

## **Stellungnahme zum Radverkehr Krampnitz der VCD Ortsgruppe Potsdam (Stand 26. Mai 2022)**

Mit dem Zuzug nach Krampnitz ist ein erheblicher Bevölkerungszuwachs in Potsdam von über 5% verbunden. Aus Klimaschutzgesichtspunkten und um die Verkehrsbelastung der Potsdamer Innenstadt nicht weiter zu steigern, muss Krampnitz ein autoarmes Quartier werden. Das setzt voraus, dass die zusätzlichen Verkehre möglichst über den Umweltverbund abgewickelt werden oder bestenfalls durch Versorgung und Infrastruktur vor Ort gar nicht erst entstehen.

Der Radverkehr wird einen wichtigen Anteil daran haben und kann durch attraktive Angebote deutlich erhöht werden. Dafür ist ein gutes Angebot an Radverbindungen in die Potsdamer Innenstadt nötig.

Die VCD Ortsgruppe Potsdam fordert zum einen den Ausbau der Radwegführung entlang der B2 zu einem sicheren, breiteren Zweiwegeradweg abseits *von der Autospur*.

Parallel dazu halten wir an der Radschnellwegverbindung zwischen Krampnitz/Gellertstraße und Nedlitz fest. Bei einer geplanten Einwohnerzahl von 10.000 Personen sind erweiterte Kapazitäten für den Radverkehr notwendig. Außerdem wird darüber der westliche Teil von Krampnitz und Fahrland erschlossen sowie eine kürzere Verbindung nach Bornim, Bornstadt, Golm und Eiche entstehen. Der Radschnellweg bietet auch eine Eingliederung in benötigte Wegenetze nach Berlin und Potsdam Mittelmark. Zusätzlich werden Engstellen - wie im Bereich der Tschudistraße - dadurch entlastet. Weite Teile der geplanten Streckenführung führen über autoarme Straßen und Wege und bieten den Radfahrenden nicht nur ein sichere, sondern auch angenehme Fahrt ohne Verkehrslärm. Dadurch wird dieser Weg besonders attraktiv und gut angenommen werden.

Als ökologisch orientierter Verkehrsclub ist es uns darüber hinaus wichtig, Radverbindungen möglichst im Einklang mit der Natur zu planen und zu bauen. Die Strecke in der Nähe des Fahrländer Sees muss also besonders betrachtet werden. Hier ist der Radweg so umwelt- und naturverträglich wie möglich zu gestalten. Wir regen deshalb an, in den empfindlichen Bereichen von den für Radschnellwege in der ERA vorgesehen Standards abzuweichen. Für solche Teilstrecken käme z.B. infrage: eine geringere Breite, ein anderer Belag, evtl. eine Stelzenlösung, dynamische Beleuchtung oder teilweiser Verzicht auf Beleuchtung. Um zu beurteilen, welche Bereiche und welche Einschränkungen im Detail relevant und zielführend sind, bedarf es einer naturschutzfachlichen Einschätzung. Bis jetzt bestehen schon Fahrwege oder Fußwege auf der gesamten anvisierten Strecke, Teile davon sind als Radweg in Gartenkulturpfad Potsdamer Landpartie ausgeschildert.

Durch den Bevölkerungszuwachs in Krampnitz ist unabhängig vom Bau bzw. Ausbau des Radweges mit erhöhtem Nutzungsdruck zu rechnen. Deshalb sind auch unabhängig davon Schutzmaßnahmen und Zugangsbeschränkungen des Fahrländer Sees und sensibler Bereiche nötig, die Umweltschutzorganisationen wie der NABU fordern. Dies wird von uns unterstützt.

Wir unterstreichen, dass beide Radwege zusammen ein attraktives Angebot für unterschiedliche Nutzer:innen-Gruppen bieten, das wir unbedingt benötigen. Zusammen mit den anderen

## VCD Ortsgruppe Potsdam

---

verkehrspolitischen Maßnahmen (wie Verlängerung der Tramlinie 96, Ausbau des Bahnhofs Marquardt, autoarmes Quartier) wird der MIV reduziert und somit sowohl die Bundesstraße B2 als auch die Potsdamer Innenstadt entlastet. Deshalb ist es nötig, diese alternativen Mobilitätsangebote zügig voranzubringen. Je größer der zeitliche Abstand der Umsetzung dieser Maßnahmen zum Zuzug relevanter Menschenmassen ist, desto weniger wird das autoarme Konzept von Krampnitz aufgehen, sondern zu mehr Autoverkehr und Umweltbelastung führen. Im Zweifel ist auch die Teileröffnung des Quartiers für die 5000 ersten Bewohner zu verschieben.

Parallel dazu ist es wichtig, dass die Landeshauptstadt Potsdam und die Wohnungsbaugesellschaften das Gebiet von vorneherein offensiv als autoarmes Quartier vermarkten. Interessenten müssen in der Vermarktung und vor Vertragsunterzeichnung bewusst auf die begrenzten Nutzungsmöglichkeiten des MIV hingewiesen werden und die Vorteile des Viertels der kurzen Wege sowie der alternativen Anbindungen müssen aktiv herausgestellt werden.