

Stellungnahme des VCD Potsdam zum Entwurf des Radverkehrskonzeptes

Der VCD Potsdam bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme. Unsere Stellungnahme umfasst eine allgemeine Einschätzung des vorliegenden Entwurfes und im zweiten Teil eine detaillierte Rückmeldungen unserer Mitglieder zu einzelnen Aussagen des Entwurfes.

1. Zusammenfassende Einschätzung des vorliegenden Entwurfes

Der Entwurf des Radverkehrskonzeptes zeigt mit seinen 263 Strecken Maßnahmen, dass beim Potsdamer Radverkehr noch viel zu optimieren ist. Für die Unfallschwerpunkte Rudolf-Breitscheid-Straße / Tram-Gleise und Breite Straße Kreuzung Zeppelinstraße gibt es seit Jahren keine befriedigenden Lösungen. An vielen Stellen sind die Radwege für das Radverkehrsaufkommen und die unterschiedlichen Geschwindigkeiten moderner Räder zu schmal. Die historische Potsdamer Innenstadt und Teile Babelsbergs sind aufgrund des Kopfsteinpflasters zum Radfahren nur eingeschränkt nutzbar. An Erfolge, wie die Fahrradstraße in der Stahnsdorfer Straße wurde nicht angeknüpft. Die Radverkehrspolitik der Stadt setzt auf kleine Schritte. Der VCD Potsdam beobachtet deshalb mit Sorge den zunehmend Unmut der radfahrenden Bevölkerung.

Gleichzeitig sind wir uns bewusst, dass die Haushaltssituation sowohl in Potsdam als auch in Land und Bund derzeit größere Fahrrad-Infrastrukturprojekte erschwert. Aber Radverkehrsförderung braucht nicht nur Geld sondern auch Mut. Mit der Ausweisung von Fahrradstraßen oder dem gezielten Abbau von Parkplätzen lässt sich Fahrradförderung kostengünstig umsetzen und der Radverkehrsanteil am Modal Split deutlich steigern.

Dieses Potenzial wird im Entwurf des neuen Radverkehrskonzeptes nicht ausreichend aufgegriffen. Viele Maßnahmen auch der Priorität I sind lediglich als Prüfaufträge formuliert.

Die Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO) vom Juni 2024 erweitert den Spielraum für Maßnahmen der Radverkehrsförderung. Sie stärkt die Bedeutung von Verkehrskonzepten. Die Verwaltungsvorschrift zu § 45 Randnummer 14a-e führt dazu aus, dass Radverkehrskonzepte als Grundlage für eine Genehmigung von Radverkehrsmaßnahmen durch die Verkehrsbehörden zu berücksichtigen sind.

Die Beschreibung der Maßnahmen als Prüfaufträge und die auf Seite 46 genannte Einschränkung, dass die Maßnahmen des RVK noch nicht geplant, bzw. abgewogen sind, erschwert die spätere Umsetzung der Maßnahmen. Beides ist vor dem Hintergrund der neuen StVO nicht zielführend.

Der VCD Potsdam fordert deshalb dringend dazu auf, die Maßnahmen zumindest der Priorität I als Planungsziele festzuschreiben. Außerdem sollten alle Prüfaufträge für Fahrradstraßen in Priorität I überführt und ebenfalls als Planungsziele festgelegt werden, um eine spätere Genehmigung durch die Straßenverkehrsbehörde nicht zu gefährden.

2. detaillierte Rückmeldungen zu einzelnen Aussagen / Maßnahmen des Entwurfes

Kapitel / Seite	Inhalt	Bemerkung
Kapitel 3 S. 18	2023: 26% (SrV) 2028: auf 28%, 2033: auf 30%	Die Modal Split Ziele sind nicht ambitioniert genug. Der Anspruch wurde von Aktualisierung zu Aktualisierung geringer. 2013-2018 Steigerung um 9%, 2018-2023 um 3%. Bis 2035 muss eine deutliche Steigerung auf mindestens 40 % erreicht werden.
Kap. 3 S. 19	80% der Maßnahmen mit Priorität 1 sollen bis 2035 umgesetzt werden	Was passiert mit den 190 Maßnahmen aus den anderen Prioritäten. Werden diese gar nicht angegangen? Die Prüfung der Fahrradstraßen sollte generell oberste Priorität haben, da dies eine schnelle und kostengünstige Maßnahme zur Förderung des Radverkehrs wäre.
Kap. 5.2 S.33	Unfallschwerpunkte Rudolf-Breitscheid-Str. und Breite Str. Zeppelin Straße	Diese Unfallschwerpunkte sind seit Jahren bekannt. Bisher wurde wirkliche Lösung dafür entwickelt. Die Maßnahmen sind auch im RVK nicht priorisiert.

VCD Ortsgruppe Potsdam

Kap. 5.3. S.33	Präventions- bereiche immer wieder Proble- me mit Tramschienen	Hierfür müssen endlich Lösungen angegangen werden.
Kap. 5.3 S.35	Friedrich-Ebert-Straße zwischen Charlotten- straße und Nauener Tor Straßenbahnschienen und Dooring durch Falschparkende mehr Überwachung, perspektivisch, Um- bau	Bei Unfallhäufungs- oder Präventionsbereichen mit Dooringunfällen, müssen die Stellplätze an der Straße entfernt und das Falschparken konsequent geahndet werden. Dooringunfälle sind lebensgefährlich. Eine Häufung weist auf ein generelles Problem an der betreffenden Stelle hin. Der Schutz der Radfahrenden muss hier Vorrang vor dem Parken haben.
Kap. 6.2 S.40f.	Havelradweg zum Teil schlecht we- gen hoher Verkehrs- belastung und wech- selnder Führung Alternative Führung über Babelsberger Park Historische Stadtkern- route Alternative Führung über Garnstraße in Park Babelsberg	Im Babelsberger Park kommt es jetzt schon regelmäßig zu Konflikten zwischen dem Fuß- / Radverkehr. Eine Verlegung der Route in den Park. Würde das Problem noch verschärfen. Es müsste dann mit der Stiftung über eine getrennte Führung von Fuß- und Radverkehr verhandelt werden. eng und z.T. Kopfsteinpflaster
Kap. 7 Zielnetz S.45	Ausgedünnt, um bes- sere Konzentration auf das wesentliche Netz zu erreichen Definition Plusroute, Hauptroute 1 und 2	Die Ausdünnung des Zielnetzes sollte nicht insgesamt zu weniger Qualität im Radverkehr führen, sondern durch die Konzentration der Maßnahmen auf das Hauptnetz dort zu Verbesserungen führen. Dafür müssten jedoch für alle Kategorien Qualitätsstandards definiert werden. Für Haupttrouten fehlen diese Standards. Plusrouten sollten aufgrund der Unfallschwerpunkte mit Tramschienen, weitgehend unabhängig vom Tramverkehr geführt werden. Dort wo die Route parallel zur Tram verläuft, muss deutlich mehr Platz für den Radverkehr entstehen zu Lasten von Parkplätzen. Die Radverkehrsführung zwischen Tram und parkenden Autos ist besonders gefährlich. Dies widerspricht der Funktion einer sicheren Hauptverbindung.
Kap. 9.1 S. 56	In der Bürgerbeteili- gung zum Radver- kehrskonzept als auch in deutschlandweiten Umfragen wünschen sich viele Radfahren- de baulich von der Fahrbahn aber auch vom Gehweg getrenn- te Radverkehrsanlagen.	Der Verweis, dass die Separierung in Potsdam aufgrund der engen Straßenverhältnisse meist nicht geht, ist nicht akzeptabel. Hier ist anhand von Modellvorhaben Kreativität geragt. Es bleibt völlig unberücksichtigt, dass zwischen einfachen Markierungslösungen und vollständig baulich getrennten Radwegen weitere erprobte Formen sicherer Radverkehrsführung existieren, etwa geschützte Radfahrstreifen mit leichten Protektionselementen (Schwellen, Modulare Separatoren, Borden, Poller, Pflanzkübel...) Diese können subjektive und objektive Sicherheit erhöhen, ohne zwingend umfangreiche und teure Straßenumbauten zu erfordern. Hierdurch würde der Bevölkerung gezeigt, dass ihre vielfältigen Rückmeldungen gehört werden, statt lediglich die bestehende Praxis mit Verweis auf bestehende Prioritäten der Straßenaufteilung oder Budgetzwänge zu beschreiben.
Kap. 9.2 S. 57	Fahrradstraßen	Folgende Vorschläge des VCD wurden nicht aufgenommen: <ul style="list-style-type: none">• Mangerstraße zwischen Behlertstraße und Otto-Nagel-Straße

		<p>wichtige Verbindung zwischen Innenstadt und Berliner Vorstadt und vielleicht wichtigsten Badestelle in der Stadt. Umsetzung zur Herausnahme von Parkplätzen zur Verbesserung aus dem aktuellen RVK sind nur sehr unbefriedigend umgesetzt worden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Saarmunder Straße Für den Fall, dass die Radwege auf der Heinrich-Mann-Allee aus Kostengründen oder wegen hoher naturschutzrechtlicher Bedenken nicht einfach umgesetzt werden können, wäre hier eine kostengünstige Alternative • Havelstraße (südlich der Humboldtbrücke) wichtige Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Babelsberg, schließt an existierende Fahrradstraße "Park Babelsberg" an • Bertinistraße Mögliche Verbesserung des Mauerradweges • Behlertstraße (Wohngebiet) und Eisenhardtstraße heute schon hoch frequentierte Radverbindungen mit viel Potential zur Stärkung des Radverkehrs in der Landeshauptstadt Potsdam. Im RVK wurde nur die Eisenhardtstraße aufgenommen. • Auf dem Kiewitt Verbesserung wichtiger nationaler Radwegeverbindung. <p>Wir bitten um eine kurze Erläuterung.</p>
Kap. 9.6 Leuchtturmprojekte S. 60ff.	<p>Schopenhauer Str./ Zeppelinstr. zwischen Hegelallee und Lennéstr.</p> <p>Geschwister-Scholl- Str. zwischen Clara- Zetkin-Str. und Hans- Sachs-Straße</p> <p>Friedrich-Engels-Stra- ße zwischen Schlaatzstraße und Schlaatzweg</p>	<p>Am Luisenplatz muss die Gesamtsituation betrachtet werden inkl. aller Zufahrten. Es darf kein Stückwerk aus Einzelmaßnahmen werden.</p>
10 Finan- zierung	<p>12€ für Investitionen 6€ für Instandhaltung und ca. 50% Förde- rung durch Land und Bund</p>	<p>Die vorgesehenen 18 €/ Kopf sind das absolute Minimum, um wenigstens einen Teil der Maßnahmen in absehbarer Zeit umsetzen zu können. Wir erwarten, dass die Stadtverordneten sich dafür einsetzen, diese Summe im Haushalt vorzuhalten. Kostengünstige Maßnahmen wie Fahrradstraßen und Wegnahme von Parkplätzen für breitere Radwege können sofort angegangen werden.</p>
Karte 7 S.77	Zielnetz	<p>Wir bedanken uns, dass einige unserer Vorschläge aufgenommen wurden. Allerdings fehlen teilweise die dazugehörigen Maßnahmen, um die erforderliche Qualität ferzustellen. u.a.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prüfen einer Diagonalquerung Berliner Straße / Behlertstraße • Maulbeerallee als Fahrradstraße ausweisen • Rudolf-Breitscheid-Straße durchgehende Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30.
z.B. 449_1. 449_2, B2 nach Nor- den und viele an-	<p>Bei vielen Maßnah- men wurden bei der Verkehrssicherheit „keine Auffälligkeiten“ notiert.</p>	<p>Es mag zwar sein, dass dort keine Unfälle mit Personenschaden gemeldet wurden, aber in vielen Fällen ist die Straße zu eng und Radfahrende werden mit zu geringem Abstand, dafür aber mit erhöhter Geschwindigkeit überholt. Weder das subjektive Sicherheitsempfinden noch der Fahrkomfort (Lärm, Abgase) wurden berücksichtigt.</p>

VCD Ortsgruppe Potsdam

dere		
M1-47		<p>Am Neuen Garten/Behlertstraße: Piktogrammketten gäben dem Radverkehr noch weniger Schutz als die derzeitigen schmalen Rad“schutz“streifen. Im täglichen Stau würden Radfahrer auf schmalen Bürgersteig ausweichen.</p> <p>Vorschlag: Stadtauswärts Radschutzstreifen entfernen und neue Radführung über Gelände SPSG und Treffpunkt Freizeit. Stadteinwärts mit gewonnenem Platz Bürgersteig verbreitern und als Fuß/Rad Hochboard gemeinsam führen, da wenig Fußverkehr.</p> <p>Kostengünstige Alternative: Protektionselemente auf der Fahrbahn zum Schutz des Radstreifens. Tempo 30 u.a. wegen der engen Platzverhältnisse.</p> <p>Außerdem Radführung der abbiegenden Behlertstraße am Kurfürstenstift Richtung Rathaus (Einbahnstr geöffnet für Radverkehr) markieren und Sicherungsmöglichkeiten prüfen. Derzeit ist das Einbiegen in diesen Abschnitt der Behlertstr für Radfahrer im dichten Verkehr fast unmöglich.</p>
M1-52	Behlertstr., Geplant: Nichtamtliches Hinweisschild aufstellen, dass Radfahrer einen Fahrstreifenwechsel vornehmen	Vorschlag: auch klar erkennbare Bodenmarkierung für Radführung
M1-88	Mangerstrasse, geplant: Schaffung von weiteren Halteverbotsbereichen, um den Begegnungsfall Pkw-Fahrrad zu gewährleisten.	Vorschlag: Abschnitt zwischen Behlertstr und O.-Nagel.-Str. zusätzlich zur Fahrradstraße ausweisen, da hoher Radverkehr und sehr enge Begegnung mit MIV in der Einbahnstrasse bei beidseitigem Parken.
M1-88		Fuß-/Fahrradampelschaltung Gotische Bibliothek Richtung Kurfürstenstraße: zu lange Wartezeiten
M1-142	Fahrradstraße in der Russischen Kolonie prüfen und den Radverkehr in der Friedrich-Ebert-Straße in Fahrtrichtung Norden gegenüber dem Tramverkehr bevorzugen	Radverkehr sollte nicht gegenüber dem Tramverkehr bevorzugen werden, wenn dies zu Fahrzeitverlängerungen führt.
M1 156	Geplant: Verdeutlichung der Radführung mit Markierungssteinen	Vorschlag: Da Markierungssteine bekannterweise (siehe auch Nauener Tor) nicht auffallend genug sind, um Konflikte mit Fußverkehr zu vermeiden: klar erkennbare Radführungsmarkierungen auch in Denkmalbereichen aufbringen
M1 21, 348 und 387, 440_1 und 440_2	Am neuen Garten	Die bislang teilweise durch gestrichelte Linien abgegrenzte Fahrradspur bietet keinen hinreichenden Schutz gegen den starken und schnell fahrenden Autoverkehr. Statt der in diesen Bereichen zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h sollte daher eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h geprüft und umgesetzt werden.
M1 440_1	Jägerallee	Hier befindet sich in der Mitte der Fahrbahn unmittelbar vor der Ampelanlage und dem Kreuzungsbereich zur Hegelallee eine „Fahrradinsel“, die für max 1-2 Fahrräder ausreichend ist. Vor hier aus soll es den Fahrradfahrenen offenbar ermöglicht werden, nach links abbiegend auf den Mittelstreifen der Hegelallee zu ge-

VCD Ortsgruppe Potsdam

		langen. Es ist schon ein Kunststück und bei starkem Verkehr nahezu unmöglich, diese „Fahrradinsel“ von der rechten Fahrradspur aus zu erreichen. Zudem wird diese „Fahrradinsel“ - entweder mangels hinreichender Wahrnehmung oder bewusst – häufig von PKWs überfahren, die dort direkt vor der Ampelanlage zum Stehen kommen.
M2-25_2		Einrichtung Fahrradstraße prinzipiell gut, allerdings sehr viel Anwohner-Parken. Sinnvoll Parkraumbewirtschaftung hier zu überdenken, derzeit viel von Familien Bürgersteig zum Fahrradfahren genutzt, auch einiges an Durchgangsverkehr
M2 30-1		Zu begrüßen hier grundsätzlich die Wegnahme von Parkplätzen, da Straßenbahnschienen nun mal dort sind; wichtig wäre hier sichere Radwege (viele Familien und Kinder)
M2 151-1		Zeppelinstraße zwischen Breiter Straße und Luisenplatz; der aktuelle Mischverkehr links und rechts neben der Straßenbahn ist in der Tat unbefriedigend; bei Verlegung des Radverkehrs auf die Straße wäre allerdings wichtig, dass Radweg markiert, einigermaßen gesichert ist und dort, wo viele Verkehrsteilnehmende unterwegs sind, Tempo 30 ausgewiesen wird.
M2-357-2	Zukünftig den Radverkehr auf der Fahrbahn führen, sobald die Straßenoberfläche dies ermöglicht	Was ist hier genau gemeint Soll der Straßenbelag geändert werden? Wie ist da zeitlich einzuschätzen
M3-31	Radfahrstreifen verbreitern stadteinwärts, Verbreiterung des Schutzstreifes stadteinwärts vor der Kreuzung Voltaiweg. Roteinfärbung der Radfurten	Warum kein baulich getrennter Radweg hier? Hohe Geschwindigkeiten der Autos! Sonst Blitzer aufstellen.
M3-32_1		Berliner Straße stadteinwärts, Abbiegung links Nuthestr Richtung Babelsberg in den Zweirichtungsradweg: Bodenmarkierung sauber markieren- derzeit Konflikt mit entgegenkommendem Radverkehr aus Babelsberg.
M3-344	Parken unterbinden, wenn Sicherheitsraum nicht kenntlich gemacht werden kann	Warum kein baulich getrennter Radweg? Hohe Geschwindigkeiten
N2-2		Fortführung auf Berliner Gebiet nötig
N2 -34		Anlagezustand 4 ist zu gut bewertet, da gefährlich auf zweispurige, stark befahrene Bundesstraße. Priorität erhöhen
N2-193		Planung und Bau abgetrennter Rad- und Fußgänger-Anlagen. Dazu ist wahrscheinlich der Erwerb von Flächen notwendig sowie die Abstimmung mit Berlin über die Weiterführung.
N2-193		jetzige Führung mangelhaft, da sogar 50kmh erlaubt und oft schneller gefahren wird. Erforderliche Maßnahmen: Abgetrennte Rad- und Fußgänger-Anlagen in höherer Priorität und zusätzlich Weiterführung mit Berlin
N2-417		Die Breite des Straßenprofils ist unzureichend. Eine alternative Streckenführung sollte vorrangig geprüft werden, beispielsweise über die Bergstraße. Unabhängig davon muss auf diesem Abschnitt der Potsdamer Chaussee durchgehend Tempo 30 eingerichtet werden, da viele Fußgänger im Bereich der Einkaufszentren die Straße queren.

VCD Ortsgruppe Potsdam

		Am Kreisverkehr (Sacrower Allee) ist zur Vermeidung von Unfällen eine Vorrechtsregelung (z. B. Zebrastreifen) erforderlich.
N2 -417		durchgehend Tempo 30 eingerichtet und Alternative über Bergstr (ohne Parkplätze) prüfen.
N2 im Bereich 193 oder 515 fehlt		Anbindung der Waldsiedlung: Die ehemalige Kaserne der Grenztruppe ist als Wohngebiet erschlossen und wird gerne von jungen Familien mit Kindern bewohnt. Diese Siedlung ist im RVK nicht berücksichtigt, <u>Radverkehrsanlagen gibt es nicht!</u> Da viele Kinder im Grundschulalter sind und in Groß Glienicke eingeschult wurden, gibt es für sie nur der stündlich fahrende Bus oder das Elterntaxi. Abhilfe könnte eine abgetrennte Radverkehrsanlage bringen, die entweder zur Potsdamer Chaussee (Abschnitt 193) oder zur L20 (Abschnitt 515) führt.
N2-513 N2-514		Der vorhandene Zweirichtungs-Rad-Fußweg ist mit knapp 2 m Breite zu schmal, langfristig sollte eine Erweiterung eingeplant werden.
N2-463 N2-464_1 N2-464_2 N2-465 W3-449_1 M3-449_2		Die alternative Fahrradstraße nach Kramnitz bringt Entlastung für die B2 und motiviert zum Wechsel aufs Rad. Insbesondere solange die Verlängerung der Straßenbahn nicht realisiert ist, ist das Fahrrad eine Mobilitätsform ohne Stau (PKW) oder überfülltem Bus. Diese Route sollte in der Priorität höher eingestuft werden.
N2-198 N2-410	Anbindung Sacrow:	Dieser Ortsteil sollte nicht zum Stiefkind in Punkto Radverkehr werden. Es sollten Radwege im Wald abseits der Straßen geprüft und ggf. ausgeschildert werden. Insbesondere in Richtung Kladow (Abschnitt 198) ist das interessant. Das Potential liegt in diesem Fall mehr im Ausflugs- als im Pendlerverkehr.
N2 - 466		Prio erhöhen, da die Umfahrung des Ortskerns eine Unfallquelle beseitigen würde
O1-59-1		nicht zu finden
	122 Einrichtung einer Fahrradstraße prüfen	Alle Vorschläge für Fahrradstraßen müssen in Prio 1 übernommen und als Planungsziel benannt werden. S. Anmerkung StVO unter Punkt 1
O1-152	Bauliche Trennung am Beginn des Schutzstreifens vorsehen	Was soll damit erreicht werden?
O1- 237	Fahrradstraße prüfen	Worauf warten
O1- 226-1	Gleiskurve	Es braucht endlich Lösungen für die Tramschienen
W1 - 324	Geplant: Markierung einer Piktogrammketten prüfen.	Vorschlag: Höchstgeschwindigkeit auf 30km senken.
W2 432_2		Prio III ist zu niedrig, da der jetzige sehr sandige aufgewühlte Weg gar nicht mit dem Rad zu befahren ist. Zustand wird zunehmend schlechter. Da Bornim/Bornstedt weiter wäscht und eine weiterführenden Schule hat, wird der Bedarf schnell deutlich steigen. Die Alternative über Golm ist ein erheblicher Umweg.
W3 im Bereich 173 fehlt		Dort ist nichts geplant, obwohl es dort einen Sportplatz gibt. Außerdem ist der Weg Golm-Bornim weiterhin wichtig, mindestens solange Maßnahme 432_2 (nur Prio III) umgesetzt ist.
W3 420_1, 420_2		Umsetzung erst mit Busspur geplant. Es ist aber unklar, wenn diese geplant wird. Verbesserungen unabhängig von Busspur nötig.