

Stadtverwaltung Potsdam  
Bereich Stadtentwicklung-  
Verkehrsentwicklung  
Herr von Einem  
Tel. 0331/289-2539  
Fax 0331/289-842539  
torsten.voneinem@rathaus.potsdam.de



Landeshauptstadt  
Potsdam

Potsdam, 29.11.2011

## **Protokoll: Workshop zu den Bürgerhaushaltsvorschlägen zum Radverkehr**

### Ablauf:

1. Begrüßung und Erläuterung des Ablaufs (Hr. Goetzmann)
2. Kurze Einführung zum Bürgerhaushalt (Hr. Daenzer)
3. Vorstellung der votierten Vorschläge BÜHH 2008-2012 zum Radverkehr (Hr. Daenzer)
4. Vorstellung Radverkehrskonzept und Radverkehrsstrategie mit dem prioritären Radroutennetz (Hr. von Einem)
5. Bericht zum Arbeitsstand für die Umsetzung der Vorschläge des BÜHH 2008-2012 (Hr. von Einem)
6. Diskussion (Moderation: Hr. Goetzmann)

### Zu 1. „Begrüßung und Erläuterung des Ablaufs“

- Ziel: Darstellung Zweckmäßigkeit, Finanzierbarkeit, zeitliche Umsetzung der Bürgerhaushaltsvorschläge des Radverkehrs



### Zu 2. „Kurze Einführung zum Bürgerhaushalt“

- Mittelbare Bürgerbeteiligung
- Keine eigenes Finanzbudget
- Entscheidung bei Stadtverordnetenversammlung
- Vorschläge des BÜHH können von der Stadtverordnetenversammlung zur Umsetzung, Prüfung oder Ablehnung beschlossen werden



### Zu 3. „Vorstellung der votierten Vorschläge BÜHH 2008-2012 zum Radverkehr“

2008	2009	2010	2011	2012
Radweg Wetzlarer Str. <-> Stern	Radweg Griebnitzsee über Uferweg verlängern	Hegelallee: Mittelstreifen erneuern	Radwegesystem zeitnah realisieren	Radweg Wetzlarer Str. <-> Stern
Ausbau Haupt-Fahrradrouten	BUGA Radweg verlängern	Erhalt & Erweiterung Radwegenetz + Abstellanlagen	Fahrradweg Babelsberg <-> Potsdam Nord	
Reinigung Radwege	Fahrradabstellanlagen HBF und Bhf. Park Sanssouci	Fuß- und Radweg Max-Eyth-Allee		
Fahrradschnellstrecken	H.-Mann-Allee (Brauhausberg) Radweg verbessern	Radweg HBF <-> Kiewitt		
Radwegenetz „Randbezirke“	Radschutzstreifen got. Bibl. und Dorint-Hotel	Radweg entlang Nuthe F.-Engels-Str <-> Horstweg		
Radweg Lennéstraße	Radweg Lennéstraße	Radweg F.-Engels-Str. ausbessern		
Radstreifen Forststraße				
Fahrradampeln H.-Mann-Allee				
Fahrradstreifen auf Fahrbahn				
Verkehrsraumgestaltung „Nauener Tor“				

### Zu 4. „Vorstellung Radverkehrskonzept und Radverkehrsstrategie mit dem prioritären Radroutennetz“

- Vorgehen in der Radverkehrsstrategie: Konzentration auf zentrale prioritäre Routen, Bündelung der Mittel, Umsetzung Routenweise

### Zu 5. „Bericht zum Arbeitsstand für die Umsetzung der Vorschläge des BÜHH 2008-2012“

- Radweg Drewitzer Str. ↔ Stern (Fernwärmetrasse)
  - Kleinteilige Verbesserungen durch EWP vorgenommen (Wartungsweg der EWP)
  - Durch Beschluss der Stadtverordneten Teil der prioritären Radroute C. Dafür fällt die Wegeföhrung entlang des Baggersees und im Schäferfeld weg.
  - Ausbau durch Stadt verfolgt, dazu muss Grunderwerb durch getätigt werden => Die Finanzierung der Maßnahme ist noch offen
  - Umsetzung der Maßnahme erst, wenn der Grunderwerb abgeschlossen und die Finanzierung gesichert ist.
  - Die grobe Baukostenschätzung beträgt 450.000 Euro, während an Finanzmitteln lediglich 25.000 Euro aus der Verlegung der Radroute vom Baggersee an die Fernwärmetrasse gegenüberstehen.
- BUGA-Radweg:

- Der BUGA-Radweg verläuft nicht über den Wegeabschnitt des Wartungswegs an der Fernwärmetrasse, sondern entlang des Baggersees und Schäferfeld in Richtung Stern.
- Im Rahmen der Umsetzung des Wegweisungskonzepts wird die Beschilderung verbessert, sodass diese unmissverständlich ist.
- Soweit der Vorschlag sich auf den Wartungsweg an der Fernwärmetrasse bezieht wird auf den vorangegangenen Punkt (Radweg Drewitzer Str. ↔ Stern) verwiesen.
- Radweg entlang der Nuthe vom MAZ-Gelände bis Horstweg:
  - Es gibt in Verlängerung des Schlaatzwegs eine geeignete alternative Streckenführung, die für den Radverkehr in Richtung Schlaatz-Stern gewählt wurde (prioritäre Radroute C). Diese ermöglicht den direkteren Weg in Richtung Hauptbahnhof als der Weg entlang der Nuthe. Daher wird dieser Vorschlag nicht direkt entlang der Nuthe realisiert, jedoch der nahegelegene Weg => Vorschlag daher auf Kopf
- Griebnitzsee-Weg
  - Der Radweg Griebnitzsee verläuft über die Karl-Marx-Straße und Virchowstraße zum S-Bahnhof Griebnitzsee. Eine Führung am Uferweg ist derzeit nicht möglich (Uferweg gesperrt). Auch bei der Herstellung eines Uferwegs soll der Radverkehr eine untergeordnete Rolle einnehmen. Problematik Fußgänger vs. Radfahrer Daher wird der Radweg Griebnitzsee weiterhin auf der Karl-Marx-Straße und Virchowstraße beschildert bleiben.
- Radwegenetz „Randbezirke“
  - Radhaupttrouten, auf die sich im Ausbau der Fahrradinfrastruktur konzentriert wird liegen nicht in den Randbezirken
  - Neue Ortsteile haben eigene Mittel innerhalb des Radverkehrskonzepts um die Fahrradinfrastrukturen zu verbessern.
  - Es sind unterschiedliche Maßnahmen vorgesehen:
  - Fahrland ↔ B 273: Landesstraße 92 nicht in der Baulast der Stadtverwaltung, der Landesbetrieb Straßenwesen ist hierfür verantwortlich und hat einen Radweg bisher nicht vorgesehen. Die Stadtverwaltung Potsdam wird weiter auf einen Radweg drängen.
  - Bau von Radwegen zwischen Satzkorn und Fahrland sowie in Fahrland in der Ketziner Straße zwischen Abzweig Satzkorn und An der Windmühle bis 2015 geplant.
  - Weg parallel Sacrow-Paretzer-Kanal im Radverkehrskonzept als perspektivische Netzergänzung (Nebenroute) aufgeführt. Umsetzung nachrangig und voraussichtlich kostenintensiv (Brückenbau).
  - Die Nebenanlage in der Ortslage Fahrland wird bei einer grundhaften Instandsetzung der Ketziner Straße erneuert (Umsetzung nach 2015).
  - Exkurs: Anbindung Neufahrland mit ÖPNV
- Verkehrsraumgestaltung „Nauener Tor“
  - Wunsch des Vorschlags: Rückbau des Verkehrsraum für den Kfz-Verkehr am Nauener Tor.
  - Innerhalb des Radverkehrskonzepts wurde die Durchfahrbarkeit des Nauener Tors umgesetzt sowie eine Verdeutlichung der Wegeführung durch Markierungssteine

- => mangelhafte Radführung von Norden kommend auf das Tor: falsche Markierung, Streifen deuten Radfahrer an, auf die Nebenanlage zu fahren, dann jedoch Querung durchs Tor nicht mehr möglich
- => Hinweisschild, dass Radfahrern durchs Tor fahren können gewünscht bzw. auch farbliche Visualisierung als effizienter eingeschätzt gegenüber Hinweisschildern („unbewusste Führung“) => farbige Führung würde Autofahrern und Radfahrern helfen
- Ebenfalls unklar ist den Teilnehmern die Führung von West nach Ost entlang des „Nauener Tors“: Kreuzung der Radverkehrsströme
- Raum um das Nauener Tor: Angstbereich für einige Teilnehmer
- Verwaltung: Raum um das Nauener Tor: Denkmalmalbereich, sodass hier sensibel die Radverkehrsführung verdeutlicht werden muss. Vorplatz am Nauener Tor Mischverkehrsfläche ohne Separation der Verkehrsteilnehmer. Der Verkehrsraum „Nauener Tor“ im Blickwinkel des Radverkehrskonzepts aus Sicht der Stadtverwaltung abgeschlossen.
- H.-Mann-Allee:
  - Verbesserung bezüglich der Ampel von der Langen Brücke zur H.-Mann-Allee (Signalisierung schon 2010 realisiert)
  - Weitere Verbesserungen im Zuge des Umbaus Leipziger Dreieck
- Radweg HBF ⇔ Kiewitt
  - Prüfauftrag an die Verwaltung.
  - Ist im RVK eine Nebenroute bzw. eine perspektivische Netzergänzung.
  - Die Umsetzung wäre zudem durch zwei Brückenbauwerke voraussichtlich als sehr kostenintensiv zu beurteilen.
  - Eine kurzfristige Realisierung wird aufgrund der bestehenden Hauptroute (Breite Straße) für nicht erforderlich gehalten.
  - Instandsetzung/ Verbreiterung des Radwegs Breite Straße wurde von manchen der anwesenden Bürger infrage gestellt (geplante Maßnahmen wären Luxus). Die Mittel des Radverkehrskonzepts sollten besser für große Radverkehrslösungen ausgegeben werden. (Konzentration von Baumaßnahmen auf wenige große Maßnahmen vs. Aufbau eines Grundnetzes für den Radverkehr und der dafür erforderliche effiziente Mitteleinsatz).
  - Frage nach Flexibilität des Radverkehrskonzepts, die gewünschte Route prioritär zu behandeln bzw. zu einer prioritären Route zu machen.
- Fahrradschnellstrecken:
  - Derzeit erfolgt die Umsetzung des Radverkehrskonzepts, um ein alltagstaugliches Grundnetz für den Radverkehr herzustellen.
  - Die Errichtung von Fahrradschnellwegen ist sehr kostenintensiv (eigene Wegetrasse, möglichst kreuzungsfreie Querungen (Brücken/ Tunnel).
  - Das Thema Radschnellwege wird bei einer Fortschreibung des Radverkehrskonzepts (ca. 2014) mit geprüft.
- Reinigung Radwege
  - Einrichtung Scherbentelefon (Tel. Nr. 289-4000)
  - Gut angenommen, Reinigung der betroffenen/gemeldeten Stelle innerhalb von 48 Stunden
- Fahrradabstellanlagen Hbf und Bhf Park Sanssouci
  - Aktuell wird eine Erweiterung der Fahrradabstellanlagen auf der Bahnhofsüdseite

- Nordseite: schwieriger mit Erweiterung
- Machbarkeitsstudie Fahrradstation: Vorstellung SVV in der Sitzung am 13.12.2011 (dort ist die Errichtung einer großen Fahrradstation auf der Nordseite und zu einer kleineren auf der Südseite vorgeschlagen) => Unklar ist die Finanzierung für den Bau und Betrieb. Diese müsste durch öffentliche Gelder gefördert werden.

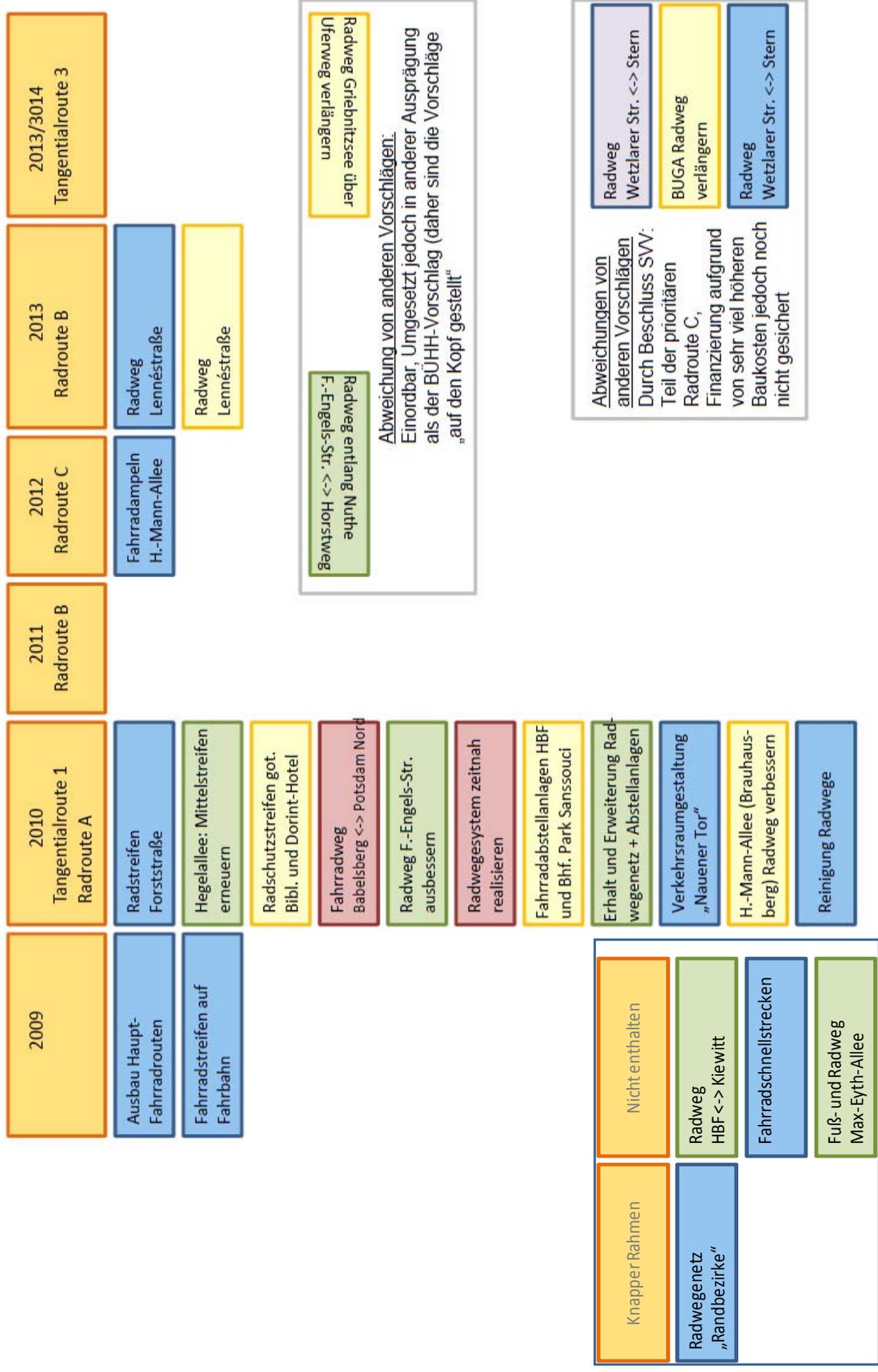


=> Abnahme der votierten BÜHH-Vorschlägen von 2008 bis 2012 erkennbar

- Zusammenhang mit Beginn der Umsetzung des Radverkehrskonzepts und der Radverkehrsstrategie

=> der Großteil der BÜHH-Vorschlägen wird innerhalb des Radverkehrskonzepts umgesetzt, nur wenige sind nicht im Radverkehrskonzept enthalten. Veranschaulicht wird dies im folgenden Schaubild:

Schaubild: Umsetzung der BÜHH-Vorschläge innerhalb des Radverkehrskonzepts



## Zu 6: „Diskussion“

- Finanzierung zusätzlicher Maßnahmen für den Radverkehr aus dem Bürgerhaushalt (wenn Maßnahmen wie bspw. die Max-Eyth-Allee in einem haushaltsbegleitenden Beschluss entschieden werden, müssen diese realisiert werden)
  - Möglichkeiten:
    - Zusatzfinanzierung
    - Verlängerung des RVK um Zusatzmaßnahme finanzieren zu können
  - Nach der Umsetzung der Fahrradinfrastruktur im Rahmen des Radverkehrskonzepts ist ein Fortsetzungsprogramm wahrscheinlich (innerhalb dessen würde prioritär die Umsetzung der geschobenen Maßnahmen aus dem vorhergehenden Programm verfolgt werden)
- Kiewitt-HBF: Prüfauftrag an die Verwaltung von der Stadtverordnetenversammlung
  - Positionierung der Stadtverwaltung bis Abschluss Haushalt 2010
  - Prüfauftrag, aber auch fachliche Empfehlung soll von Fachabteilung vorgelegt werden
  - Einfluss Bürgerhaushalt auf Maßnahmen des Radverkehrs: bestimmte Projekte können durch BÜHH „gepusht“ werden
- August-Bebel-Str. (freier Wunsch, ohne Zusammenhang mit dem Bürgerhaushalt)
  - Von Bahnhof Medienstadt zum Bahnhof Griebnitzsee besteht der Wunsch, einen guten Fahrradweg zu errichten => (aktuelle bauliche Entwicklung)
  - Starrheit/Flexibilität des RVK: Erläuterung Tangential- und Haupttrouten des Radverkehrskonzepts, Tangentialroute 3 (August-Bebel-Str.) Vorplanung 2012, Umsetzung 2013-2014.
  - Verwaltung. Derzeit kein akuter Handlungsbedarf in der August-Bebel-Straße (mittelmäßige Verkehrsbelastung, kein Unfallschwerpunkt). Umsetzung der Radrouten nach Strategie sinnvoller als nach Einzelwünschen, da ansonsten ein Stückwerk an Radverkehrsanlagen entsteht. Eine Änderung der Abarbeitung der Radrouten würde Auswirkungen auf Maßnahmen des Bürgerhaushalts haben, die einer längeren Vorarbeit bedürfen.
- Radwegeführung an der Gutenbergstraße
  - Direkte Wegeführung von Humboldtbrücke ins Holländerviertel über die Gutenbergstraße => viele Radfahrer fahren in der falschen Richtung
  - Radweg auf dem Mittelstreifen wird nicht genutzt
  - Prüfung „Radfahrer frei“ auf Fahrradladen-Seite



- Einfluss BÜHH-Vorschlag auf die Umsetzung des Radverkehrskonzepts?
- Aufbrechen des Prinzips des RVK? Umsteuern durch BÜHH-Vorschläge möglich? (Verschiebung/Umsortierung Maßnahmen; Maßnahmen haben teilweise großen Vorlauf in der Planung, manche Planungen benötigen Planmäßigkeiten).



## Fazit

- 1.) Von den 25 votierten Bürgerhaushaltsvorschläge der Jahre 2008-2012 sind 22 Bürgerhaushaltsvorschläge bereits abgearbeitet worden bzw. sind im Rahmen der Umsetzung des Radverkehrskonzepts in Planung. Diese Maßnahmen sind mit der Radverkehrsstrategie vereinbar, die für die Umsetzung des Radverkehrskonzepts die entsprechende Vorgehensweise liefert.
- 2.) Die Radverkehrsstrategie gilt es bei der Umsetzung der Radverkehrsmaßnahmen zu beachten und war sogar selbst ein votierter Vorschlag des Bürgerhaushalts.
- 3.) Für über das Radverkehrskonzept und die Radverkehrsstrategie hinausgehende Maßnahmen sind keine Geldmittel im Programm Fahrradinfrastruktur eingestellt worden, sodass die Finanzierung nur durch eine Aufstockung der Investitionsmittel oder durch eine Verlängerung des Programms nach 2015 möglich ist. Eine Verlängerung des Programms Fahrradinfrastruktur wird von der Verwaltung angestrebt.