



## **Radverkehrsstrategie für Potsdam**

Die Förderung des Radverkehrs ist das Ziel verschiedener Initiativen der Landeshauptstadt Potsdam. Dazu gehören vor allem die im Verkehrsentwicklungsplan 2001 festgeschriebenen grundsätzlichen Maßnahmen zur deutlichen Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Fahrradverkehr sowie der Beschluss „Offensive Fahrrad 2010“ der Stadtverordnetenversammlung (DS-Nr. 07/SVV/0368), der die Entwicklung Potsdams zur fahrradfreundlichen Stadt voranbringen will. Zudem wurden im Rahmen des Bürgerhaushalts 2008 die Vorschläge zum Radverkehr mit der höchsten Priorität bewertet. Dies dokumentiert zusätzlich die große Bedeutung des Themas auch für die Bürgerschaft Potsdams.

Zur Konkretisierung der bestehenden Konzeptionen und der vorhandenen Beschlüsse sowie deren Weiterentwicklung und zur Vorbereitung konkreter Maßnahmen wurde durch die Stadtverwaltung die Erarbeitung eines Radverkehrskonzepts beauftragt. Dieses enthält detaillierte Aussagen zum Zustand der Radverkehrsinfrastruktur, zu den vorhandenen Defiziten, dem zukünftigen Zielnetz sowie zu Anforderungen an die Radverkehrsinfrastruktur und konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der Situation.

Über das Radverkehrskonzept hinaus sind für die Förderung des Radverkehrs aber weitere Schritte nötig. Daher wurde in Ergänzung die vorliegende Radverkehrsstrategie erarbeitet. Sie basiert auf dem Radverkehrskonzept und den darin enthaltenen Aussagen und Maßnahmen. Die Radverkehrsstrategie ergänzt dieses um Argumente für das Radfahren, um grundlegende Ziele der Radverkehrsförderung in Potsdam und benennt konkrete Prioritäten für eine schrittweise Umsetzung zentraler Maßnahmen des Radverkehrskonzepts. Sie ist dabei vor allem auf den Alltagsverkehr gerichtet, bezieht aber ausdrücklich den Freizeitverkehr und besonders den touristischen Radverkehr mit ein. Dazu werden über Infrastrukturmaßnahmen hinaus weitere Bereiche der Radverkehrsförderung, wie die Öffentlichkeitsarbeit, berücksichtigt.

Potsdam konkretisiert und erweitert mit der Radverkehrsstrategie und dem Radverkehrskonzept nicht zuletzt die Ziele und Maßnahmenvorschläge des „Nationalen Radverkehrsplans“ und fügt sich so ein in die bundesweiten Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs.

## A) Sechs gute Gründe für mehr Radverkehr in Potsdam

### Radverkehr ...

... **ist umweltfreundlich.** Er ist leise, verursacht keine Luftschadstoffe und keine schädigenden Klimagase und beansprucht wenig Platz. In Zeiten von Feinstaub-, Lärm- und Klimadebatten bietet der Radverkehr also eine Alternative zu umweltschädlicheren Verkehrsmitteln. Letztlich leistet der Radverkehr damit einen großen Beitrag zur Reduzierung unter anderem der CO<sub>2</sub>-Belastungen und so zur Erreichung der Klimaschutzziele Potsdams.

... **hält gesund.** Bereits eine halbe Stunde Radfahren täglich ist nachweislich gesundheitsfördernd. Besonders positiv wirkt das Radfahren auf das Herz-Kreislaufsystem, es schützt vor Übergewicht, trägt zur Stärkung des Immunsystems bei und schult bei Kindern den Gleichgewichts- und Orientierungssinn.

... **ist kostengünstig.** Radverkehrsinfrastruktur kann vergleichsweise günstig hergestellt und damit der Haushalt der Stadt geschont werden. Gleichzeitig zahlt sich die Investition in die Infrastruktur schnell aus, indem sie intensiv genutzt wird. Und auch für die Nutzer ist das Fahrrad mit geringen Anschaffungs- und Unterhaltskosten eine günstige Alternative etwa zum Auto.

... **entlastet das Straßennetz.** Rund 60 % der Wege in Potsdam sind kürzer als 5 km (SrV 2003). Viele dieser Wege können statt mit dem Auto mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Dadurch wird das Straßennetz entlastet und damit nicht zuletzt die Abwicklung des verbleibenden, notwendigen Kfz-Verkehrs erleichtert.

... **ist gut für eine lebenswerte Stadt.** Durch mehr Radverkehr werden insgesamt die Lebensbindungen verbessert. Radfahren bietet einen Beitrag zur Luftreinhaltung und zur Lärminderung und ist flächensparend. Dies führt nicht zuletzt zu einer noch größeren Attraktivität der Stadt für Potsdamer gleichermaßen wie für Gäste von außerhalb.

... **ist ein Wirtschafts- und Tourismusfaktor.** Der Fahrradtourismus gewinnt immer mehr an Bedeutung. Mit dem hohen Anteil von Tagestouristen und einigen überregional bedeutenden Radfernrouen hat Potsdam gute Voraussetzungen von dieser positiven Entwicklung zu profitieren. Da Fahrradtouristen mehr Geld ausgeben als durchschnittliche Urlauber, fördert der Fahrradtourismus verstärkt die lokale Wirtschaft.

## **B) Grundlegende Ziele der Radverkehrsförderung**

### **1. Radverkehrsanteil steigern**

Bei der letzten Erhebung der Verkehrsmittelwahl in Potsdam lag der Radverkehrsanteil bei rund 20 % (SrV 2003). Verglichen mit anderen Städten ist dies ein relativ hoher Wert. In Brandenburg hat von den kreisfreien Städten lediglich Cottbus mit 22 % einen etwas höheren Radverkehrsanteil. Das Ziel der Radverkehrsförderung in Potsdam ist vor diesem Hintergrund eine weitere Steigerung des Anteils der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege. Ausgangspunkt für die Erarbeitung des Radverkehrskonzepts war daher eine Steigerung des Radverkehrsanteils auf bis zu 27 % (dem damaligen niederländischen Landesdurchschnitt) bis 2012. Potsdam soll so zur „Fahrradhauptstadt“ Brandenburgs werden. Dieses Ziel ist ehrgeizig, aber nicht unrealistisch. Vor allem durch die Verlagerung von Kurzstrecken bis 5 km auf das Fahrrad ergeben sich noch Potenziale. Zielgruppen sind dabei sowohl die Arbeitspendler als auch diejenigen, die das Fahrrad (noch) nicht für Wege zum Einkaufen oder in der Freizeit nutzen. Voraussetzung ist allerdings eine konsequente Umsetzung von Maßnahmen für den Radverkehr in den kommenden fünf Jahren bis 2012.

### **2. Radroutennetz vervollständigen**

In den letzten Jahren ist in Potsdam bereits viel zur Verbesserung der Fahrradinfrastruktur getan worden. Noch immer gibt es auch auf Hauptverbindungen zwischen den verschiedenen Stadtteilen jedoch noch mehr oder weniger große Lücken. Die Verbesserung der Wegeinfrastruktur und damit die Vervollständigung des Radroutennetzes ist daher eines der wesentlichen Ziele der Radverkehrsstrategie. Dies beinhaltet zugleich auch die Schaffung bzw. Erneuerung der Fahrradwegweisung entsprechend dem gegenwärtigen Stand der Technik. Beides zusammen hat vor allem eine wichtige Außenwirkung als Werbung für das Radfahren in der Stadt. Allerdings ist nach der derzeitigen Haushaltsplanung die Realisierung auch der wichtigsten Maßnahmen im prioritären Hauptnetz in den kommenden Jahren nicht möglich.

### **3. Fahrradfreundliches Klima schaffen**

Ein „fahrradfreundliches Klima“ ist neben einer guten Infrastruktur eine der wichtigsten Voraussetzungen für die Förderung des Radverkehrs und damit die Steigerung des Radverkehrsanteils. Dazu gehört es besonders, dem Fahrradfahren in der Stadt ein positives Image zu geben und zu erreichen, dass sich die Radfahrer als gleichrangige Verkehrsteilnehmer akzeptiert fühlen. Daher soll es eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit geben, die (potenziellen) Radfahrern Informationen – etwa zu geeigneten Wegen und Wegeverbindungen, Sicherheitsfragen und anderem – bereitstellt. Zusätzlich soll vermehrt für gegenseitige Rücksichtnahme im Verkehr geworben werden. Das Ziel muss es sein, dass niemand wegen eines (subjektiven) Unsicherheitsgefühls auf das Radfahren verzichtet.

#### **4. Fahrradtourismus fördern**

Der Fahrradtourismus bietet eine große Chance für die touristische und wirtschaftliche Entwicklung Potsdams. Bundesweit hat diese Urlaubsaktivität zweistellige Zuwachsraten. Davon soll Potsdam profitieren und daher den Anteil von Fahrradwanderern sowie Tagestouristen mit dem Fahrrad steigern. Um das Potenzial zu nutzen, müssen die bestehenden guten Voraussetzungen weiter verbessert werden. Dazu gehört insbesondere der Ausbau von Angeboten für Tagestouristen und Radwanderer, die zielgerichtete Vermarktung der überregionalen Radrouten, die Anbindung dieser Routen direkt in das Zentrum und damit zu den Sehenswürdigkeiten der Stadt sowie die Stärkung bzw. Einrichtung zusätzlicher Dienstleistungen für Fahrradtouristen. Die touristische Radwegweisung soll zudem mit der Alltagswegweisung für den Radverkehr in der Stadt verbunden werden.

#### **5. Finanzierung sichern**

Grundlage aller Maßnahmen zur Radverkehrsförderung ist eine angemessene und vor allem dauerhafte finanzielle Ausstattung für die Umsetzung der notwendigen Infrastrukturmaßnahmen. Als Orientierung dazu können die Zielstellungen anderer Städte dienen. Demnach sollen perspektivisch möglichst 5 €/Einwohner in der Haushaltsplanung für den Radverkehr berücksichtigt werden. Dies entspricht für Potsdam rund 750.000 € an jährlichen Aufwendungen, die in einem mittelfristigen Zeitraum zur Verfügung gestellt werden sollen. Möglicherweise erhöhte Anfangsinvestitionen sind davon unbenommen. Im Gesamtbetrag enthalten sind Mittel für die Öffentlichkeitsarbeit zum Radverkehr, die davon jährlich rund 2 % betragen sollen. Konkrete Maßnahmen stehen dabei hinsichtlich der Realisierung natürlich unter Finanzierungsvorbehalt.

### **C) Festlegungen zur Umsetzung der Ziele**

Auf Basis des Radverkehrskonzepts und der dortigen Maßnahmevorschläge sowie ergänzender Aktivitäten werden zur Umsetzung der Ziele folgende Festlegungen getroffen:

#### **Infrastruktur:**

- a) Das Zielnetz des Radverkehrskonzepts wird die Grundlage für die städtischen Infrastrukturmaßnahmen zum Radverkehr und für die Festlegung von Prioritäten. Vorrangig ist das Hauptroutennetz herzustellen. Strecken außerhalb des Zielnetzes sind als nachrangig zu betrachten.
- b) Aus dem Zielnetz werden Routen bestimmt, die eine vordringliche Verbindungsfunktion in der Stadt haben (siehe Anlage 1). Diese Routen sind prioritär umzusetzen. Die im Radverkehrskonzept zu diesen Routen vorgeschlagenen Maßnahmen werden zu Maßnahmenpaketen gebündelt (siehe Anlage 2). Diese Maßnahmenpakete bilden die Grundlage für die Investitionsplanung für den Radverkehr und sollen abhängig von den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln umgesetzt werden.

- c) Die Aussagen im Radverkehrskonzept zu den Anforderungen und Ausbauqualitäten von Routen des Zielnetzes bzw. anderer Infrastruktureinrichtungen (Wegweisung, Abstellanlagen) werden Grundlage für die Bewertung im Sinne des Beschlusses „Offensive Fahrrad 2010“ (DS-Nr. 07/SVV/0368), ob die Belange des Fahrradverkehrs bei der Planung von Straßenbaumaßnahmen berücksichtigt wurden.
- d) Zu den prioritären Maßnahmen gehört auch die Erstellung eines Wegweisungskonzepts. Die Umsetzung der Beschilderung soll – sofern entsprechende Haushaltsmittel zur Verfügung gestellt werden – parallel zum Ausbau der prioritären Routen erfolgen. Die Stadtverwaltung wird sich dafür stark machen, den Standards der Wegweisung auch überörtlich Geltung zu verschaffen.
- e) Die Möglichkeiten zur Verbesserung der Abstellsituation vor allem an Bahnhöfen und Haltestellen (Bike&Ride) sind als Konkretisierung der Empfehlungen des Radverkehrskonzepts näher zu prüfen. Einen Schwerpunkt soll die Abstellsituation am Hauptbahnhof bilden.
- f) Bei der Umsetzung von Maßnahmen werden bestehende rechtliche Rahmenbedingungen und planerische Festlegungen berücksichtigt. Dies betrifft unter anderem die Belange des Denkmalschutzes.
- g) Für die in der Maßnahmentabelle aufgeführten Natursteinpflasterstraßen bzw. -flächen, die als Problemfälle für den Radverkehr benannt sind, sind bauliche Einzellösungen vorzubereiten, die sowohl den Bedarf für den Radverkehr als auch den Erhalt des Pflasters berücksichtigen.

### **Öffentlichkeitsarbeit und Koordination/Kooperation**

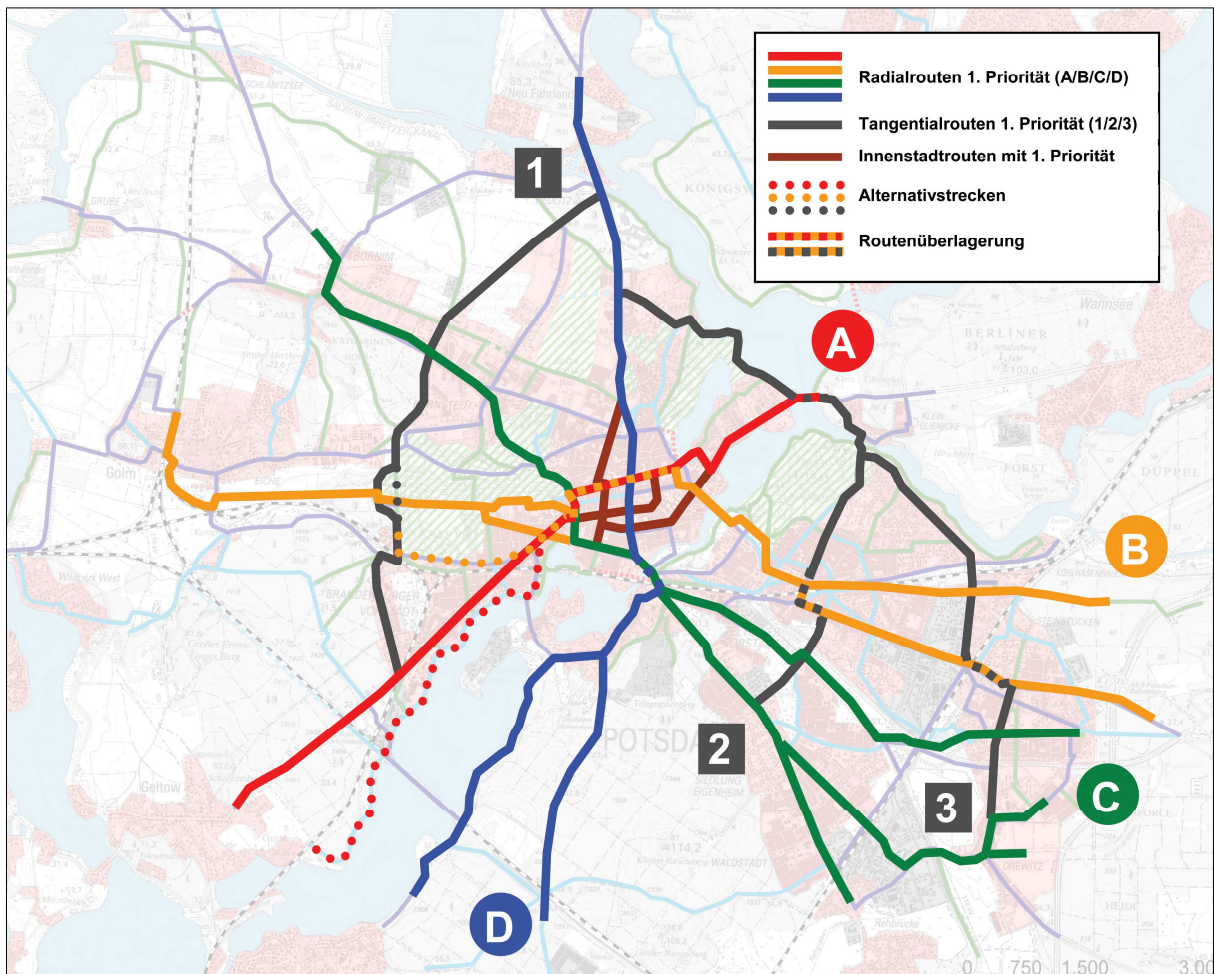
- a) Die seit Anfang 2008 bestehende Öffentlichkeitsarbeit zum Radverkehr soll durch geeignete Print- und Online-Angebote fortgesetzt werden. Dazu gehört unter anderem eine Darstellung des Radverkehrskonzepts im Internet. Die Kooperation mit Partnern (ADFC, Polizei, u.a.) ist anzustreben.
- b) Sofern die Haushaltssituation der Stadt es zulässt, sollen finanzielle Mittel für die Öffentlichkeitsarbeit möglichst entsprechend der Zieldefinition bereitgestellt werden.
- c) Die „Arbeitsgruppe Radverkehr“ soll als Koordinations- und Kooperationsgremium zwischen verwaltungsinternen und verwaltungsexternen Experten fortgeführt werden. Sie soll möglichst sechs Mal im Jahr tagen.

### **Erfolgskontrolle und Konkretisierung/Nachsteuerung**

- a) Es wird im Rahmen einer Erfolgskontrolle alle zwei Jahre durch die Stadtverwaltung überprüft, inwiefern die Ziele der Radverkehrsstrategie erreicht werden konnten. Dies betrifft auch die prioritären Maßnahmen (siehe Anhang 2). Aus den Ergebnissen werden ggf. Notwendigkeiten zur Nachsteuerung abgeleitet.

- b) Grundlage für die Erfolgskontrolle sind unter anderem Zählungen des Radverkehrs durch die Stadtverwaltung. Die Polizei wird – im Rahmen ihrer Möglichkeiten – darüber hinaus gebeten, eine periodische Auswertung ihrer Unfalldatenbank zu den Unfällen mit Radfahrereteiligung zur Verfügung zu stellen.
- c) Alle zwei Jahre (erstmalig Ende 2010) wird es einen kurzen Bericht zu den Ergebnissen der Erfolgskontrolle geben. Dieser wird mit den Partnern in der „Arbeitsgruppe Radverkehr“ diskutiert und den Stadtverordneten zur Kenntnis gegeben.
- d) Im Rahmen der Umsetzung und Konkretisierung von Maßnahmen wird die Radverkehrsstrategie mit den Partnern in der „Arbeitsgruppe Radverkehr“ fortgeschrieben und ggf. weiter ausarbeitet bzw. einzelne Maßnahmen ergänzt oder ersetzt.

**Anlage 1: Routen mit vordringlicher Verbindungsfunktion (1. Priorität)**



## **Anlage 2: Maßnahmenpakete zur Umsetzung der Routen mit vordringlicher Verbindungsfunktion (gemäß Anlage 1)**

Die Maßnahmenpakete bestehen aus den zusammengefassten Einzelmaßnahmen der Maßnahmenliste des Radverkehrskonzepts (entsprechend der Spalte „Route Nr.“). Die entsprechenden Einzelmaßnahmen werden damit Teil der Radverkehrsstrategie. Im Folgenden werden lediglich die lfd. Nummer der Einzelmaßnahmen sowie die Gesamtkosten der Maßnahmenpakete zusammenfassend dargestellt.

Die Maßnahmen sollen im Rahmen der Möglichkeiten des Haushaltsplans 2008 und künftiger Haushaltspläne umgesetzt werden. Dafür sind soweit wie möglich Fördermittel der EU, des Bundes sowie des Landes zu nutzen. Hinsichtlich der Realisierung stehen die Maßnahmen unter Finanzierungsvorbehalt.

### **Maßnahmenpakete prioritärer Routen gesamt:**

|                                            | <b>Kosten in €</b> |
|--------------------------------------------|--------------------|
| <b>Maßnahmen gesamt (lfd. Nr. 1 – 248)</b> | <b>4.290.200,-</b> |
| davon: Sofortmaßnahmen                     | 62.100,-           |
| Maßnahmen hoher Priorität                  | 855.300,-          |
| Maßnahmen mittlerer Priorität              | 3.372.800,-        |

### **Maßnahmenpaket „Route A“:**

|                                           | <b>Kosten in €</b> |
|-------------------------------------------|--------------------|
| <b>Maßnahmen gesamt (lfd. Nr. 1 – 38)</b> | <b>2.212.500,-</b> |
| davon: Sofortmaßnahmen                    | 4.900,-            |
| Maßnahmen hoher Priorität                 | 345.000,-          |
| Maßnahmen mittlerer Priorität             | 1.862.600,-        |

### **Maßnahmenpaket „Route B“:**

|                                            | <b>Kosten in €</b> |
|--------------------------------------------|--------------------|
| <b>Maßnahmen gesamt (lfd. Nr. 39 – 85)</b> | <b>829.100,-</b>   |
| davon: Sofortmaßnahmen                     | 15.300,-           |
| Maßnahmen hoher Priorität                  | 109.300,-          |
| Maßnahmen mittlerer Priorität              | 704.500,-          |



**Maßnahmepaket „Route C“:**

|                                             | Kosten in €      |
|---------------------------------------------|------------------|
| <b>Maßnahmen gesamt (Ifd. Nr. 86 – 155)</b> | <b>580.800,-</b> |
| davon: Sofortmaßnahmen                      | 11.300,-         |
| Maßnahmen hoher Priorität                   | 157.500,-        |
| Maßnahmen mittlerer Priorität               | 412.000,-        |

**Maßnahmepaket „Route D“:**

|                                              | Kosten in €      |
|----------------------------------------------|------------------|
| <b>Maßnahmen gesamt (Ifd. Nr. 156 – 188)</b> | <b>296.200,-</b> |
| davon: Sofortmaßnahmen                       | 7.700,-          |
| Maßnahmen hoher Priorität                    | 93.000,-         |
| Maßnahmen mittlerer Priorität                | 195.500,-        |

**Maßnahmepaket „Route 1“:**

|                                              | Kosten in €      |
|----------------------------------------------|------------------|
| <b>Maßnahmen gesamt (Ifd. Nr. 189 – 201)</b> | <b>110.600,-</b> |
| davon: Sofortmaßnahmen                       | 4.600,-          |
| Maßnahmen hoher Priorität                    | 106.000,-        |
| Maßnahmen mittlerer Priorität                | 0,-              |

**Maßnahmepaket „Route 2“:**

|                                              | Kosten in €     |
|----------------------------------------------|-----------------|
| <b>Maßnahmen gesamt (Ifd. Nr. 202 – 213)</b> | <b>85.200,-</b> |
| davon: Sofortmaßnahmen                       | 4.200,-         |
| Maßnahmen hoher Priorität                    | 6.000,-         |
| Maßnahmen mittlerer Priorität                | 75.000,-        |

**Maßnahmepaket „Route 3“:**

|                                              | Kosten in €      |
|----------------------------------------------|------------------|
| <b>Maßnahmen gesamt (Ifd. Nr. 214 – 230)</b> | <b>110.100,-</b> |
| davon: Sofortmaßnahmen                       | 6.100,-          |
| Maßnahmen hoher Priorität                    | 18.000,-         |
| Maßnahmen mittlerer Priorität                | 86.000,-         |

**Maßnahmepaket „prioritäre Innenstadtrouten“:**

|                                              | Kosten in €     |
|----------------------------------------------|-----------------|
| <b>Maßnahmen gesamt (Ifd. Nr. 231 – 248)</b> | <b>65.700,-</b> |
| davon: Sofortmaßnahmen                       | 8.000,-         |
| Maßnahmen hoher Priorität                    | 20.500,-        |
| Maßnahmen mittlerer Priorität                | 37.200,-        |