Potenzial / Vorteile	Bewertung	Aufwand / Umsetzbarkeit	Sonstiges
Alle Varianten	<b>Interkommunale Potenziale:</b> nicht bewertbar (Berlin-Kladow: ca. 15.000 EW) <b>Potenzial im Binnenverkehr:</b> variantenabhängig <b>Anbindung:</b> Fahrland <b>Sonstiges:</b> von Vorherein eine gute Alternative zum Pkw für die Einwohner der neuen Baugebiete			
Variante 1: Führung über die Georg-Hermann-Allee und entlang des Fahrländer Sees	<b>Einwohner im Einzugsbereich (nur Potsdam):</b> 8.000 EW <b>Potenzial im Binnenverkehr (alle Zwecke):</b> 2020 ca. 1.800, 2030 ca. 2.300 Bewegungen mit dem Rad <b>Anbindung:</b> Krampnitz-Süd und Neu-Fahrland-Ost weniger gut angebunden <b>Direktheit:</b> rel. direkte Führung (6.200 m ab Russischer Kolonie)	○	○ Umsetzbarkeit grundsätzlich gegeben kostenintensive Kanalbrücke Qualitätsstandards auf Georg-Hermann-Allee nicht einhaltbar	Krampnitz - Am Golfplatz: Qualitätsstandards auf 100 % der Strecke erfüllt. Hürde: geringe soziale Sicherheit am Fahrländer See
Variante 2: Führung über Nedlitzer Straße	<b>Einwohner im Einzugsbereich (nur Potsdam):</b> 9.000 EW <b>Potenzial im Binnenverkehr (alle Zwecke):</b> 2020 ca. 2.200, 2030 ca. 2.800 Bewegungen mit dem Rad <b>Anbindung indirekt:</b> Campus Jungferensee (etwa 1000 EW und Gewerbe) <b>Direktheit:</b> direkte Führung (4.700 m ab Russischer Kolonie)	○+	— aufwändig (Tschudistraße)	
Variante 3: Führung über Kirschallee	Länge: ca. 7.700 m bis zur Hegelallee/Schopenhauerstraße Direktheit: umwegigere Führung	○	○+ Umsetzbarkeit grundsätzlich gegeben kostenintensive Kanalbrücke	Hürden: problematische Steigung an Bornstedter Straße, geringe soziale Sicherheit am Fahrländer See

## Anhang C3: Übersichtstabelle Radschnellverbindung nach Teltow, Kleinmachnow und Stahnsdorf

Variante	Potenzial / Vorteile	Bewertung / Zusammenfassung Potenzial	Aufwand / Umsetzbarkeit	Sonstiges
Alle Varianten	<b>Anbindung:</b> Gewerbstandorte in TKS Campus Griebnitzsee / MedienCampus Babelsberg Bahnhöfe: Potsdam Hbf, Teltow -, dadurch besondere Bedeutung für Intermodale Verknüpfung in TKS <b>Reisezeitvergleich:</b> Reisezeitfaktoren (Rad/MIV) ohne Radschnellverbindung: Teltow: 2,3; Kleinmachnow: 1,7; Stahnsdorf: 2,5. Mit Radschnellverbindung deutliche Verbesserung für Teltow und deutliche			

	<p><i>Verbesserung für Stahnsdorf</i></p> <p><b>Sonstiges:</b> Besondere Potenziale im Binnenverkehr, sowohl in Potsdam als auch in TKS prognostizierter Zuwachs an Einwohnern und Arbeitsplätzen in TKS</p>			
Variante 1: Führung über die Stahnsdorfer Straße und die Alte Potsdamer Landstraße	<p><b>Tägliche Pendler (Arbeitsverkehr):</b> 1.000-1.600 Rad-Pendlerbewegungen zzgl. Berlin</p> <p><b>Einwohner im Einzugsbereich (Potsdam):</b> 12.000 Einwohner</p> <p><b>Anbindung:</b> Bahnhöfe: Babelsberg, Griebnitzsee</p> <p><b>Direktheit:</b> direkte Führung (10.150 m ab Hbf.)</p> <p><b>Sonstiges:</b> Insgesamt eher hohe Anzahl an Arbeitsplätzen im Einzugsbereich (auf Potsdamer Gebiet) Eher hohes Potenzial im Einkaufsverkehr</p>	<p>+</p> <p>Potenzial hoch</p>	<p>+</p> <p>Umsetzbarkeit grundsätzlich gegeben, Abschnitt im Wald könnte problematisch sein Geringer Aufwand, keine kostenintensiven Sonderbauwerke erforderlich</p>	<p>Lutherplatz – L76 in Stahnsdorf: Qualitätsstandards auf etwa 85 % der Strecke erfüllt (ohne L76). Hürden: Landschaftsschutz und geringe soziale Sicherheit zwischen Potsdam und Stahnsdorf</p>
Variante 2: Führung über die Großbeerenstraße	<p><b>Tägliche Pendler (Arbeitsverkehr):</b> 1.050-1750 Rad-Pendlerbewegungen zzgl. Berlin</p> <p><b>Einwohner im Einzugsbereich (Potsdam):</b> 31.000 Einwohner</p> <p><b>Anbindung:</b> Bahnhof: Medienstadt Babelsberg</p> <p><b>Direktheit:</b> rel. direkte Führung (10.950 m ab Hbf.)</p> <p><b>Sonstiges:</b> Insgesamt sehr hohe Anzahl an Arbeitsplätzen im Einzugsbereich (auf Potsdamer Gebiet). Hohes Potenzial im Einkaufsverkehr</p>	<p>++</p> <p>Potenzial sehr hoch</p>	<p>---</p> <p>Umsetzbarkeit problematisch, Qualitätsstandards auf weiten Abschnitten nicht einhaltbar</p>	
Variante 3: Führung entlang der Heinrich-Mann-Allee und der Nuthestraße	<p><b>Tägliche Pendler (Arbeitsverkehr):</b> 700-1.150 Rad-Pendlerbewegungen zzgl. Berlin</p> <p><b>Einwohner im Einzugsbereich (Potsdam):</b> 26.000 Einwohner</p> <p><b>Anbindung:</b> Schlaatz, Drewitz, Stern</p> <p><b>Direktheit:</b> umwegige Führung (12.000 m ab Hbf.)</p> <p><b>Sonstiges:</b> Sehr hohes Potenzial im Einkaufsverkehr</p>	<p>⊕</p> <p>Potenzial eher hoch</p>	<p>---</p> <p>Aufwändig aufgrund der Sonderbauwerke (mind. 2, max. 9), zudem verkehrliche problematischer Abschnitt am Stern-Center</p>	

### Anhang C4: Übersichtstabelle Radschnellverbindung nach Nuthetal

Variante	Potenzial / Vorteile	Bewertung / Zusammenfassung Potenzial	Aufwand/Umsetzbarkeit	Sonstiges
Radschnellverbindung nach Nuthetal	<p><b>Tägliche Pendler (Arbeitsverkehr):</b> 1.100-1.850 Rad-Pendlerbewegungen, davon die Hälfte aus/in Richtung Innenstadt</p> <p><b>Einwohner im Einzugsbereich (Potsdam):</b> 17.000 Einwohner</p> <p><b>Anbindung:</b> Bahnhöfe: Potsdam Hbf., Rehbrücke</p> <p><b>Direktheit:</b> direkte Führung (5.350 m)</p> <p><b>Reisezeitvergleich:</b> Reisezeitfaktor (Rad/MIV) ohne Radschnellverbindung: 1,9; geringer Reisezeitgewinn mit Radschnellverbindung Keine direkte ÖV-Anbindung vorhanden</p> <p><b>Sonstiges:</b> Insgesamt eher geringe Anzahl an Arbeitsplätzen im Einzugsbereich (auf Potsdamer Gebiet)</p>	<p>⊕</p> <p>Potenzial eher gering</p>	<p>⊕</p> <p>Umsetzbarkeit weitgehend gegeben, keine kostenintensiven Sonderbauwerke erforderlich</p>	

## Anhang D: Ansätze Kostenschätzung

Werte einschließlich Planungskosten und Steuern, aber ohne Kosten für Ausgleich und Ersatz für Eingriffe in Natur und Landschaft. Hierfür sind auf den betroffenen Abschnitten weitere Kosten zu erwarten.

Angegeben ist nicht der genaue Rechenwert, sondern die Größenordnung.

Bau bei Neutrassierung	175 Euro / m <sup>2</sup>
Ausbau im Straßenraum	250 Euro / m <sup>2</sup>
Ausbau auf Bahntrasse	100 Euro / m <sup>2</sup>
Ausbau vorhandener Weg	75 Euro / m <sup>2</sup>
Asphaltdecke instandsetzen	60 Euro / m <sup>2</sup>
Kopfsteinpflaster asphaltieren	60 Euro / m <sup>2</sup>
Fahrradstraße	65 Euro / m
Markierung	25 Euro / m
Wegweisung	1 Euro / m
StVO-Beschilderung außerorts	0,30 Euro / m
StVO-Beschilderung innerorts	3 Euro / m
Beleuchtung Standard	100 Euro / m
Beleuchtung dynamisch	130 Euro / m
Knotenpunkt Umbau	250 Euro / m <sup>2</sup>
Knotenpunkt Signalisierung	135.000 Euro / Stk.
Mini-Kreisverkehr	50.000 Euro / Stk.
Neubau Brücke	4.200 Euro / m <sup>2</sup>
Treppe	800 Euro / m <sup>2</sup>
Erdarbeiten Rampe/Böschung	700 Euro / m <sup>2</sup>
Aufständigung	2.000 Euro / m <sup>2</sup>
Grunderwerb	verschieden
Rodung	32,50 Euro / m <sup>2</sup>

Entwurf